

urbanistica

INFORMAZIONI

PROGETTI INTEGRATI PER TERRITORI E AMBIENTE.

In Italia sono attive delle esperienze che evidenziano come un *territorio accessibile* sia anche un territorio più vitale. **CICLOVIE E CAMMINI.** La Legge di Stabilità 2016 ha avviato la realizzazione del sistema delle *ciclovie turistiche nazionali*. Una infrastruttura inedita per l'Italia che integra lo sviluppo della *mobilità dolce* con la valorizzazione del *patrimonio* culturale e naturale. Gli *effetti* controversi dei **Piani Casa. Viaggio in Italia: PIEMONTE**, per una regione "green". *Una finestra su: Suzhou.* Innovazione urbana e continuità urbano-rurale.

272

Rivista bimestrale
Anno XXXIV
Marzo-Aprile
2017
ISSN n. 0392-5005

€ 10,00

INU
Edizioni

Rivista bimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Salzano
Anno XXXIV
Marzo-Aprile 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: Francesco Sbetti

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

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

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni:
G. De Luca (presidente),
G. Cristoforetti (consigliere),
D. Di Ludovico (consigliere),
C. Gasparini (consigliere),
L. Pogliani (consigliere),
F. Sbetti (consigliere).
Redazione, amministrazione e pubblicità:
INU Edizioni srl
Via Castro Dei Volsci 14 - 00179 Roma
Tel. 06/47124341 / 335-5487645
<http://www.inuedizioni.com>

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale
INU: Alberti Francesco, Amante Enrico, Arcidiacono
Andrea, Barbieri Carlo Alberto, Bruni Alessandro,
Capurro Silvia, Cecchini Domenico, Cantanni Claudio,
Dalla Betta Eddi, De Luca Giuseppe, Fantin Marisa,
Gasparini Carlo, Giaino Carolina, Giannino Carmen,
Giudice Mauro, Imberti Luca, La Greca Paolo, Licheri
Francesco, Lo Giudice Roberto, Masciarucci Roberto,
Moccia Francesco Domenico, Oliva Federico, Ombuen
Simone, Pagano Fortunato, Passarelli Domenico,
Pignitore Luigi, Porcu Roberta, Properzi Pierluigi,
Rossi Iginio, Rumor Andrea, Sepe Marichela,
Stanghellini Stefano, Stramandinoli Michele, Tondelli
Simona, Torre Carmelo, Torricelli Andrea, Ulrici
Giovanna, Vecchiatti Sandra, Viviani Silvia.

Componenti regionali del comitato scientifico:
Abruzzo e Molise: Radoccia R. (coord.) raffaella_rad@yahoo.it
Alto Adige: Pierguido Morello (coord.)
Basilicata: Lorenzo Rota (coord.) aclarot@tin.it
Calabria: Sante Foresta (coord.) sante.foresta@unirc.it
Campania: Coppola E. (coord.) emanuela.coppola@unina.it
Emilia-Romagna: Tondelli S. (coord.) simona.tondelli@unibo.it
Liguria: Balletti F. (coord.) francaballetti@libero.it
Lombardia: Rossi I. (coord.) iginiorossi@teletu.it
Marche: Angelini R. (coord.) robarch@hotmail.com,
Piazzini M., Vitati G.
Piemonte: Saccomani S. (coord.) silvia.sacomani@polito.it, La Riccia L.
Puglia: Rotondo F. (coord.) f.rotondo@poliba.it, Durante
S., Grittani A., Mastrovito G.
Sardegna: Barracu R. (coord.)
Veneto: Basso M. (coord.) mbasso@iuvav.it

Foto in IV di copertina:
Sardinia Grand Tour, *Il sistema di mobilità ciclistica
della Sardegna*. L'originale è a colori.

Progetto grafico: Francesco Sbetti

Impaginazione: Elena Giachetti



Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di
Roma, n.122/1997

Abbonamento annuale Euro 30,00
Versamento sul c/c n. 001110286007, intestato a
INU Edizioni srl, Via Reatina, 9/b, 00161 Roma,
o con carte di credito: CartaSi - Visa - MasterCard.

Aperture Fine legislatura

Francesco Sbetti

09 | Progetti integrati per territori e ambiente

a cura di Iginio Rossi

- 11 **La via dell'integrazione**
Silvia Viviani
- 11 **Intenti e coniugazioni per un Progetto Paese**
Luigi Pingitore
- 13 **Turismo per tutti, una proposta INU per itinerari accessibili**
Iginio Rossi
- 15 **Le Camere di commercio per l'integrazione nei territori del patrimonio culturale**
Ivan Lo Bello
- 17 **Pedaliamo sulla terra leggeri: VENTO come progetto di territorio**
Paolo Pileri, Alessandro Giacomel, Diana Giudici
- 19 **Cantieri di progettazione, il caso della Val di Cornia**
Claudio Bocci
- 21 **La gestione dei siti UNESCO, una opportunità per i territori**
Francesco Sbetti

24 | Ciclovie e cammini

a cura di Francesco Sbetti

- 24 **Strategia e azioni del MIT per la costruzione del sistema nazionale delle ciclovie**
Maurizio Battini
- 26 **Sardegna**
Italo Meloni
- 29 **Ciclovie e Paesaggio, risorsa strategica per sostenibilità e turismo**
Maria Grazia Santoro
- 30 **Montesilvano: rete ciclabile e progetto di suolo**
Antonio Alberto Clemente
- 32 **La collaborazione Comune-Università**
Francesco Maragno
- 33 **Masterplan strategico per la mobilità sostenibile lungo l'asta dell'Arno**
Sabine Di Silvio, Francesco Alberti
- 36 **La proposta: realizzare a Roma la Città delle Biciclette**
Federico Blasevich

Agenda Calabria – Scenari futuri di sviluppo locale

Franco Rossi

il Punto 10 proposte dell'INU per la rigenerazione urbana 4 strumenti, 4 riforme, 1 sperimentazione, 1 azione di sistema

Silvia Viviani

- 39 **Immobili pubblici e mobilità lenta: il progetto "Cammini e Percorsi"**
Rosario Manzo
- 41 **Ciclovie della valle del Potenza**
Maria Pia Melonari, Vittorio Salmoni

45 | Gli effetti controversi dei Piani Casa

Raffaele Lungarella

- 48 **Viaggio in Italia: Piemonte, per una regione "green"**
a cura di Luigi La Riccia, Silvia Saccomani

53 | Rassegna urbanistica

- 53 **Il Network Città Creative UNESCO - UCCN**
Vittorio Salmoni
- 55 **Le Albere a Trento: un quartiere ancora in cerca di identità**
Giampaolo Evangelista
- 57 **Nuovi modelli a qualità integrata per la città compatta**
Paolo Strina
- 60 **Piazza Faenza a Jingdezhen**
Ennio Nonni, Federica Drei
- 62 **Cultura e natura: un'integrazione virtuosa nel Progetto di sviluppo turistico di Anzio**
Maria Rita Schirru
- 65 **Considerazioni sulla mobilità ed i trasporti nella vasta area colpita dai terremoti del 2016 e del 2017**
Alberto Rutter
- 66 **La necessità di un'adeguata rete infrastrutturale. Il ferro convenzionale quale soluzione per la ripresa socioeconomica nell'Appennino**
Alberto Rutter
- 67 **Una finestra su: Suzhou**
a cura di Enrica Papa
- 67 **La maniera di Suzhou: innovazione urbana e continuità urbano-rurale**
Giulio Verdini, Feiran Huang

- 76 **Assurb**
a cura di Daniele Rallo
- 76 **Edilizia VS (contro) Urbanistica**
Daniele Rallo, Luca Rampado
- 78 **Urbanistica, Società, Istituzioni**
78 **Paesaggi e globalizzazione**
Vincenzo Ariu
- 81 **Eventi**
a cura di Sara Maldina
- 82 **Libri e altro**
a cura di Francesco Gastaldi, Luca Giulio Velo
- 86 **Indici**

CONTROPIANO

024

Urbanista

Federico Oliva

P04

in quarta

**Il sistema di mobilità ciclistica
della Sardegna**

Sardinia Grand Tour

La legislatura finisce e siamo costretti a fare qualche bilancio di valutazione dei provvedimenti approvati o solo discussi e del loro impatto sul governo del territorio.

Concentrandosi sulle questioni strutturali, gli anni che ci separano dal 2013 sono stati segnati:

- dalla consapevolezza, entrata finalmente anche nell'agenda politica europea ed italiana, degli effetti prodotti dai cambiamenti climatici e dall'urgenza di azioni, anche locali, per contrastarli;
- dal perdurare della crisi immobiliare, figlia anche della sovrapproduzione edilizia del periodo precedente, che convive con il permanere del problema casa oggi aggravato dalla pressione conseguente ai flussi migratori ormai stabili da molti anni. Crisi edilizia e sovrapproduzione che hanno di fatto "esautorato" definitivamente il piano urbanistico che si legittimava sulla espansione edilizia;
- dal processo di degrado urbano e territoriale che non si limita alle periferie, ma investe territori vasti dalle aree metropolitane alle aree interne, del quale le "emergenze" ambientali (alluvioni, terremoti e frane) e sociali (immigrazione e povertà) costituiscono il segnale più evidente.

La XVII legislatura, dopo la proposta presentata dall'ex Ministro Lupi, ha decisamente abbandonato, come tutti i governi e parlamenti precedenti, ogni ipotesi di riforma della legge urbanistica del 1942. Abbandonando la necessità di costruire un percorso normativo e amministrativo in grado di misurarsi, nello scenario delle risorse limitate, su cosa significa l'interesse pubblico nel processo di piano, si è arresa alla babele urbanistica regionale e alla "ragione della disciplina concorrente", ma si è arresa anche nei confronti del consumo di suolo la cui trasformazione non appare più plausibile, ma che inarrestabilmente continua.

La sovrapproduzione edilizia ha reso ovunque, nei grandi e nei piccoli centri, nelle aree urbane e in quelle rurali, inutile ogni ulteriore consumo di territorio agricolo e naturale.

Servirebbe un programma di rigenerazione del patrimonio esistente sostenuto da risorse fiscali e da rigide norme contro il consumo di suolo. La legge approvata alla Camera è "un cantiere aperto" da sistemare e da chiudere definendo un criterio nazionale senza demandarlo alle leggi regionali, prevedendo criteri quali quelli utilizzati quando sono stati introdotti gli standard urbanistici con un decreto interministeriale

valido per tutto il territorio. Purtroppo anche il testo, per quanto discutibile e migliorabile, "Contenimento del consumo di suolo e riuso del suolo edificato" approvato alla Camera non verrà trasformato in legge.

Provvedimenti limitati, perlopiù orientati sul versante dell'edilizia, come le "semplificazioni"; il d-ter dell'articolo 16 del Dpr 380/2001; le definizioni del Regolamento Edilizio Unico, si sono caratterizzati come azioni che nascono in ambito "settoriale" e inevitabilmente non contengono sempre i necessari riferimenti ad una materia per definizione "complessa" come il governo del territorio e che continuano ad interpretare i territori e le domande che sul territorio si formano, attraverso un'ottica legata all'urbanistica come strumento regolatore della crescita. Una realtà che invece chiede un cambio di paradigma interpretativo amministrativo e tecnico.

Processi interessanti sono venuti dalle norme che hanno affrontato il riordino amministrativo:

- la ridefinizione dell'area vasta e delle provincie;
- l'istituzione delle città metropolitane;
- l'accorpamento dei comuni con meno di 5.000 abitanti;
- la legge sui piccoli comuni.

Un processo davvero importante e utile, che aveva mobilitato molte energie di sindaci, amministratori, ma anche dell'economia fino a studiosi nelle università. Un processo accompagnato, analizzato e descritto in molte pagine di Urbanistica Informazioni e nelle pubblicazioni dell'INU, che si incrocia con i temi strutturali sopra descritti e con le geografie politiche amministrative in grado di affrontarli.

Un processo che ha perso forza politica dopo l'esito del referendum del 4 dicembre 2016, ma che rimane in campo (le leggi in questo caso ci sono) per affrontare le sfide che Silvia Viviani in questo numero sintetizza nelle "10 proposte dell'INU per la rigenerazione urbana".

Il riordino amministrativo (comuni, provincie e città metropolitane), nel quadro di una legge per il governo del territorio, accompagnato anche da un riordino della finanza pubblica e da una nuova fiscalità legata ad un progetto di città pubblica e di rigenerazione urbana, in grado di attivare, finanziamenti per il disagio abitativo e il trasporto pubblico locale, vere emergenze delle grandi e medie città italiane, costituiscono le linee operative per programmare il percorso che il nuovo Parlamento dovrà affrontare da qui a poco.

Urbanista

Federico Oliva

Nell'ultimo noir di Alessandro Robecchi ("Torto marcio", Sellerio 2017), ambientato come i precedenti in una Milano descritta con uno sguardo quasi esperto, anche per zone e quartieri popolari sconosciuti ai più, una delle vittime di un efferato *killer* è un noto architetto, la cui professione tuttavia Robecchi corregge subito in: "anzi urbanista". Che vuol dire fare l'urbanista? "Dentro più o meno tutti gli affari immobiliari di Milano, cambi di destinazione d'uso in provincia, passaggi di casermoni per uffici tra speculatori ..., uno che sapeva gli affari di tutti e a ogni passaggio, autorizzazione, urbanizzazione, ristrutturazione, faceva dei bei soldi". E in politica? "A destra, poi centro, poi ancora a destra, poi sinistra a seconda di chi comanda". E i suoi nemici? "Tra immobiljaristi perdenti e imprese che vincono gare disegnate su misuraogni volta che uno fa un affare ci sono dieci che te la giurano". L'autore non è certo uno sprovveduto e, almeno dalle sue opere, sembra mediamente acculturato: scrittore, giornalista in testate storiche della sinistra (*L'Unità*, *il Manifesto*), oggi a *Il Fatto quotidiano*, autore televisivo di successo (*Rai3*, *La7*). Perché allora il mestiere dell'urbanista è da lui descritto in modo così abietto? Perché quell'avverbio che specifica "architetto, anzi urbanista"? Una ragione potrebbe essere la sua età (1960): negli anni della sua formazione, Milano è stata portavoce della *deregulation* urbanistica e qualche "urbanista" era sempre pronto a coprire le richieste della politica fornendo adeguate giustificazioni tecniche, tanto che non a caso la città diventa "tangentopoli", anche se negli anni precedenti era stata la città dei "Consigli di Zona", con decine di tecnici volontari impegnati (anche troppo!) nei quartieri a difesa della "città pubblica"; mentre oggi la città

fonda proprio sull'urbanistica buona parte del proprio futuro competitivo, dando, se non altro, buona dimostrazione di efficienza e capacità di gestione. Nonostante ciò, come non commentare negativamente l'enorme differenza tra il racconto di Robecchi e gli urbanisti che hanno indirizzato la mia vita in modo irreversibile: Bottoni, inflessibile nella sua ideologia, Astengo apparentemente bonario ma con un comportamento etico di ferro, Campos Venuti, legato alla politica ma per utilizzarla per il successo delle scelte che riteneva giuste. E che dire del mestiere dei miei personali idoli razionalisti, Mies, Gropius, May, capaci di costruire un grande programma di edilizia sociale nella breve parentesi della socialdemocrazia tedesca, con una qualità dell'architettura e dell'urbanistica ancora oggi inimitabile. E gli esempi italiani di professionalità di grande rilievo sono comunque tantissimi, tanto da apparire impossibile che il nostro autore non conosca tutto questo e descriva in quel modo una professione nata e cresciuta sotto la spinta di fortissime ragioni etiche e sociali?

A sua parziale discolta, vi è l'oggettiva condizione dell'urbanistica italiana, che negli ultimi decenni ha perso autorevolezza e credibilità, soprattutto per la scelta voluta dalla politica di non affrontare i molti problemi che si sono affastellati, primi fra tutti quello della redistribuzione sociale della rendita e quello di disporre di strumenti efficaci, dotati di risorse adeguate; una scelta che ha trovato un consenso implicito nel sempre più esteso mondo professionale, impegnato a dividersi una torta sempre più piccola e incerta e una debole opposizione nel sempre più ristretto manipolo "riformista". Naturalmente, quindi, Robecchi si è sbagliato, ma fino a un certo punto!

CONTRORRIVANO

024

10 proposte dell'INU per la rigenerazione urbana 4 strumenti, 4 riforme, 1 sperimentazione, 1 azione di sistema

Silvia Viviani

Nel corso degli ultimi decenni l'Istituto Nazionale di Urbanistica ha sostenuto invano il Legislatore per giungere a una legge quadro urbanistica nazionale. Le difficoltà sono note. Il forte regionalismo della disciplina urbanistica e un assetto istituzionale ancora da riformare compiutamente rendono poco praticabile l'approvazione di una legge complessiva per il governo del territorio. Al contempo, è chiara la necessità di rilanciare e rinnovare l'urbanistica, prima di tutto un progetto politico per promuovere politiche pubbliche che rispondano alle domande di casa e città pubblica, permettendo il miglioramento delle condizioni di convivenza, dello stato ambientale ed ecologico delle città, della coesione sociale, dell'accessibilità ai servizi urbani, della sostenibilità dei sistemi per la mobilità delle persone, delle merci e dei dati. Perciò l'Istituto Nazionale di Urbanistica sostiene le azioni che, pur senza una legge quadro urbanistica nazionale, possano garantire un futuro di benessere e bellezza alle nostre città e ai nostri territori, ove lo sviluppo economico, la tutela dei paesaggi e l'equilibrio ambientale cessino di essere questioni in conflitto.

4 STRUMENTI

Istituzione di un Fondo ordinario per Programmi integrati di rigenerazione urbana

Un fondo statale ordinario è necessario per programmi contenenti l'integrazione di norme per contrasto all'abusivismo edilizio, l'adeguamento sismico, la messa in sicurezza e il rinnovo urbano. La priorità va alle aree che esprimono forme materiali e immateriali di disagio urbano. Superando i concetti di centro e periferia, possono essere individuate aree degradate tramite indicatori di disagio urbano, ove sono compresi stati di rischio (esposizione delle persone a pericolosità sismica, idraulica), domanda di casa che può essere soddisfatta prioritariamente solo tramite interventi di edilizia residenziale pubblica, condizioni reali o percepite di insicurezza sociale, scarsa aggregazione sociale, difficoltà ad accedere ai servizi urbani, ivi comprese la mobilità garantita dal trasporto pubblico e la disponibilità della rete digitale e di avanzate tecnologie a sostegno delle esperienze urbane, condizioni di scarsa urbanità nelle aree dedicate al lavoro delle persone (carenza di spazi verdi, di servizi primari, di qualità estetica).

Integrazione delle risorse/bonus fiscali per il rinnovo urbano

I bonus fiscali per la riqualificazione energetica devono essere "potenziati" (in misura differenziata maggiore rispetto all'applicazione ordinaria dei bonus) se ricadenti in aree urbane degradate (individuate come tali nei piani urbanistici) all'interno della città esistente.

Interventi di demolizione e ricostruzione dei condomini urbani

Nei programmi integrati possono essere compresi interventi di demolizione e ricostruzione di complessi edilizi esistenti, che risultano energivori, privi di sicurezza sismica, inadeguati dal punto di vista della qualità abitativa, scarsamente dotati dal punto di vista dell'efficienza ambientale e della qualità estetica, caratterizzati dalla frammentazione proprietaria e da un contesto urbano prodotto dalla sommatoria di interventi edilizi puntuali poco provvisti di città pubblica (spazi e servizi).

Interventi di messa in sicurezza di struttura urbana primaria

Le Amministrazioni Comunali individuano all'interno dei piani una «struttura urbana primaria» della città storica - piazze, corsi principali - con funzione di garanzia della permanenza e della riconoscibilità identitaria collettiva. La «struttura urbana primaria» sarebbe opportunamente segnalata e costituirebbe un'infrastruttura essenziale per la sicurezza urbana: un «luogo sicuro».

4 RIFORME

Standard urbanistici

Considerata la necessità di agire sulle prestazioni ambientali delle città, sugli spazi pubblici e i paesaggi, azioni che richiedono investimenti sulle infrastrutture, componenti materiali e immateriali complesse, con funzioni eco-sistemiche e riequilibranti, appare prioritaria una riforma degli standard urbanistici. Gli standard sono stati una conquista sociale importantissima per la crescita qualitativa delle nostre città. Tuttavia essi sono stati introdotti in un contesto storico e sociale che vedeva le città ingrandirsi. Erano standard pensati per città in espansione, mentre oggi una rinnovata consapevolezza vede nel massimo contenimento del consumo di suolo e nel contrasto allo spreco energetico i due fattori-cardine. Pertanto, il pagamento degli oneri concessori deve permanere anche per interventi di rigenerazione urbana, ma deve comprendere nuovi standard, nuove urbanizzazioni capaci di meglio intercettare i bisogni contemporanei delle comunità: smartgrid, gestione/manutenzione del patrimonio pubblico esistente (scuole, centri sociali), pagamento in titoli di efficienza energetica (certificati bianchi), opere necessarie di contrasto al dissesto idrogeologico e ai cambiamenti climatici.

Casa

L'abitare costituisce un'opportunità per la riabilitazione fisica e sociale delle città. Guardare alla residenza in termini di servizi abitativi è un modo per ridisegnare le mappe e i ruoli delle città, dei

cittadini, dei nuovi gestori sociali. Un principio inderogabile è che le politiche della casa sono politiche di *welfare*. Seguendo questo principio, occorre la riforma delle politiche e degli attori sociali dell'abitare sociale. I punti principali di riforma, ispirati a principi di giustizia ed equità sociale:

- realizzare edilizia residenziale pubblica con le politiche del *welfare*;
- introdurre il modello di agenzia per la casa sociale (politiche regionali che allocano risorse, agenzie che le utilizzano);
- definizione, fissata per legge, della figura, dei requisiti minimi e degli *standard* per il gestore sociale nel *social housing*, da integrare nella Riforma del Terzo settore;
- fondi immobiliari di investimento orientati esclusivamente a operazioni di rinnovo urbano.

Città pubblica

La crescente scarsità di risorse pubbliche per realizzare e mantenere gli spazi pubblici e l'espansione urbana avvenuta per sommatoria di interventi edilizi puntuali anche consistenti (non accompagnata dalla parallela e progressiva realizzazione degli spazi e delle attrezzature pubbliche) hanno indotto una criticità rilevante nelle aree urbane più densamente abitate, prive di adeguati spazi e servizi necessari alla vita urbana, che è prima di tutto collettiva. Come noto, mentre le previsioni di iniziativa privata sono rimaste nei piani a tempo indeterminato, quelle pubbliche sono decadute alla scadenza del quinquennio dall'approvazione del piano regolatore, con ciò privando la crescita urbana della dell'equilibrio fra popolazione insediata e servizi. S'impone la necessità di introdurre una norma che equipari la decadenza delle previsioni pubbliche e di quelle private, legata all'efficacia del piano urbanistico operativo, prospettabile su uno scenario quinquennale:

- le previsioni che si realizzano mediante piani attuativi, o progetti unitari convenzionati di iniziativa pubblica, comunque denominati, o mediante interventi di rigenerazione urbana, perdono efficacia nel caso in cui alla scadenza del quinquennio di efficacia del piano operativo o della modifica sostanziale che li contempla, i piani o i progetti non siano stati approvati;
- i vincoli preordinati all'esproprio perdono efficacia se entro il suddetto termine quinquennale non è stato approvato il progetto definitivo dell'opera pubblica. Qualora sia previsto che l'opera possa essere realizzata anche su iniziativa privata, alla decadenza del vincolo non consegue la perdita di efficacia della relativa previsione.

Stop al consumo di suolo - Stop alle previsioni non attuate

Fermare il consumo di suolo è un'azione che inizia dal blocco del mero trascinarsi delle previsioni di piano non attuate. È una condizione fragile e difficile da affrontare, ma rilevante, che attiene ai diritti, cosiddetti pregressi, che nessuna legge o procedura (urbanistica, di valutazione ambientale, di conformazione paesaggistica) ha fin qui aggredito, se non in alcuni casi sperimentali.

Appare necessario istituire l'obbligo di non procedere con il mero

trascinamento delle previsioni non attuate nel momento in cui l'Amministrazione forma un nuovo piano incardinato sui nuovi principi della sostenibilità. Tali previsioni vanno assoggettate a specifica attività di valutazione, utilizzando quali indicatori di compatibilità i parametri e le condizioni provenienti dalla legislazione nazionale e regionale e dalla programmazione del territorio generale e di settore sovraordinata (pianificazione ambientale, paesaggistica, per la tutela idrogeologica e sismica). La valutazione esprime in modo palese e argomentato le ragioni della pianificazione, nella contemporanea tendenza – positivamente recepita anche dalla giurisprudenza – al governo del territorio in funzione di uno sviluppo complessivo ed armonico, che tenga conto anche dei valori ambientali e paesaggistici, delle esigenze di tutela della salute e di quelle economico - sociali della comunità radicata sul territorio.

1 SPERIMENTAZIONE

Proposte per la riduzione della popolazione a rischio: il caso Messina
Messina: Variante di salvaguardia basata su una carta integrata dei rischi, sulla la valutazione delle previsioni di piano in relazione allo stato delle popolazioni a rischio, su incentivi fiscali per incentivare i trasferimenti dalle aree a rischio, impedire la nuova edificazione in luoghi insicuri, creare un fondo di bilancio dedicato alle opere di compensazione e tutela ambientale delle aree a rischio e alle infrastrutture ambientali blu e verdi per la salvaguardia dei territori e la convergenza di altre risorse finanziarie (oneri di urbanizzazione connessi ad altre tipologie di intervento e fondi regionali, statali ed europei in materia di messa in sicurezza idrogeologica e idraulica).

1 AZIONE DI SISTEMA

Un'azione di sistema per le città d'Italia

La pianificazione territoriale e urbanistica non può essere considerata un settore confinato negli aspetti urbanistico - edilizi tradizionali, lontana dalle innovazioni indispensabili a rendere concrete le riforme di assetto, istituzionale e geografico, amministrativo e sociale, economico e culturale, che tendono al miglioramento della convivenza urbana e a forme integrate di sviluppo locale e nazionale, grazie all'investimento nell'incremento complessivo di qualità del governo della cosa pubblica. Integrare, coordinare, mettere a sistema, allineare politiche settoriali, alimentare progettualità sono i contenuti dei Patti per lo Sviluppo, di Casa Italia e del Bando Periferie e indicano che occorre una *governance* centrale delle politiche per le città. Si tratterebbe di una *governance* multilivello, garante della cooperazione tra attori e competenze diverse, per gestire un nuovo corso di programmi integrati di prevenzione e rigenerazione, a guida pubblica nazionale, con un forte riferimento alle strategie di adattamento alle diverse condizioni di rischio, un grande progetto di resilienza urbana e territoriale di scala nazionale, pienamente allineato con l'impostazione che l'Europa sta dando all'azione pubblica in campo ambientale, infrastrutturale e urbano, nel quale l'urbanistica può e deve svolgere un ruolo centrale di convergenza di saperi e aspettative, rigenerando sé stessa.

La Calabria, con 834 Km di costa, 300 sul Tirreno e il resto sul versante jonico, è un sistema molto articolato che dà luogo a situazioni e contesti paesaggistici assai differenti tra loro, dai sistemi rocciosi alle sabbie, dalle montagne che calano nel mare, alle spiagge lunghe e profonde delle piane e dello Jonio. Lungo la costa tirrenica, in particolare, la continuità e la saldatura dei molti nuclei urbani di recente edificazione ha quasi totalmente definito una sorta di città lineare, per lo più spontanea, nella quale è ormai difficile differenziare un centro rispetto all'altro. Sul versante jonico i nuclei hanno minore densità e sono posti a maggiore distanza dal mare, alternati, spesso, a zone di territorio agricolo coltivato.

Dalla lettura del sistema insediativo è emerso che la Calabria è caratterizzata da una struttura urbana debole, costituita da poche città a fronte di una prevalenza di centri di dimensioni medio piccole e quindi da una geografia insediativa priva di un vertice ordinatore a scala regionale e articolata in più centri con funzioni urbane relativamente deboli e con un rango di influenza a scala locale.

Il Sistema costiero rappresenta per la regione Calabria uno dei macrosistemi identitari e strutturanti il territorio che offre un mosaico di paesaggi, espressione di una complessità morfologica ed ecologica e del differente rapporto tra naturalità e urbanizzazione dei luoghi:

- l'esistenza di un'armatura elementare della costa calabrese: poche connessioni pedemontane parallele e poche collegamenti strutturali fra mare e montagna;
- la tendenza ad una organizzazione lineare e cementificata della linea di costa;
- la presenza duplice di paesaggi naturali ancora integri e di grande valore ambientale e di beni archeologici e storici;
- la memoria nel territorio costiero di paesaggi residuali di colture agricole storiche di agrumeti e bergamotteti (i giardini), che si sono sviluppati intorno alla metà del 900 come sistema di recupero della costa;
- una dimensione turistica non ancora consapevole e basata su un modello puramente di consumo del territorio.

In tale quadro il reticolo dei fiumi e delle fiumare rappresenta un sistema intermedio tra il sistema delle aree costiere ed il sistema delle aree interne, cerniera fondamentale di relazione tra i diversi centri abitati, ambiente e natura; asse viario di penetrazione verso le aree interne. Il reticolo idrografico calabrese riesce a segnare una "pluralità di paesaggi" che, in un mosaico di variegate tessere e figure paesaggistiche, rappresentano una sintesi antica tra le forme del territorio e i processi naturali ed antropici che lo hanno modellato. Ed è proprio in questi territori di penetrazione mare-monti, scanditi dalla presen-

za di un corso d'acqua fiume o fiumara, che si colloca un patrimonio insediativo che conserva impianti urbanistici e tessuti architettonici antichi.

In tali contesti ritroviamo numerose emergenze geomorfologiche, botaniche, forestali e faunistiche. In generale, le fasce fluviali e gli intorni degli alvei costituiscono elementi portanti degli apparati paesistici principali ed ecosistemi strutturanti per i paesaggi di tipo diverso individuati.

I fiumi e le fiumare assumono un ruolo importante nell'assetto socio-insediativo, oltre che paesaggistico, della Regione. Come notava Rossi Doria già negli anni '50, e più tardi Lucio Gambi (1961), il sistema flumarense calabro costituiva il telaio di legatura delle diverse sub-regioni individuabili nel quadro calabrese. Esse erano costituite dalle fasce costiere tirrenica e ionica, dai massicci interni e dalle corone sub e pedemontano collinare. Ciascuna fiumara costituiva un ambito fortemente omogeneo e coeso che ricuciva le diverse fasce socio-ambientali del territorio, costituendo un insieme assai coerente dotato di rilevante organicità interna per aspetti eco-territoriali e socioeconomici. In tale quadro i Contratti di fiume, di costa e di lago emergono nel dibattito nazionale ed internazionale, tuttora in corso, quali strumenti per attuare la resilienza dei territori, a fronte degli impatti dei cambiamenti climatici sulle risorse idriche e della relativa domanda di una gestione attenta ai fini dell'adattamento.

In Calabria, parte dall'Assessorato alla Pianificazione Territoriale ed Urbanistica il contributo al dibattito, attraverso riconoscimenti di carattere normativo, ma anche attraverso politiche ed azioni volte alla sensibilizzazione ed educazione al bene collettivo "fiume" (fiumara/torrente, lago, costa...), proponendo, attraverso lo strumento volontario dei Contratti di Fiume, la costruzione di percorsi di pianificazione locale per l'adattamento, da realizzarsi con un'ampia partecipazione pubblico-privata ispirata ai principi della responsabilità condivisa e della co-progettazione a misure di adattamento efficienti e sostenibili e grazie all'avvio di progetti pilota su bacini/sottobacini idrografici calabresi, supportati anche dal mondo della ricerca scientifica.

Inoltre, intervenendo sulle modalità di attuazione delle politiche di difesa del suolo e sulla valorizzazione di pratiche di tipo negoziale e di partecipazione delle comunità locali, possono essere riconosciuti quali strumenti guida per la costruzione di azioni condivise che, superando la logica degli interventi strutturali di difesa passiva, permettano con maggiore incisione di attuare azioni di prevenzione e di gestione del rischio e di incidere sul grado di conoscenza e consapevolezza delle popolazioni riguardo al livello di esposizione a rischio di un territorio.

I Contratti di fiume sono strumenti volontari di governo partecipato per la pianificazione e gestione dei territori fluviali, in cui soggetti pubblici e privati lavorano insieme su un Programma d'azione condiviso e si impegnano ad attuarlo con la sottoscrizione di un accordo. Strumenti che perseguono una strategia che comprende:

- la tutela e corretta gestione delle risorse idriche;
- la valorizzazione dei territori fluviali, unitamente alla salvaguardia del rischio idraulico;
- la difesa idraulica, protezione dal dissesto idrogeologico;
- la rinaturalizzazione, il miglioramento paesaggistico, la valorizzazione ambientali;
- la strategia delle aree interne e della qualità della vita;
- la costruzione di scenari futuri di sviluppo locale rivolti alla innovazione, alla creatività ed al benessere in relazione alla salvaguardia del territorio e dei paesaggi.

Sono 17 le Regioni che hanno riconosciuto con atti formali i Con-

tratti di Fiume, mentre è stato il Collegato ambientale ad inserirli nel Codice dell'Ambiente, quali "strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali, unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale".

La Regione Calabria compare tra le 13 le Regioni che hanno aderito alla Carta Nazionale dei Contratti di Fiume (Milano 2010)

L'Assessorato alla Pianificazione Territoriale ed Urbanistica della Regione Calabria individua nei contratti di fiume uno dei vettori di riferimento per affrontare insieme alle comunità la sfida alla lotta ai cambiamenti climatici, all'inquinamento e alla siccità, per affrontare i conflitti locali e regionali di accesso all'acqua, per avviare la diffusione e sensibilizzazione della cultura dell'acqua e del paesaggio, con particolare attenzione alla costa calabrese, alle "fiumare", ai corsi idrici e ai territori fluviali, in generale.



Un tratto della fiumara dell'Amendolea (foto di Daniela Strippoli - fonte: <http://www.incalabriatiguidoio.it>)

Progetti integrati per territori e ambiente

Recentemente diversi strumenti hanno indicato l'integrazione quale condizione per l'ottenimento di finanziamenti, partecipazione a bandi nazionali ed europei e. Inoltre si è diffusa la convinzione che la modalità può favorire il successo di azioni complesse. L'innovazione non è solo culturale, i cambiamenti coinvolgono molti ambiti. Politiche di sviluppo urbano, discipline territoriali, utilizzo virtuoso degli strumenti, assetti delle amministrazioni, sapere dei tecnici, gestione dell'offerta e dei servizi che compongono il funzionamento della realizzazione, tutti questi sono alcuni "contesti" trattati dai contributi e dalle esperienze che Urbanistica Informazioni ha raccolto proponendosi di indicare una lezione, seppure parziale, per migliorare le prassi progettuali che presentano poche luci e tante ombre.

Gli interventi realizzati attraverso progetti integrati sono ormai da tempo un approccio maturo in ambito didattico e disciplinare mentre stentano a trovare una dimensione attuativa adeguata che li renda prassi consuete nell'operato di città e territori. Nonostante recentemente alcuni strumenti, in differenti ambiti amministrativi, hanno "sposato" l'integrazione ponendola quale condizione per l'ottenimento dei finanziamenti (programmi europei, bandi nazionali, ecc), e mentre alcuni enti hanno sottoscritto accordi che si propongono di promuovere e sperimentare la progettazione integrata quale modalità per garantire il successo di azioni complesse e multifunzionali, la dimensione progettuale appare con poche luci e tante ombre.

L'ambito della qualità territoriale e ambientale sembra essere giunto, finalmente, a una buona maturità sfruttando anche la crescita di alcune funzioni basilari, come cultura, turismo, economia, tempo libero, ecc., che non riguarda solo l'assetto economico ma sempre più è determinata dagli effetti di eccellenza rilasciati sul "terreno". Questa grande risorsa è al centro dell'approfondimento proposto da *Urbanistica Informazioni*. I numeri degli indicatori illustrati nelle pagine seguenti confermano che stiamo vivendo una stagione energica e, quindi, bene predisposta ad accogliere iniziative congiunte per politiche, strategie e azioni in grado di traggare l'innalzamento della vivibilità per tutti nonché l'efficienza del funzionamento urbano e territoriale.

In Italia sono attive delle esperienze che hanno adottato percorsi integrati e che possono portare utili indicazioni per ulteriori iniziative, strumenti e politiche. Al riguardo sarebbe molto fruttuoso costruire un re-

torio e sviluppare degli approfondimenti finalizzati all'orientamento più deciso ed efficace di interventi urbani e territoriali. Nell'attesa che ciò avvenga, l'apertura della finestra, qui proposta pur nel limite ovvio che il mezzo impone, mette in evidenza qualche indirizzo imprescindibile e inquadra alcune pratiche eterogenee ma accomunate dalla visione di rendere più vitale quel legame indissolubile, un vero e proprio traguardo per la rinascita/rigenerazione, che è sintetizzabile dal sistema cultura - economia - territorio.

Qual è il significato di questo obiettivo? In tempi segnati da sempre maggiori differenze e scontri culturali, disciplinari e sociali non ci porta lontano impegnarci sull'efficacia delle relazioni tra settori, apparati, ecc? No, rispondono i contributi qui raccolti e inoltre ci chiariscono come facilitando la progettualità integrata si valorizzi il patrimonio sociale arricchendone la sua declinazione nello scenario urbano ma, ci avvertono, il percorso in cui ciò avviene non deve essere ingarbugliato bensì deve essere, rubando una definizione all'economia sostenibile, circolare. Infatti, se ormai il progetto territoriale è condotto ammettendone la sua modificazione, per rispondere alle mutazioni del contesto, dovendo costruire risorse dalle differenze è necessario che gli insuccessi siano riutilizzati trasformandoli in soluzioni capaci di correggere gli errori. Per realizzare questo processo flessibile e virtuoso le responsabilità dell'urbanistica sono ampie, quelle della nuova urbanistica ancora di più. Il Progetto Paese dell'INU ha affermato e afferma questa sfida consapevole delle difficoltà che stanno in molti "posti". Elenchiamo quali sono i principali: la struttura italiana pervasa da separatez-

ze; pratiche settoriali condotte in confini amministrativi che dividono ancora di più; saperi che non dialogano basandosi su convinzioni inossidabili; figura dell'esperto che ritiene fondamentale la propria autonomia e che debbano essere gli altri a cambiare. Con nuovi termini, il panorama in cui applicare l'integrazione è molto complicato e occorre tanta innovazione per usare meglio strumenti e ordinamenti che sono già disponibili, senza arrendersi chiedendo nuove leggi e nuovi piani.

Accordi e protocolli, sono alcune modalità che possono aiutare l'avvio di viaggi collettivi consentendo l'impegno congiunto tra soggetti che per "natura" non hanno lo stesso passo. L'intesa *#unprogettoperlitalia* tra Unioncamere, Federculture e INU, coglie la potenzialità non ampiamente sfruttata del patrimonio nazionale ma coglie anche opportunamente l'indicazione introdotta con la riforma delle Camere di commercio che ha assegnato compiti inediti su valorizzazione della cultura e promozione del turismo. Ruoli per la verità non proprio assenti, come viene illustrato dal Presidente di Unioncamere, che con il progetto Mirabilia da alcuni anni vede gli enti camerali impegnati nella promozione delle loro terre impreziosite dalla presenza di siti Unesco.

Proprio la ricchezza del patrimonio italiano ci indica la strategia da adottare. Per la verità è arduo non riconoscerla essendo questa una peculiarità della stratificazione mediterranea. Il disegno sta nello sviluppare l'insieme di valori complessi e di costruzioni articolate che compongono i nostri paesaggi attraverso soluzioni che consentono la massima estensione degli effetti positivi. È però singolare che sia il contesto italiano, avverte il progetto di territorio Ven-To, quello che fatica di più a trovare competenze e conoscenze adeguate per trattare processi innovativi di valorizzazione. Una carenza che è spiegabile solo con la perdita della consapevolezza che la radice sociale per generare paesaggi coinvolgenti non può essere disgiunta dallo stato del territorio, dalla coerenza con le eccellenze identitarie dei luoghi, dalla sostenibilità della presenza umana consentendone l'affermazione dei singoli ma contemporaneamente anche delle collettività, dalla gestione del funzionamento affrontata quale fondamentale fase del progetto e non come un attributo che prenderà forma "dopo il taglio del nastro".

La conduzione dell'impianto territoriale è infatti uno degli aspetti più difficoltosi da risolvere, emerge purtroppo con evidenza osservando i numerosi patrimoni italiani dell'umanità. Queste dotazioni mettono in luce diffusamente la debolezza del piano di gestione che raramente riesce a essere uno strumento strategico e operativo. In molti piani sono individuati con precisione gli obiettivi di conservazione ma per quelli di valorizzazione strategie e azioni non riescono a superare la condizione dell'elenco o dell'esercizio teorico. Tutto ciò mentre nelle affermazioni dei soggetti coinvolti è sostenuto il contrario. Così il vero nodo da risolvere è come e cosa fare affinché i piani di gestione siano efficaci. Questi strumenti, se caratterizzati dalla capacità di governare la produzione dell'offerta territoriale, paesaggistica, ambientale, ecc. ma anche la tutela e la manutenzione, potrebbero rappresentare un importante contributo all'interno delle prassi urbanistiche. Ai piani di gestione, viene osservato nella trattazione dei siti Unesco, è però richiesto di sapere esprimere un insieme flessibile di regole operative, di procedure e di idee progettuali, che coinvolgano una pluralità di soggetti e siamo in grado di evolvere e di recepire aggiornamenti e modificazioni con il cambiare delle circostanze e l'evoluzione dell'ambiente a quale si rivolgono.

Sono i disegni unitari e il loro processo complessivo i fautori delle esperienze di successo. I risultati migliori non scaturiscono certo dall'adozione di modelli predefiniti. È la trama sintetizzabile con la sequenza: piano, programma, progetto, realizzazione e funzionamento, che si presta meglio a passare dall'idea ai fatti. Appare questa la sfida che i soggetti-attori delle iniziative devono accettare e sostenere, ma come può essere vinta? La soluzione sperimentata da Parchi Val di Cornia, esperienza toscana che ha avviato la metodologia di supporto al disegno unitario Cantieri di Progettazione di Federculture, è netta: se si afferma una *governance* che promuova e consolidi una cultura di pianificazione strategica e di progettazione integrata e partecipata tra diversi livelli istituzionali che, sola, può favorire una reale innovazione nel processo di valorizzazione delle risorse culturali centrata sulla gestione sostenibile delle risorse.

Nel complesso gli argomenti trattati evidenziano la consistenza dell'innovazione e sottolineano anche la necessità di realizzare un rilevante cambiamento dell'approccio che non può non considerare la potente visione di città e territori accessibili in grado di presidiare la prestazione, nonché diritto costituzionale, della maggiore e migliore possibile fruizione a tutte le persone del funzionamento, appunto, urbano e territoriale, tutto ciò nella convinzione che un territorio accessibile a 360° è anche un territorio più vitale per l'affermazione del patrimonio culturale.

La via dell'integrazione

Silvia Viviani

Le pratiche di rigenerazione urbana, sostenute dalle strategie europee e dall'agenda urbana mondiale (Quito, 2016), si caratterizzano per una tensione verso la semplicità e la ricchezza del vivere urbano. L'urbanità comprende l'accessibilità a tutto ciò che compone il capitale della città, un insieme di infrastrutture fisiche e immateriali per i flussi di dati, persone e prodotti; servizi abitativi, per la salute e l'istruzione; solidarietà, produttività e creatività. Garantirne la qualità comporta saper lavorare sulle differenze di luoghi e paesaggi, così da mantenere e ri-generare le funzioni sociali, economiche, culturali. Per tradurla in pratiche effettive e attuabili, la progettazione integrata si occupa, senza separatezze, di redistribuzione dei diritti alla vita urbana, di rivitalizzazione economica e sociale, di tutela ambientale e di riqualificazione paesaggistica, di mobilità sostenibile e di economie circolari, che possono produrre cambiamenti nei comportamenti individuali e collettivi e negli stili di vita urbani.

In tutte le città che oggi mostrano un miglior grado di abitabilità, gli obiettivi della rigenerazione urbana sono stati declinati in chiave ambientale e paesaggistica. Fin dagli anni Ottanta del secolo scorso, l'Europa utilizza metodi multiattoriali e multiscalarari per incidere sulle prestazioni qualitative di parti unitarie di città (quartiere Vauban a Friburgo, Solarcity a Linz, BedZED a Londra, Hammarby Sjostad a Stoccolma, Gwl Terrein ad Amsterdam, Kronsberg a Hannover, Augustenborg a Malmo). Negli anni Novanta, in Italia si utilizzano strumenti integrati i cui vari acronimi comprendono innovazione, riqualificazione, sostenibilità (PRU, PRIU, STU, PRUSST). I più recenti interventi di riqualificazione urbana integrano le politiche abitative in quelle urbanistiche (Torino), possono utilizzare un vasto patrimonio pubblico che si sta progressivamente rendendo disponibile (ex caserme), applicano i principi della progettazione complessa e integrata (Accordo di Partenariato Italia 2014-2020), inducono a considerare quale fattore di progetto l'adattamento climatico e promuovono la costruzione di aree urbane efficienti e di territori resilienti (Strategia nazionale per

lo sviluppo sostenibile), integrano nei settori sociali ed economici metodi e obiettivi propri della protezione dei patrimoni naturalistici e paesaggistici (Strategia pan-europea per il paesaggio e la biodiversità). Nel novero delle esperienze per la rigenerazione urbana vanno considerate misure e decisioni per la qualità ambientale delle città: oltre 3.200 governi locali hanno aderito alla Campagna Europea Città Sostenibili e alla Carta dei 10 Impegni di Aalborg; più di 2.000 sindaci hanno sottoscritto il *Covenant of Mayors*, per ridurre la CO₂ oltre il 20%; la Direttiva EU sull'efficienza energetica ha stabilito che tutti gli edifici costruiti dopo il 2020 dovranno essere "nearly zero buildings".

Le molteplici iniziative dedicate alla qualità delle forme urbane e della convivenza fanno ricorso a tutti gli strumenti disponibili, utilizzano la sussidiarietà, il partenariato pubblico privato e la partecipazione, coinvolgono i tanti e diversi soggetti (gli attori economici, gli operatori sociali e culturali, le autorità, la popolazione), per cambiare il modo di pensare, di essere e di agire della società, mentre le pratiche più innovative promanano dalla gestione di fondi appositamente dedicati e si sviluppano tramite i piani definiti per l'utilizzo di tali risorse. Lo scenario è quello della città intelligente e inclusiva, che porta a sperimentare anche il riuso temporaneo, una sorta di riappropriazione della vita urbana, ove si uniscono creatività, socialità, nuove economie. Approcci flessibili per adeguarsi alla scarsità delle risorse o dell'accessibilità, alla criticità sociale, economica o istituzionale portano alla formazione di comunità cooperative che progettano lo sviluppo locale reinventando responsabilità, coesione, fiducia, economia e sostenibilità. Metodi di *community-based planning* e azioni di *community building* utilizzano pianificazione urbanistica, politiche sociali e progresso tecnologico, sviluppando relazioni impensabili senza i *social media*, collaborative e in grado di redistribuire i valori prodotti.

La via dell'integrazione, nelle varie e diverse sperimentazioni in corso, esprime un'idea di città in modo semplice, facilmente comunicabile e agevolmente traducibile in azioni, regole e impegni, che costituiscono un patto sociale.

Intenti e coniugazioni per un Progetto Paese

Luigi Pingitore

Gli anni difficili alle spalle possono dirsi tali se il presente e soprattutto il futuro sapranno segnare un rovesciamento in positivo delle condizioni date. La perdita di competitività italiana, a seguito della crisi mondiale iniziata nel 2008, sta tentando di flettere (come in tutte le economie avanzate) verso un modello meno violento e drammatico di convivenza. La lenta e faticosa risalita verso il recupero di condizioni di benessere economico e sociale fa tuttavia il paio con l'alterazione demografica italiana (siamo ormai alla "natalità zero") e alcuni fenomeni "esterni" decisivi per la svolta sopra auspicata: i segnali e gli eventi sempre più frequenti e dolorosi della natura dovuti ai cambiamenti climatici; gli avvenimenti sociali, in particolare le grandi migrazioni e la virulenza del terrorismo internazionale; il repentino progresso tecnologico, che sta mutando persino le relazioni e le condizioni produttive; la finanziarizzazione aggressiva e travolgente sull'economia mondiale.

Non è facile per nessuno districarsi in riflessioni e proposte che guardino al "nostro mondo" proprio mentre si toccano grandi temi. Non è corretto pensare che ognuno di noi possa farlo riservando una salvezza al ruolo sociale di appartenenza (questa o quella categoria che sia) perché non vi sono medici od operai, insegnanti o imprenditori che possano dirsi non toccati da questi accadimenti epocali. E non è nemmeno esatto poter immaginare di gestire una situazione così complicata con gli strumenti, le modalità e le organizzazioni che lo Stato ha a disposizione. Quello che certamente si può asserire è che i cambiamenti climatici, le grandi migrazioni, il repentino progresso tecnologico generano pressioni, relazioni e impatti diretti sulla struttura fisica delle nostre città, fatto invece non scontato (ma parimenti possibile) per i nessi prodotti dalla finanza globalizzata. E se sui fenomeni migratori, ascoltando il pensiero unanime degli analisti, si è pressoché persuasi che si tratta solo dell'anticipazione di una situazione di là da rivelarsi nella sua punta di tragicità, si può invece annotare il corso evolutivo, in atto, della spinta tecnologica e dei cambiamenti climatici.

Fa impressione, per esempio, l'influenza così penetrante delle piattaforme tecnologiche: la disponibilità e il possesso di piattaforme non è solo la sostituzione della cosiddetta "disintermediazione dei corpi intermedi" con nuove forme di intermediazione (e quindi nuove professioni), che pure è già tanto; è piuttosto, come l'oro dei pionieri californiani di metà Ottocento, una rinnovata speranza di propagazione del benessere; un eden della contemporaneità, creato tutto sui flussi e sulle connessioni di una quantità inimmaginabile di dati. Tempo fa ho letto un articolo che riportava la preoccupazione dei principali *players* nazionali nel campo della distribuzione di beni di consumo davanti all'avanzamento esponenziale dell'*e-commerce*: è bastata la *reclame* che mostrava un ragazzo in difficoltà mentre portava a passeggio il suo cagnolino infortunato, prima di trovare la soluzione salvifica con un semplice *click*, per riunire manager e specialisti vari con l'obiettivo di trovare contromisure aziendali efficaci a non perdere fette di mercato...

E cosa c'entra ciò con la pianificazione e l'urbanistica?

Beh, se è vero che la domanda per tali strutture sta scemando a favore di una crescita dilagante del commercio *on-line*, forse dannarsi nel regolamentare le medie e grandi strutture di vendita cercando di stabilire puntigliosi dimensionamenti, distanze, procedure e sistemi di valutazione ha, oggettivamente, molto meno senso. E questo è solo un campione, ma vi è una miriade di servizi, soprattutto sociali (offerti perciò anche dalla sfera pubblica) che sono scambiati su piattaforme tecnologiche. In breve, centri servizi e C.E.D., nuove reti intelligenti, *smart metering*, luoghi di produzione innovativi ed energeticamente efficienti devono poter essere considerati, con molta più attenzione e forza che nel passato. Un qualsivoglia progetto politico, così come la sua traduzione tecnica (principio dell'urbanistica) non possono non tenerne conto. Soprattutto deve essere compreso che occorre, per non subirli, governare i processi pervasivi (in corso da un po' di tempo) di riconversione e adattamento tecnologico della struttura e dell'armatura infrastrutturale delle nostre città.

Non è scontato che la dimensione riconversione/adattamento tecnologico sia sempre positiva: essa può essere fonte di nuove forme di sperequazione urbana o di peggioramento delle qualità percettive e degli elementi caratterizzanti il paesaggio urbano, o altro ancora. Questo

è vero tanto più se si considera che le città italiane sono una peculiarità dentro la peculiarità della città europea: nel mondo nulla è lontanamente paragonabile in termini di diffusione di tessuti urbani storici come in Italia. Questo aspetto ha ricadute non inconsuete sulla città. Un esempio banale: si può decidere, come molti comuni hanno fatto, di sostituire i punti luce al vapore di sodio dell'illuminazione pubblica di un centro storico con armature al LED (magari anche "intelligenti"); tuttavia, nel momento stesso che si opera una scelta del genere, si deve essere consapevoli della mutazione di un'immagine urbana accogliente ed equilibrata dei piccoli o grandi centri storici d'Italia; piccoli o grandi "giardini di pietra" che, d'improvviso, appaiono atoni nella loro durevole trasmissione di bellezza.

Il progresso riguarda anche la dimensione stessa di formazione del piano: la civiltà tecnologica è supporto alla valutazione, alla partecipazione, alla decisione; o, meglio, potrebbe esserlo! ma all'ignoto della sperimentazione disciplinare si continua a preferire l'incertezza delle previsioni urbanistiche. Nella formazione del piano si protrae, sovente, nella costruzione di quadri conoscitivi lunghi, dispendiosi e "statici" rispetto alla "volatilità" insita nella territorializzazione dell'economia urbana. Mentre oggi il "non ricominciare ogni volta daccapo", accettando una logica incrementale delle informazioni (il presupposto naturalmente è che tali informazioni siano certificate) reperite man mano che si pianifica il territorio, è davvero azione fattibile.

Gli esempi potrebbero essere tanti e la trattazione sul tema potrebbe essere molto più estesa. Senza bisogno di altre argomentazioni si tenga l'assunto di fondo: l'accelerazione del progresso tecnologico può cambiare il modo di fare urbanistica; sicuramente cambia il volto delle nostre città e ciò non è detto che sia sempre e solo una teoria migliorativa. Compito dell'urbanistica è capire, usando al meglio il proprio sistema valoriale e tecnico-scientifico, come questo flusso possa essere visionato¹ e governato.

L'altra argomentazione, i cambiamenti climatici, sono vissuti sulla base di una retorica di umana impotenza, se non per la puntuale denuncia di disattenzione nella tutela del territorio e dell'ambiente². Sia chiaro, in ciò vi è una verità di negligenza e incuria che non può essere nascosta, ma il duplice difetto italico della "memoria corta" e del "capro espiatorio" rimane il modo più speditivo della vita di fatalisti in cui siamo, da sempre, immersi. In questa estate

afosa appena trascorsa, il numero gigantesco di incendi (molti accertati come dolosi) che hanno devastato il patrimonio boschivo in lungo e largo del Paese contribuiranno in modo determinante ai cedimenti delle terre; se la perdita della presenza vegetale a causa del fuoco non contribuisce più a garantire la stabilità dei versanti dell'inverno che verrà, tutto sarà piuttosto e verosimilmente concentrato sull'accusa di aver costruito tanto (vero) e male (verissimo), persino nel letto dei fiumi. Così, in nome della facile scorciatoia, si continuerà ad omettere un atteggiamento serio e coscienzioso, davanti ai tanti drammi, capace di valutare fino in fondo le concause delle criticità ambientali. Non abbiamo un uragano *Irma* da cui fuggire, ma abbiamo una gracilità urbana e territoriale che è, al contempo, un patrimonio mondiale di cultura e un concentrato di luoghi delicati e insicuri. Oltre che valido imprenditore, una sirena del *marketing* come Oscar Farinetti ci ricorda che l'Italia ha il più importante patrimonio al mondo di biodiversità. Ma l'Italia è soggetta a processi climatico-ambientali, lenti ma inesorabili, di desertificazione. Per non parlare delle aree costiere, tra erosione e innalzamento delle acque. Bisogna allora ripristinare, accanto al tema della responsabilità, anche quello della consapevolezza di vivere in un Paese fragile³ e, per questo, fare un passo collettivo, prima di tutto culturale.

"L'urbanistica del fardello" ha compromesso le scienze urbanistiche: serve una nuova legge cornice per il Governo del territorio?

Il quesito, evidentemente retorico, segnala assieme che i tentativi (e i fallimenti) di riforma - perso il momento storico di adeguamento con l'assetto istituzionale e sociale del Paese nel frattempo intervenuto - non sarebbero risolutivi dei ragionamenti qui richiamati; tutt'al più, nell'attuale fase, rincorrerebbero affannosamente "ricette" su aspetti di *governance* o di impianti procedurali, anche se ciò avrebbe una sua rilevante utilità di armonizzazione normativa. In definitiva, l'urbanistica deve ritrovare l'utilità sociale. Ma come?

L'Istituto Nazionale di Urbanistica negli ultimi anni ha sviluppato un percorso di ripensamento culturale radicale della dottrina. A partire da un bilancio del riformismo regionale derivato dal cd. "modello INU" a percorso un viaggio intellettuale e fisico; come dire, molte narrazioni hanno restituito un quadro e una necessità di un altro approccio. Dapprima, nell'aprile 2015 a Vicenza, si sono gettate le basi schematiche

lavoro e, un anno dopo, con il suo ultimo Congresso, *Progetto Paese, l'urbanistica tra adattamenti climatici e sociali, innovazioni tecnologiche e nuove geografie istituzionali*¹, l'Istituto ha promosso un nuovo posizionamento culturale, imperniato sull'allineamento delle politiche pubbliche, sulla riscoperta del valore sociale dell'urbanistica, sul sostegno delle sperimentazioni e delle innovazioni nella trasformazione delle città.

In estrema sintesi, Progetto Paese investe i grandi temi di cambiamento ricordati all'inizio; fornisce traiettorie di pensiero utili a comprendere il cambiamento per una nuova stagione di buona urbanistica.

Le coniugazioni concrete del Progetto Paese riguardano i nuovi standard, le relazioni e le azioni tra prevenzione e ricostruzione, le geografie variabili, la riforma dell'abitare sociale, la progettazione integrata.

All'interno della progettazione integrata trova spazio il programma di lavoro "Città accessibili a tutti", uno spazio collaborativo e di elaborazione figliato dal Progetto Paese, che raccoglie le migliori esperienze e sperimentazioni del funzionamento urbano e dell'accessibilità.

Insomma, una risposta concreta di città.

Turismo per tutti, una proposta INU per itinerari accessibili

Iginio Rossi

Partire dall'accessibilità per tutti delle città e dei sistemi urbani permette di collocare questo abbinamento, che appartiene alla stratificazione fondante dei nostri luoghi, nella sua dimensione più efficiente evidenziando anche l'impostazione trainante della rigenerazione urbana in cui si deve ritenere unitario l'ambito progettuale degli interventi riguardanti l'innalzamento della qualità della vita delle persone nonché relativi al miglioramento dell'attrattività del funzionamento dei sistemi urbani generatori della vitalità. Questo approccio consente di procedere nella direzione delle città accessibili.

Nell'ambito del lavoro svolto dall'INU all'interno del "Laboratorio nazionale sperimentale sulla rigenerazione urbana e nuove prassi urbanistiche" promosso da ANCI-Confcommercio Imprese per l'Italia, in cui l'Istituto, che sta sviluppando il Progetto Paese Città Accessibili² ha assunto il coordinamento scientifico del Gruppo tematico "Accessibilità e sistemi urbani", l'INU ha presentato una proposta in cui si orientano azioni e interventi afferenti una delle opportunità più recenti di sviluppo del turismo per tutti. Al centro dell'intervento progettuale, che qui viene descritto, c'è la vitalità urbana che diviene il riferimento principale per accessibilità per tutti e sistemi urbani. L'accessibilità considerata si riferisce alla fruizione di tutti soggetti (persone con forme di disabilità perenne e/o provvisoria, persone che subiscono forme di esclusione, persone che non riescono ad accedere ai vari servizi, ecc). I sistemi urbani considerati si riferiscono invece a tutte le funzioni che svolgono un ruolo all'interno della costruzione dell'offerta urbana (commercio, artigianato, servizi alle persone e alle imprese, cultura, tempo libero, ecc); quindi un'offerta urbana in cui i sistemi commerciali non possono essere presi in esame isolatamente essendo il commercio uno dei principali motori dell'inclusione delle città.

La dinamicità delle relazioni e il loro rapporto simbiotico evidenziano una dimensione della vitalità che è dipendente dal movimento tra gli scambi sociali, culturali, interpersonali.

Quindi una città che contribuisce al rafforzamento di questo movimento è una città che nella propria identità si concede ad accogliere le politiche dell'accessibilità. Considerare la vitalità urbana come un organismo, che agisce sinergicamente tra le realtà che la determinano, introduce l'importanza di considerare il suo ciclo di vita (nascita, sviluppo e deperimento del funzionamento urbano nei confronti dei quali deve riposizionarsi anche l'accessibilità con un proprio ciclo di vita), ma anche la necessità di contestualizzarla rispetto al periodo storico-culturale in cui si svolge (la vitalità delle città è un fenomeno indiretto com'è anche l'accessibilità). La vitalità urbana, che è la forza in grado di generare la compresenza delle esperienze e delle attività, è assunta come la principale strategia in cui innestare le politiche e gli interventi per le città accessibili.

Vantaggi e convenienze

È noto, in particolare nelle esperienze straniere, che investire nelle politiche dell'accessibilità contribuisce a rafforzare il vantaggio competitivo delle città e che nelle nostre realtà nazionali emergono numerosi aspetti critici inerenti la progettazione e la fruizione delle città riferita alle persone, alle imprese del commercio diffuso, alle merci, ai servizi, alle comunità di abitanti e di operatori, alle condizioni ambientali, sociali, culturali, l'elenco potrebbe continuare, ma emergono, e forse questo è meno conosciuto, anche difficoltà che riguardano le regole e gli strumenti che il governo del territorio si è dato per raggiungere l'innovazione delle soluzioni ai servizi dell'accessibilità urbana e dei sistemi urbani. Occuparsi dell'accessibilità delle città non può limitarsi ad affrontare l'eliminazione delle barriere architettoniche, percettive e sensoriali ma è necessario traguardare un panorama molto più esteso che già si sta delineando anche in Italia attraverso molteplici azioni e interventi³. Seppure difficili da interpretare, complesse da inquadrare, spesso anche inadeguate verso le condizioni attuali, le disposizioni di legge ci sono nei confronti dell'accessibilità universale. Purtroppo, nonostante l'obbligo per gli enti pubblici (Stato, Province, Comuni, Enti parco, ecc) di dotarsi del PEBA, Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (Leggi n. 41 del 1986 e n. 104 del 1992), nonché le disposizioni inerenti i manufatti edilizi anche privati, gli spazi pubblici, le

1. Carlo Rovelli (2014), *Sette brevi lezioni di fisica*, Adelphi editore, pag. 31: "...la scienza, prima di essere esperimenti, misure, matematica, deduzioni rigorose, è soprattutto visioni. La scienza è attività innanzi tutto visionaria. Il pensiero scientifico si nutre della capacità di "vedere" le cose in modo diverso da come le vedevamo prima."
2. Francesco Musco (2009), *Rigenerazione urbana e sostenibilità*, Franco Angeli editore, pag. 60: "...se è evidente che la cultura dell'ambiente non era parte integrante del piano fino a pochi anni fa, oggi si cerca la facile scorciatoia di etichettarlo dicendo che "tutela l'ambiente" o meglio che "è sostenibile". Nella loro formalità le due etichette però non sono affatto equivalenti. Una pianificazione sostenibile "tutela anche l'ambiente", una pianificazione pur consapevole dei limiti delle risorse naturali, non è detto che sia anche sostenibile e anche in presenza di una maggiore sensibilità formale, non è evidente un'azione globale di riorientamento dei macrocomportamenti nei confronti dell'ambiente urbano e della sua pianificazione."
3. Luigi Pingitore (2016), "Per un paese fragile", in *Urbanistica Informazioni*, a. XXXXIII, n. 267-268 (maggio-giugno, luglio-agosto), INU Edizioni, pagg. 11-27.
4. Federico Oliva (2015), "INU, urbanistica futura, progetto paese - Intervista con Silvia Viviani" in *Urbanistica*, a. LXVII serie storica, n. 155 (gennaio-giugno), INU Edizioni, pagg. 8-14.

infrastrutture di mobilità e trasporti, i risultati finora ottenuti non hanno consentito a città e territori di essere molto più accessibili. Sugli altri aspetti dell'accessibilità e dei sistemi urbani, purtroppo le nostre città sono anche il risultato di approcci specializzati e di settore, risentono della presunzione delle discipline forti e dell'arroganza del profitto immobiliare. Negli ultimi anni si è avviato un processo che nel XXIX Congresso INU, svoltosi a Cagliari nel 2016, con le riflessioni sul "Progetto Paese" ha espresso con chiarezza la necessità di mettere a sistema risorse, sostenibilità e fattibilità delle soluzioni che le diverse trasformazioni urbane implicano in particolare all'interno dei processi di rigenerazione urbana. La direzione che appare maggiormente vigorosa è quella di affrontare la decadenza urbana tramite innesti e sostituzioni capaci di riadattare l'organismo alle nuove condizioni d'uso dotandolo di maggiore elasticità e flessibilità, ma anche operando su più ambiti disciplinari, superando gli ostacoli dei linguaggi specifici e adottando prospettive resilienti, avendo però precedentemente condiviso tra i soggetti attori le visioni da perseguire al fine di migliorare la vitalità urbana, quindi, dove si può collocare l'innovazione? Sinteticamente si può rispondere, nel generare progetti e garantire diritti. È necessario dotare gli interessi pubblici di documenti strategici, che fissano obiettivi e priorità, che interagiscono fra loro non come puzzle di previsioni conformative sul territorio, ma come vettori d'azione, in grado di combinare il principio di coerenza rispetto a priorità condivise.

Le reti sono la chiave per progettare la città accessibile, tendere all'equilibrio insediativo, ridurre i rischi, promuovere politiche integrate, aderire ai contesti e sostenere il miglioramento delle condizioni delle popolazioni e delle capacità produttive. Le reti sono anche i campi operativi della nuova urbanistica, così da fornire nuovi standard ai cittadini che si muovono in ambiti territoriali interdipendenti. Esse comportano la necessaria integrazione della gestione nei progetti, per misurare la qualità ecologica e l'offerta di servizi ecosistemici, abbandonando un approccio solo amministrativo nelle tutele dei patrimoni territoriali, paesaggistici, ambientali, a favore dell'accessibilità ai servizi e dell'inclusione nonché ai nuovi standard. È tempo di passare dagli standard pensati per la crescita della città alle dotazioni per la qualità delle diver-

se forme urbane, dalle destinazioni d'uso alle attività, dalla predeterminazione all'idoneità ambientale, dalla città esclusiva alla città accessibile a tutti. L'accessibilità per tutti è per sua natura una dimensione sistemica, gli ambiti che la compongono sono a 360° e si fonda sulle persone, quindi è una delle principali reti sulla quale sviluppare la rigenerazione urbana e dalla quale traguardare alle città del futuro.

Itinerari accessibili a tutti, una proposta INU

Il raggiungimento della città accessibile appare non isolabile in un unico intervento, richiede strategie in grado d'inglobare discipline diverse. Rigenerare luoghi urbani degradati, rivitalizzare i telai delle attività economiche diffuse, promuovere l'offerta culturale, sviluppare il *marketing* territoriale, integrare i servizi socio-sanitari, rimuovere le barriere, sono queste alcune azioni che devono interagire per potere rendere le città accessibili a tutti. L'INU all'interno del "Progetto Paese Città accessibili" che sta sviluppando dopo il Congresso del 2016 con un programma pluriennale, tra le diverse iniziative ha definito una proposta che si prefigge di realizzare anche "Itinerari accessibili a tutti" al fine di valorizzare ulteriormente territori e ambiente incrementandone anche la loro attrattività ed efficienza. Questa proposta può essere ritenuta adeguata anche per declinare città accessibili a tutti e sistemi urbani più vitali.

Al fine di costituire una dimensione operativa il più possibile radicata nel territorio, il progetto INU prevede il coinvolgimento e l'alleanza tra le istituzioni nei settori di riferimento per gli argomenti trattati e nei loro differenti livelli (nazionale, regionale e comunale) nonché tra le associazioni socio-culturali, del volontariato e delle imprese. Questo progetto, per riuscire a sensibilizzare maggiormente e incrementare la conoscenza collettiva in termini di accessibilità per tutti e sistemi urbani, sviluppa alcune strategie e individua varie iniziative. Ognuna è incentrata sull'appartenenze dei luoghi e riguarda uno o più riferimenti dell'accessibilità – sistemi urbani, rispettando un equilibrio generale tra i due ambiti.

Il progetto INU si concretizza con la realizzazione di itinerari accessibili a tutti che è in sintesi il risultato da raggiungere riuscendo, in questo modo, a connettere obiettivi plurimi

quali, per esempio: migliorare l'accessibilità; incrementare le dotazioni per la fruizione del territorio; aumentare l'attrattività dei luoghi; accrescere i flussi a disposizione dell'offerta complessiva dei sistemi urbani. L'opportunità è inoltre interessante per i collegamenti con i programmi nazionali – regionali inerenti le ciclovie e i cammini che non sembra abbiano "sposato" la cultura dell'accessibilità.

Sulle ciclovie la Legge di Stabilità 2016 ha avviato la realizzazione di sistemi turistici nazionali gestita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo in collaborazione con le Regioni coinvolte dai percorsi. Del progetto fanno parte: Veneto che collega Venezia a Torino lungo il Po, Ciclovie del Sole (Verona – Firenze), Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese, Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma, Ciclovie del Garda, Ciclovie Trieste – Legnano Sabbiedoro-Venezia, Ciclovie Sardegna, Ciclovie Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), Ciclovie Tirrenia e Ciclovie Adriatica. È questa una dimensione progettuale inedita per l'Italia che integra lo sviluppo della mobilità dolce, la valorizzazione del patrimonio culturale, il rilancio di vaste zone di pregio attraverso il turismo sostenibile, le eccellenze che caratterizzano la penisola: storia, tradizione, eno-gastronomia, arte, ecc. che si presta con grande facilità a sviluppare anche la dimensione dell'accessibilità. La visione a scala nazionale si sta traducendo in un dinamismo di esperienze e proposte a livello locale che apre interessanti panorami di sviluppo e nuove geografie "istituzionali" derivanti dai sistemi di governance adottati dalle infrastrutture. Sempre la Legge di Stabilità 2016 ha promosso la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati "cammini", che perseguono le medesime finalità. Le importanti iniziative nazionali si connettono a progetti d'interesse locale che partendo da presupposti differenti costituiscono un interessante occasione di confronto.

Le strategie per raggiungere i risultati proposti dal progetto sono sintetizzabili in: accessibilità per tutti; città e territori accessibili; patrimonio culturale integrato; turismo per tutti. L'iniziativa è finalizzata alla promozione delle azioni per il miglioramento dell'itinerario accessibile a tutti, nonché alla promozione delle azioni in grado di rendere maggiormente incisivi i temi di riferimento per l'accessibilità e ritenuti più rappresentativi nonché prioritari.

Nell'iniziativa, sono quindi promossi l'ambito territoriale e quello tematico, ma anche la più generale visione inclusiva coerente con la dimensione socio-culturale ed etica utile a diffondere la cultura dell'accessibilità.

L'individuazione di itinerari accessibili a tutti, che può riguardare un tracciato esistente e/o in progetto, riguarda uno o più luoghi appartenenti alle categorie dei caratteri locali. La natura, parchi naturali con eccellenze paesaggistiche e ambientali (è molto diffusa nei parchi la promozione di percorsi classificati in base al loro grado di accessibilità). Le città, centri storici, aree attrattive per il tempo libero, l'intrattenimento, lo sport, ecc. (parecchie città anche in collaborazione con l'ente regionale hanno realizzato interventi per rendere accessibili alcuni percorsi promuovendoli anche sul *web*). La cultura, musei, siti archeologici, monumenti (alcune istituzioni ministeriali e regionali, nonché gli enti amministrativi specifici, hanno introdotto innovazioni significative e ampie per la valorizzazione anche attraverso l'accessibilità per tutti del patrimonio culturale). Il turismo, strutture ricettive e di servizio (nel pubblico e nel privato si assiste a un costante incremento di realizzazioni che consentono di sviluppare politiche del turismo accessibile a tutti).

Nell'iniziativa le azioni prospettate per migliorare l'accessibilità riguardano uno o più riferimenti, su queste azioni l'INU, nell'ambito del programma pluriennale Progetto Paese Città accessibili ma anche attraverso le proprie Sezioni regionali è impegnato a svolgere un ruolo di garante, sensibilizzazione e promozione utilizzando i propri saperi. Tra le Sezioni di Marche, Toscana e Umbria fino dall'avvio del Progetto è attivo un lavoro congiunto che mira alla definizione di politiche integrate sovra regionali sull'accessibilità a 360°. I riferimenti riguardano aspetti specifici che registrano da tempo l'opera di enti socio-sanitari e associazioni anche se purtroppo spesso sono sviluppati separatamente e per settori. Si tratta delle barriere fisiche che limitano la mobilità delle persone che hanno una condizione di disabilità fisica, percettiva o sensoriale, cognitiva perenne o temporanea; delle barriere socio-culturali che frenano la fruizione dei beni artistici, architettonici, archeologici componenti il patrimonio nazionale; delle barriere economico-funzionali che riducono la frequentazione dei tessuti storici della vitalità urbana contribuendo al degrado

delle relazioni negli spazi pubblici.

Per sviluppare itinerari accessibili a tutti risulta importante collocarli all'interno di tessuti considerati significativi e identitari dalla comunità, questo carattere facilita la loro realizzazione. Il tracciato considerato potrebbe anche risultare un campione, senza quindi dovere raggiungere dimensioni specifiche, al fine di potere raffigurare meglio e concretamente appartenenze e riferimenti a natura, città, cultura e turismo.

1. Il Progetto e i materiali prodotti dalle numerose iniziative sono raccolti in <http://www.inu.it/citta-accessibili-a-tutti/>
2. Nella rassegna "Progetto Paese Città accessibili a tutti. Buone pratiche per le città accessibili a tutti", pubblicata in www.urbanisticainformazioni.it, sono illustrate quasi 90 esperienze eterogenee realizzate e in atto in Italia.

Le Camere di commercio per l'integrazione nei territori del patrimonio culturale

Ivan Lo Bello

La città è un organismo complesso che ha bisogno di progetti specifici, in grado di rigenerare il tessuto urbano. Le aree territoriali sono diventate spazi economici, sociali d'attrazione e, consapevoli dell'importanza di fronteggiare tali processi di sviluppo, hanno cominciato a utilizzare nuovi principi e metodi di gestione per costruire, tutelare e potenziare la propria attrattività.

Nei territori si assiste a un nuovo dinamismo nella costruzione di programmi di riqualificazione e nella formulazione di progetti di valorizzazione integrata, con attenzione alle istanze di carattere solidale ecologico e sostenibile. Le Camere di commercio, da tempo, sono impegnate in processi di rigenerazione urbana che nascono sui territori, nei quali hanno cercato di coniugare l'attenzione per le tematiche settoriali, allo sviluppo dell'economia dei territori e delle imprese, con l'obiettivo di cogliere le espressioni più innovative in termini di strumenti di programmazione da utilizzare per la costruzione di percorsi progettuali.

Particolare attenzione è stata riservata alle iniziative di rivitalizzazione delle attività economiche, anche attraverso l'integrazione con l'offerta culturale e turistica, quasi anticipando le competenze attribuite al sistema camerale dal decreto di riforma, in tema di: "valorizzazione del patrimonio culturale e promozione del turismo".

Il binomio cultura-turismo come motore dell'economia richiede un modello nel quale la cultura è il vettore che traina l'economia con azioni di sostegno al sistema turistico. Quando si parla del rapporto tra economia e cultura non è sufficiente sostenere che la cultura è la più "grande industria" del Paese senza però collocarla, in maniera indiscutibile e definita, tra gli assi portanti di uno sviluppo forte e sostenibile. Se guardiamo al turismo culturale come a una possibile fonte di sviluppo, dobbiamo allora occuparci di tutti gli aspetti dell'attrattività di un'area, dobbiamo cercare di migliorarli, rendendo i nostri territori quanto più ospitali e "a misura" di un turismo sempre più attento alla qualità dell'offerta.

Il tema non è di poco conto, e richiede nuove strategie di governo dei territori che sappiano creare le condizioni per lo sviluppo in chiave turistica delle aree attraverso l'individuazione di un complesso articolato di azioni, finalizzate a delineare un contesto che faciliti un processo di sviluppo turistico integrato, che non può prescindere dalla qualità dei servizi turistici, dalla valorizzazione e fruibilità delle risorse culturali e ambientali, dalla definizione di una identità turistica.

Progetti di sviluppo, caratterizzati da offerte turistiche integrate, anche interregionali, utilizzando in particolare la logica del prodotto - quel *Made in Italy* che ha fatto della qualità, della tradizione, dei mille prodotti distintivi il proprio punto di forza - e collegando e armonizzando i territori, con strategie ed azioni concertate e congiunte.

#unprogettoperlitalia

Proprio per rafforzare le logiche di integrazione tra i sistemi economici, lo sviluppo dei territori e la valorizzazione del patrimonio culturale e turistico, l'Unioncamere ha, recentemente, stipulato un Protocollo d'Intesa con INU e Federculture.

Idea base dell'Intesa *#unprogettoperlitalia* è quella di attivare la massima integrazione tra patrimonio culturale, naturalistico e sistemi d'impresa (turistici, creativi e delle produzioni d'eccellenza), collegando in rete le imprese dei settori dell'ospitalità, della fruizione culturale, del sistema commerciale, per accrescere l'attrattività dei territori, contribuire alla rigenerazione urbana e riqualificare anche aree dismesse, soprattutto se di pregio culturale.

In linea, peraltro, con gli indirizzi nazionali e comunitari, riqualificare i territori e valorizzare i sistemi locali di attrattività significa anche potenziare e/o realizzare un ambiente adatto all'impresa che investe sull'inclusione, la sostenibilità e l'innovazione, sviluppando le relazioni con il territorio e mettendo a disposizione politiche di sviluppo integrato per gli investimenti, per il turismo, per i consumatori e per gli abitanti.

La riqualificazione dei sistemi che definiscono il funzionamento delle aree urbane ed extraurbane, riconduce a un generale ripensamento degli strumenti e/o delle misure tradizionali di pianificazione e progettazione dei territori, attraverso la formulazione di modelli di rilancio dei sistemi di attrattività urbana (filiera culturale, turistico-ricettiva, commer-

cio-artigianato-servizi, delle produzioni d'eccellenza,) e del patrimonio di beni connessi all'ambito paesaggistico-artistico-monumentale e al tessuto storico di pregio.

Per far questo e con l'obiettivo di incidere anche sulle misure di pianificazione e programmazione territoriale, Unioncamere, INU e Federculture, hanno concordato di mettere insieme competenze e *know-how* per giungere alla definizione di progetti diretti alla promozione dei cosiddetti "attrattori locali" (cultura, natura, eccellenze produttive), da realizzare, anche, con i Fondi regionali, nazionali e comunitari e favorendo forme di "mecenatismo diffuso" da parte degli stessi operatori economici.

Le Camere di commercio, da parte loro, possono favorire politiche integrate di valorizzazione del patrimonio ambientale, culturale e turistico per l'attrattività dei territori. Tutto questo, sfruttando al meglio le innovazioni presenti nelle filiere produttive di qualità di un dato territorio ed esaltandone l'integrazione con il patrimonio culturale e l'industria creativa, investendo sui temi dell'accessibilità e della sostenibilità turistica.

Sicuramente questa collaborazione con il mondo dell'urbanistica e della progettazione territoriale (INU) da un lato e con le reti delle aziende culturali (Federculture) dall'altro, potrà consentire ai sistemi produttivi locali attraverso, anche, l'azione del sistema camerale, di trovare nuove forme di sviluppo e di posizionamento competitivo, proprio valorizzando le attrattività locali.

A rafforzare i processi d'identificazione delle risorse culturali con il territorio i dati forniti dal nostro Rapporto 2017 "Io sono Cultura" confermano quanto il sistema Italia debba a cultura e creatività: il 6% della ricchezza prodotta in Italia, nel 2016, pari a 89,9 miliardi di euro.

Gli effetti moltiplicativi che la cultura genera sulle altre attività economiche sono pari a 1,8. In altre parole, per ogni euro prodotto dalla cultura, se ne attivano 1,8 in altri settori.

Il turismo è il principale beneficiario di questo effetto volano. Più di un terzo della spesa turistica nazionale, esattamente il 37,9%, è attivato proprio dalla cultura e dalla creatività. Questi dati stanno a indicare che il patrimonio artistico e la vasta ricchezza culturale del nostro Paese, concentrata soprattutto nelle città, costituiscono un punto essenziale per un nuovo sviluppo dei nostri territori e per una rinnovata crescita economica.

Le Camere di commercio possono diventare il soggetto facilitatore di questo nuovo percorso di sviluppo, avvicinando le imprese a questi temi e assistendole nel cogliere queste nuove opportunità.

Le nuove aggregazioni tra le Camere di commercio, derivanti dalla riforma, possono, anch'esse, favorire politiche integrate di valorizzazione del patrimonio culturale e turistico per l'attrattività dei territori, perché invitano ad adottare una visione di area vasta che meglio si addice alle politiche di sviluppo territoriale.

Progettazione integrata, dunque, che potrebbe apprezzare anche i Fondi strutturali regionali facendo, ad esempio, colloquiare i diversi assi di finanziamento (Progetti plurifondo) e proponendo logiche d'integrazione tra i piani di gestione dei beni culturali (siti Unesco), i piani urbanistici e paesaggistici, con i sistemi locali d'impresa.

Mirabilia

Tra i nuovi modelli di progettazione integrata dei territori, si colloca, senza dubbio, il progetto Mirabilia - *European Network of Unesco Sites* - un network di Camere di commercio (attualmente 13) nato nel 2012, con l'obiettivo di valorizzare destinazioni accumulate da un patrimonio artistico e culturale di altissimo livello. Mirabilia, nel tempo, ha realizzato un sistema efficace e innovativo di progettualità complementari, il cui comune obiettivo è valorizzare i territori, le loro peculiarità culturali ed enogastronomiche, creare strumenti di promozione e network di imprese, per la definizione di prodotti turistici integrati rivolti al mercato nazionale e internazionale.

La rete di imprese Mirabilia, per il triennio 2017-2019, si prefigge un allargamento delle intese e delle collaborazioni ad altre aree europee che rientrano nel patrimonio tutelato dall'UNESCO.

Da qui la collaborazione con alcune Camere di commercio francesi, e la possibilità di interessanti collegamenti con la Spagna, la Bulgaria e la stessa Germania, per creare pacchetti turistici integrati, un circuito commerciale delle strutture ricettive di *incoming*, dei prodotti enogastronomico, dei servizi.

Cultura, turismo e territorio costituiscono l'asse sul quale attivare nuove azioni per valorizzare i sistemi d'attrattività locali e progettare percorsi di crescita e di qualificazione per le imprese.

La capacità di pensare un'offerta integrata di territorio, combinando i punti di forza - patrimonio culturale, naturalistico ed eccellenze produttive delle filiere del made in Italy - e cogliendo i tanti e multiformi *target* della domanda, può rappresentare un nuovo slancio per il tessuto imprenditoriale del nostro Paese. L'articolato mondo che il sistema camerale rappresenta mette le Camere di commercio nella condizione di avviare forme di collaborazione per orientare le azioni, in maniera sinergica, alla realizzazione di strumenti che favoriscano il recupero della qualità della vita nelle aree urbane, riacquistando un nuovo senso dell'abitare, del lavorare, del vivere e del fare economia.

Pedaliamo sulla terra leggeri: VENTO come progetto di territorio

Paolo Pileri, Alessandro Giacomel,
Diana Giudici

VENTO in due pedalate

VENTO è un'idea progettuale 'made in Politecnico di Milano': una dorsale cicloturistica, lunga 679 km, da VENEZIA a TORINO accanto al fiume Po (più precisamente sui suoi argini) con l'ambizione di essere un progetto di territorio in cui la bicicletta, la pista ciclopedonale e una 'certa' idea di cicloturismo diventano, tutti assieme, fattori che innescano una simmetria di benefici tanto sulle aree attraversate quanto su chi pedala. Un progetto di territorio che ha una ciclabile come dorsale di sviluppo e i pedali per rivoluzione culturale.

Inoltrarsi nel territorio e non attraversarli: questo il cicloturismo di VENTO

Il "paziente inoltrarsi nei luoghi", come diceva Cesare Zavattini, riassume bene la filosofia di base di VENTO. Esiste una velocità più giusta di altre attraverso la quale i territori si raccontano a chi li percorre, disvelando i loro lati inediti. Inoltrarsi significa 'avanzare addentrandosi' e ciò implica una relazione diretta, fisica e spirituale con i luoghi. Inoltrarsi è più di attraversare, più di raggiungere. Alta velocità, voli *low cost* e autostrade ci hanno sclerotizzati su un modello di mobilità che ha per unica grammatica velocità-origine-destinazione, con l'ovvia rimozione di quanto sta nel mezzo. Andare a piedi o in bicicletta è invece scoprire, esplorare, incontrare, fermarsi, riposare, toccare, ripartire, stupirsi, farsi cogliere da un racconto. È esperienza continua. Andare a piedi o in bici impone un altro modo di guardare il e stare nel territorio. Pensare dorsali cicloturistiche come progetti di territorio significa allora lavorare di simmetrie. Da un lato si progetta per il *comfort* di chi pedala (e qui entra in scena la dimensione tecnica del progetto di infrastruttura: disegno, manufatti, materiali, geometrie...) dall'altro per far sì che siano anche territorio e abitanti a trarne benefici (e qui entra in scena la valorizzazione dei paesaggi, la rigenerazione dei piccoli centri urbani, la messa in rete dei beni culturali, la tutela del cibo locale, l'intermodalità, i servizi dell'agricoltura, etc.). Un progetto di cicloturi-

simo non può ridursi né a un banale tracciato, né all'animazione di un po' di eventi e neppure nel deporre qualche bici in un luogo già turistico. È invece una intenzione di rianimazione culturale e sociale ben precisa e ambiziosa per i nostri territori, soprattutto quelli interni.

Un progetto di riscatto e lavoro attraverso la bicicletta

VENTO non è un romantico tentativo di togliere la polvere dalle aree interne facendoci pedalare un manipolo di turisti. La ricerca comparativa su alcuni casi europei ci ha insegnato che il cicloturismo può essere un potente e alternativo motore di sviluppo. In Germania sono oltre trent'anni che si investe in ciclabili turistiche di lunga distanza (cioè di almeno 150 km continui, sicuri, non promiscui). E così oggi la rete delle sole dorsali conta circa 45.000 km di cui l'88% è esclusivamente ciclo-pedonale. Questo genera economie importanti di cui le aree interne sicuramente beneficiano: 175 milioni di giorni spesi per escursioni in bici producono 9 miliardi all'anno di indotto dei quali circa 4 spesi localmente [1; 2]. In Germania nel solo cicloturismo si contano 177.000 posti di lavoro 'full-time' [3]: quasi 4 addetti per km di dorsale. In Austria la famosa Vienna-Passau genera un indotto di 110 milioni €/anno con soli 320 km [4]. In EU gli occupati nel cicloturismo sono oltre mezzo milione (1,03 ogni 1000 abitanti), in Germania 2,2 e in Italia solo 0,22: troppo pochi per il paesaggio italiano, con il suo clima favorevole, la bellezza, la varietà, la cucina, i beni culturali. Questi fili leggeri, lunghi, per pedoni e bici, sicuri e gradevoli sono portatori sani di occupazione ed economia locale. Possono rappresentare il riscatto per tante piccole economie locali verso le quali oggi non abbiamo proposte serie e sostenibili. Sono infrastrutture a basso costo di investimento iniziale (1 km di ciclabile turistica richiede circa 250.000 € contro i 30 milioni di € di un'autostrada) e ad alta resa socio-economica, capaci di arginare lo spopolamento e la demotivazione culturale di tanti abitanti dell'interno italiano.

Una sfida per dilatare lo spazio della competenza politica locale

Ragionare per piste cicloturistiche di lunga distanza implica uno sforzo di visione e cultura politiche non banali perché bisogna uscire dalla *comfort zone* del governo del territorio ritagliato esclusivamente sui confini del singolo comune. I confini si devono saltare e non fer-

marcisi davanti. Se l'ambizione di VENTO è innescare un turismo gentile ma robusto negli effetti e nei numeri, bisogna avere il coraggio di capire che ciò accade a condizione di rinunciare a una geometria amministrativa e politica fatta per competenze strette e soffocanti. Il cicloturismo funziona se ci sono dorsali lunghe e sicure che fanno da impalcatura a una rete ciclabile capillare, realizzata in conseguenza di quelle dorsali e non viceversa. Finora ci si è illusi che ogni pezzettino appaltato da ogni comune avrebbe generato prima o poi la grande rete: falso! Il lavoro di VENTO è andato in un'altra direzione: dorsale, sicurezza e territorio. E così ci si è trovati ad aggirare un'impasse istituzionale che, per frammentazione, non riusciva a produrre una visione ampia e a costruire un ordinamento che non può nascere spontaneamente dal basso. La ciclabilità turistica è frutto di un progetto complesso dal quale la politica locale non riesce a raccogliere frutti nel tempo che ha a disposizione e nel contesto culturale attuale in cui la bicicletta rimane ancora un vezzo e non una determinante per lo sviluppo locale. Il Politecnico di Milano, con il suo portato istituzionale *super partes*, è riuscito a fare da ideatore/progettista/promotore/coordinatore facendosi anello di congiunzione tra locale e centrale. La nascita del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, voluto da MIT e da MIBACT, ha raccolto in qualche modo questa prima eredità dandogli identità e una prima forma di operatività.

Progettare ciclabili richiede abilità tecniche non seconde ad altri campi

La mobilità ciclistica urbana e turistica, dopo anni di stasi, sta vivendo una nuova stagione. Tuttavia il panorama professionale in Italia risulta ancora carente di abilità tecniche, capaci di affrontare questa nuova epoca di infrastrutturazione leggera. Ci troviamo quindi a dover rincorrere, da un lato, un *gap* tecnico con i mezzi e le abilità del momento, e dall'altro a dover cancellare l'idea che vuole ancora le piste ciclabili turistiche delle opere minori, secondarie, e non vere e proprie infrastrutture che, come strade, autostrade e ferrovie, richiedono un bagaglio culturale e tecnico importante. Un atteggiamento che tende a banalizzare il progetto della pista equiparandolo a una semplice striscia d'asfalto. Ma non è così. Si tratta di infrastruttura complessa che deve accogliere migliaia di cicloturisti ogni giorno e necessità di opere importanti quali ponti, sottopassi,

sovrappassi, snodi di scambio intermodale e soprattutto dispositivi di sicurezza e *comfort* dal momento che il cicloturismo deve essere accessibile a tutti, inesperti e deboli per primi.

L'esperienza di progettazione di VENTO ha dato modo di fare sintesi su alcuni principi di progettazione specificatamente importanti per il cicloturismo. Intanto pedalare in città e per turismo/tempo libero sono due questioni diverse che richiedono approcci progettuali diversi, sia per l'aspetto formale (geometrie, *comfort*, servizi sono diversi a seconda dei contesti), che per quello funzionale (fruitori e le loro esigenze, le aspettative tanto del territorio quanto dei turisti). Inoltre è necessario sgombrare il campo da ogni equivoco: pedalare deve avvenire in condizioni di sicurezza che tradotto significa, continuità del percorso ciclabile, assenza di interruzioni e incroci pericolosi, *comfort*, inteso ad esempio come una pavimentazione che rende agevole la percorribilità o facilità di assistenza in caso di emergenza o necessità. Qui di seguito sette criteri progettuali nati dall'esperienza di VENTO, ma che possono divenire dei primi riferimenti per la progettazione delle dorsali cicloturistiche.

Primo. Progettare una pista cicloturistica implica un approccio multidisciplinare. Il progetto infrastrutturale ha bisogno di tenere assieme diverse sensibilità tecniche (architetto, ingegnere, urbanista, informatico...) e il progetto cicloturistico, che si fa portatore di una forte domanda paesaggistica e culturale, ne chiede anche altre come paesaggista, agronomo, naturalista... Disegnare un tracciato cicloturistico, ad esempio, significa fare i conti con la gradevolezza e quindi scegliere con cura le viste e i belvedere, così come quali beni culturali intercettare e come mostrarli. Nel progettare un tracciato stradale ci si preoccupa poco di come possono essere percepiti gli elementi lineari minori del paesaggio come canali, strade vicinali e filari storici, perché non sono apprezzabili a 130 km/h. Al contrario, nel progetto ciclabile, si deve aver cura anche di quei piccoli segni che si sono depositati sul paesaggio nel tempo come un argine, una roggia, un prato, il limite di un bosco: essi compongono la grammatica fine della gradevolezza di chi pedala.

Secondo. Come nel caso della progettazione stradale, anche qui occorre un disegno unitario dell'infrastruttura e dei suoi manufatti, ovvero la coerenza di un codice architettonico sempre riconoscibile attraverso i materiali utilizzati, la geometria, le pendenze, la pavimentazione,

le dotazioni a verde, la segnaletica. Solo un disegno unitario restituisce riconoscibilità divenendo esso stesso un elemento attrattore per l'infrastruttura come è stato nel Minimetron di Perugia di Jean Nouvel.

Terzo. Come "l'urbanistica si fa con i piedi" (Secchi, 2000), così le piste ciclabili si progettano sui pedali, nel senso che non è sufficiente un lavoro a tavolino ma è fondamentale andare sui territori, muoversi alla velocità della bicicletta, percepire le difficoltà che incontrerà l'utente, verificare cosa vedrà, etc. Nel progetto è cruciale la fase del sopralluogo perché solo questo scioglie dubbi e fa intuire soluzioni.

Quarto. Progettare piste ciclabili è un lavoro artigiano nel senso che ogni pista cicloturistica deve avere su di sé una storia da raccontare, come lo è un pezzo unico. Un elemento cruciale della filosofia del progetto VENTO è stato proprio quello di intendere le ciclabili come possibili fili narrativi in cui il progettista artigiano seleziona i giusti elementi, la sequenza, l'esposizione e il modo in cui li vuole svelare.

Quinto. La norma è legge ma non sempre è ragione. Nel grande campo ancora incompiuto della ciclabilità abbiamo a che fare con norme obsolete da un lato e immature dall'altro, soprattutto per quanto riguarda il cicloturismo. In attesa di norme più idonee, è il progettista che deve supplire con coraggio e creatività. Ad esempio la bici del turista è lunga circa 2,8 metri e pesa 25-30 kg (con carrello e bagaglio), mentre quella del ciclista urbano è lunga circa 1,5 metri e pesa 12 kg. È evidente che sarà diverso per entrambi affrontare una curva a 15 km/ora su fondo sdruciolevole. Ecco come l'ingombro del mezzo incide sulle scelte della pavimentazione in modo diverso nei tratti urbani o turistici. Sono molte le questioni nodali non codificate dal legislatore o dalla manualistica che richiedono sforzi progettuali per far sì che l'infrastruttura risulti sicura e usabile.

Sesto. La qualità di un progetto sta nei dettagli (Mies Van Der Rohe). Prendiamo ad esempio la segnaletica. Oggi non serve più tanto per indicarci la direzione quanto invece per raccontarci il territorio. Un segnale, il luogo in cui viene posto, l'altezza, la sua dimensione, il materiale con cui è fatto sono tutti aspetti che fanno la differenza nel ruolo che ci si aspetta dalla ciclabile. I dettagli vanno curati allo stesso modo della visione complessiva o del calcolo statico di un ponte.

Settimo. È fondamentale una grande capacità di visione interscalare. I progetti di piste cicla-

bili turistiche sono progetti di lunga percorrenza (almeno 150 km continui), pertanto necessitano di una visione di insieme che superi il vincolo di competenza geografica e che sia adattativa laddove serve, ovvero nei casi in cui la pista turistica condivide tratti e spazi con le realtà locali.

Progetto e comunicazione assieme: una necessità e non un'opzione

Se VENTO è entrato in legge di stabilità, se è uno dei 4 pilastri del sistema nazionale del cicloturismo, se conta oltre 400 articoli sulla stampa, se molta gente sa cosa è VENTO è perché dimensione tecnica e comunicazione hanno pedalato assieme fin dall'inizio. La comunicazione non è il *marketing* avido di incassi e neppure un orpello con cui si veste un progetto tanto per fare, ma è qualcosa che cresce assieme al progetto per raccontarlo, per dialogare con cittadini e istituzioni, con politica locale e politica nazionale. La comunicazione è essa stessa un progetto, non secondo al disegno infrastrutturale. La comunicazione, nel caso di un progetto di territorio come VENTO, ha dovuto tenere assieme il locale e il globale attraverso l'inedita proposta del pedalare. Per questo la comunicazione si è impegnata nel costruire immaginari fondati su fatti, dati, esperienze, casi di successo, testimonianze: per rendere l'alternativa proposta un'alternativa davvero possibile anche in quel luogo, in quel periodo, con quelle persone e con quei mezzi economici e umani. L'esperienza settennale di VENTO ci lascia questa eredità assieme alla grande responsabilità di dilatare i confini del progetto tecnico a una comunicazione seria, leggera e rigorosa. Una comunicazione che deve essere innanzitutto ben fatta (affidandosi anche a professionisti), curata nel linguaggio e nelle rappresentazioni, attenta agli interlocutori che ha davanti, capace di colmare l'eventuale lacuna culturale e di fornire gli strumenti dell'apprendimento a chi vuole capire le ragioni del progetto (e sul cicloturismo ci sono tante ambiguità e tanta sottoconsiderazione). La comunicazione di progetto deve poi avere il coraggio della varietà degli strumenti: articoli scientifici ma anche divulgativi, interviste, libri, sito web dedicato (www.progetto.vento.polimi.it) e sempre aggiornato, canali *social*, numeri, immagini (foto e video), *brochure*, *merchandising*, *slogan* e sintesi. Ma tra tutti, lo strumento di comunicazione più forte di questo progetto è stato VENTO Bici Tour. A un certo punto, era il 2012, si è capito che per

spiegare le ragioni del progetto occorre una comunicazione sul campo e in sella. Occorre spiegare i vantaggi di un progetto di territorio come VENTO andando nel cuore dei territori, nelle piazze, nelle sale consiliari, nei teatri di paese, nei parchi pubblici e incontrando cittadini, associazioni e politica. E così si è fatto per cinque anni: ogni anno 9 giorni in sella, 25 tappe, migliaia di persone incontrate. E lo si è fatto in bicicletta, pedalando sulla ciclabile che non c'è ancora ma ci sarà, per mostrare quali difficoltà e quali soluzioni, quali potenzialità e quali traguardi vi sono. Per dare fiducia e credibilità, riducendo le distanze tra la teoria accademica e la concretezza che la gente richiede. La ricerca universitaria è anche tutto questo. È valorizzazione dei rapporti con il territorio, campo di prova per le università sul quale sperimentare e depositare idee e progetti per migliorare la vita del Paese. E il progetto VENTO è arrivato dove è arrivato grazie proprio al tessuto sociale che anima i territori attraversati e con i quali abbiamo dialogato. A tanti siamo debitori. Abbiamo ricevuto tantissimo affetto, che è stato la grande energia che ci ha spinti ad andare avanti e che ci ha permesso di capire che stavamo pedalando nella direzione giusta. Un momento di felicità per dei ricercatori. Se tutto questo ha funzionato, non senza difetti e limiti da superare, allora potrebbe funzionare anche per altri e altre occasioni. Questo racconto va letto con lo spirito di chi consegna il testimone nelle mani dell'altro che pedalerà dopo di lui: il lettore di questo articolo.

Riferimenti bibliografici

- Pileri P, Giacomel A. e Giudici D., *VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Editore, Mantova, 2015
- AA.VV., Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, BMWi, Berlin, 2009
- Blondiau T, van Zeebroeck B., *Cycling works*, ECF, Brussels, 2014
- www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2013

Cantieri di progettazione, il caso della Val di Cornia

Claudio Bocci

Il ciclo di programmazione 2014-2020 è, finalmente, entrato in piena operatività e le risorse finanziarie che metterà in campo saranno ossequio per un settore, quale quello culturale, che non riesce a posizionarsi adeguatamente nelle priorità degli investimenti pubblici. D'altra parte, non si può non riconoscere la difficoltà che gli approcci fin qui seguiti nella spesa in cultura abbiano in termini di ricadute per le comunità locali. In effetti, la vera criticità della spesa destinata alla cultura riguarda non soltanto la quantità di risorse ma la sua qualità, soprattutto nell'ottica ormai imprescindibile di tenere insieme tutela, valorizzazione e gestione del patrimonio culturale, superando un approccio puntuale e favorendo, viceversa, un percorso integrato e partecipato, sostenuto da valide partnership tra pubblico e privato. E' infatti l'assenza di progetti di qualità che affrontino in chiave di sostenibilità il problema della gestione, ad ostacolare il reale decollo sul territorio di imprese culturali non orientate alla distribuzione di utili ma a favorire capitale sociale. L'esperienza delle Aziende associate a Federculture dimostra, infatti, che è possibile fare impresa culturale in modo efficiente e sostenibile e, spesso, in collaborazione con il Privato. Con una gestione imprenditoriale - che caratterizza alcune delle eccellenze dell'offerta culturale italiana (quali la Fondazione Musica per Roma, che gestisce l'Auditorium di Renzo Piano, la Triennale di Milano, le fondazioni dei musei civici di Torino, Venezia o Brescia, soltanto per citare le più importanti) così come alcune esperienze di area vasta (la Fondazione Musei Senesi o la Parchi Val di Cornia Spa) - si dimostra che le imprese culturali possono raggiungere l'equilibrio di bilancio, attrarre quote crescenti di cittadini e turisti, e stabilire un rapporto virtuoso con una pluralità di soggetti privati. Una delle esperienze più stimolanti da cui trarre ispirazione è quella che ha interessato l'area intorno a Piombino, in provincia di Livorno; indebolito dalla violenta crisi industriale che ha colpito il settore siderurgico negli ultimi decenni, il territorio ha saputo imboccare un interessante percorso di riconversione anche economica puntando sulla valorizzazione delle risorse culturali e naturali.

In particolare, 5 amministrazioni comunali, associate in Unione di Comuni, con capofila Piombino, hanno condiviso un unico piano regolatore e un unico progetto di sviluppo territoriale attraverso la tutela e la valorizzazione di un articolato sistema di parchi naturali, dell'area archeologica etrusca di Populonia (affidata in concessione dallo Stato) e dal parco archeominerario di San Silvestro, ricavato da un'antica miniera di ferro. L'ulteriore e decisiva scelta, poi, fu quella di costituire, nel 1993, una società per azioni a capitale pubblico-privato, la Parchi Val di Cornia spa, che, organizzata e gestita come un'impresa privata ma orientata a favorire la pubblica fruizione, ha saputo trarre valore dalle risorse del territorio creando nuova occupazione e raggiungendo l'equilibrio tra costi e ricavi. Non solo; grazie al nuovo attrattore culturale e turistico rappresentato dal sistema d'offerta sorto in Val di Cornia, la nuova Società ha reso possibile la nascita di un vero e proprio ecosistema turistico-culturale di circa 30 nuove aziende (ristorazione, ospitalità, servizi) che hanno creato oltre 500 nuovi posti di lavoro. È interessante notare che l'esperienza della Val di Cornia è stata un punto di riferimento di una innovativa linea di programmazione territoriale adottata recentemente dalla Regione Puglia: i SAC-Sistemi Ambientali e Culturali, con i quali si incoraggiano amministrazioni comunali contigue a condividere la programmazione territoriale e paesaggistica e, possibilmente, a gestire in forma unitaria le risorse del territorio. Anche l'esperienza dei SAC, tuttavia, dimostra che fare buona progettualità, specie in chiave gestionale, non è semplice e necessita di una visione condivisa tra gli *stakeholders*, pubblici e privati, presenti sul territorio, e di approfonditi studi di fattibilità che integrino diverse competenze e discipline. Si tratta, dunque, di un processo lungo, complesso e costoso che, per sua natura, coinvolge diversi livelli istituzionali, impatta fortemente sugli assetti di *governance* tra pubblico e privato e deve poggiare sulla verifica di una reale sostenibilità economico-finanziaria. L'onere economico per la realizzazione di tali Studi difficilmente può essere affrontato dalle amministrazioni locali, le quali hanno già notevoli difficoltà a mantenere il loro patrimonio e stentano ad impegnare risorse per progettare il loro futuro. È per questo che va salutato con grande interesse l'Avviso del Mibact 'Progettazione

per la cultura' che, a cavallo tra 2016 e 2017 ha destinato 5,6 milioni di euro per favorire l'innalzamento della qualità progettuale volta a migliorare le condizioni di offerta e di fruizione del patrimonio culturale di ambiti territoriali di area vasta, in raccordo con l'attuazione della programmazione 2014-2020. Per la prima volta il Mibact destina risorse alla realizzazione di iniziative di sostegno alla predisposizione di progetti integrati di conservazione, fruizione e valorizzazione, anche a fini turistici, di ambiti territoriali di almeno 150.000 abitanti. Il provvedimento - da tempo fortemente sostenuto da Federculture' e più volte rilanciato nelle 'Raccomandazioni' di diverse edizioni di Ravello Lab-Colloqui Internazionali - costituisce una rilevante innovazione che impegna i territori a superare l'approccio puntuale invitandoli a sforzarsi di condividere una strategia d'area vasta e un reale progetto di sviluppo a base culturale, saldamente agganciato ad un modello gestionale sostenibile. Obiettivo fondamentale dell'iniziativa è quello di elevare la qualità della progettazione delle amministrazioni pubbliche locali in campo culturale, con particolare riferimento ad ambiti territoriali che possiedono radici identitarie comuni, al fine di favorire processi di integrazione e gestione delle risorse territoriali condividendo una *governance* unitaria e favorendo un proficuo partenariato tra pubblico e privato. In particolare, l'iniziativa mira a sostenere lo sviluppo di proposte progettuali presentate dai Comuni, finanziando la successiva predisposizione di progetti integrati di scala territoriale/locale. Il risultato atteso è quello della definizione partecipata di strategie a beneficio dei territori che, facendo perno sulle dotazioni di patrimonio culturale ed in generale sulle risorse che caratterizzano ambiti territoriali vasti, siano in grado di individuare specifiche linee progettuali coerenti con le programmazioni dei fondi nazionali e comunitari, nella prospettiva di migliorare la fruizione e la gestione del patrimonio culturale anche a fini turistici. La misura, introdotta dal Mibact, in collaborazione con l'Anci, utilizza risorse della Politica di Azione e Coesione e mira a superare le principali criticità che fino ad ora hanno impedito di valorizzare efficacemente le cospicue risorse culturali del nostro Mezzogiorno, a partire dalla scarsa propensione, a livello locale, a collaborare nella definizione di comuni strategie di valo-

rizzazione del patrimonio culturale e nell'individuare realistici piani di gestione che, in collaborazione con il privato, siano in grado di assicurarne la sostenibilità economica. All'Avviso hanno risposto 59 raggruppamenti di Comuni di tutte le regioni destinatarie del provvedimento (Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia) in rappresentanza di un partenariato istituzionale molto ampio che si è misurato con una modalità innovativa di finalità strategiche e di assegnazione di risorse. L'importo finanziabile ammonta ad un massimo di 300.000 euro per ciascuno dei 19 progetti ammessi che vedono in testa la Puglia, con 7 progetti, Campania e Sicilia, con 4 progetti, Calabria 3 progetti e Basilicata 1 progetto. Nonostante le difficoltà, i Comuni coinvolti nel percorso progettuale hanno mostrato di apprezzare lo spirito del bando e si sono sforzati di superare particolarismi e localismi, in molti casi, coinvolgendo anche l'amministrazione periferica del Mibact, titolare dei grandi attrattori culturali di cui è ricco il nostro Mezzogiorno. Anche grazie a questa misura è cresciuta la consapevolezza che la sfida posta dal processo di sviluppo dei territori può essere superata e vinta solo se si afferma una *governance* che promuova e consolidi una cultura di pianificazione strategica e di progettazione integrata e partecipata tra diversi livelli istituzionali che, sola, può favorire una reale innovazione nel processo di valorizzazione delle risorse culturali centrata sulla gestione sostenibile delle risorse. Il risultato atteso dal poderoso sforzo messo in campo dai territori, dunque, è quello di promuovere nuovi modelli di gestione (pur previsti dal Codice dei Beni Culturali del 2004 ma che fanno fatica ad emergere) e favorire la produzione di valore attraverso nuove imprese culturali. In attesa dell'operatività dei progetti finanziati, l'auspicio è che l'Avviso Mibact 'Progettazione per la Cultura' rappresenti un punto di non ritorno negli investimenti nel settore culturale agganciando stabilmente la spesa di tutela e salvaguardia del patrimonio a solidi piani di gestione sostenibile da condividere tra i diversi livelli istituzionali e tra pubblico e privato. Proprio in ragione della rilevanza metodologica dell'approccio integrato in chiave gestionale, Federculture sta lavorando per estendere l'innovativa modalità d'intervento anche alle regioni del Centro-Nord. Peraltro, l'approccio integrato, in grado di sollecitare anche la partecipazione dei cit-

tadini, è la caratteristica distintiva del Programma Capitali italiane della cultura la cui giuria di selezione, a gennaio scorso, ha designato Palermo per il 2018. Dalle migliori esperienze europee emerge, infatti, la positività di una modalità di pianificazione strategica che, ponendo al centro dello sviluppo urbano un progetto culturale, è in grado di integrare altre dimensioni di intervento: dalle infrastrutture alla mobilità, dalla riconversione delle aree industriali dismesse all'intervento sulle periferie, dall'ospitalità ai servizi evoluti per la fruizione culturale destinati a cittadini e turisti. La convinzione che si sta facendo strada è che, al di là del comprensibile interesse della città designata, il valore della misura risiede nella progressiva introduzione, nelle città che intendono misurarsi con il percorso di candidatura, di un processo 'bottom-up' che favorisce l'affermazione di un orientamento a metodiche di pianificazione strategica a base culturale, in grado di ripensare la città e proiettarla verso un modello di sviluppo più aderente alle sfide dell'economia della conoscenza, tipico delle società post-industriali. Con il modello *ECoC - European Capital of Culture*, infatti la cultura cessa di essere un ambito 'settoriale' di competenza di una delega assessorile e diventa una piattaforma di intervento in cui l'intera Amministrazione si mette in gioco con l'ambizioso obiettivo di ridisegnare il volto della città attraverso un intervento progettuale interdisciplinare in grado di coinvolgere il mondo della ricerca, di attivare un proficuo rapporto tra pubblico e privato, di alimentare il ruolo innovativo delle industrie creative, di assicurare l'attiva partecipazione dei cittadini, la cui *legacy* resterà comunque patrimonio dell'intera comunità. Da questo punto di vista, assume un rilievo assai interessante la qualità del progetto culturale al centro del processo di pianificazione strategica al fine di porre in relazione la specifica offerta museale di un territorio in relazione con l'ecosistema di attività e di servizi funzionali all'esperienza culturale dei cittadini e dei turisti. Da queste riflessioni scaturisce il Cantiere di Progettazione, la metodologia messa a punto da Federculture per accompagnare i territori che intendano procedere ad percorso di valorizzazione integrata e partecipata di sviluppo locale a base culturale. E' in questa prospettiva che deve crescere la consapevolezza della necessità di una progressiva 'cultura di ge-

stione' che affermi un nuovo profilo di imprese culturali, imprenditive, innovative e sostenibili, in grado di cogliere gli obiettivi di partecipazione e di coesione sociale propri delle politiche culturali e che, per questo, si distinguano dalle imprese creative rispetto a cui sono complementari. Anche al fine di far emergere la centralità del tema della gestione come anello mancante tra tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e dell'offerta museale in particolare, Federculture, insieme ad AGIS, Alleanza Cooperative e Forum del Terzo Settore, ha recentemente promosso la prima Conferenza Nazionale dell'Impresa Culturale, tenutasi a L'Aquila il 5 luglio u.s.. La Conferenza di L'Aquila è stata un'occasione per riflettere sui temi che riguardano i processi di valorizzazione e gestione delle risorse dei territori anche in chiave turistica e, dall'ampio dibattito pubblico che ne è derivato, dovrebbe presto prendere corpo la proposta lanciata da Federculture di un Tavolo Interistituzionale per le politiche in campo gestionale.

1. Cfr. Claudio Bocci, "Progettualità, un fondo per sostenerla", *Il sole 24 ore* Domenica, 11 marzo 2012 pag. 37.

La gestione dei siti UNESCO, una opportunità per i territori

Francesco Sbetti

I siti italiani iscritti alla lista UNESCO patrimonio dell'umanità

In Italia al 2017 sono 53 i siti iscritti alla lista Patrimonio mondiale dell'umanità (WHL), coprono l'intera penisola e interessano sia piccoli centri che le città metropolitane.

I siti patrimonio in Italia esistono dal 1979 e 7 (13,2%) sono stati iscritti prima del 1990, 27 tra il '91 e il 2000 (50,9%), e 19 dopo gli anni 2000. Per quanto riguarda i piani di gestione 6 siti li hanno in lavorazione e quasi la metà (45,3%) sono stati predisposti prima del 2000. Va ricordato che il 2004 rappresenta per l'Italia l'avvio di una nuova stagione dei Pdg. I media descrivono questo patrimonio come il più ricco e consistente del mondo; certamente questa è una graduatoria senza senso va invece riconosciuto che i beni iscritti alla WHL rappresentano solo una parte del patrimonio costituito dai centri storici e dai beni presenti in ognuno degli 8.000 comuni italiani per i quali si pone un problema di conservazione e valorizzazione che deve partire in primo luogo dalla difesa, come ci insegnano i recenti terremoti e i molti eventi distruttivi di natura idrogeologica, frane, alluvioni.

I centri storici o i "paesaggi urbani storici" come li definisce l'UNESCO nella Raccomandazione del 2011, affrontano oggi in Italia una fase complessa di mutamento, dovuta alle trasformazioni della composizione sociale, al calo demografico, alla perdita di attività produttive e artigianali, alla crisi del commercio minuto, allo sviluppo del turismo. Processi che comportano rischi per la conservazione del patrimonio urbano e della struttura sociale delle città e richiedono la definizione di politiche di intervento in grado di assicurare la tutela fisica, la conservazione dei valori culturali e la rigenerazione sociale ed economica delle città storiche, nell'ambito di politiche di sviluppo urbano equilibrato.

Natura dei Piani di Gestione

Il Piano di gestione costituisce uno strumento di indirizzo generale per valutare, prevedere e gestire i fattori e i processi naturali e di trasformazione antropica che possono incidere sulla qualità dei beni culturali riconosciuti patrimonio universale dell'umanità.

Anno di iscrizione dei siti patrimonio italiani alla WHL

anno istituzione sito	anno approvazione Piano di Gestione			Senza piano	In corso di lavorazione	totale
	2000-2005	2006-2010	dopo 2011			
prima 1990	1	2	2	1	1	7
1991-2000	3	9	9	1	5	27
2001-2011	3	6	4	1	0	14
dopo il 2011	0	0	5	0	0	5
totale	7	17	20	3	6	53

valori percentuali

anno istituzioni sito	anno approvazione Piano di Gestione			Senza piano	In corso di lavorazione	totale
	2000-2005	2006-2010	dopo 2011			
prima 1990	14,3	11,8	10,0	33,3	16,7	13,2
1991-2000	42,9	52,9	45,0	33,3	83,3	50,9
2001-2011	42,9	35,3	20,0	33,3	0,0	26,4
dopo il 2011	0,0	0,0	25,0	0,0	0,0	9,4
totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

valori percentuali

anno istituzioni sito	anno approvazione Piano di Gestione			Senza piano	In corso di lavorazione	totale
	2000-2005	2006-2010	dopo 2011			
prima 1990	14,3	28,6	28,6	14,3	14,3	100,0
1991-2000	11,1	33,3	33,3	3,7	18,5	100,0
2001-2011	21,4	42,9	28,6	7,1	0,0	100,0
dopo il 2011	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
totale	13,2	32,1	37,7	5,7	11,3	100,0

I Piani di gestione hanno funzioni programmatiche e di coordinamento, stabilendo la pianificazione degli interventi a tutela del patrimonio culturale e coordinando tutti gli interessi afferenti ai Siti¹.

Secondo l'UNESCO tale piano dovrebbe essere focalizzato soprattutto sulla programmazione degli interventi da attuare per mantenere nel tempo l'integrità dei valori che hanno consentito l'iscrizione nella Lista, in modo da preservare il sito per le future generazioni.

Il Piano pone in essere differenti livelli di protezione dei beni ricompresi nel patrimonio mondiale dell'umanità, ciascuno dei quali corrisponde ad un differente ordine di interessi tutelati dall'Unesco, dai singoli Stati, e da enti territoriali e locali.

Il Piano di gestione trova legittimità attraverso formali accordi e convenzioni sottoscritti da tutti i soggetti responsabili della tutela, promozione e valorizzazione del sito e prevede al suo interno anche una serie di strumenti di monitoraggio e di controllo periodico delle azioni strategiche perseguite.

In sintesi il piano definisce un sistema di gestione che, partendo dai valori che hanno motivato l'iscrizione del sito alla Lista del Patrimonio

mondiale dell'Umanità, effettua un'analisi integrata dello stato dei luoghi individuando le forze del cambiamento in atto, identifica poi gli obiettivi futuri raggiungibili attraverso le opzioni di intervento e le possibili strategie, ne valuta gli impatti probabili sul sistema locale, sceglie i piani di azione per conseguire i traguardi fissati, definisce le modalità di coordinamento e di attuazione e ne verifica il conseguimento tramite una serie di indicatori che attuano il monitoraggio sistematico dei risultati nel tempo².

Il Piano costituisce anche una "dichiarazione di principi", attraverso la quale le Autorità responsabili della gestione dei siti e le collettività nazionali e locali alle quali i siti appartengono, si impegnano nei confronti dell'UNESCO e dell'intera umanità ad una tutela attiva, alla conservazione ed alla valorizzazione compatibile rispetto alle identità culturali delle collettività locali.

Tutela e valorizzazione dei beni e l'integrazione con gli strumenti urbanistici

Il Piano di Gestione di un sito Unesco si propone di promuovere progetti di tutela e valorizzazione, coordinati e condivisi tra i soggetti

responsabili del sito e provvede alla definizione delle azioni da adottare per il loro conseguimento; rappresenta quindi un vero e proprio processo che coinvolge nel tempo tutti gli *stakeholder* del sito. D'altronde, il piano di gestione non va confuso con i programmi di sviluppo, le misure e gli interventi strutturali, o con gli strumenti della pianificazione urbanistica. Quest'ultimi rappresentano piuttosto delle fonti utili per la stesura del piano di gestione, che dovrà necessariamente tenerne conto e realizzare un'integrazione orizzontale e verticale. Inoltre, il piano di gestione, diventa uno strumento strategico ed operativo perché, da un lato, cerca di individuare gli obiettivi di conservazione e valorizzazione, di breve e lungo periodo, e dall'altro, le strategie e le azioni che si intendono mettere in campo per perseguirli. E' pertanto uno strumento la cui funzione non è subordinata a scelte di tipo urbanistico, anche se di queste si avvale per i suoi fini, ma è uno strumento di conservazione dei beni e degli ambiti del sito reputati meritevoli di tutela e valorizzazione.

La conservazione dei Centri Storici costituisce uno degli esiti più significativi dell'urbanistica in Italia. Oggi, rispetto ad una stagione passata di giuste battaglie difensive è necessario spingersi oltre nella promozione di politiche e azioni progettuali volte non solo alla salvaguardia ma anche alla riqualificazione e alla rigenerazione al rilancio del ruolo del patrimonio fisico e sociale delle città storiche e dei centri storici minori.

Il modello e l'esperienza sviluppata nei siti patrimonio dell'umanità attraverso i Piani di gestione può rappresentare un'utile esperienza da valutare e integrare all'interno delle pratiche urbanistiche, a patto che si strutturi per essere un insieme flessibile di regole operative, di procedure e di idee progettuali, che coinvolgano una pluralità di soggetti e sia in grado di evolvere e di recepire aggiornamenti e modificazioni con il cambiare delle circostanze e l'evoluzione dell'ambiente al quale si rivolge.

1. Cfr. art. 3, comma 2, della legge 77/2006.
2. "Progetto di definizione di un modello per la realizzazione dei Piani di Gestione dei siti UNESCO", Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 Regioni Ob.1, PON Assistenza Tecnica e Azioni di Sistema, Progetto Operativo MiBAC - misura I.2, MiBAC - Ernst & Young, Roma, p. 220.

Siti UNESCO iscritti alla lista patrimonio dell'umanità (WHL)

Anno di iscrizione	Denominazione	Anno di iscrizione	Denominazione
1979	VALLE CAMONICA – L'Arte Rupestre	1998	URBINO – Il Centro Storico
1980	MILANO – Il "Cenacolo" di Leonardo da Vinci in Santa Maria delle Grazie	1998	AQUILEIA – L'Area Archeologica e la Basilica Patriarcale
1990	ROMA – La città storica(1980-1990)	1999	TIVOLI – Villa Adriana
1982	FIRENZE – Il Centro Storico	2000	ISOLE EOLIE – Lipari, Vulcano, Salina, Stromboli, Filicudi, Alicudi e Panarea
1987	PISA – La Piazza del Duomo	2000	VERONA – La città
1987	VENEZIA E LA SUA LAGUNA	2000	ASSISI – La Basilica di San Francesco e altri siti Francescani
1990	SAN GIMIGNANO – Il Centro Storico	2001	TIVOLI – Villa d'Este
1993	MATERA – I Sassi	2002	VAL DI NOTO – Le città Tardo Barocche
1996	VICENZA – La città e le ville palladiane nel Veneto (1994-1996)	2003	SACRI MONTI DEL PIEMONTE E DELLA LOMBARDIA
1995	NAPOLI – Il Centro Storico	2004	VAL D'ORCIA
1995	CRESPI D'ADDA – L'insediamento industriale	2004	CERVETERI E TARQUINIA – Le necropoli etrusche
1995	SIENA – Il Centro Storico	2005	SIRACUSA E LE NECROPOLI RUPESTRI DI PANTALICA
1999	FERRARA, città del Rinascimento e il suo Delta del Po (1995-1999)	2006	GENOVA – Le Strade Nuove e il Sistema dei Palazzi dei Rolli
1996	PIENZA – Il Centro Storico	2007	Le Foreste primordiali dei faggi dei Carpazi e di altre regioni d'Europa
1996	CASTEL DEL MONTE	2008	LA FERROVIA RETICA nei paesaggi di Albula e Bernina
1996	RAVENNA – I Monumenti Paleocristiani	2008	MANTOVA E SABBIONETA
1996	ALBEROBELLO – I Trulli	2009	LE DOLOMITI
1997	LE RESIDENZE DELLA CASA REALE DI SAVOIA IN PIEMONTE	2010	IL MONTE SAN GIORGIO
1997	PADOVA – L'Orto Botanico	2011	SITI PALAFITTICOLI PREISTORICI NELL'ARCO ALPINO
1997	PORTO VENERE – Le cinque terre e Isole di Palmaria, Tino, Tinetto	2011	I LONGOBARDI IN ITALIA. I LUOGHI DEL POTERE (568-774 D.C.)
1997	AGRIGENTO – L'area archeologica	2013	VILLE E GIARDINI MEDICEI IN TOSCANA
1997	MODENA – La Cattedrale, la Torre Civica e Piazza Grande	2013	IL MONTE ETNA
1997	AMALFI – La Costiera Amalfitana	2014	I PAESAGGI VITIVINICOLI DEL PIEMONTE: LANGHE – ROERO E MONFERRATO
1997	POMPEI, ERCOLANO E TORRE ANNUNZIATA – Le aree archeologiche	2015	PALERMO ARABO-NORMANNA E LE CATTEDRALI DI CEFALÙ E MONREALE
1997	BARUMINI – Il villaggio nuragico "Su Nuraxi"	2017	Opere di difesa veneziane tra XVI e XVII secolo: Stato da Terra-Stato da Mar occidentale
1997	PIAZZA ARMERINA – La Villa Romana del Casale		
1997	CASERTA – La Reggia, il Parco, San Leucio e l'acquedotto Vanvitelliano		
1998	CILENTO – Il Parco Nazionale e il Vallo di Diano, Paestum, Velia e la Certosa di Padula		

Ciclovie e cammini

Maurizio Battini

Strategia e azioni del MIT per la costruzione del sistema nazionale delle ciclovie

La Legge di Stabilità 2016 ha avviato la realizzazione del sistema delle ciclovie turistiche nazionali gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo in collaborazione con le Regioni coinvolte dai percorsi. Del progetto fanno parte: Ven-to che collega Venezia a Torino lungo il Po, Ciclovie del Sole (Verona-Firenze), Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese, Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma, Ciclovie del Garda, Ciclovie Trieste-Lignano sabbia-doro-Venezia, Ciclovie Sardegna, Ciclovie Magna Grecia (Basilicata-Calabria-Sicilia), Ciclovie Tirrenica e Ciclovie Adriatiche.

È questa una dimensione progettuale inedita per l'Italia che integra lo sviluppo della mobilità dolce, la valorizzazione del patrimonio culturale, il rilancio di vaste zone di pregio attraverso il turismo sostenibile, le eccellenze che caratterizzano la penisola: storia, tradizione, eno-gastronomia, arte, ecc. Sempre la Legge di Stabilità 2016 ha promosso la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati "cammini", che perseguono le medesime finalità.

** Ciclovie e cammini sono state presentate a Urban Promo Green a Venezia e a Urban promo a Milano*

La strategia per la mobilità dolce messa in campo dal Ministero in questi due anni con la configurazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche, unitamente alla legge sulla ciclabilità, approvata in prima lettura in questi giorni alla camera, segnano un passaggio culturale che vede lo Stato assumere la pianificazione della mobilità ciclistica al pari della pianificazione del sistema autostradale o del sistema ferroviario. La ciclabilità è parte della strategia complessiva della mobilità che vuole essere prioritaria per lo sviluppo del turismo nel nostro Paese e rappresenta quel segmento di infrastruttura turistica che maggiormente si snoda lungo i territori di eccellenza: i paesaggi, le bellezze e i beni culturali disseminati lungo tutta la penisola e che più direttamente si interfaccia con le piccole economie dei luoghi. La dimensione del progetto a scala nazionale è un'idea che nasce da differenti iniziative. Dal basso con associazioni (FIAB, Legambiente, etc), comitati e università (Politecnico di Milano) e dall'alto con la volontà del governo di realizzare una rete nazionale di ciclovie al pari di altri paesi europei e con la condivisione e la partecipazione attiva delle Regioni che ha dato luogo ad una *governance* virtuosa che vede le Amministrazioni regionali cooperare tra loro per assumere la diretta competenza per la fase attuativa e gestionale del progetto nazionale.

La rete ciclabile ha avuto una propria identificazione grazie alle Associazioni maggiormente rappresentative di ciclisti che già da tempo hanno immaginato 21.000 km di percorsi idonei ad una rete nazionale. Così

FIAB ha indicato gli itinerari da percorrere per completare i corridoi ECF/EUROVELO e ha definito la mappa Bicitalia di itinerari percorribili a vocazione turistica.

Tra gli elementi che danno forza al progetto ci sono anche i numeri che caratterizzano l'economia e che ruotano intorno al cicloturismo in Europa che nel 2015 ha registrato un fatturato totale tra viaggi, servizi e pernottamenti, pari a circa 54 miliardi di euro (fonte *European Cyclist Federation*). In Francia, principale meta dei cicloturisti, ha generato un fatturato di oltre 19 miliardi di euro e in Germania, nello stesso anno il cicloturismo ha generato 14 miliardi di euro di fatturato. L'Italia in questa classifica è risultata essere il fanalino di coda con un fatturato che si aggira intorno al miliardo di euro.

Nonostante questi numeri fossero noti agli addetti ai lavori, la politica italiana, per lungo tempo, ne è rimasta indifferente.

Oggi, il Governo, grazie alla propria sensibilità sul tema del *green mobility*, ha messo a sistema le indicazioni ricevute e ha focalizzato quali sono le priorità da affrontare per permettere che una economia del cicloturismo si possa sviluppare anche nel nostro Paese.

Tre sono le azioni principali che caratterizzano la *policy*: realizzare una rete nazionale di ciclovie turistiche, investire nella sicurezza della ciclabilità e creare servizi, quali ciclo stazioni e punti di interscambio, per chi usa la bicicletta.

La legge di Stabilità per il 2016 assieme alla Legge di Bilancio per il 2017 e al decreto legge 50 del 24 aprile 2017, rappresentano la cornice normativa di riferimento che stanziava risorse, dà criteri di priorità e obiettivi.

I primi fondi, pari a 89 milioni, sono stati destinati alla progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovía del Sole), Venezia-Torino (Ciclovía VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovía dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, ciclovía del Garda, ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, ciclovía Sardegna, ciclovía Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), ciclovía Tirrenica e ciclovía Adriatica, nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

Successivamente, nel 2017, sono state stanziolate nuove risorse per lo sviluppo del sistema nazionale di ciclovie turistiche autorizzando l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024 per un totale complessivo di 372 milioni di euro.

Da tutto questo si è potuto procedere alla predisposizione, assieme alle regioni, di protocolli d'intesa per il coordinamento delle attività necessarie alla realizzazione dell'infrastruttura della rete nazionale e di questi, i primi quattro sono stati sottoscritti nel 2016, la Ciclovía del GARDA, la Ciclovía Sardegna e la Ciclovía Magna Grecia sono stati sottoscritti ad agosto di quest'anno e per i rimanenti tre è in programma la loro sottoscrizione nel mese di dicembre o a gennaio 2018.

I protocolli d'intesa prevedono che queste vie di comunicazione siano riservate esclusivamente per viaggi non motorizzati, sviluppati in modo integrato, con l'intento di salvaguardare sia l'ambiente sia la qualità della vita del territorio circostante.

Il cronoprogramma ha previsto che nel 2016 e nel 2017 venissero sottoscritti i protocolli e iniziassero ad essere stanziati i fondi per la progettazione; nel 2017 e nel 2018 le regioni provvederanno alla progettazione dei tracciati e a stipulare gli accordi di programma con gli enti locali interessati dai percorsi; dal 2018 verranno svolte le gare per la realizzazione delle ciclovie e l'apertura dei cantieri. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assunto precisi impegni, quali inserire le Ciclovie nell'Allegato Infrastruttu-

re e nei documenti programmatici affinché sia identificata come infrastruttura strategica di livello nazionale; provvedere, con un primo decreto del MIT di concerto con il MiBACT, all'assegnazione delle risorse necessarie alla predisposizione del progetto di fattibilità; definire gli standard e i requisiti minimi, per gli aspetti di competenza, che devono essere soddisfatti dai progetti degli itinerari appartenenti al sistema nazionale delle ciclovie turistiche; analizzare il progetto definitivo ed esecutivo ai fini della verifica del possesso dei requisiti come sopra definiti, nei tempi che saranno previsti con successivi decreti ministeriali, in relazione alle risorse assegnate; provvedere, con decreti successivi del MIT di concerto con il MiBACT, alla ripartizione delle risorse alle tre linee di attività prevedendo tempi e modalità distinte per il finanziamento delle ulteriori fasi di progettazione e della realizzazione degli interventi, da attuarsi anche per stralci funzionali in relazione alle limitate risorse disponibili; reperire eventuali ulteriori finanziamenti, anche in sede europea. Dal canto loro, le regioni, hanno assunto altrettanti impegni, quali inserire il progetto nelle rispettive pianificazioni e programmazioni territoriali; individuare la Regione capofila; individuare il soggetto attuatore degli interventi; trasmettere al MIT entro 90 giorni dalla stipula dei presenti Protocolli, una stima economica degli oneri per il progetto di fattibilità delle ciclovie nonché la stima del fabbisogno per i successivi livelli

di progettazione e realizzazione; trasmettere il progetto di fattibilità delle ciclovie entro 180 giorni dall'erogazione delle specifiche risorse che saranno assegnate sulla base degli *standard* e dei requisiti minimi definiti dal MIT; definire, attraverso successivi accordi tra i soggetti sottoscrittori del presente atto, le modalità attuative e di finanziamento per la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché per la realizzazione e collaudo. Le modalità operative, in corso di definizione, prevedono la costituzione di Tavoli Tecnici Operativi, presieduti dal MIT e composti dai rappresentanti delle Parti firmatarie, dai Soggetti attuatori ed eventualmente da ulteriori Enti/Istituzioni interessati per al fine di condividere le procedure necessarie per rendere operativi i progetti e definire il cronoprogramma delle attività.

Nelle ulteriori fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché per la realizzazione e collaudo delle intere ciclovie, le parti firmatarie definiranno le modalità attuative tramite successivi Accordi, in base alle risorse che si renderanno disponibili, ed in coerenza con le disposizioni e le specifiche tecniche inserite nei decreti del MIT di concerto con il MiBACT.

Ad oggi, come già accennato in premessa, in questo panorama si inserisce anche la legge De Caro/Gandolfi che, consapevole dell'importanza di strutturare al meglio queste politiche, persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia



per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguiranno questo obiettivo in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, accessibile a tutti i cittadini.

Un ultimo accento va messo sul lavoro di definizione dei criteri e degli *standard* tecnici che dovranno essere utilizzati per la realizzazione della rete. Al riguardo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, dopo un approfondito confronto con associazioni di settore ed enti locali, ha emanato un decreto ministeriale nel quale precisa che gli standard di realizzazione del sistema di ciclovie nazionali debbano rispecchiare gli *standard* internazionali e non solo. Dovranno essere soddisfatti i criteri di pianificazione quali l'attrattiva dei percorsi, la loro fruibilità e la loro propensione all'intermodalità, oltre che prevedere al proprio interno servizi opzionali e interconnessioni. A questi criteri si aggiungono gli *standard* di progetto che dovranno garantire la sicurezza, la percorribilità, la riconoscibilità e l'omogeneità dei percorsi nonché la presenza di servizi necessari. I criteri e gli *standard* diventeranno così il parametro di valutazione sia per l'utenza e sia per lo Stato e le Regioni che in tal modo potranno garantire che i percorsi delle ciclovie turistiche nazionali siano tutti itinerari *family-friendly* praticabili dagli utenti di tutte le età e abilità.

Italo Meloni Sardegna

La Regione Sardegna nel 2015 ha riconosciuto le ciclovie e la mobilità ciclistica come fattore strategico della pianificazione regionale delle infrastrutture prioritarie, al pari delle altre infrastrutture di trasporto. Conseguentemente, la Giunta Regionale ha inserito nel Piano Regionale delle Infrastrutture (Del. 22/1 del 7.5.2015) la Realizzazione della Rete Regionale degli Itinerari Ciclabili – 1° intervento funzionale, finanziato con 8 milioni di euro. Per dare attuazione agli interventi la Regione ha individuato l'ARST SpA (Azienda Regionale del Trasporto pubblico locale della Sardegna) quale soggetto attuatore dell'intervento e detta Società ha attivato con il CIREM (Centro Ricerche Economiche e Mobilità dell'Università di Cagliari e Sassari) una collaborazione istituzionale per uno studio finalizzato alla pianificazione e realizzazione della rete regionale degli itinerari ciclabili della Sardegna.

Lo studio (ancora in corso) ha proposto la definizione di un Sistema di Mobilità Ciclistica diffusa a livello Regionale e l'individuazione degli interventi prioritari da realizzare con le somme messe a disposizione dal Piano Infrastrutture (Del. G.R. n. 6/22 del 31.01.2017) e dalla Misura 4.6.4-POR FESR 2014/20. Lo studio ha costituito la base per la pianificazione dell'intera rete regionale degli itinerari ciclabili di cui si è avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che consentirà alla Regione Sardegna di dotarsi di un piano della Mobilità Ciclistica Regionale. Il 9 agosto 2017 la Regione Sardegna ha inoltre sottoscritto un Protocollo di Intesa con il MIT e il MIBAC per la progettazione e realizzazione della Ciclovie della Sardegna, che fa parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche come intervento prioritario.

Il Piano del Sistema di Mobilità Ciclistica diffusa della Sardegna

Il territorio della Sardegna, articolato nella sua caratterizzazione geografica costiera e dell'entroterra pianeggiante, collinare e montano, presenta diffuse emergenze e attrattori naturali, paesaggistici, archeologici, storico-culturali di particolare rilievo e significatività, che richiamano una domanda turistica e di attività ricreative interessata non solo al luogo ma anche al modo con cui può essere raggiunto e goduto, che si caratterizza per essere più attivo e nello stesso tempo più soft o slow e meno degenerativo. La Sardegna inoltre può contare su un clima temperato e invidiabile lungo tutto l'arco dell'anno, e di temperature più elevate specialmente in quei periodi in cui nel Nord Europa e nel Nord Italia invece si registrano basse temperature che non consentono lo stare all'aria aperta per un periodo prolungato come quello necessario per uno spostamento in bicicletta per tragitti medio-lunghi.

La bicicletta e l'andare a piedi, appare essere inoltre il modo non solo il più idoneo ma anche il più naturale per entrare meglio in contatto con gli ambienti paesaggistici, per scoprirli e apprezzare nel modo giusto i loro valori naturali e storico-culturali, e in generale per soddisfare ciò che una specifica domanda turistica richiede (armonia, benessere fisico, tranquillità, svago, libertà, riscoprire un modo diverso, leggero, naturale di viaggiare, sentirsi parte e poter avere un rapporto corretto e cosciente con la natura e il paesaggio, poter godere di luoghi di valore e interesse naturalistico, etc.).

In questa prospettiva anche la Sardegna, così come hanno intrapreso molte Regioni dell'Europa e dell'Italia, può dotarsi di una rete di

grandi itinerari cicloturistici regionali che la rendano interamente percorribile, longitudinalmente e trasversalmente (in lungo e in largo), in bicicletta. Per la Sardegna il cicloturismo può rappresentare senz'altro un segmento strategico di sviluppo locale da incoraggiare e sviluppare adeguatamente e con intelligenza, facendo tesoro delle esperienze altrui e delle esigenze del cicloturista: il piano è quindi un "progetto di territorio" esteso all'intera isola.

Il Piano si propone di definire un Sistema di Mobilità Ciclistica diffusa a livello Regionale, in cui siano individuati i percorsi ciclabili (intesi come una successione di varie infrastrutture compatibili a essere percorse in sicurezza e comfort dalle biciclette) e le componenti del sistema (nodi di integrazione intermodale, cicloservizi, parchi ciclistici, segnaletica etc.) che, in una configurazione a rete, consentano a chi usa la bicicletta, per turismo e svago, di viaggiare in Sardegna spostandosi dai luoghi di arrivo (porti e aeroporti) a quelli dove sono localizzate le più importanti presenze insediative, le emergenze naturali, paesaggistiche, culturali, storiche, attraverso percorsi di conoscenza e fruizione del territorio costiero, collinare e pianeggiante.

L'approccio metodologico adottato per la pianificazione del sistema utilizza tecniche di analisi e valutazione che seguono quelle della disciplina dell'ingegneria dei sistemi dei trasporti.

In particolare diverse esperienze e buone pratiche a livello internazionale e nazionale hanno fatto emergere che un sistema di trasporto specificatamente dedicato all'uso della bicicletta (sistema di mobilità ciclistica) in tutte le sue differenti declinazioni (come mezzo di trasporto per raggiungere una determinata destinazione o come mezzo di svago e di turismo itinerante), si può concretamente realizzare solo attraverso un insieme coordinato e integrato di interventi, azioni e misure complementari di natura infrastrutturale, sia fisica che sociale (approccio sistemico). In estrema sintesi si tratta di combinare misure d'infrastrutturazione fisica (cosiddetta *Hard*) e sociale (cosiddetta *Soft*) che si caratterizzano per intervenire non solo sul versante infrastrutturale ma anche su misure e azioni finalizzati a diffondere presso la popolazione l'utilizzo della bicicletta (incremento del numero di ciclisti), per tutti gli usi e i motivi che la stessa permette di offrire, ovvero sia "feriale" (come mezzo di spostamento quotidiano) sia "festivo" (svago, tempo libero, sport e turismo).

Definizione degli Obiettivi (generali e specifici)

Analisi del fenomeno e contesto di riferimento

- Economico - Sociale
- Territoriale - Ambientale
- Trasportistico

Individuazione e dimensionamento funzionale delle componenti del sistema di mobilità ciclistica della Sardegna

La rete degli itinerari

Pianificazione

- La pianificazione degli scenari della rete degli itinerari (book e schede)
- Individuazione delle direttrici principali (gerarchizzazione)
- Proposte di rete: EuroVelo, Bicalitalia, Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT)

Gli interventi sulla rete

- Pista ciclabile in sede propria
- Corsia ciclabile riservata
- Percorso in sede promiscua

Interventi di compatibilità ciclabile:

- strade ordinarie in ambito extraurbano
- strade vicinali, tracciati di ferrovie dismesse, piste canali o argini di fiumi
- ambito urbano (zone 30 e viabilità ordinaria)

Nodi di integrazione e scambio intermodale

Segnaletica specializzata

Cicloservizi

- Aree di sosta
- Bici grill
- Infopoint e noleggio biciclette
- Ciclo parcheggi e Ciclo stazioni
- Riqualficazione di edifici ferroviari

Parchi ciclistici

Struttura di coordinamento e gestione

Valutazione

Analisi di fattibilità economica

- Calcolo della domanda potenziale
- Analisi Benefici Costi
- Analisi di rischio e sensibilità

Scelta degli interventi prioritari

Obiettivi e Criteri di selezione

- Obiettivo economico
- Obiettivo tecnico
- Obiettivo territoriale e trasportistico
- Obiettivo procedurale

Analisi Multicriteria

Valutazione degli indici di Difficoltà, Attrattività e Qualità

In particolare un Piano-Programma della mobilità ciclistica diffusa a livello regionale (territoriale, locale e urbano) di medio periodo deve ricomprendere:

- la pianificazione della rete dei principali itinerari ciclabili (ciclovie), da realizzare con la loro tipologia, priorità e gerarchia;
- la localizzazione e la realizzazione di strutture per la localizzazione di ciclo-servizi per i differenti usi (sosta, ricovero, riparazione, ristoro etc.);
- le azioni e le condizioni per garantire l'intermodalità con il trasporto pubblico/privato;
- i fattori di integrazione con il territorio attraversato e con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;
- gli strumenti di coinvolgimento delle comunità interessate, attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;
- l'organizzazione delle strutture di gestione

dell'intero sistema di mobilità ciclistica.

Gli obiettivi generali individuati sono:

- promuovere e favorire la mobilità ciclistica che prevede l'utilizzo della bicicletta in tutte le sue declinazioni (mezzo di trasporto o per attività di svago)
- destagionalizzare i flussi turistici
- incentivare la mobilità ciclistica dandole valenza e dignità di modo di trasporto integrativo all'attuale sistema di mobilità
- recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, che bene si prestano bene ad essere riconvertiti a uso ciclabile, soprattutto per quanto riguarda la loro contenuta pendenza,

declinati poi in una serie di strategie, azioni e interventi.

Le componenti del Sistema di Mobilità Ciclistica diffusa della Sardegna

La configurazione di rete degli itinerari cicla-

bili della Sardegna comprende:

- 41 itinerari esclusivamente ciclabili (circa 2.000 km)
- 4 itinerari ciclabili ricompresi all'interno del Piano Sulcis (circa 110 km)
- 1 itinerario di Penetrazione Urbana della Città di Cagliari (circa 40 km)
- 6 itinerari Bici+Treno (circa 550 km)
- 11 Parchi Ciclistici,

e coinvolge:

- 256 centri abitati
- 231 territori comunali
- 63 SIC + 22 ZPS + 2 Parchi Nazionali + 4 Parchi Regionali
- 2 siti Unesco
- 747 punti di interesse (di cui 248 spiagge)
- 3 borghi di eccellenza
- 8 porti commerciali + 24 porti turistici
- 49 stazioni ferroviarie
- 432 fermate ARST extraurbane.



Rete itinerari ciclabili della Sardegna

Le soluzioni tecniche adottate per la definizione delle diverse tipologie di ciclovie si basano sia sull'utilizzo del patrimonio stradale esistente, in particolare a basso traffico motorizzato (minore di 500 veic/giorno, velocità inferiori ai 50 km/h e con bassi o nulli transiti di veicoli pesanti), che sull'individuazione di tratti in cui è possibile realizzare una completa segregazione dello spazio dedicato alla circolazione ciclabile. A questo scopo è stato predisposto un abaco che riporta 40 sezioni tipo (26 per piste ciclabili in sede propria, 6 per corsie ciclabili, 8 per percorsi in sede promiscua con i veicoli) e 21 attraversamenti / intersezioni tipo.

Il piano si completa con l'individuazione dei nodi di interscambio modale (nei porti, negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie), dei ciclosterzi (aree di sosta, Bici grill, infopoint e noleggio biciclette, ciclo parcheggi e ciclo stazioni), con il disegno della segnaletica specializzata e con l'individuazione dei Parchi Ciclistici, definiti come un vasto territorio che risulta particolarmente vocato all'uso della bicicletta.

I parchi ciclistici (alcuni all'interno parchi regionali e/o loro aggregazione con altri siti di interesse comunitario contermini e/o che ricomprendano anche territori con presenze storico-archeologiche di rilievo e complessi forestali - Foreste Demaniali della Sardegna) sono indispensabili per consentire ai diversi territori locali attraversati di offrire, attraverso l'uso della bicicletta, una fruizione più approfondita delle proprie risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali, in particolare da parte di tutti i differenti target di utenti cicloturisti.

Infine il piano prevede tutta una serie di interventi di infrastrutturazione sociale che riguardano in particolare il governo del sistema e che si riferiscono agli strumenti di coinvolgimento delle comunità e dei soggetti interessati, attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza, che prevedono il progetto di un logo e la costruzione di un portale, il tutto coordinato da una struttura regionale di gestione dell'intero sistema di mobilità ciclistica (Ufficio Regionale della Mobilità Ciclistica). A questo livello di elaborazione del piano si è stimato un investimento di circa 230 milioni di euro da investire nei prossimi 10/15 anni che produrranno una serie di benefici diretti ed indiretti che consentiranno di ripagare l'investimento dopo 6/10 anni di esercizio.

Maria Grazia Santoro

Ciclovie e Paesaggio, risorsa strategica per sostenibilità e turismo

In futuro la mobilità ciclabile rappresenterà sempre più un asse strategico del turismo non solo regionale, ma nazionale ed europeo e la Regione Friuli Venezia Giulia vuole farsi trovare pronta con la propria rete di ciclovie sicura e diffusa.

È per questo motivo che la Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia ha approvato la scorsa primavera gli indirizzi per l'ottimizzazione delle azioni di sviluppo della nuova mobilità ciclistica sul territorio regionale.

Il primo passo sarà aggiornare la normativa regionale vigente per adeguarla alle nuove attività necessarie per uno sviluppo organico della mobilità ciclista con un disegno di legge per la nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa che verrà presentato entro la fine dell'anno. A seguito dell'intervento normativo, vi saranno le azioni concrete, in gran parte già avviate con investimenti per migliorare la rete ciclabile, che dovranno tenere conto di nuove linee guida tecniche per la realizzazione delle infrastrutture ciclabili e per la risoluzione delle criticità puntuali, anche alla luce dell'esperienza dei principali utilizzatori, di cui la Regione vuole valorizzare le competenze specifiche con riferimento, in particolare, all'agenzia regionale di promozione turistica PromoTurismo FVG, a FVG Strade S.p.A. e alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB).

In questo quadro una parte importante è riferita al Piano Paesaggistico Regionale (PPR), da poco adottato, che include, in una necessaria ottica di coerenza interdisciplinare, uno specifico studio sulla Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR), ponendo le priorità di completamento in relazione agli indirizzi strategico-progettuali della Regione.

In particolare, la Regione continuerà a favorire il trasporto ciclistico e l'intermodalità treno-bici, la messa in sicurezza dei percorsi per le cosiddette utenze deboli e proseguirà progetti già avviati tra cui la partecipazione a progettazioni europee transfrontaliere, la messa in sicurezza di percorsi casa-scuola e la prosecuzione di progetti per percorsi casa-lavoro sulla scia dell'esperienza positiva registrata dal progetto pilota già avviato nell'area di Premariacco-Buttrio (UD).

Infine, è obiettivo della Regione costituire un gruppo di lavoro inter-direzionale di programmazione e coordinamento delle attività in materia di mobilità ciclistica all'interno del proprio Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione.

È prezioso il lavoro di analisi svolto all'interno del piano paesaggistico regionale che ha restituito una mappa dettagliata dei percorsi ciclabili che interseca i valori culturali, paesaggistici e naturalistici della Regione, aumentando così il potenziale economico connesso alla valorizzazione di queste vie.

Questo ha permesso di inserire anche la realtà del Friuli Venezia Giulia nel sistema delle ciclovie turistiche nazionali gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo in collaborazione con le Regioni coinvolte dai percorsi.

In questo contesto, infatti, la ciclabile Trieste-Venezia è stata inclusa lo scorso maggio nel sistema nazionale integrato dei trasporti, ottenendo così l'accesso ai fondi statali per coprire gli interventi di completamento della tratta rispetto a un piano economico di circa 10,8 milioni di euro.

Complessivamente il Governo in due anni ha messo a disposizione 372 milioni di euro, con un cofinanziamento degli enti locali di altri 750 milioni, stimando il valore potenziale del cicloturismo in Italia in circa 3,2 miliardi annui. Sono 5mila i chilometri di ciclovie già finanziati entro il 2024 e si prevedono ulteriori 20mila chilometri entro il 2030.

Un processo introdotto dalla legge di stabilità 2016 che ha dato impulso ad una serie di progettualità nuove, volte a integrare lo sviluppo della mobilità dolce, la valorizzazione del patrimonio culturale, il rilancio di vaste zone di pregio attraverso il turismo sostenibile e le eccellenze che caratterizzano la penisola italiana tra storia, tradizione, enogastronomia, arte e architettura.

La visione su scala nazionale pertanto si sta traducendo in un dinamismo di esperienze e proposte a livello locale che apre interessanti panorami di sviluppo e nuove geografie istituzionali derivanti dalla sperimentazione di sistemi di gestione delle infrastrutture.

In Friuli Venezia Giulia una dimostrazione in tal senso è il progetto Micotra per il collegamento transfrontaliero con l'Austria, che prevede una specifica intermodalità treno-bici che ha registrato un crescente successo negli ultimi anni (90mila passeggeri nel 2016) con ottimi risultati proprio del servizio di trasporto biciclette sulla tratta Udine-Villaco, dove si è registrato un +24,5% sul 2015, con un totale di circa 15mila bici trasportate.

Non da ultimo ricordo che la Ciclovie Alpe Adria Radweg (CAAR), con i suoi 183 chilometri dal valico di Coccau a Grado, con una scelta unanime e senza dubbi, si è aggiudicata lo scorso anno l'Italian Green Road Award, che può considerarsi l'Oscar del Cicloturismo Italiano, dopo aver ottenuto continui riconoscimenti anche internazionali. Questo gioiello da Salisburgo a Grado, per complessivi 425 chilometri, rappresenta la spina dorsale del settore che ci collega direttamente con il cuore dell'Europa.

Concludo ricordando che le ciclabili sono come un filo in cui si attaccano delle perle, che rappresentano le nostre bellezze naturalistiche e culturali, capaci di trasformarsi anche in opportunità imprenditoriali. È dovere degli enti e delle istituzioni fare quanto possibile per sviluppare al massimo queste molteplici potenzialità.

Antonio Alberto Clemente

Montesilvano: rete ciclabile e progetto di suolo

La Convenzione di ricerca¹ tra il Dipartimento di Architettura di Pescara e il Comune di Montesilvano, ha come finalità generale l'identificazione di un'Agenda di criteri guida per la qualificazione degli interventi della *Slow mobility*, con particolare riferimento alle reti ciclabili.

Obiettivo specifico è fornire all'Amministrazione comunale gli strumenti di valutazione e di indirizzo progettuale sia per garantire adeguati livelli prestazionali delle reti ciclabili (nei termini di integrazione intermodale, sicurezza ed efficienza tecnica dei tracciati), sia per orientare la qualità morfologica degli interventi tenendo conto dei molteplici valori relazionali e topologici espressi dalle reti ciclabili. Pertanto, all'interno del Comune di Montesilvano è stato istituito un Laboratorio Urbano con lo scopo di favorire il confronto tra il gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura, l'Amministrazione comunale, i cittadini, le associazioni e, più in generale, tutti i soggetti interessati ai temi della *Slow Mobility*.

Dopo circa un anno, i primi risultati sono un invito a riflettere su una serie di questioni che troppo spesso vengono assunte acriticamente come dati del problema e che, invece, richiedono una diversa concettualizzazione.

In primo luogo c'è un problema di carattere generale: la definizione dei termini. In Europa, la riflessione sulla *Slow Mobility* è legata alla razionalizzazione/riduzione del traffico ed è sempre strettamente connessa sia al concetto di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), sia alla dimensione ecologica. Pur nell'ambito di una sostanziale convergenza di temi e obiettivi, vi sono molteplici denominazioni: *Soft mobility*, *Sustainable mobility*, *Zero-*

traffic mobility, *Mobilité douce*, *Mobilité durable*, *Eco-movilidad*. Ognuna di esse mira a porre in risalto aspetti specifici e questo, evidentemente, non è senza conseguenze, né sotto il profilo teorico, né dal punto di vista della prassi operativa. Anche in Italia si tende a sottolineare come la mobilità ciclopedonale contribuisca in maniera determinante alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. È certamente un dato di fatto indubitabile, ma Montesilvano dimostra che esistono vantaggi anche di altra natura: in alcuni orari la bicicletta è più veloce dell'automobile². Ciò significa che l'alternativa alla mobilità tradizionale non comporta solo benefici ambientali ma, a certe condizioni, anche in termini di rapidità di collegamento. Capire quali sono queste condizioni, è un tema di grande interesse per la ricerca.

Vi sono poi alcune questioni giuridiche solo in apparenza irrilevanti. L'idea di *Slow Mobility* è associata alla locomozione a piedi ovvero su «velocipedi [...] con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo». Pare una definizione che non ammette eccezioni e, invece, «sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico [...] la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h»³. Tale ulteriore specifica crea un confine molto labile con quelle biciclette la cui alimentazione, al contrario, non si ferma a 25 km/h che, per il Codice della Strada sono ciclomotori. E quindi non possono circolare sulle piste ciclabili.

Il tessuto urbano di Montesilvano è stato fortemente condizionato dal rapporto con le grandi infrastrutture territoriali (Ferrovia, Strada Statale 16, Autostrada A 14) e urbane (Asse attrezzato). Ed è parte di una storia più generale: quella dell'ingegneria del traffico, sin dal secondo dopoguerra ha veicolato l'idea che per risolvere i problemi della mobilità si dovesse investire solo sulle grandi reti infrastrutturali. Le città italiane hanno dimostrato che non basta. È necessario tornare a riflettere sulle reti minori e, in particolare, su quelle ciclabili. Finora non è stato così. Bisogna invertire la tendenza. Montesilvano ha iniziato a farlo realizzando l'intero tratto della Ciclovía Adriatica e un numero significativo di chilometri di altre piste ciclabili all'interno del comune. Occorre il passo successivo: la costruzione della rete. Il passaggio dalle piste alla rete ciclabile riveste una straordinaria importanza. Solo in questo modo la città può diventare un corpo permeabile all'interno del quale a ognuno è garantita un'accessibilità capillare a tutto il territorio urbano.

Montesilvano è compresa tra la linea di costa, le grandi infrastrutture e il fiume Saline e, a uno sguardo superficiale, appare solo come una figura compatta. Non è così. Lavorare sull'ipotesi che le reti della mobilità ciclabile siano potenziali matrici di un nuovo progetto di suolo che rigenera lo spazio urbano innescando processi di riqualificazione dei contesti attraversati, obbliga a pensare diversamente. A essere più attenti alle specificità. Ad assumere come centrale la nozione di spazio pubblico. Ed è proprio in questo modo che appaiono chiare le potenzialità di alcuni ambiti quali la strada mercato di Corso Umberto I che arriva fino all'inizio della via Vestina, la trasversale pedonale che si crea dal parco San Giovanni Paolo II fino al mare, l'area tra il Municipio e la Stazione ferroviaria, l'area dei grandi alberghi con il Palacongressi e la Multisala, l'area della Stella Maris e di Villa Delfico. Sono tutti spazi che nascondono i segni di un'attesa. È l'attesa di un progetto che attraverso la rete ciclabile sappia concentrarsi sulla possibilità di conferire qualità urbana allo spazio aperto. Non è questa la direzione seguita per la progettazione degli itinerari ciclabili. Infatti, a fronte di una straordinaria produzione di linee guida, i temi affrontati possono essere ricondotti, sostanzialmente, a cinque

ambiti: identificazione della rete, segnaletica, sicurezza, materiali e caratteristiche dimensionali del tracciato. La finalità delle linee guida⁴ sta nel diffondere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro/scuola; nello spiegare quali siano i benefici ambientali, sociali ed economici legati all'utilizzo della bicicletta rispetto alle tradizionali forme di mobilità motorizzata; nel garantire un elevato *standard* di sicurezza riducendo al minimo il rischio di incidenti o qualsiasi altra forma di pericolo per il ciclista; nel definire quale sia la segnaletica più efficace; nell'individuare gli *standard* geometrici delle varie tipologie di tracciato. Com'è ovvio, sono tutte indicazioni di grande interesse; molte addirittura indispensabili che, però, restano legate a una rete ciclabile astratta, priva di riferimenti alle specificità dei luoghi che attraversano. È bene ricordare che la pista ciclabile non è una piccola autostrada che, per sua natura, «propone un effetto di "extraterritorialità"» in cui «la monofunzionalità (collegare un luogo all'altro), la specializzazione (spazio riservato al movimento dei veicoli) e la velocità escludono relazioni funzionali con il territorio circostante»⁵. Di qui l'utilità di uno specifico dossier per la comparazione delle linee guida al fine di identificare gli indirizzi di progetto più adatti alla valorizzazione dello spazio pubblico, alla rigenerazione urbana e al rapporto con le diverse tipologie di contesti attraversati del territorio urbano di Montesilvano⁶.

Un altro argomento di grande interesse che, invece, è spesso ai margini del dibattito riguarda la sostenibilità delle modalità costruttive delle piste ciclabili. Talvolta sembra che sia sufficiente realizzare quanti più chilometri possibili per esser certi di aver ottenuto un risultato sostenibile. L'ottica quantitativa è solo un primo, indispensabile, passo. Che, però, non è sufficiente. Occorre concentrarsi anche sulla sostenibilità dei materiali e sulle funzioni che può svolgere una pista oltre a quella di supporto per la mobilità ciclistica. Fra i tanti, solo un esempio per chiarire meglio il concetto. In prossimità di spazi verdi si dovrebbero utilizzare solo materiali permeabili per la realizzazione della pista ciclabile in modo tale da ottenere due risultati positivi: consentire un rapido deflusso delle acque e non contribuire all'impermeabilizzazione del suolo.

Approvato nel 2012, il *Climate Adaptation Plan* ha come obiettivo quello di rendere Copenhagen la prima capitale *carbon neutral* entro il 2025. All'interno del piano sono previste una molteplicità di azioni, tra cui anche interventi integrati sulla mobilità e sulla raccolta delle acque di prima pioggia su terreni pubblici e privati. Una delle strategie è denominata *The Copenhagenize Current - Stormwater Management and Cycle Tracks*⁷ che consiste nel creare, al di sotto di una parte della rete ciclabile, cisterne di scolo delle acque meteoriche così da raccogliere dai quartieri più esposti alle inondazioni e convogliarle verso il fiume. Sono canali in calcestruzzo prefabbricato con una copertura composta da pannelli modulari leggeri in modo tale da permettere sia una veloce installazione sia una rapida manutenzione. Accanto a questi accorgimenti vi sono anche delle griglie di scolo tanto dal lato del marciapiede quanto da quello della strada per consentire il drenaggio dell'acqua bloccando, al contempo, il passaggio di detriti. Un'altra azione prevista dal piano definisce un nuovo modo integrare l'acqua in ambito urbano relativamente agli aspetti idraulici, biologici e sociali. L'idea è realizzare delle aree verdi di accumulo idrico trattenendo l'acqua delle precipitazioni per incanalare verso l'esterno della città o per utilizzarla, grazie a serbatoi sotterranei per l'irrigazione.

Sono queste le prospettive che la ricerca intende perseguire anche per Montesilvano. E sulle quali, con ogni probabilità, bisognerebbe riflettere maggiormente al fine di ampliare lo sguardo sulle politiche per una mobilità ciclistica ancora troppo di settore.

1. La collaborazione interistituzionale tra il Dipartimento di Architettura di Pescara e il Comune di Montesilvano, coerentemente con il Protocollo d'intesa prevede una durata biennale (2017/2018) e ha come tema il rapporto tra *Slow mobility* e reti ciclopedonali. Gruppo di ricerca: Responsabile scientifico - Prof. Paolo Fusero; Coordinamento scientifico - Prof. Antonio Alberto Clemente; Borsisti - Arch.tti Giulio Girasante, Paolo Chiavaroli, Nausica Maiorano; Collaboratori - Arch. Paride Taurino, Ing. Francesco Rossi, Ing. Cristina Affatato, Giuseppe Leone, Pierluigi Petaccia, Giuseppe D'Abbraccio.

La collaborazione Comune-Università

Francesco Maragno

Montesilvano è un Comune della provincia di Pescara che, con i suoi oltre 54.000 abitanti, è diventata la terza città d'Abruzzo. La crescita di Montesilvano negli anni è stata sicuramente favorita dalla locale stazione ferroviaria che da un lato ha dato un importante impulso all'economia locale, facendola primeggiare tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento nella produzione e commercializzazione anche all'estero di uve, dall'altro ha convinto la popolazione dell'antico Borgo di Montesilvano ad urbanizzare la fascia costiera. Nel XXI secolo Montesilvano si presenta con una vocazione prevalentemente turistica, forte di un'area alberghiera ubicata nella riviera nord, dotata di oltre cinquemila posti letto ed un polo congressuale tra i più grandi del centro sud progettato da Aldo Rossi. Determinante è inoltre la sua felice posizione geografica che beneficia della vicinanza dell'uscita autostradale A14 ed un aeroporto, collegato con le principali città europee, a circa 10 km di distanza. Interessante, perché oggetto di un progetto di riqualificazione, è anche la presenza di una imponente colonia fascista, la Stella Maris, dall'originale forma di aeroplano, progettata dall'architetto Francesco Leoni nel 1939.

La naturale prevalenza dell'economia locale di Montesilvano nel terziario avanzato, anche se frutto di un'evoluzione dei tempi oltre che di una vocazione territoriale che si è andata negli anni definendosi, ha messo in luce una serie di opportunità che a mio parere sono state sottovalutate negli anni addietro. Per esempio la valorizzazione dell'antico Borgo nella parte collinare della Città e l'attenzione particolare verso la ricerca della mobilità sostenibile. Due aspetti di fondamentale importanza che potrebbero incidere significativamente nelle strategie urbane (e non solo) future di Montesilvano. È un'epoca questa nella quale si fa un gran parlare di una volontà di ritorno all'umanesimo e l'idea di rimettere l'uomo al centro delle suddette progettualità, ma anche al centro della politica, mi stimola molto. Sono sempre più convinto che la qualità della vita cittadina debba necessariamente misurarsi attraverso la capacità delle amministrazioni locali di saper progettare e realizzare luoghi in cui al centro dell'interesse

vi sia l'individuo, la famiglia, i bambini.

Ovviamente per poter conseguire nel miglior modo possibile tali obiettivi, determinante è stato il rapporto di collaborazione, a partire dal 2016, con l'Università d'Annunzio Chieti-Pescara ed in particolare con il Dipartimento di Architettura con il quale abbiamo sottoscritto una convenzione. Alla base del documento che abbiamo voluto fortemente, c'è la necessità di sviluppare progetti specifici verso queste direzioni:

- Reti ciclopeditoni e *Slow Mobility*;
- Reti fluviali ed ambientali.

Montesilvano è attraversata da un tracciato di pista ciclabile che rientra nel progetto *Bike to Coast* di respiro regionale e che prevede l'attraversamento di tutti i comuni abruzzesi rivieraschi. Nel caso specifico della mia Città, abbiamo in cantiere di implementare la pista ciclabile, a cui appena sopra si accennava, con un ulteriore progetto che prevede l'attraversamento e la valorizzazione di un ex tracciato ferroviario e del fiume Saline. Quest'ultimo è sicuramente un'importante risorsa che si intende recuperare non tanto e non solo per la sua importanza storica (era un porto romano da cui partivano navi piene di anfore vinarie di ceramica del tipo adriatico a fondo piatto), quanto per il fatto che è un fiume con forte potenzialità, essendo un ecosistema ricco di fauna, flora e fauna in cui sono presenti anche specie protette.

Attraverso il Protocollo, il Dipartimento di Architettura ed il Comune hanno modo di attivare una serie di attività quali:

- svolgimento in partenariato di attività di reperimento dati;
- trasferimento delle conoscenze e dei risultati dei dati a supporto dei processi decisionali e di programmazione strategica del Comune;
- promozione di attività culturali e formative;
- svolgimento di iniziative rivolte alla disseminazione pubblica dei risultati ottenuti.

A ben vedere il valore aggiunto di questa forma di collaborazione tra la politica ed il mondo della conoscenza vuole affermare un concetto in cui credo e cioè che sarebbe troppo riduttivo pensare al capitale umano come a qualcosa di meramente puntillistico in cui la conoscenza è confinata gelosamente in seno ad ognuna delle professionalità che lavora in Comune. Il vero valore aggiunto ritengo che invece possa essere proprio il confronto virtuoso ed integrato di risorse interne ed esterne; l'apertura

2. La distanza dalla Stazione Centrale di Pescara a quella di Montesilvano misura poco più di 7 km. Tre le possibili strade parallele (della stessa lunghezza) per andare dall'una all'altra: lungomare, ex Strada Statale 16 e Strada parco. Quest'ultima è a destinazione esclusivamente ciclopeditona. Negli orari di ingresso e di uscita dalle scuole i tempi di percorrenza medi in automobile del lungomare e della ex SS 16 sono di gran lunga superiori a quelli della Strada parco in bicicletta.
3. Art. 50 comma 1 "Nuovo codice della strada", Dlgs 30 aprile 1992 n. 285 smi
4. Analogo discorso potrebbe essere fatto per la normativa di settore cui la ricerca dedica uno specifico dossier.
5. Nico Ventura, *Lo spazio del moto Disegno e progetto*, Laterza, Bari-Roma 1996, p. 86.
6. Anche in relazione alle reti ciclabili già realizzate, o in via di realizzazione, si è ritenuto di prendere in considerazione solo quei casi studio che, con riferimento ad alcuni criteri di analisi (contesto, sostenibilità, sicurezza, riuso, intermodalità, velostazioni, manutenzione, connessione, attrezzature e servizi), possano rappresentare buone pratiche per Montesilvano.
7. <http://www.copenhagengize.com/2015/03/the-copenhagengize-current-stormwater.html>

alla collaborazione di per sé non rappresenta nulla di nuovo, ciò che invece manca all'Ente locale è la disponibilità a non sottovalutare che certe soluzioni inedite e creative possono seguire strade che non sono così scontate. A tal riguardo il coinvolgimento di giovani studiosi universitari del Dipartimento di Architettura, ha già ufficializzato il primo risultato parziale, frutto dei loro studi, che dimostra come siano state trovate soluzioni urbanistiche creative che non solo hanno interpretato le esigenze di un territorio, che mostra ancora tutta la tensione verso uno sviluppo urbano sostenibile, ma hanno anche saputo dimostrare la concretezza di una sostenibilità economica conquistando oltremodo la credibilità anche nei confronti del *management* dell'ente comunale fugando in loro possibili residui dubbi sulla validità di un tale protocollo.

Dalla collaborazione con l'Università ci aspettiamo di poter innescare nella mentalità dei cittadini di Montesilvano una maggiore sensibilità verso la riduzione del traffico, dell'inquinamento, della sosta di autoveicoli in prossimità delle scuole e dei luoghi di lavoro. L'obiettivo, mi rendo conto, è molto ambizioso in quanto si tratta di affiancare alla materiale realizzazione di opere infrastrutturali, anche la sedimentazione nella cittadinanza di una nuova cultura, in cui la buona pratica della mobilità sostenibile (*car pooling, car sharing, bike pooling, bike sharing*) dovrà diventare concretamente un bene comune. La chiave di volta di un rapporto di collaborazione come quello che il Comune di Montesilvano ha sottoscritto con il Dipartimento di Architettura è proprio nel perseguimento del bene comune e che tengo ben distinto dal bene pubblico. Mentre quest'ultimo è il risultato dell'agire dei singoli cittadini esclusivamente per il bene dell'Istituzione (Comune, Provincia, Regione, Stato), a prescindere dal bene dei cittadini stessi. Il bene comune a cui mi piace aspirare implica, invece, il riconoscimento dei diritti fondamentali dei cittadini. Ancor più chiaramente, ha senso parlare di bene comune solo se il benessere della collettività, che potrà derivare da un progetto di *Slow Mobility*, sarà in grado di riversarsi sui singoli cittadini e, ciò che più conta, addirittura di presupporli. Forse è una visione ambiziosa, ma da politico mi rendo conto che il cittadino è purtroppo vittima, suo malgrado, proprio dell'abbandono di una visione alla quale si chiede di far convivere interessi pubblici ed interessi privati.

Sabine Di Silvio, Francesco Alberti Masterplan strategico per la mobilità sostenibile lungo l'asta dell'Arno

I Comuni di Bagno a Ripoli, Fiesole, Pontassieve e Rignano sull'Arno in data 29/07/2017 hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per la condivisione del Progetto "Ad Arnum" relativo alla progettazione sovracomunale di una ciclovìa lungo la valle dell'Arno quale strategia di mobilità sostenibile.

Nell'ambito di questo progetto, gli Enti hanno siglato un accordo con l'Università degli Studi di Firenze - Dipartimento di Architettura¹.

Il progetto caratterizzato da una forte impronta partecipativa, è stato elaborato anche in vista della partecipazione al Bando europeo "Urban Innovative Actions" 2017 (UIA-2°Call). Il Bando premia, infatti, le azioni innovative urbane sulla base di tre tematiche, tra cui la Mobilità Urbana Sostenibile. Si tratta tra l'altro, del primo Bando europeo che indirizza finanziamenti alle infrastrutture urbane (generalmente demandate ai bandi

regionali POR FESR), purché caratterizzate da una elevata componente di innovazione in termini sociali, tecnologici, di pianificazione, etc...

Finalità ed iter progettuale

La proposta si compone di azioni diverse quali:

- riorganizzazione della circolazione nel territorio dei comuni interessati (accordo con RFI e enti di mobilità extraurbana per carta integrata di trasporto);
- realizzazione di nuove opere infrastrutturali (ciclovìa e anelli di collegamento ai tessuti urbani esistenti);
- previsione di punti d'interscambio modale (*Hub* intermodali);
- previsione di *Spokes* lungo il tracciato della ciclovìa;
- offerta di una vasta serie di servizi innovativi.

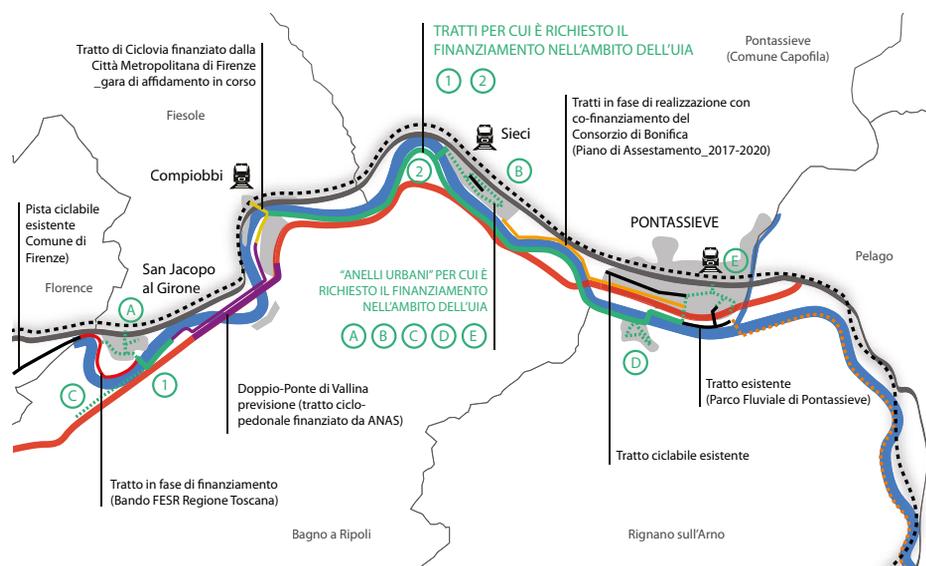
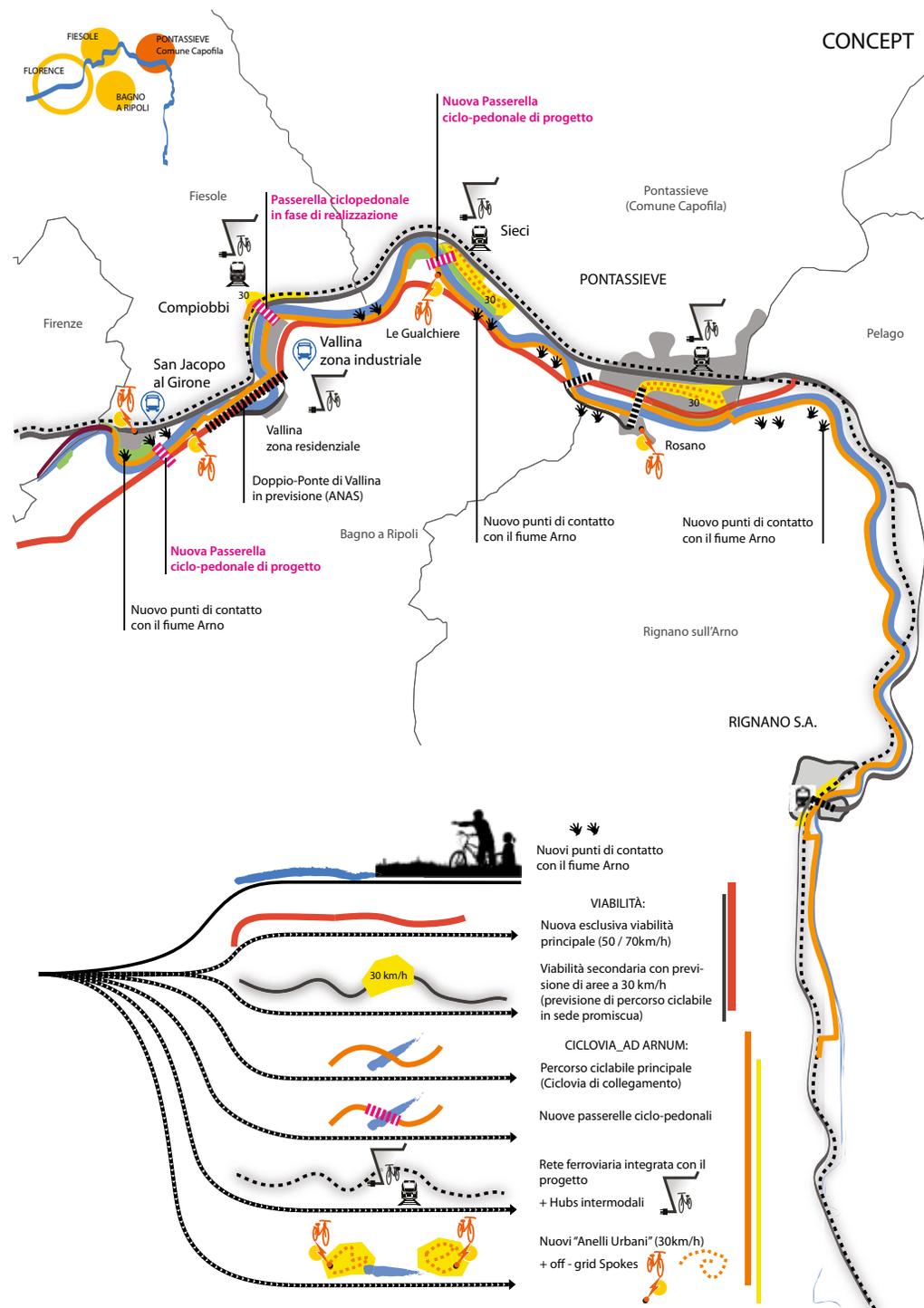


Diagramma delle modalità di finanziamento della ciclovìa



Concept del progetto di mobilità ciclabile metropolitana nell'area fiorentina

L'intero progetto converge in un unico obiettivo: cambiare radicalmente le modalità di fruizione e attraversamento del territorio, sia da parte dei locali che degli altri *user*.

L'iter progettuale è stato scandito da numerose attività quali:

1. Attività per la definizione del tracciato della ciclovia:

- analisi dello stato dei luoghi sulla base dei Piani Strutturali e dei Regolamenti Urbanistici vigenti;
- analisi dello Studio di Fattibilità della Provincia di Firenze per la realizzazione

di una ciclovia sull'Arno (2010);

- sopralluoghi lungo l'intero percorso per verifica della corrispondenza fra la documentazione disponibile ed i loghi destinati ad accogliere il progetto;
- definizione ed individuazione delle esigenze del territorio e dei futuri utenti per calibrare il servizio da proporre.
- elaborazione *Masterplan* generale della ciclovia;
- *concept* degli *Hub* intermodali: destinazioni previste e soluzioni modulari per unire funzionalità al contenimento di costi e

tempi di realizzazione.

2. Attività funzionali alla presentazione della Proposta Ad Arnun al Bando UIA 2017, tra le quali:

- selezione Partner Tecnici nell'ambito dell'Avviso di Manifestazione di Interesse proposto dai Comuni coinvolti;
- selezione degli *Stakeholder* nell'ambito dell'Avviso di Manifestazione di Interesse proposto dai Comuni coinvolti;
- organizzazione incontri e tavoli di confronto con gli *Stakeholder*;
- organizzazione incontri e tavoli tecnici con i *Partner*.
- Elaborazione di un Modello di Servizio Innovativo proposto per la definizione di una strategia basata su:
 - sviluppo del progetto per una carta intermodale per utilizzo, tramite titolo di viaggio unico, di mezzi pubblici (elettrici, su gomma e su ferro) con costo a km inversamente proporzionale alla fascia di chilometraggio scelta;
 - sviluppo del progetto di una moneta virtuale (*bitcoin*) che proporrà una scontistica/detrazione fiscale all'utente virtuoso;
 - selezione di un Soggetto delegato per le future attività di manutenzione e gestione della pista e delle attrezzature (coop operante per inserimento lavorativo di soggetti appartenenti alle categorie svantaggiate ai sensi della L.381/91);
 - proposta di un gioco "affiliativo";
 - monitoraggio del livello di gradimento del servizio attraverso la definizione di Mappe (*emomapping*);
 - sviluppo proposta di un sistema di *sharing* di biciclette a pedalata assistita.

Il progetto Ad Arnun

Il progetto consiste nella realizzazione di una ciclovia lungo la valle dell'Arno a est di Firenze, con la previsione di nuove passerelle ciclopedonali allo scopo di creare un sistema ad anelli tra le rive destra e sinistra dell'Arno tra Pontassieve e Firenze.

Lungo il percorso sono stati previste due tipologie innovative di bici-stazioni:

- 1) *Hub* intermodali, progettati come luogo di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, contenenti servizi all'utente quali *bike sharing* (bici tradizionali ed elettriche), strumenti per l'autoriparazione e stazioni per la

ricarica alimentate da energie rinnovabili;

2) *Spoke* o *mini-hub*, progettati per essere collocati lungo la ciclovia senza la necessità di essere collegati alla rete elettrica, grazie ad una tecnologia *off-grid* alimentata esclusivamente da energia rinnovabile e altresì dotati di punti di ricarica e noleggio biciclette ed *e-bike*.

Il progetto si propone quale alternativa per gli spostamenti interni al territorio interessato e verso la città di Firenze (oggi assorbiti in modo esclusivo dall'automobile), integrandosi con i sistemi di trasporto su gomma e su ferro esistenti della città metropolitana di Firenze. La realizzazione del sistema è programmata nell'arco di 36 mesi, ma già dal 25° è prevista l'apertura della ciclovia e l'attivazione dei servizi connessi. Un "pacchetto integrato" di mobilità alternativa che, per gli 11 mesi di *start-up* potenzialmente finanziata dal Bando UIA, si offrirà ai cittadini in maniera completamente gratuita e *user-friendly* attraverso un'app dedicata, grazie alla quale sarà possibile noleggiare i mezzi e avere accesso alle informazioni territoriali e ai servizi *on-cloud* per residenti e turisti. Durante la fase realizzativa, le Amministrazioni coinvolte hanno previsto, nell'ambito della stessa proposta UIA, eventi promozionali e manifestazioni volte al coinvolgimento ed alla partecipazione di utenti e *stakeholder* locali.

Il progetto prevede, quale ulteriore incentivo, l'erogazione di un "*bitcoin*", che prenderà il nome di "Fiorino verde", grazie alla quale gli utenti della ciclovia potranno accumulare, come premio del loro comportamento virtuoso dal punto di vista della sostenibilità, crediti convertibili in sconti presso negozi, servizi e attrezzature presenti nel territorio o in sgravi fiscali.

All'interno del progetto, ha trovato spazio un accordo siglato tra gli Enti comunali ed il Consorzio di Bonifica medio Valdarno 3, che ha determinato la definizione di un Protocollo d'Intesa sia per l'adesione al progetto "*Ad Arnum*" volto alla realizzazione di una ciclovia lungo l'Arno, che per la definizione congiunta di un progetto pilota che sia pista di manutenzione per l'attività di gestione del consorzio di bonifica medio valdarno, che percorso naturalistico ciclo-pedonale nel territorio ricadente nei comuni di Pontassieve, Bagno a Ripoli, Fiesole e Rignano sull'Arno (triennio 2017-2020).

1. L'arch. Sabine Di Silvio ha l'incarico di seguire lo sviluppo del progetto sotto il coordinamento del Responsabile Scientifico Prof. Francesco Alberti.

> PARTNER ISTITUZIONALI:

Comune di Pontassieve (capofila),
Comune di Bagno a Ripoli,
Comune di Fiesole.

> DELIVERY PARTNER (Partner Tecnici):

Università degli Studi di Firenze - Dipartimento di Architettura

Chelli S.r.l. (Pontassieve – FI)__ Azienda che opera nel settore delle energie rinnovabili proponendo soluzioni innovative adatte anche in aree non supportate da rete elettrica (soluzioni off-grid).

Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno (Firenze)

E.ECO VITERBO S.r.l. marchio VIP2ZIP(Roma)__ Startup innovativa a vocazione sociale che ha realizzato una piattaforma digitale per la remunerazione dei comportamenti green di cittadini ed aziende nella mobilità, negli acquisti nel consumo/produzione di energia e nella raccolta differenziata. La remunerazione avviene attraverso un credito detto ZIPCOIN generato in proporzione della riduzione di impatto che la scelta di mobilità sostenibile ha generato (1000 ZIPCOIN = 1 Barile di Petrolio Equiv. risparmiato).

Effective Knowledge S.r.l. (Sesto F.no – FI)__ Società che sviluppa App per dispositivi mobili Android, iOS, Windows Mobile e Web App che permette la ricerca e visualizzazione di dati integrati provenienti dalla piattaforma aperta Km4City che attualmente integra moltissimi dati (informazione geolocalizzate) di tutta la Regione Toscana.

MHC Progetto Territorio soc. coop. (MappingHyperlocalCommunities) (Firenze)__ Spin-off accademico dell'Università degli Studi di Firenze, una società cooperativa di lavoro costituita a settembre 2012 che ha come missione quella di introdurre innovazione in metodi e strumenti di rappresentazione interattiva per accrescere l'efficacia dei processi partecipati di trasformazione urbana e territoriale. La Società cooperativa è composta da 7 soci accomunati dalla attività svolte all'Università di Firenze, presso i laboratori di ricerca LAPEI (Laboratorio per la progettazione ecologica degli insediamenti) e LARIST (Laboratorio per la rappresentazione identitaria e statutaria del territorio).

Spin8 S.r.l.(Viterbo)__ Start-up innovativa e Spin-off Universitario dell'Università Della Tuscia – di seguito Unitus) nasce dall'intuizione che i Veicoli Elettrici e la loro infrastruttura sono il nodo strategico di incontro e innovazione di tre settori: mobilità, energia e digitale. Mobilità e infrastruttura come servizio sono quindi il contesto di riferimento. Opera in collaborazione con operatori internazionali del settore per promuovere lo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica per veicoli elettrici. In particolar modo, Spin8 ha acquisito il primato lombardo di installazione di una stazione Fast Charge in Milano centro. L'infrastruttura promossa da Spin8 è dotata di un sistema intelligente per il riconoscimento del cliente e l'interconnessione con servizi applicativi smart-phone atti alla prenotazione del servizio di ricarica, alla fatturazione del servizio al cliente, alla trasmissione dell'informazione sullo stato libero o occupato della stazione e di numerosi altri servizi.

Ulisse Cooperativa Sociale (FI)__ Cooperativa sociale di tipo B che nasce a Firenze nel 1998 grazie alla volontà di organizzazioni e persone del mondo del Terzo Settore, della cooperazione sociale, dell'associazionismo e di Enti pubblici, volta all'inserimento lavorativo di soggetti appartenenti alle categorie svantaggiate ai sensi della L.381/91. Finalizzata all'inserimento e all'integrazione lavorativa di persone in condizione di svantaggio, con particolare attenzione all'area del disagio psichico, Ulisse cooperativa sociale assume nella realtà locale un importante ruolo, grazie anche alla pluralità di servizi offerti.

> Altri soggetti coinvolti nel progetto come

stakeholder: ATAF (Azienda Trasporti dell'Area Fiorentina), RFI (Rete Ferroviaria Italiana), Trenitalia, Attività turistiche del territorio, associazioni di categoria, onlus (FIAB Valdarno in Bici, Canottieri Comunali, FIAB Firenze, Firenze Rafting, Circolo Marina di Candeli, UISP Firenze – Mobilità sostenibile, Circolo Primo Maggio, Fiesole Bike, Ass. di Compiobbi, Ass. Valdisieve, Ass. Vivere in Valdisieve).

> Durata del Progetto UIA: 36 mesi

> Data inizio e fine: 1/01/2017 – 31/10/2020

> Totale budget progetto: 5M€

(80% finanziamento richiesto; 20% contributo degli Enti e dei Partner Privati).

Federico Blasevich

La proposta: realizzare a Roma la Città delle Biciclette

Le conseguenze negative della presenza invasiva delle automobili nella città sono note: incidentalità, inquinamento atmosferico, acustico ed estetico, congestione e consumo di suolo. L'insieme di questi fattori determina una significativa riduzione della qualità della vita urbana sia di chi utilizza prevalentemente l'automobile, sia di chi non vuole o non può utilizzarla¹.

Il degrado urbano è tale che è necessario un cambiamento di paradigma, un passaggio da una cultura della mobilità urbana dipendente dall'automobile a una nuova cultura centrata sulla persona², che realizzi un nuovo ordine urbano basato sulla qualità della vita, dove la partecipazione attiva dei cittadini contribuisca alla buona riuscita di piani, programmi e progetti *car free*; un contesto più lento, dolce, dove i cittadini più deboli, come i bambini, i disabili e gli anziani, possano trovare una loro dimensione ottimale e dove gli utenti non motorizzati, ciclisti e pedoni, possano essere tutelati, protetti e incentivati a perseverare nelle loro sane abitudini.

Qualsiasi amministrazione pubblica che intenda promuovere lo sviluppo o il consolidamento della mobilità ciclistica in Italia, e nel caso specifico a Roma dove si è in presenza di 840 veicoli ogni 1000 abitanti (Fonte: Osservatorio PUMS, 2016), deve anzitutto provare ad unire il "popolo dei ciclisti".

Nel quartiere Montesacro di Roma è presente un edificio residenziale sulla cui facciata è riportata la frase "Chi non ha casa non ha patria"; contestualizzando tale frase all'ambito ciclistico viene da chiedersi se a Roma coloro che utilizzano la bicicletta, siano essi sportivi, cicloturisti, ciclisti "della domenica", giovani ciclisti³ o utilizzatori urbani, abbiano

una Casa che possa farli sentire realmente comunità.

Immaginare a Roma una Casa per i ciclisti (di seguito chiamata la "Città delle Biciclette") significa anzitutto individuare un luogo simbolico, accessibile, protetto e sicuro dove poter trovare servizi e beni legati al mondo della bicicletta contestualizzati alle specificità che solo la Città Eterna può offrire.

Il luogo in questione dovrà essere necessariamente simbolico, perché occorre segnare un cambio di passo, modificare il modo di ragionare delle persone e delle pubbliche amministrazioni, realizzare un esempio di rigenerazione urbana e attuare politiche della mobilità più dolci.

La Città delle Biciclette dovrà essere accessibile (in quanto crocevia di più piste ciclabili) e raggiungibile combinando diverse modalità di trasporto (treno+bici, autobus di linea+bici e auto privata+bici), perché il nuovo ordine urbano impone che l'integrazione modale non debba essere considerata un'opportunità ma un obiettivo, in qualsiasi forma si presenti⁴.

La Città in questione dovrà essere un luogo protetto (dalle automobili) costituendo un'isola felice per le biciclette e per gli utenti non motorizzati, dovrà essere un luogo sicuro dove iniziare alla mobilità dolce le nuove generazioni e dovrà garantire alle categorie di persone più esposte alle aggressioni (donne, bambini, disabili ed anziani) di pedalare in sicurezza ed in tranquillità.

A titolo non esaustivo nella Città delle Biciclette potrebbero essere offerti:

- servizi per il cicloturista (ostello, agenzia di viaggi, punto noleggio, officina ecc.);

- servizi per gli sportivi (spogliatoi, palestra, scuola di ciclismo, pista BMX, circuito ciclabile, locali per la Federazione Ciclistica Italiana);
- servizi per i cittadini (museo sulla tecnica e la storia della bicicletta, centro di educazione stradale, sportello comunale per la ciclabilità, medicheria, punto ristoro⁵, punto informativo su salute e antidoping, libreria e negozi specializzati, spazio "ri-ciclo"⁶);
- prodotti e servizi artigianali in tema di biciclette (telai personalizzati, verniciature artistiche, scansione e stampa in 3D di componenti, stampa serigrafica su indumenti e accessori, borse in cuoio, cestini in vimini e sellini impagliati);
- una bacheca per far incontrare la domanda/offerta di sponsorizzazioni, iniziative imprenditoriali o *no profit*.

Una siffatta Città costituirebbe un punto di riferimento per tutta la comunità dei ciclisti, un salotto dove parlare di sostenibilità ambientale, di salute, di sport e di rigenerazione urbana, un esempio di *green economy*, un focolare intorno al quale si incontrano, si confrontano e si conoscono le esperienze, un luogo dove insegnare ai futuri ciclisti urbani l'educazione stradale e dove fornire loro i consigli di autoprotezione: farsi vedere; farsi sentire; rispettare le norme; essere prudente⁷. A livello didattico sarebbe di fondamentale importanza il coinvolgimento delle scuole in appositi progetti formativi di una cultura della mobilità dolce attraverso la definizione di "Piani di Mobilità per la Scuola"⁸ rivolti, in particolar modo, alle scuole medie inferiori, periodo critico alla fine del quale i ragazzi cominciano a perdere l'uso della bicicletta come mezzo di svago in favore di altre attività ricreative ed a chiedere ai propri genitori mezzi di locomozione motorizzati per i loro spostamenti. Proprio per incentivare l'uso da parte dei ragazzi della bicicletta come mezzo di locomozione nel comprensorio della Città delle Biciclette dovrebbe essere prevista la realizzazione di un Centro di educazione stradale con tanto di "pista prova urbana", vale a dire una pista ciclabile, in parte in asfalto ed in parte in sampietrini, dove siano presenti i più frequenti segnali stradali, degli incroci e delle rotonde, tali da riprodurre le principali situazioni insidiose presenti in ambiente urbano.

Il Forte Antenne come sede della Città delle Biciclette

Il Forte di Monte Antenne è stato realizzato tra il 1882 e il 1891, sull'omonima collina prospettante la foce del fiume Aniene sul fiume Tevere, con la finalità di controllare il fronte settentrionale di Roma, la Via Salaria e la ferrovia Roma-Orte.

Il forte ed il relativo fossato perimetrale hanno la forma di un quadrilatero trapeziforme, con i due fronti rettilinei non paralleli e con fianchi asimmetrici in ragione dell'orografia del colle.

Forte Antenne è stato impiegato fino agli anni Quaranta dello scorso secolo quale deposito del Reggimento Radiotelegrafisti per poi essere stato dismesso e consegnato al Comune di Roma nel 1958⁹.

Il riuso del Forte per realizzarvi la Città delle Biciclette costituirebbe un esempio di rigenerazione urbana e di riqualificazione urbanistica che recupera le cubature esistenti presenti negli ambienti del forte ottocentesco e riqualifica naturalisticamente la relativa collina.

La scelta di realizzare la Città delle Biciclette in questo luogo eviterebbe la costruzione di nuovi edifici ed il conseguente consumo di suolo, garantendo la sostenibilità urbanistica, sociale, ambientale e trasportistica dell'intervento, creando quella qualità urbana necessaria ad offrire alla città di Roma nuove opportunità di interazione sociale ed un diverso sviluppo economico.

Uno dei principali punti di interesse della Città delle Biciclette sarebbe costituito dal Museo sulla tecnica e la storia della bicicletta, una sede espositiva con aule didattiche dove sarebbe possibile spiegare in maniera empirica a bambini e ragazzi i diversi sviluppi metrici delle biciclette, i segreti che stanno dietro alla progettazione, le peculiarità di ciascuna tipologia di bicicletta ed i muscoli coinvolti nell'attività fisica del pedalare. Desterebbe curiosità anche la parte del Museo dedicata alla cultura della bicicletta dove, in particolar modo, sarebbe possibile rivedere spezzoni di film, documentari, eventi sportivi e pubblicità inerenti le biciclette, con particolare riguardo a quelle immagini che hanno immortalato Roma insieme alle biciclette.

Un punto a favore della proposta di Forte Antenne come sede della Città delle Biciclette è la sua posizione in termini di acces-



Il Traversone centrale di Forte Antenne



Forte Antenne. Foto satellitare e cartografia IGM al 25:000. Immagine non in scala.



1980. L'ingresso del Forte di Monte Antenne ripreso nel film "Fantozzi contro tutti". I^ Coppa Cobram. Fantozzi, Filini e Calboni prima della competizione.



Film "Fantozzi contro tutti". I^ Coppa Cobram. Tragica caduta alla partenza.

sibilità: vicino alle dorsali ciclabili Tevere ed Aniene, lungo il GRAB¹⁰, lungo la ferrovia Roma Nord e nel comprensorio di Villa Ada. L'accessibilità alla Città delle Biciclette dovrà essere una prerogativa dell'intervento che dovrà garantire l'intermodalità treno+bici e autobus+bici (sul modello "Bikes on board" americano), una migliore rete di piste ciclabili e di percorsi pedonali e la presenza di parcheggi e nodi di scambio. Peraltro, proporre azioni che diano soluzioni alternative ai problemi della mobilità urbana e promuovere l'intermodalità consente anche di accettare la sfida data dal cicloturismo in quanto tra le richieste importanti evidenziate dai cicloturisti in Italia troviamo anche la presenza di trasporti pubblici efficienti, in grado di rispondere

alle esigenze di mobilità durante tutta la durata del soggiorno¹¹. Promuovere il cicloturismo a Roma, mediante la realizzazione della Città delle Biciclette, significa intercettare una cospicua domanda insoddisfatta di turisti in termini di beni e servizi: secondo i dati raccolti dall'Agenzia Nazionale del Turismo, anche in tempi di difficoltà economica generale, i cicloturisti sono molto ben disposti a spendere, a patto di avere servizi di qualità elevata e su misura per le loro esigenze.

1. Cecchini A.-Talu V. (2011), *Camminare (e pedalare) per trasformare la città* in «TeMA MOBILITÀ E CONFLITTI», Vol. 4, n° 4, pp. 99-108.
2. Profice A.S. (2008), Pubblicazioni - *La nuova cultura della mobilità dolce* in «TeMA MOBILITÀ E CONFLITTI», Vol. 1, n° 3, pp. 93-96.
3. Nel 2015 sono state prodotte in Italia 1.008.854 biciclette per ragazzi (6-14 anni di età) pari al 43% dell'intera produzione nazionale (Fonte: ACNMA, 2016); l'importanza di tali numeri fa emergere un elemento incontrovertibile: tutti sono stati giovani ciclisti con la finalità dello svago ma in età adulta dimenticano di esserlo stati.
4. Blasevich F. (2015), *Materiale rotabile tranviario e politiche Bike Friendly: ma avanti c'è posto?* In «Atti del 6° Convegno Nazionale Sistema Tram», Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma.
5. Il punto ristoro potrebbe essere un ristorante "ciclo-calorico" cioè un locale dove vengano proposti cibi salutari, biologici e locali in specifici menù per il ciclista (es. Menù 10 km, Menù 30 km, Menù 50 km).
6. Lo spazio "ri-ciclo" potrebbe essere un luogo dove portare le vecchie biciclette usate o parti di esse al fine di favorire il baratto di pezzi e componenti ed evitare che finiscano in discarica prima del tempo.
7. Galatola E. (2016), *Sicurezza stradale e mobilità dell'utenza non motorizzata* in «Quaderni del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni».
8. La Rocca R.A. (2008), *Mobilità dolce e trasformazioni - del territorio: esempi europei* in «TeMA MOBILITÀ E CONFLITTI», Vol. 1, n° 3, pp. 57-64.
9. Associazione Progetto Forti (2013), *Forte di Monte Antenne* su <http://progettoforti.wixsite.com/progettoforti>.
10. Il Grande Raccordo Anulare delle Bici (GRAB) è un progetto partecipato per la realizzazione di un anello ciclopedonale accessibile a tutti che si sviluppa per 45 chilometri all'interno della città di Roma.
11. ENIT-Agenzia Nazionale del Turismo (2012), *Il Mercato del Cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti e prospettive* su www.enit.it.

Rosario Manzo

Immobili pubblici e mobilità lenta: il progetto “Cammini e Percorsi”

Negli ultimi tempi ha assunto una particolare rilevanza la stretta connessione tra la valorizzazione degli immobili pubblici e il territorio, il suo capitale sociale, una progettualità caratterizzata anche da una nuova visione del turismo, più sostenibile, rispettosa delle caratteristiche offerte dai circuiti di minore importanza nei quali il viaggiatore è desideroso di vivere una esperienza di conoscenza e di relazione con le comunità locali. Il progetto “Cammini e Percorsi”, avviato nell’anno in corso ma in preparazione da quello precedente - dedicato, appunto, a questo tema¹ - si colloca in questo ambito culturale recepito formalmente nel Piano strategico per il turismo², recentemente approvato dal Governo e ne costituisce, tra l’altro, uno dei progetti ricompresi nella sua programmazione a breve-medio termine.

“Cammini e Percorsi” è un progetto di rete che realizza molti obiettivi strategici assegnati all’Agenzia del demanio: in primo luogo, ovviamente, il recupero degli immobili pubblici non solo statali, nonché il supporto e la collaborazione con gli Enti pubblici, il coinvolgimento della comunità di riferimento, la generazione di valore economico e sociale, la collaborazione istituzionale e il partenariato pubblico - privato. In sintesi, sono proposti immobili pubblici per utilizzi funzionali alla rete delle ciclovie di livello nazionale (Vento, Sole, Acquedotto Pugliese) definita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti³ e a quella dei cammini storico - artistici (Via Appia, Via Francigena, Cammino di San Francesco, Cammino di San Benedetto), che verranno individuati dal MIBACT nell’Atlante dei Cammini, elaborato con il contributo delle Regioni. Rispetto a questi

itinerari sarà possibile, in futuro, un ampliamento in ambito nazionale e regionale sia di altri cammini storico - religiosi (Celeste, Micaelico, Tratturo Magno, Regio Tratturo, Lauretana, ecc.) sia dei percorsi ciclopedonali⁴ (Alpe Adria, Adriatica, GRAB⁵, nonché Garda, Magna Grecia, Sarda, sulle quali il MIT ha recentemente siglato dei protocolli con le Regioni interessate).

Il progetto “Cammini e Percorsi” si sviluppa con una programmazione triennale e si inserisce nel più ampio disegno di rivitalizzazione degli immobili pubblici, in particolare di valenza storico - artistica, denominato “Valore Paese”, promuovendo la rigenerazione di itinerari storici e della rete infrastrutturale “lenta”. In base a questo quadro di riferimento generale, “Cammini e Percorsi” favorisce il recupero di beni pubblici situati in prossimità degli itinerari descritti prima, sia per fornire servizi ai viaggiatori, sia per costituire dei punti di accesso e di rilevanza culturale e sociale dei territori interessati da questi “corridoi” della mobilità lenta, con un’attenzione specifica alle destinazioni poco conosciute e frequentate. Il tema di fondo è l’incentivazione di iniziative imprenditoriali turistiche collegata all’applicazione della concessione gratuita prevista dal cd. Decreto “Cultura”⁶, destinata a cooperative, associazioni e imprese costituite in maggioranza da giovani sotto i quaranta anni di età, nonché all’utilizzo della concessione di “valorizzazione”⁷ finalizzata all’affidamento a privati di immobili pubblici per un periodo non superiore a 50 anni a fronte di rilevanti investimenti per il recupero degli edifici e la corresponsione di un canone correlato alla durata e agli investimenti proposti.

Il patrimonio immobiliare pubblico interessato dal progetto “Cammini e Percorsi” è composto, al momento, da un portafoglio di circa 100 immobili, di tipologia, dimensioni, qualità storica e architettonica eterogenee, ma classificabili in due macro categorie: una “minore”, potenzialmente più trasformabile (ex scuole, cascate, rifugi, caselli ferroviari, ecc.) e l’altra di “pregio” (ville, castelli, forti, ecc.) bisognosa di investimenti più rilevanti per il recupero e per la quale, in linea di massima, occorre intervenire con una maggiore cautela. Ad oggi è in corso il bando di concessione o di locazione gratuita ex art.11 del DL 83/2014 (Decreto “Cultura”) di un portafoglio immobiliare composto da circa 40 immobili, di cui circa 30 dello Stato e il resto di proprietà di enti pubblici (in linea di massima, Amministrazioni comunali) con la possibilità di proporre la realizzazione di una pluralità di destinazioni d’uso che vanno dall’enoteca ai punti di vendita specializzati per camminatori e ciclisti, presidi medici, aree e spazi attrezzati, ricettività e ospitalità, attività sociali, ricreative, culturali, luoghi di formazione, ecc. Prossimamente, verranno proposti gli immobili da affidare tramite la concessione di valorizzazione e avviati, a regime, i bandi successivi anche sulla base del grado di preparazione degli immobili individuati e all’implementazione del portafoglio. Di particolare interesse, sotto il profilo metodologico, è il percorso con il quale si è costruita l’impalcatura del progetto, fortemente caratterizzato dalla cooperazione istituzionale avviata con un protocollo sottoscritto tra il MIT, il MIBACT, l’ANAS e l’Agenzia del demanio e dalla collaborazione attiva con diversi soggetti che rappresentano interessi fortemente connessi con la mobilità “lenta”: Legambiente, Touring Club Italiano, CSVnet, Federtrek, ecc. che hanno sostenuto e implementato il progetto, realizzando un vero e proprio “network” di riferimento. Inoltre, anche data la particolarità dei soggetti - in genere non professionali - ai quali si rivolge il bando di concessione gratuita l’Agenzia del demanio si è attivata per collaborare con InvItalia S.p.a. e con l’Istituto del Microcredito al fine di mettere a disposizione le loro linee di supporto e finanziamento all’impresa e ha svolto una ricognizione sulle potenzialità di finanziamento delle attività che si possono svolgere negli immobili pubblici messi a bando, a valere su assi coerenti

con i tematismi del progetto contenuti nei POR e in altri possibili finanziamenti nazionali e regionali. In coerenza con l'obiettivo di favorire il rilancio economico e la coesione sociale locale e nazionale si è reso possibile, per chi intende presentare una offerta per la concessione o la locazione di un bene, fornire una visione complessiva delle opportunità che si possono cogliere per avviare la propria attività.

Infine, un terzo elemento molto significativo del percorso di elaborazione e di attuazione del progetto "Cammini e Percorsi" è stato l'avvio una consultazione pubblica non solo sugli immobili, ma più in generale sul tema del turismo sostenibile e lento. I risultati sono stati molto incoraggianti; sono stati trasmessi poco meno di 25.000 questionari, di cui circa 6.000 provenienti dall'estero. Le risposte alle domande hanno restituito un quadro di grande coinvolgimento verso questa modalità di vivere la vacanza, i relativi fabbisogni, le aspettative di una domanda crescente di turismo "lento", l'interesse per l'esperienza diretta e il rapporto con i luoghi e le persone e, infine, una sentita esigenza di interconnessione dei cammini storico-religiosi e delle ciclovie con i sistemi della mobilità collettiva, in particolare su ferro.

Ad oggi, non si possono che trarre indicazioni positive e incoraggianti che fanno ben sperare non solo in una buona riuscita dell'esperienza in corso, ma soprattutto sulla grande potenzialità futura di coinvolgimento del territorio, delle Amministrazioni locali interessate dai "corridoi" del turismo lento, con la possibilità di rivitalizzare una parte considerevole di patrimonio immobiliare pubblico che in altri tempi, forse, non è stato oggetto di sufficiente attenzione; in futuro, questo approccio alla gestione di una parte degli immobili pubblici può diventare una modalità strutturata per rilanciare luoghi che, spesso, tendono a diventare un "Terzo paesaggio"⁸, non esprimendo a pieno le loro potenzialità.

#camminiepercorsi

103 immobili

🏠 43 immobili gestiti da Agenzia del Demanio

🏠 60 immobili gestiti da Altri Enti



1. Direttiva del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo "2016 – Anno dei cammini d'Italia" - Roma, 16 dicembre 2016
2. Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Piano Strategico di sviluppo del Turismo (PST) 2017 -2022, febbraio 2017 elaborato dal Comitato Permanente di Promozione del Turismo, con il coordinamento della Direzione Generale Turismo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.
3. Ministero per le infrastrutture e trasporti, Piano straordinario della mobilità turistica, Roma 12 settembre 2017, Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche.
4. La rete nazionale delle Ciclovie risulta composta da dieci percorsi strategici, per circa

- 5.800 Km programmati e finanziati con 372 m€, già stanziati dal Governo nelle ultime leggi di bilancio. L'obiettivo è di impegnare complessivamente fino al 2024 circa 750 m€, anche avvalendosi di cofinanziamenti della UE e di altre fonti di finanziamento additivo.
5. Si tratta del "Grande Raccordo Anulare delle Bici" un progetto partecipato per la realizzazione di un anello ciclopedonale di 45 chilometri all'interno della città di Roma.
 6. Art. 11 del decreto legge n.83/2014, convertito dalla legge n.106/2014.
 7. Art. 3 bis del decreto legge n.351/2001, convertito dalla legge n.410/2001
 8. Gilles Clement, *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodibet, 2005.

Maria Pia Melonari, Vittorio Salmoni Ciclovie della valle del Potenza

Il territorio della Unione Montana Alte Valli del Potenza e dell'Esino si sviluppa in un'area nord-occidentale della Provincia di Macerata, e si allunga in direzione SO-NE, dall'Appennino verso il mare Adriatico. I suoi confini ad ovest segnano lo spartiacque appenninico fra le Marche e l'Umbria; a nord segue un breve tratto del limite provinciale per poi scendere, ad est, verso le colline maceratesi, ed infine lungo la vallata del Fiume Potenza, e dei suoi principali affluenti.

I Comuni

Questa vasta area racchiude i territori amministrativi di dodici Comuni, alcuni ubicati in strette vallate montane, arroccati su aspre pendici, adagiati su dolci colline o distesi lungo i fondovalle. Fra questi Fiuminata è il Comune più interno, con i suoi borghi e castelli a stretto confine con l'Umbria; Sefro è il piccolo e boscoso Comune conosciuto per la bellezza dei suoi monti e la purezza delle acque dello Scarzito, patria della trota Fario; si prosegue verso Pioraco, lo storico romano Prolaqueum; Castelraimondo e Gagliole, antichi castelli; San Severino Marche, il Comune più esteso; Cingoli conosciuto come il Balcone delle Marche, Treia, il più avanzato verso la costa; Poggio San Vicino, un piccolo paese che sorge lungo un crinale, luogo dove si può godere di una magnifica veduta; i bellissimi e storici Comuni di Esanatoglia e Matelica, ed infine Apiro che fece parte del ducato longobardo di Spoleto. Il territorio raggiunge la sua quota massima con il Monte Pennino (1571 mt) nel territorio di Fiuminata, e quella minima di 130-140 mt verso Treia, lungo la piana del

Potenza, dove il fiume fluisce più lentamente in direzione del mare.

Terra di grande amore per la Natura, la Storia e di eventi sportivi

Il territorio è costituito prevalentemente da ambienti ricchi di natura, con le caratteristiche tipiche del paese immerso fra i monti della catena appenninica, con vegetazione unica e di grande valore paesaggistico, ed in più con importanti tracciati su percorsi naturalistici, storico/culturali e religiosi. Una natura con un concentrato di storia, fitta e secolare. Terra di monumenti incancellabili dal tempo, di arte e di leggende che, seguendo l'armonica fusione della forza della natura con quella dell'uomo, la cui bellezza merita di essere diffusa e conosciuta.

Le emergenze ambientali e naturalistiche

Come precedentemente descritto, il territorio degli Appennini è ricchissimo di percor-

si naturalistici dall'intatto valore ambientale, che ancora oggi costituisce il patrimonio più affascinante, che vanta aspetti geologici, botanico-vegetazionali e faunistici davvero interessanti, un ambiente naturale e ricco di vegetazione di grande valore paesaggistico, unico a livello regionale. Lo studio degli aspetti ambientali più significativi della zona e dei suoi tracciati escursionistici hanno lo scopo di renderli fruibili al turista. Le principali risorse "geologiche" presenti nel territorio sono di grande interesse al fine della divulgazione e sensibilizzazione verso una cultura geologico-ambientale.

Le acque e le sorgenti sono fra le più importanti risorse del nostro territorio. La chiave di lettura idrogeologica spiega il meccanismo geologico di venuta a giorno delle acque stesse, con lo scopo di divulgarne la conoscenza, la valorizzazione, la protezione.

Emergenze storico/culturali/architettoniche

Le emergenze storico/culturali e architettoniche raccontano della presenza dell'uomo attraversando le varie fasi più significative della storia dell'umanità in queste valli e alle delle trasformazioni apportate sul territorio negli ultimi secoli, per scoprire panorami da incanto, cime e boschi che ancora parlano di un umanesimo vissuto tra esperienze mistiche e di esistenze in equilibrio con la natura.

Una "parte di mondo" che non può passare inosservata per tutti i suoi aspetti di grande significato storico/religioso.





tettonico, di recente hanno realizzato una segnaletica di tipo fisico (bacheche, cartelli, pannelli informativi ecc) e multimediale, con la schedatura di sentieri e delle emergenze territoriali, in sinergia con progetti predisposti ed attivati dall'Unione Montana. Ne è un esempio le opere realizzate di recente dai Comuni di Sefro-Fiuminata e Pioraco che, legati da un patto d'intesa per lo sviluppo turistico, nel loro territorio, denominato Comprensorio Turistico Alta Valle del Potenza e Scarzito, grazie ai finanziamenti POR FESR CRO MARCHE 2007-2013 hanno realizzato importanti opere di segnalazione e cartellonistica mirata alla fruizione del turista, anticipate dalla pubblicazione di un libro/guida turistico della zona e dalla realizzazione di una cartina escursionistica. Ma anche altri Comuni si sono prodigati nella mappatura del proprio territorio, come ad esempio ad Esanatoglia con la pubblicazione di una carta dei sentieri *trekking* e *mountain bike*, o il Comune di Treia, dove nella zona di San Lorenzo da tempo vengono praticati sport all'aria aperta quali il *Downhill*, il *Cross Country*, il Cicloescursionismo, il *Freeride* e *Slopestyle*, con zone *Bike Park* con diversi percorsi a diversa difficoltà che attraggono centinaia di sportivi e appassionati di questi sport.

Per continuare l'importante cammino intrapreso, nel rispetto delle aree protette di luoghi naturalistici che meritano un attento studio del territorio, è nata l'idea di una nuova progettazione che prosegua l'opera, andare oltre i percorsi dei singoli centri urbani, e creare un'importante linea di unione, con un percorso principale che colleghi tutti i Comuni dell'Unione Montana, con indicazioni che riconducono alle emergenze territoriali naturalistiche o di valore storico-culturale, ma con un'idea innovativa che vada oltre la semplice segnaletica, ma una sorta di *vademecum* di curiosità utili agli utenti sull'intero territorio. Unire le forze di ciascun Comune per amplificare l'offerta turistica.

In questo contesto di segnaletica si integra perfettamente l'idea dell'Unione Montana che ha come obiettivo quello di non lasciare soli i Comuni, che hanno lavorato ed operano per la valorizzazione dei propri luoghi, e fiancheggiare chi lavora per amore del proprio territorio con valide prospettive di sviluppo.

Sentieri, percorsi ed itinerari

Il territorio dell'Unione Montana è caratterizzato dalla presenza di importanti gruppi montani dell'Appennino Umbro-Marchigiano e altopiani, fra cui i più conosciuti ricordiamo vanno dall'estremo Montelago ai piedi del Monte Igno, al Monte Pennino, Monte Gemmo, Monte Canfai e Monte San Viciano area di Riserva Regionale.

Vicino a questi monti ve ne sono altri non di minore importanza, e comunque naturalisticamente incantevoli, tutti fruibili ed uniti da numerosi sentieri.

E ai loro piedi sorgono i comuni, incastona-

ti nelle loro bellezze naturalistiche, per cui questo tipo di risorsa, unita alla nota vivibilità delle Marche, rende i suoi percorsi montani unici, ed il loro utilizzo, in modo consapevole e sostenibile, non potrà che essere generatore di interscambi economici importanti per i suoi abitanti.

Interventi di riqualificazione e valorizzazione già realizzati dai Comuni

Alcuni Comuni dell'Unione Montana, nell'ottica di potenziare l'afflusso turistico e per la riqualificazione e valorizzazione delle loro aree e complessi di pregio storico-archi-

L'Unione Montana sarà sintesi e rilancio di quanto di valido finora realizzato, proponendo un anello di congiunzione di tutti i percorsi, fino ai punti più estremi del territorio. Il progetto sarà studiato in armonia con i Comuni facenti parte del progetto coordinato dalla Unione Montana Alte Valli del Potenza e dell'Esino, per valorizzare i loro caratteri di pregio con una attenta analisi delle emergenze del territorio.

L'idea: "anello di unione"

L'Unione Montana "Alte Valli dell'Esino e del Potenza", ha il dovere istituzionale di migliorare la qualità della vita dei residenti e di creare modelli di sviluppo, e in forza delle specifiche competenze statutarie, si propone quale capofila di un ambizioso progetto di rilancio del turismo sportivo all'interno dei propri confini.

Da questo progetto dovranno emergere interessi economici per gli operatori nel settore turismo, quali albergatori, ristoratori, imprenditori enogastronomici e delle tipicità agroalimentari, artigiani ecc., i quali, una volta strutturato il progetto, potranno scorgere interesse nell'essere coinvolti nella condivisione del sistema, come una fonte per lo sviluppo economico, con l'auspicio che dal progetto, una volta realizzato, possano formarsi nuove opportunità di lavoro, legate alla manutenzione dei percorsi, alla creazione di nuove tipologie alberghiere, di nuovi punti di ristoro o di pernottamento in quota, alla gestione dei rifugi.

Il turismo in bici

Il turismo in bici, di cui la Mountain Bike è una nicchia, negli ultimi anni ha visto un notevole sviluppo a livello Europeo ed è un settore ad alta potenzialità. Il mercato dell'offerta è molto frammentato, e si passa da località, soprattutto al nord, dove si è investito con decisione ad altre dove l'iniziativa è stata presa solo da associazioni sportive private e volontarie, non supportate da aiuti o programmi strategici.

Protagonisti del nuovo progetto saranno i numerosi percorsi montani già esistenti, che, uniti da linee guida di carattere tecnico, ambientale, culturale, finalizzate al vivere in salute, costituiranno la piattaforma ideale per creare uno strumento molto forte per aiutare il turismo della *mountain bike*, in quanto fonte sostenibile e rinnovabile di sviluppo eco-

nomico. Un aspetto importante del cicloturismo da ricordare è la correlazione diretta tra spesa ed impatto sulle economie locali in termini di sviluppo di iniziative imprenditoriali e di mantenimento e creazione di posti di lavoro, sarà pertanto fondamentale creare, oltre all'adeguata segnaletica informativa, dei portali turistici che invitino il *biker* appassionato a seguire, oltre alla sua escursione in MTB, altre attività che comprenda anche escursioni a piedi, a cavallo, gite nelle campagna circostanti e visite ai musei e ai centri storici.

Nuovi Interventi: Percorsi Unitari Montani

I nuovi interventi sul territorio porteranno alla messa a punto di particolari indicazioni e restituzioni cartografiche, sia tradizionali che informatizzate, dell'area ed alla produzione di documenti di facile lettura con lo scopo non solo di tutelare il patrimonio ambientale e culturale dei luoghi, ma anche di strutturare particolari percorsi tematici quale mezzo di conoscenza della storia del territorio. Il turista sportivo che intendesse frequentare i percorsi, dovrà essere anche attratto e invitato a fermarsi nei singoli centri urbani, vivendone le bellezze culturali, religiose e le attrattive enogastronomiche, percorrere i tratti montani, trovando divertimento ed incremento culturale all'interno dei singoli Comuni.

Lungo i vari percorsi, dovranno infatti essere presenti aree di sosta, richiami alle singole ricchezze del territorio che in un certo momento si andrà percorrendo, facili accessi ai percorsi negli incroci stradali, così da sviluppare l'interesse all'approfondimento.

Segnaletica MTB: i benefici

Se è vero che i mountain bikers sono disposti a spostamenti per pedalare, è altrettanto vero che lo faranno solo se la destinazione offrirà l'ingrediente principale: bei sentieri di qualità. I tracciati del territorio dell'Unione Montana, che collegheranno tutti i Comuni, dovranno essere sufficientemente lunghi ed offrire esperienze variegata come sentieri e carrarecce di diverse difficoltà opportunamente segnalate, *single-trek* naturali, con vie di collegamento e di fuga, e rientri in *bike park*, anche con servizi di *bike shuttle*.

I benefici sulle economie locali dei sistemi di sentieri per mtb va oltre il solo aspetto economico, infatti diversi studi sull'attività fisica hanno indicato che la prossimità di aree

ricreative è un incentivo all'attività fisica. In parole semplici, se ci sono sentieri nelle prossimità, sia essi pedonali che ciclabili, si tenderà ad approfittarne, a muoversi per conoscere, e quindi ne risulterà un beneficio sulla salute. Una zona diventa fonte di attrazione in quanto la possibilità di accedere ai sentieri è indicatore di qualità della vita in una determinata comunità.

Alcuni visitatori estivi si concentreranno solo sulla *mountain bike* ma molti altri cercano un'altre esperienze durante il loro soggiorno.

Non sarà realizzato solo come progetto specifico per *mountain bike*, ma una rete sentieristica corollata da infrastrutture, centri visita con possibilità di escursioni guidate per pedoni e *bikers*. Le ricettività locali, come hotel, bar, ristoranti, negozi, avranno beneficio economico dal numero di visite dovute al progetto.

L'aumento della richiesta di prodotti e servizi crea posti di lavoro, assicurando impiego ai locali ed attraendo nuova forza lavoro.

Intervento di progetto e segnaletica turistica

Individuate le emergenze del territorio di ciascun Comune, per creare un unico percorso unitario si procederà alla redazione del progetto di segnaletica, quindi seguendo la filosofia del "non riempire l'ambiente di segnali" e di "non disperdere la comunicazione" a causa di una eccessiva abbondanza di informazioni, con uno studio grafico e strutturale che abbia poco impatto visivo nel contesto ambientale e che comporti l'applicazione dei principi di essenzialità, chiarezza, efficienza, visibilità e leggibilità. Infine, la segnaletica turistica progettata avrà contenuti siano in lingua italiana ed inglese e faciliterà la fruizione turistica del territorio, l'orientamento dei flussi dei visitatori ed il miglioramento della qualità dell'accoglienza con la opportuna individuazione delle eccellenze storico-artistiche, dei siti storici e archeologici e delle eccellenze con la opportuna segnalazione del percorso per raggiungere i passaggi pedonali.

L'Unione Montana vede nella conoscenza delle proprie risorse naturalistiche e nella ricerca una fonte di sviluppo e di valorizzazione, quindi sarà compito del progettista coordinare le varie figure professionali che verranno eventualmente incaricate per le schedature delle emergenze.

Itinerari

Nella creazione di un percorso ad anello, le prime fasi di studio porteranno anche all'individuazione degli itinerari tematici su scala comunitaria, che andranno sottoposti al turista sia con la segnaletica, sia con materiale cartaceo (guide, cartine escursionistiche ecc.) e multimediale con i *QR Code*.

Il Progetto prevede tipologie che consentano non solo una lettura specifica del proprio territorio comunale, ma anche una più omogenea dell'intero percorso che comprende tutti i Comuni dell'Unione Montana. Si creeranno dei portali d'accesso al percorso principale rispetteranno i requisiti richiesti dal Codice della Strada, sia viaria che pedonale e che consentono l'installazione di segnaletica multiservizio con bacheche conoscitive.

Per facilitare la lettura del territorio la segna-

letica può essere suddivisa nelle seguenti categorie:

a) Bacheche conoscitive e di benvenuto installata ad ogni ingresso comunale

Si tratta di una bacheche di benvenuto che verrà installata in una particolare area naturalistica di notevole importanza, che consente al turista di sostare prima dell'accesso al territorio comunale. Una tale struttura darà una prima lettura delle risorse turistiche presenti nel Comune e lungo il percorso.

b) Bacheche conoscitive da installare nei centri urbani o nei punti di ritrovo ben visibili, e indicano i percorsi e gli itinerari tematici consigliati, tutta la mappatura della sentieristica dell'Unione Montana, e quella specifica del Comune, le indicazioni di Chiese, Musei, emergenze significative del territorio, oltre che tutte le informazioni di ricettività, numeri utili, QR Code e quanto altro necessario al turista.

c) Segnali stradali turistici

Sono segnali che indicano emergenze e percorsi del tipo "turistico" sanciti dal Nuovo Codice della Strada, da installare nei pressi della viabilità. Sono segnali direzionali in metallo rettangolari con fondo marrone e scritta bianca contenenti la freccia direzionale, il simbolo e il nome del sito o del sentiero da percorrere, articolata secondo le disposizioni del Nuovo Codice della strada.

d) Targhe tematiche descrittive

Si tratta di targhe da installate direttamente in loco nei siti interessati, che indicano le caratteristiche dell'emergenza realizzate contenenti descrizione della Emergenza Storico-culturale, di pregio naturalistico-geologica o indicazioni tecniche dei percorsi/itinerari escursionistici.

e) Segnaletica turistica nei percorsi extraurbani (sentieristica)

La proposta progettuale per la segnaletica extraurbana nasce dallo studio dei percorsi e sentieri si vogliono evidenziare, da segnalare secondo la logica impartita dalla Sentieristica CAI che opportunamente selezionati consentono una tracciabilità dell'intero territorio extraurbano, organizzato per possibili tematiche che ne individuano un percorso definito, o fruibili singolarmente. Parte sostanziale dei percorsi extraurbani è anche la segnaletica istituzionale da installare secondo le norme del Nuovo Codice Della Strada lungo i percorsi viari principali che consentano una individuazione delle emergenze presenti nel territorio. Inoltre si prevedere una bacheche informativa da installare agli ingressi dei percorsi escursionistici consigliati.

f) segnaletica cai indicativa dei percorsi fuori dai centri abitati e situati in apertacampagna o in montagna, tale segnaletica consente di avere un linguaggio internazionale ed è organizzata in modo da consentire al visitatore di non perdersi mai.



Gli effetti controversi dei Piani Casa

Le elaborazioni delle statistiche Istat sui permessi di costruire (che censiscono anche gli altri titoli abilitativi alla realizzazione degli interventi edilizi) restituiscono un bilancio dei piani casa delle regioni fatto di luci e ombre. Rinviano ad altra sede per l'approfondimento delle loro caratteristiche, qui è sufficiente ricordare che le leggi regionali sui piani casa furono approvate a seguito di un accordo Stato-Regioni dell'1 aprile 2009. Con lo scopo di sostenere l'edilizia e l'economia esse prevedono la concessione di premi di superficie o di volume per incentivare la demolizione e ricostruzione o l'ampliamento degli edifici residenziali esistenti**; nella tabella 1 è riportato il quadro dei premi concessi dalle singole regioni. Si disse allora che quelle leggi avrebbero consentito, a chi ne aveva bisogno, di fare la stanza in più per il figlio.*

I risultati dei piani

A partire dalla rilevazione dei titoli abilitativi agli interventi edilizi del 2010, l'Istat ha chiesto agli uffici comunali di indicare separatamente quelli relativi all'attuazione dei piani casa regionali. Quest'anno ha pubblicato, per la prima volta, distintamente per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti, le serie storiche 2010-2015 delle superfici e dei volumi attribuiti a quei piani, aggregati per grandi ripartizioni geografiche e per dimensione demografica dei comuni. Le elaborazioni dei dati sulle superfici danno i risultati qui sintetizzati (che sarebbero sostanzialmente gli stessi considerando i volumi).

1) I comuni hanno attribuito all'applicazione delle leggi regionali sui piani casa la previsione di una superficie di circa 7,4 milioni di metri quadri in sei anni, dei quali circa 3,1 milioni per la ricostruzione di immobili demoliti e la restante parte dovuta agli ampliamenti. Questa composizione per tipologia degli interventi differisce molto da quella relativa alla totalità dei permessi: sui circa 79 milioni di metri quadri previsti, il peso delle nuove costruzioni è di circa l'85%. Nell'insieme degli anni considerati il contributo dei piani casa al totale dell'attività edilizia nel segmento dell'edilizia abitativa è stato intorno al 9,5%, oscillando tra circa il 6% nelle nuove costruzioni e oltre il 25% negli ampliamenti. I profili temporali di questi contributi sono riportati nel grafico 1.

2) Le superfici previste dai piani registrano una forte concentrazione territoriale. Il 40% è localizzato nella circoscrizione del Nord-Est, mentre è relativamente modesto l'apporto della circoscrizione del Nord-Ovest e di quella del Centro (per approfondimenti si rinvia ai grafici 2 e 3). Il profilo temporale delle superfici previste evidenzia che nel Nord-Ovest esse si sono più che dimezzate a partire dal 2013, cioè

dall'anno di scadenza della legge della Lombardia (prorogata al 2014 per l'edilizia sociale). La scadenza, nel 2010, della legge dell'Emilia-Romagna non sembra, invece, aver avuto, alcun rilievo nella circoscrizione del Nord-Ovest, dove le superfici sono più che raddoppiate a partire dal 2011. Su quest'area un peso rilevante può essere attribuito al Veneto, non solo per la sua rilevanza economica e demografica, ma anche per la maggiore generosità della sua normativa nella concessione dei premi.

Come si può osservare nel grafico 4, la concentrazione geografica della popolazione e del Pil non sembra avere un allineamento univoco con la distribuzione territoriale delle superfici previste dai piani casa. La sola circoscrizione in cui il peso della superficie totale e le percentuali del Pil e (soprattutto) della popolazione sono dello stesso ordine di grandezza è il nord-ovest. Questo risultato non è del tutto sorprendente, considerando che sulla convenienza economica degli interventi di demolizione e ricostruzione si può ritenere che abbia un'influenza rilevante la vetustà degli immobili, e che gli ampliamenti sono motivati soprattutto dall'esigenza di spazi delle famiglie.

3) La dimensione demografica dei comuni non sembra sia stata un fattore rilevante nel ricorso ai premi di superficie previsti dai piani. Come si può osservare nel grafico 5, il peso della superficie localizzata nei comuni non capoluogo prevista dai piani casa è sostanzialmente dello stesso ordine di grandezza di quello previsto dalla totalità dei permessi. Va rilevato che in questi che sono i comuni più piccoli, dove sono più diffuse le tipologie di immobili che più si prestano ad incrementi di superficie per ricavare una stanza in più, la percentuale attribuita agli ampliamenti dai piani casa è inferiore a quella che risulta per l'insieme dei permessi.

* <http://www.istat.it/it/archivio/203034>

** http://www.regione.emilia-romagna.it/affari_ist/Rivista_3_2015/Lungarella.pdf;
http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/ui265_preview.pdf

Percentuale del premio per interventi di ampliamento e di demolizione e ricostruzione di edifici residenziali

REGIONE	AMPLIAMENTO	DEMOLIZIONE
Abruzzo	+ 20/% max 200 mc	+35% obbligo classe energetica B
Basilicata	+ 20%: max 200 mq per edificio monofamiliare; max 400 mq edificio plurifamiliare	+30%
Calabria	+20% max 70 mq su edifici max 1.000 mq	+35%
Campania	+ 20% per edifici: a) uni-bifamiliari; b) di volume max 1.500 mc; c) max tre piani fuori terra	+35%
Emilia-Romagna	+20% (max 70 mq su edifici max 350 mq)	+35% obbligatorio aumento 25% standard energetico
Friuli-V. G.	+ 35% (max 200 mc)	+50% per edifici incongrui
Lazio	+20% (max 70 mq)	+35%
Liguria	Premio variabile con dimensione edificio (max 170 mc su edificio di max 1.500 mc)	+ 35% max 700 mc su edifici di max 2500 mc
Lombardia	+20% max 300 mc su edifici uni-bi familiari	+30% obbligatoria riduzione fabbisogno energetico 30%
Marche	+ 20% volume (max 200 mc in zona agricola)	+30% obbligatorio aumento del 15% standard energetico +40% con punteggio 2 del protocollo energetico Itaca-Marche.
Molise	+30% (con riduzione fabbisogno energetico 20%)	+35%
Piemonte	+ 20% (max 200 mc) su edifici uni e bi-familiari fino a volume finale di 1.200 mc	+25% e +35% con efficienze energetica rispettivamente 1,5 e 2,5 del protocollo Itaca
Pr. Bolzano	max a 200 mc fuori terra su edifici di almeno 300 mc fuori terra	Demolizione consentita se edificio ricostruito in classeA.
Pr. Trento		+15%
Puglia	+20% (max 300 mc; 400 mc con elevazione standard energetico)	+35%
Sardegna	+ 20% volumetria	+30%
Sicilia	+20% fino a 200 mc edifici uni o bifamiliare a uso residenziale e/o uffici di volume max 1.000 mc	+25% con obbligo uso bio edilizia
Toscana	+20% su edificio: a) unifamiliare esteso da terra a tetto; b) bifamiliare o comunque di superficie max 350 mq	+35%
Umbria	+25% (minimo 30 mq) per: a) tipologia unifamiliare o bifamiliare; b) tipologia diversa max 500 mq	+25%. +35 se intervento su almeno 3 edifici per riqualificazione urbanistica.
Valle D'Aosta	+20%	+35%
Veneto	+20% (consentito fino a 150 mc per edifici unifamiliari destinati a prima casa)	+70%/80%

Fonte: Lungarella R., *L'efficacia dei premi edificatori nei Piani casa regionali. Una valutazione d'insieme*, ISTITUZIONI DEL FEDERALISMO 3.2015

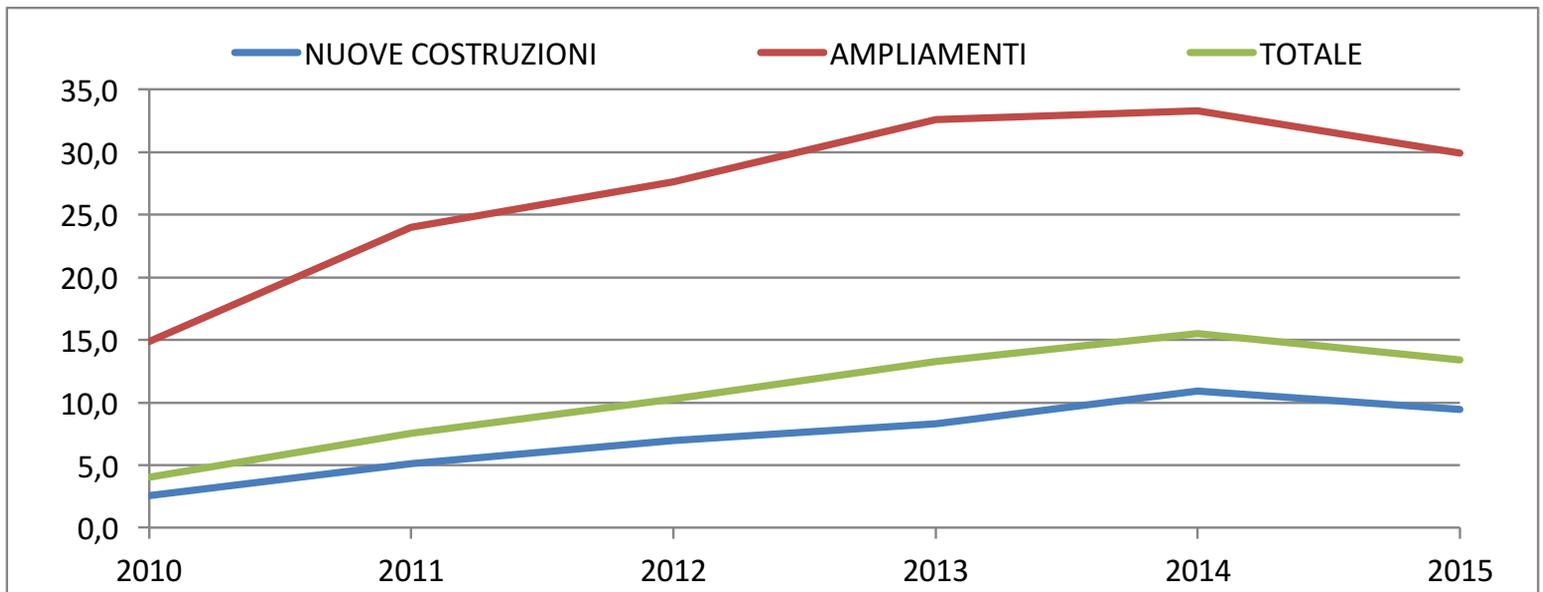
Risultati inferiori alle attese

L'elaborazione dei dati dell'Istat offre una delle rare occasioni di una valutazione dei risultati conseguiti con una politica pubblica.

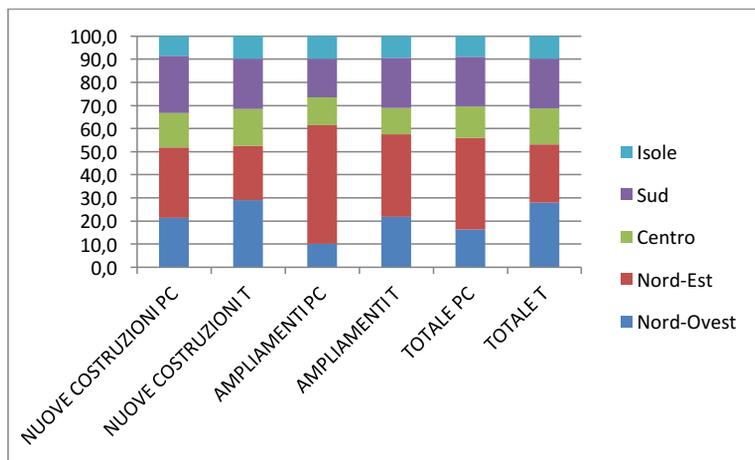
Al momento in cui fu promossa da essa ci si attendeva un sostanzioso contributo a sostegno di un'economia che era già in affanno. Il governo di allora prevedeva, nei 18 mesi previsti per la durata dei piani, una mole di investimenti privati tra 75 e 150 miliardi di euro, una manna a costo zero per il bilancio statale, mentre i comuni avrebbero incassato gli one-

ri di urbanizzazione e il contributo sul costo di costruzione, nei casi in cui erano dovuti; il Cresme, un istituto di ricerca del settore, si fermò a 42 miliardi di euro tra il 2009 e il 2012. Per valutare l'impatto economico macro dei piani ipotizziamo che i 7,5 milioni di metri quadri attribuiti ai piani casa; a) siano stati tutti realizzati; b) che senza i premi non sarebbero stati realizzati; c) che l'investimento sia stato di 1.500 euro per metro quadro di superficie. Sotto queste ipotesi, i piani avrebbero generato un investimento di poco superiore a

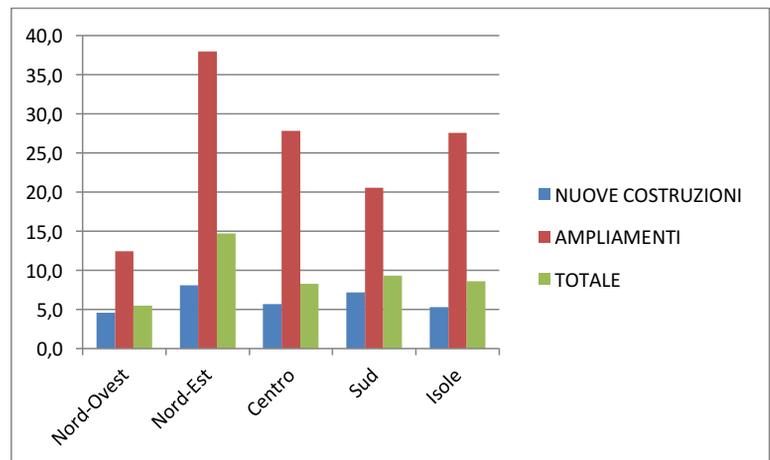
11 miliardi di euro in sei anni, un po' meno di due miliardi l'anno. Sono cifre lontane dalle attese anche più prudenti, ma l'impatto dei piani non è da sottovalutare, soprattutto con riferimento al segmento degli ampliamenti. Nel periodo di osservazione, circa un quarto dei lavori di ristrutturazione non sarebbe stato realizzato senza le possibilità offerte dalle leggi regionali sui premi di superficie. Con un danno non trascurabile per l'occupazione e, forse, per la sopravvivenza di un certo numero di piccole imprese e di artigiani.



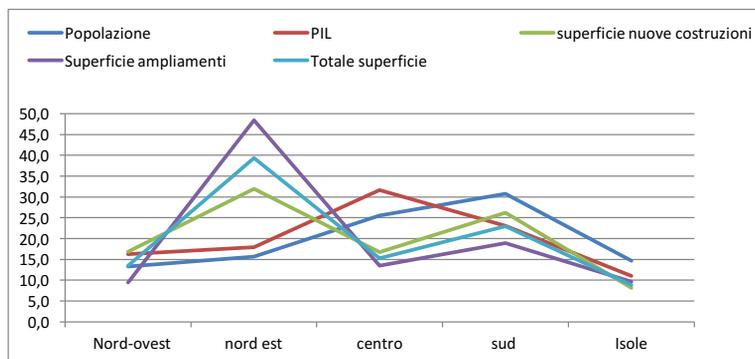
Percentuale delle superfici previste dai piani casa sul totale delle superfici delle nuove costruzioni e degli ampliamenti per anno



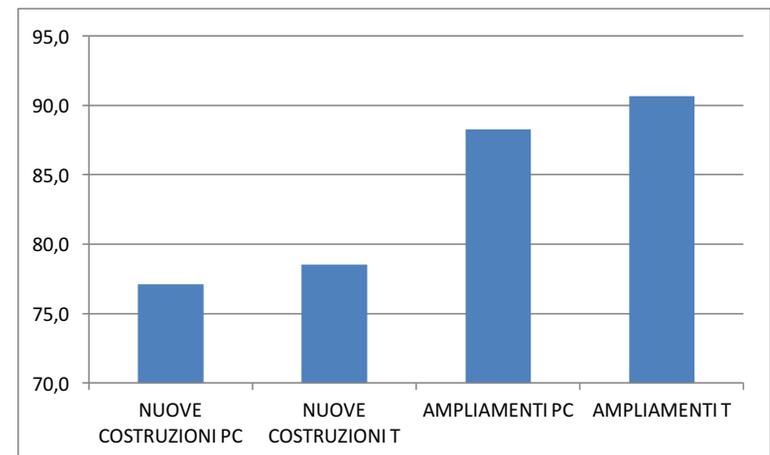
Distribuzione territoriale delle superfici previste dai piani casa e dal totale dei permessi di costruire per anno per circoscrizioni territoriali



Percentuale delle superfici previste dai piani casa sul totale delle superfici delle nuove costruzioni e degli ampliamenti per circoscrizioni territoriali



Percentuale per circoscrizioni territoriali della popolazione del Pil e delle superfici previste dai piani casa (Per escludere l'effetto della cessazione dei piani casa della Lombardia e dell'Emilia-Romagna, Nella realizzazione del grafico sono stati utilizzati i dati per il 2012 della popolazione e del Pil, al netto delle due regioni, e la somma delle superfici per il periodo 2012-2015)



Percentuale delle superfici previste dai piani casa e dal totale dei permessi per nuove costruzioni e per ampliamenti localizzati nei comuni non capoluogo



a cura di Luigi La Riccia, Silvia Saccomani

Viaggio in Italia: Piemonte, per una regione "green"

Smart and sustainable mobility

La Regione Piemonte è da tempo impegnata sul tema della mobilità cicloturistica. Nel luglio 2015 ha approvato il "Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale" in coerenza con il Ptr e con il Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano regionale dei trasporti (Dsptr). Il progetto individua una rete a maglia larga di ciclovie su tutto il territorio regionale, con gli obiettivi di favorire la mobilità lenta per il trasporto quotidiano e per il tempo libero, attraverso un sistema articolato di itinerari, di favorire l'intermodalità, di revisionare le norme tecniche regionali in modo da far convergere le risorse economiche disponibili. La rete si collega ad analoghe infrastrutture di Stati e Regioni confinanti (Eurovelo e Rete Bicitalia) e si propone come opportunità di sviluppo economico ed occupazionale ad impatto zero, attraverso lo sviluppo dell'imprenditoria turistica e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico ed ambientale. Su questa base sono state avviate alcune iniziative.

Nel 2016 la Regione ha aderito al protocollo d'intesa con le Regioni Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e il Politecnico di Milano per la realizzazione della ciclovia VENTO (Torino-Venezia) lungo l'asta del Po, per la quale la legge nazionale ha stanziato le risorse necessarie¹. Inoltre all'inizio del 2017 ha stipulato un Accordo di programma con la Città Metropolitana di Torino e le Province di Vercelli e Novara, con l'adesione degli Enti Parco del Po e della Collina Torinese, del Ticino e del Lago Maggiore, dell'Associazione di irrigazione Ovest ed Est Sesia e della Coutenza Canali Cavour, finalizzato alla realizzazione della Ciclostrada Canale Cavour, opera idraulica che a settembre 2016 ha festeggiato i 150 anni dalla costruzione. Il tracciato (85 km) attraversa il

territorio delle risaie del vercellese e novarese con valenze paesaggistiche notevoli ed ha una storica importanza per la zona. La ciclovia, che è parte del Piano del 2015, dispone già di un finanziamento di 2 milioni di euro e di un progetto di fattibilità sviluppato dal Politecnico di Torino. I primi chilometri coincidono con il tracciato di VENTO.

Nel 2015 la Regione, in occasione dell'approvazione del Piano annuale di attuazione degli "Interventi regionali per lo sviluppo, la rivitalizzazione ed il miglioramento qualitativo dei territori turistici" (Lr. 4/2000), stante la carenza di risorse economiche, ha deciso di procedere alla raccolta, attraverso un bando, di studi di fattibilità che consentissero una valutazione preventiva delle proposte sotto il profilo tecnico, economico-finanziario, ambientale, amministrativo e procedurale. Il bando forniva Linee guida per la redazione degli Studi di fattibilità, finanziabili con risorse a fondo perduto, per interventi destinati a incrementare i flussi turistici e il loro contributo all'economia regionale, in territori a forte sviluppo turistico o in declino o che necessitavano di un miglioramento qualitativo. Gli studi dovevano essere presentati da soggetti (Comuni, Province, associazioni, soggetti *no-profit*) di "area vasta", ovvero gruppi di almeno 5 comuni o in alternativa aree con almeno 20.000 abitanti. Fra le tipologie di interventi considerate prioritarie particolare rilievo avevano gli interventi di realizzazione, potenziamento e miglioramento dei percorsi ciclabili individuati nel progetto di Rete ciclabili di interesse regionale. Gli studi di fattibilità selezionati riguardano 11 percorsi, alcuni già in parte realizzati o in fase di avanzata progettazione. Ad es. Corona di Delizie, appoggiato al ventennale progetto di Corona Verde nella CMTO, che connette



L'OrtoAlto presso le ex Fonderie Ozanam a Torino (Fonte: www.ozanam.ortialti.com)

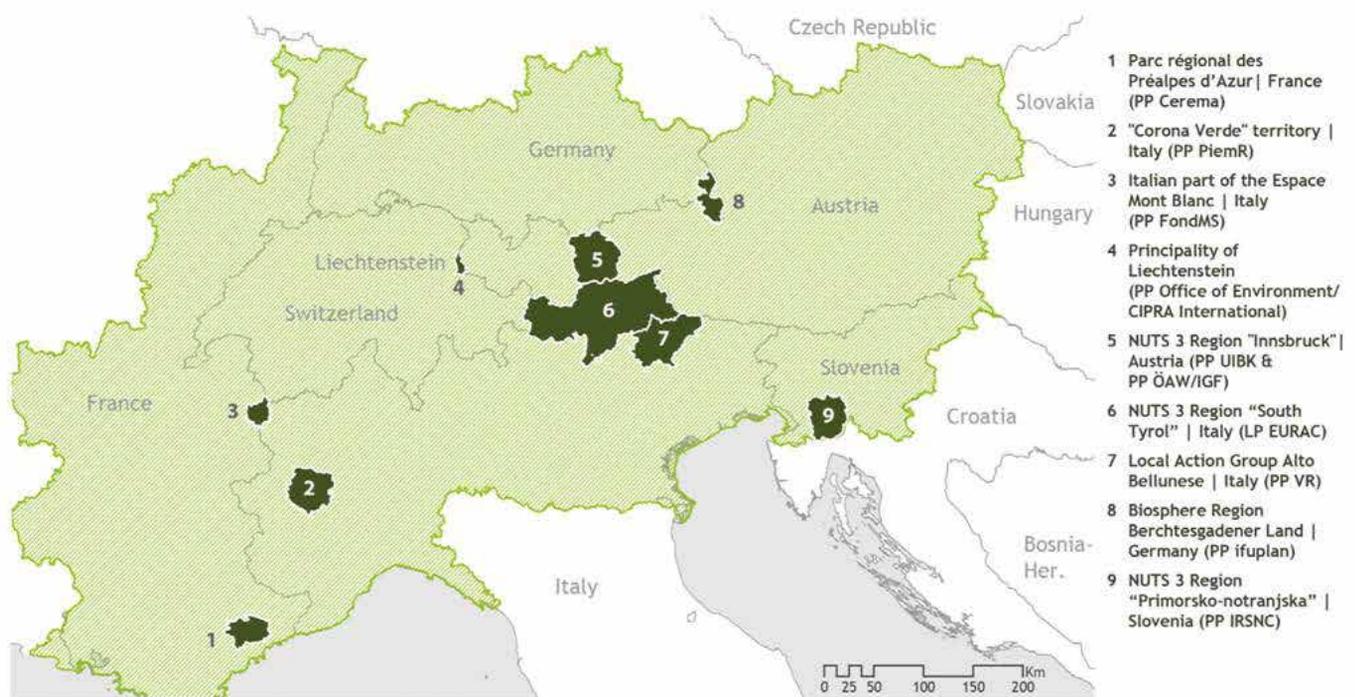
in rete parchi e residenze sabaude attorno a Torino, e affianca alle valenze turistiche ed ambientali quella della valorizzazione di beni storici. Altri percorsi stanno avviandosi a cogliere opportunità di finanziamento europeo: ad es. la Via Francigena progettata dall'Unione Montana Valle Susa potrebbe ottenere finanziamenti dall'Interregg Alcotra, mentre i progetti in Provincia di Novara potrebbero trovare finanziamenti nell'Interreg Italia-Svizzera, e il tratto di via Francigena verso il mare in provincia di Alessandria potrebbe trovare risorse nelle compensazioni previste per la realizzazione del cosiddetto terzo valico ferroviario della linea Genova-

Rotterdam. Complessivamente si tratta di quasi 3.000 km di percorsi ciclabili, per un investimento previsto di quasi 137 miliardi, che coinvolgerebbe 78 comuni oltre a due province e a un'Unione di comuni. Uno di questi percorsi – Cherasco-Ceva (la via del Mare) - si svilupperà sul sedime ferroviario della vecchia linea Brà-Ceva dismessa, per la quale è in corso un accordo con le ferrovie. L'utilizzo di ferrovie dismesse non è una novità in Regione: nel 2011, infatti, è stata inaugurata la Via delle Risorgive, percorso ciclabile, oggi della Città Metropolitana di Torino e della Provincia di Cuneo, sul sedime della vecchia ferrovia Airasca-Moretta.

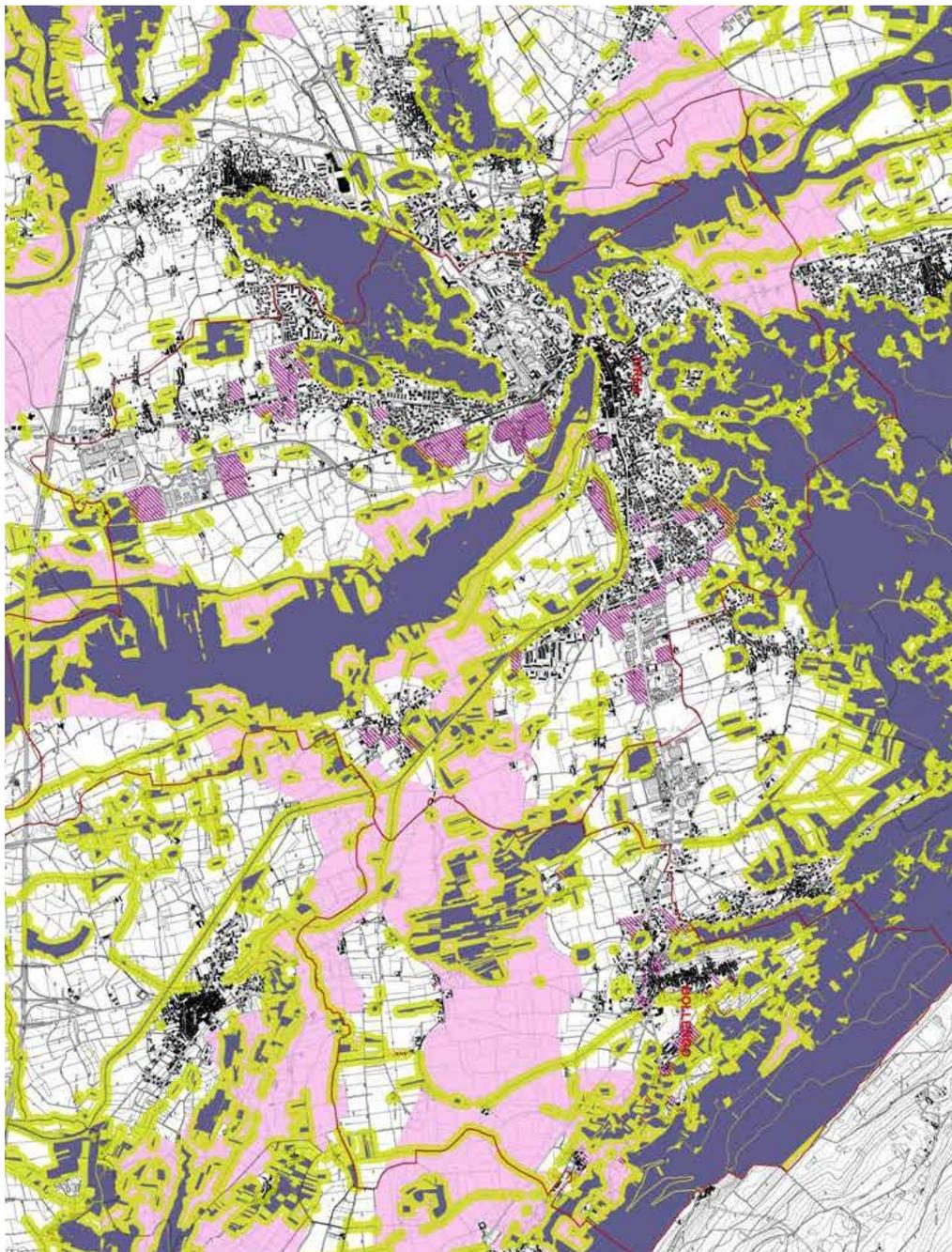
Le infrastrutture verdi

Il tema delle infrastrutture verdi non è un tema recente nel contesto piemontese. Da tempo si è compreso che mantenimento e incremento della qualità degli ecosistemi non hanno solo vantaggi dal punto di vista strettamente ambientale ed ecologico, ma consentono anche un ritorno economico attraverso la gestione dei servizi ecosistemici. A livello nazionale, il tema della remunerazione dei servizi ecosistemici è sancita dall'art. 70 della L. 221/2015, che introduce la possibilità di ricorrere a meccanismi di carattere negoziale per la remunerazione di una quota del valore aggiunto derivante dal-

Regioni pilota



Le regioni pilota del progetto europeo AlpES (Fonte: www.alpine-space.eu/projects/alpes)



Individuazione degli ambiti di prioritaria espansione della reticolarità ecologica nel territorio compreso tra Ivrea e Bollengo (Fonte: Città Metropolitana Torino e Politecnico di Torino)

la trasformazione dei servizi ecosistemici e ambientali in prodotti di mercato, ferma restando la salvaguardia nel tempo della funzione collettiva del bene.

Dal 2015 un progetto europeo “AlpES. *Alpine Ecosystem Services. Mappatura, conservazione, gestione*” è dedicato a questo tema: vi sono incluse come aree pilota il territorio di Corona Verde della CMTO e il lato italiano del Monte Bianco. Il progetto AlpES propone politiche regionali e transnazionali per i servizi ecosistemici alpini, attraverso la definizione di un concetto comune a scala di spazio alpino, la mappatura (*webgis*) e la valutazione dei servizi ecosistemici e lo svi-

luppo di strumenti didattici per la diffusione del tema.

Per quanto riguarda le reti ecologiche vale la pena ricordare l'importante ruolo svolto dall'ex Provincia di Torino, oggi CM, che nel 2014 ha elaborato, in collaborazione con ENEA, le Linee Guida per il Sistema del Verde (LGSV)³, che comprendono in particolare le Linee Guida per la Rete Ecologica (LGRE). Le LGRE individuano la Rete Ecologica Provinciale (REP) e forniscono alle amministrazioni comunali indicazioni generali per contenere il consumo di suolo, incrementare, qualificare e conservare i servizi ecosistemici, con attenzione alla biodiversità e alla promozio-

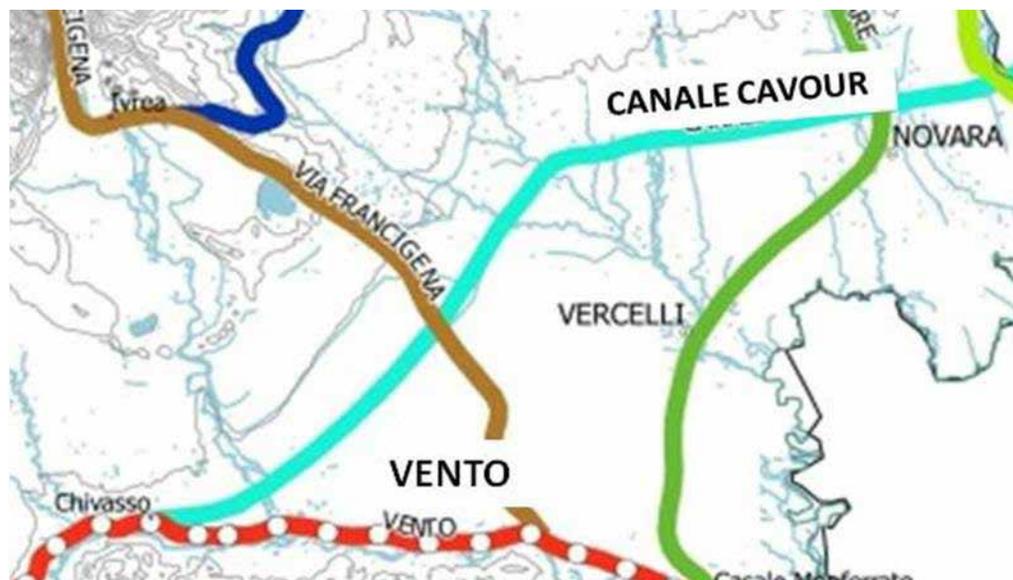
ne di un uso razionale delle risorse naturali. In particolare, la metodologia indicata dalle LGRE identifica la funzione ecologica del territorio a partire dalle diverse tipologie di uso del suolo individuate su base Land Cover Piemonte, ed i criteri per la valutazione, definendo cinque indicatori chiave per la valutazione dello status ecologico e per la costruzione della cosiddetta Carta della strutturabilità ecologica del territorio: Naturalità, Rilevanza per la conservazione, Estroversione, Fragilità, Irreversibilità.

Attribuire un significato ecologico e quindi un ruolo ecosistemico al territorio significa passare dalla scala sovralocale alla scala locale. Per questa ragione è fondamentale non limitarsi ad analizzare lo stato della naturalità e della diversità alle diverse scale, ma è necessario dare priorità al perseguimento della coerenza ecologica di tutto il territorio: a partire delle LGRE, infatti, sono state avviate alcune sperimentazioni applicative per la specificazione a livello locale della rete ecologica provinciale, comprensiva di un corpus normativo di riferimento per le amministrazioni locali, in particolare nei Comuni pilota di Bruino, Ivrea e Bollengo, Chieri⁴.

Proprio Bruino e Chieri sono poi considerati come casi pilota all'interno del progetto “SAM4CP, *Soil Administration Models 4 Community Profit*” finanziato dal programma europeo Life+ 2007-2013. Il progetto, a partire dal 2014, propone la definizione di alcuni strumenti per una migliore gestione del suolo in termini di servizi ecosistemici: l'azione si concentra sull'influenza delle trasformazioni del territorio sulle risorse ambientali, al fine di migliorare la capacità delle amministrazioni locali di considerare anche gli effetti delle scelte di pianificazione territoriale⁵, simulando scenari di sviluppo ed ottenendo così un quadro degli effetti ambientali del consumo di suolo, nonché la stima dei costi e benefici associabili a diversi scenari di uso del suolo e a politiche di tutela e di indirizzo proprie degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

A livello locale il tema delle infrastrutture verdi passa anche attraverso la riqualificazione urbana. In particolare a Torino il progetto pilota OrtiAlti⁶ Fonderie Ozanam dimostra come la progettazione di un orto sul tetto possa funzionare da dispositivo anche per la rigenerazione urbana. L'ortoalto si trova su uno degli edifici principali di Casa Oza-

nam (ex stamperia di lamiere SIMBI nata nel 1938) nel cuore di Borgo Vittoria, che oggi ospita numerose attività per gli abitanti del quartiere condotte da associazioni e cooperative sociali. L'ortoalto si sviluppa su 300 mq di tetto, recuperati, grazie alla tecnologia del verde pensile, e alla realizzazione di camminamenti che corrono intorno ai 150 mq di orto, comprensivo di un apiario con alveari per la produzione del miele. Dalla sua inaugurazione a maggio 2016, l'ortoalto si è aperto in varie occasioni pubbliche alla cittadinanza, proponendosi come spazio innovativo, accessibile, per produrre, imparare e socializzare.

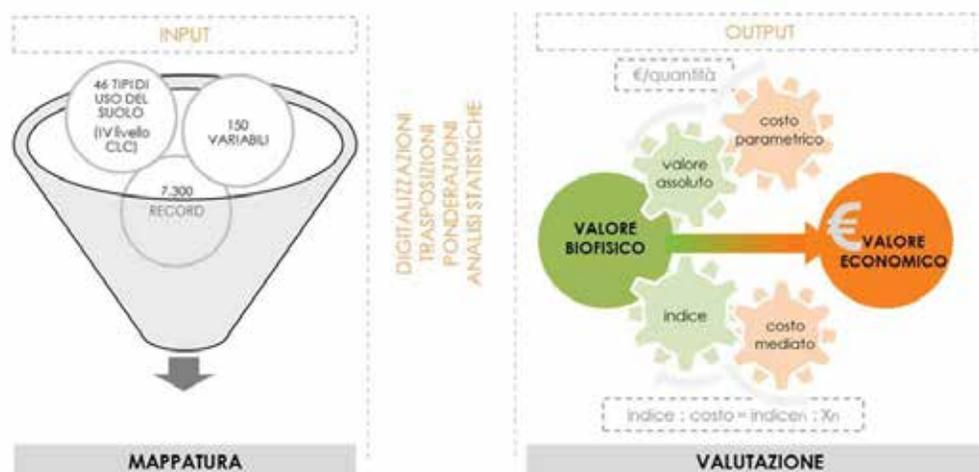


La ciclostrada Canale Cavour

1. VENTO si integra con la rete ciclabile europea Eurovelo (itinerario mediterraneo n. 8) e con la ciclovia del Po e delle Lagune, parte della rete nazionale Bicalitalia.
2. Progetto Alpine Space (2015-2018), <http://www.alpine-space.eu/projects/Alpes/en/home>.
3. Le LGSV (art. 35 c. 4, NdA Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, PTCP2) si articolano in 3 parti: Linee Guida per la Rete Ecologica (LGRE), Linee Guida per le Mitigazioni e Compensazioni (LGMCI) e Linee guida per le Aree Periurbane (LGAP), in corso di definizione.
4. Cfr.: Variante al Piano Urbanistico di Bruino (art. 31 ter, Lr 56/77) su B.U. n. 31 del 06/08/2015; "Proposta normativa per il recepimento del disegno di rete ecologica al livello locale tra Ivrea e Bollengo" (2014-2015), ricerca nell'ambito della "Misura 323 del PSR 2007-2013", Gruppo DIST (Politecnico di Torino): Voghera A., Regis D.; "Attività sperimentale di elaborazione partecipata della rete ecologica provinciale", ricerca DIST in collaborazione con Città Metropolitana ed ENEA; Contratto di Prestazione di servizi tra il Comune di Chieri e DIST relativi a "Rete ecologica locale e Biciplan della città di Chieri", Gruppo DIST: Voghera A. (Responsabile scientifico), Guarini S., La Riccia L., Negrini G., Staricco L.
5. Cfr. Barbieri C. A. (a cura di), 2015, "I servizi ecosistemici del suolo e la pianificazione del territorio. Il progetto Life SAM4CP", *Urbanistica Informazioni*, 261-262, pp. 104-120.
6. OrtiAlti è un progetto (di Elena Carmagnani e Emanuela Saporito) per la realizzazione di orti pensili di comunità, attraverso una metodologia collaborativa che favorisce la partecipazione degli abitanti alla cura e gestione degli orti, costruisce occasioni di inserimento lavorativo e di animazione dei nuovi spazi, innesca nuove micro-economie alla scala del quartiere, grazie alla valorizzazione dei vegetali freschi a "km 0".



Il Canale Cavour (foto Giulia Vico)



Schema esemplificativo della metodologia di valutazione inclusa nel progetto Life+ SAM4CP per associare la valutazione economica dei servizi ecosistemici alle prestazioni biofisiche del suolo (Fonte: www.sam4cp.eu)

Regione Piemonte Piano annuale di attuazione 2015, Legge Regionale 4 del 24.01.2000

NOME PROGETTO	SOGGETTO PROPONENTE	KM	VARIANTI (KM)	CONNESSIONI (KM)	COSTO (€)	N. COMUNI COINVOLTI	CONNESSIONI E POSSIBILI FONDI
Corona di Delizie	Collegno	120,00	90		8.915.030,00	15	progetto interregionale cicloturistico Corona verde (VENTO)
Via Francigena	Unione Montana Valle Susa	79,00			6.731.168,00	22	Interreg Italia-Francia (Pitem MITO, progetti singoli e Piter, Raccordo con il Cammino della via Francigena)
Eurovelo 8 Torino-Saluzzo-Cuneo-Limone Piemonte	Volvera	130,00			22.756.685,00	20	Interreg Italia-Francia (Pitem MITO, progetti singoli e Piter)
La via del Monviso, Ciclovía dalle sorgenti del Po a Verrua Savoia	Moncalieri	240,43	45,37	20,67	28.276.703,00	122 (54 + 68 del protocollo d'intesa Mab Unesco partecipanti all'iniziativa)	6 tratte con modalità operative differenti
Progetto cicloturistico integrato in Langhe Roero	U.C. Colline di Langa e del Barolo	350,00			3.068.910,00		6-7 percorso di 50 km ciascuno, fattibilità segnaletica Unesco Psr
La via del mare Cherasco-Ceva	Provincia di Cuneo	49,00			35.529.909,00		su sedime ferrovia dismessa
Percorso ciclabile terre dell'Unesco	Provincia di Asti	244,16			21.841.170,68	38 comuni delle province di Asti, Alessandria e Cuneo (territori di langhe e Monferrato)	4 lotti
Potenziamento dei percorsi ciclabili alessandrini in connessione con la rete ciclabile di interesse regionale	ATL ALEXALA	1.350,64	Itinerario 1: 143,11 itinerario 2: 140,35	rete Piemonte bike; 1079,19	19.343,99		compensazioni ambientali terzo valico
Bike to Lake (itinerario via del Mare)	Agenzia Turistica Locale Distretto dei Laghi srl	143,00			78.548,50	21	Interreg italia-Svizzera, progetto di rivalutazione del cicloturismo nell'area lacuale tra Piemonte e Lombardia
Bici a pelo d'acqua nel novarese	ATL Provincia Novara	245,70	itinerario via del mare: 107,85, itinerario pedemontana 1: 46,72, itinerario pedemontano 2: 28,30	via delle risaie: 15,13 connessioni con via del Ticino: 47,70	9.246.858,98		Interreg italia-Svizzera, progetto di rivalutazione del cicloturismo nell'area lacuale tra Piemonte e Lombardia
Totale		2.951,93			136.464.327,15		

Rassegna urbanistica

Percorsi diversi accompagnano il racconto di pratiche in cerca di innovazione e qualità urbana e territoriale.

Vittorio Salmoni Il Network Città Creative UNESCO - UCCN

Nel 2004 UNESCO ha promosso il Network delle Città Creative UCCN con l'obiettivo di attivare relazioni tra città del mondo basate sulla ricerca di uno sviluppo economico e sociale centrato sul talento, l'innovazione tecnologica, la cultura, offrendo una piattaforma internazionale su cui convogliare l'energia creativa.

Attraverso questa rete, divisa in sette aree corrispondenti ad altrettanti settori culturali Musica, Letteratura, Artigianato e Tradizioni popolari, Design, Media Arts, Gastronomia, Cinema le Città possono condividere le proprie esperienze, sostenersi reciprocamente, valorizzando le capacità ed aprendo nuovi scenari e opportunità sui mercati nazionali ed internazionali. Attualmente il Network Città Creative UNESCO comprende complessivamente ben 116 città, provenienti da 54 Paesi di tutto il Mondo, molte delle quali capitali di stato, metropoli o centri di media/grande dimensione, tra le quali Beijing, Shanghai, Berlino, Montreal Praga, Brazzaville, Dakar, Edimburgo.

Le Città Creative Italiane sono 5: Fabriano per *Crafts and Folk Art*, Roma per Cinema, Torino per il Design, Bologna per la Musica e Parma per la Gastronomia.

L'esperienza di Fabriano Città Creativa

Fabriano è stata nominata il 18 ottobre 2013 Città Creativa UNESCO per la sezione *Crafts and Folk Art*, grazie alla promozione ed al sostegno della La Fondazione Aristide Merloni che è divenuta poi titolare del progetto e gestore del programma delle iniziative ad essa connesse.

Oltre all'attività ordinaria di partecipazione alle iniziative del *Network*, la città ha organizzato nei primi tre anni di attività numerosi incon-

tri internazionali con la partecipazione di molte città del UCCN ha preso parte agli Annual Meeting di Chengdu, Kanazawa, Ostersund e Enghien Les Bains ed è stata promotrice della nascita del Coordinamento Nazionale delle 5 Città Creative Italiane, Bologna, Fabriano Torino Roma e Parma.

Nel 2016 Fabriano ha avviato contatti con il gruppo di lavoro presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri incaricato di redigere il documento italiano alla Conferenza Habitat III, e, per l'occasione ha presentato un progetto di ricerca coinvolgendo Atenei, Istituti di Ricerca, Istituzioni e Associazioni culturali, nazionali e locali, nel quadro delle attività per l'implementazione delle *policy* dell'Agenda 2030 UNRIC, centrato sull'epocale passaggio dalla città industriale ad una nuova dimensione urbana, la città creativa, che ha inviato al Gruppo di lavoro nazionale e ha presentato, unica città italiana, alla conferenza di Beijing del giugno 2016.

La ricerca fabrianese si è collegata poi alle altre attive in Italia, specie presso l'Istituto Nazionale di Urbanistica/INU, la Biennale di Venezia, che si è espressa nel Padiglione Italiano all'edizione Architettura 2016, presso ISTAO, Fondazione Aristide Merloni, Scuola Politecnica di Palermo ed ha trovato stimolanti confronti alla VEC Conference sulle Strategie riguardanti lo sviluppo economico, sociale, culturale ed ambientale delle Città Creative che ha preceduto ad Ostersund in Svezia, l'*Annual Meeting* 2016

In accordo con il Segretariato UNESCO, con la Cabina di Regia del *Network* e gli esperti che UNESCO mobilita nei vari Paesi, le città Italiane hanno posto all'attenzione del *Network* la volontà di ricomprendere nei progetti avviati sulla

città contemporanea anche la vasta area colpita dagli eventi sismici del 2016 affinché questa parte dell'Appennino centrale possa divenire uno dei più importanti laboratori e campi di sperimentazione mondiali per la definizione di nuove *policies* orientate a modelli di sviluppo fondati sulla cultura e la creatività quali elementi centrali della sostenibilità in chiave Agenda 2030 UNRIC.

I Progetti delle città Italiane nel Network UCCN

Manifattura e Cultura

Una nuova e importante linea di sviluppo economico del territorio e delle città italiane deriva dalla contaminazione tra il settore della manifattura tradizionale e quello delle imprese culturali e creative. E' noto che gran parte dell'industrializzazione italiana si fonda su imprese manifatturiere e le Marche, in particolare, sono la regione italiana con la più alta densità di questo tipo di imprese ed una delle prime regioni d'Europa.

L'evoluzione dei mercati degli ultimi anni ha indotto modificazioni profonde nel tessuto pro-

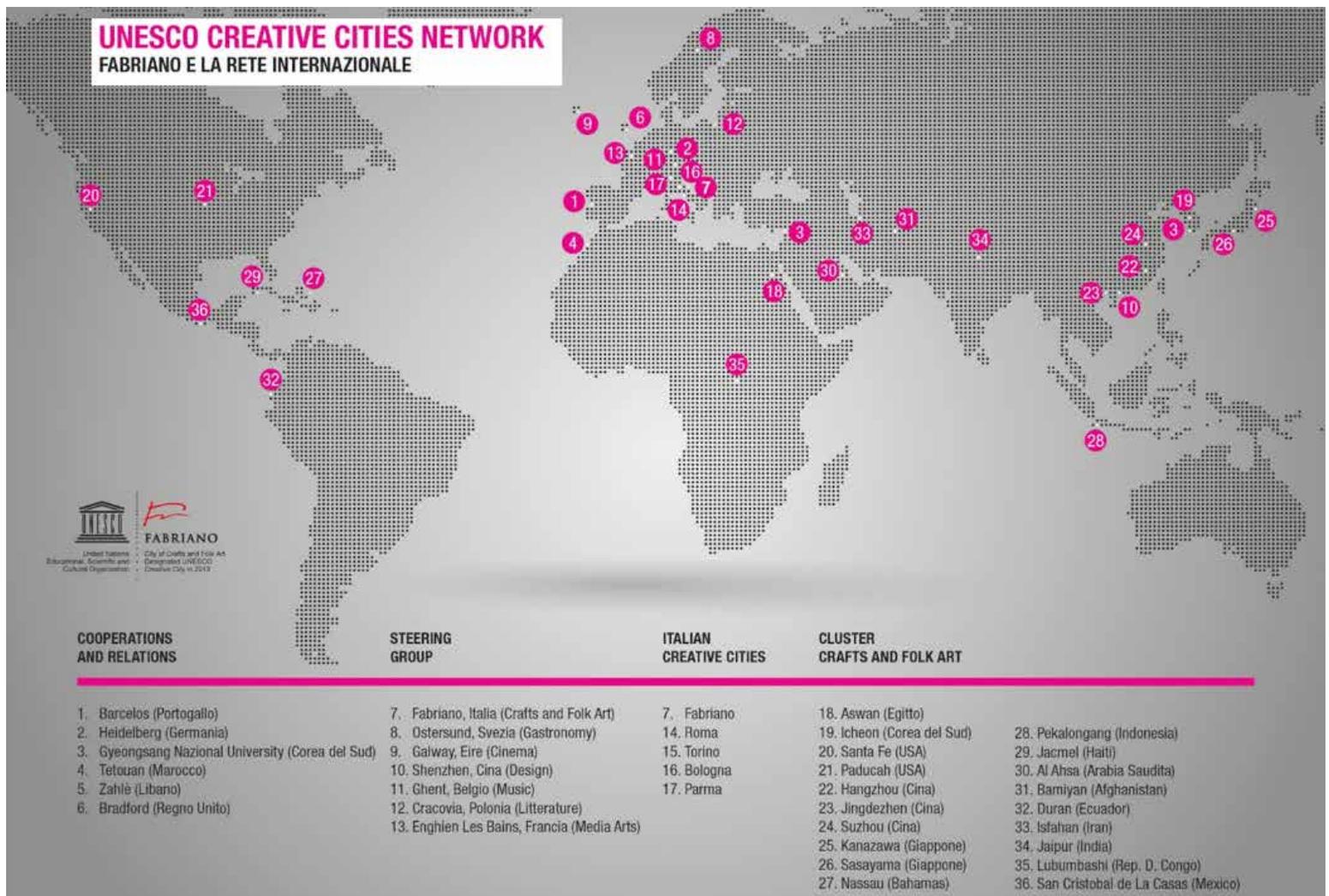
duttivo regionale, rendendo necessarie nuove analisi dello sviluppo economico locale. Sono altresì note le debolezze strutturali tipiche del sistema manifatturiero costituito essenzialmente da piccole e piccolissime imprese, che operano in settori "maturi", con bassa propensione agli investimenti in ricerca e sviluppo e rapporti con gli altri attori di filiera, basati principalmente sulla rigidità del contratto di subfornitura. Ciò nonostante, le imprese che meglio hanno saputo reagire alle difficoltà dei mercati sono quelle che si sono imposte un cambio di paradigma e l'avvio di un percorso di crescita fondato sulla capacità di innovare prodotti, processi e modelli organizzativi; sono quelle che hanno puntato sulla qualità, sull'innovazione, sulla creatività, sulle enormi potenzialità aperte dall'uso dell'ICT, mantenendo sempre un forte legame con il territorio, valorizzando i saperi locali, salvaguardando l'ambiente ed i luoghi di produzione. Il lavoro, grazie alle tecnologie avanzate, ai *makers*, è tornato dentro la città, anche nei borghi storici più belli d'Italia.

Questo pone la questione del rapporto fra industria e creatività tra manifattura e cultura.

L'innovazione verso il *driver* creativo e lo sviluppo della cultura non partono solo dal mecenatismo di un'azienda, ma dalla consapevolezza che "l'impresa" si richiama all'identità di un territorio e al suo patrimonio culturale, tangibile e intangibile, che si è sedimentato nel tempo. Le imprese che hanno messo in atto questa convinzione sono riuscite a tradurre i fattori che costituiscono il capitale culturale di un territorio in contenuto di *design*, in forza e riconoscibilità del marchio, nella capacità di incorporare valori, stili di vita, storia e tradizione nei propri prodotti. In altre parole, che hanno saputo recuperare quei fattori competitivi propri del *made in Italy* che vengono richiesti dai mercati non solo dei paesi avanzati, ma anche di quelli emergenti, secondo il principio per cui non è possibile immaginare il successo dell'imprenditoria - e di conseguenza la tenuta del suo settore economico - se non lo si associa al progresso sociale della sua comunità. Questo tema è strettamente legato ai principi fondamentali posti alla base del *network* UNESCO.

Il progetto per le aree colpite dal sisma

La ricerca integra questi elementi nella espe-



rienza del tutto originale che una parte dell'Italia centrale sta vivendo a causa del sisma: gli obiettivi della Agenda 2030 sono ripresi e sviluppati nella idea di "Ricostruzione Strategica" delle città colpite dal sisma, per realizzare modelli di Città resilienti, sicure, inclusive, produttive, consapevoli, sostenibili e accessibili, dove si riaffermano le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile: quella economica, quella sociale e quella ambientale.

Gli eventi sismici verificatesi negli ultimi anni in Emilia, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise hanno certamente alimentato l'importante processo di trasformazione dell'Appennino Centrale Italiano, già in atto da diversi anni: la crisi economica ed occupazionale, lo spopolamento delle aree interne, l'addensamento nelle zone costiere, la progressiva riduzione di servizi territoriali, il mantenimento di seconde case per il turismo di ritorno.

Lo scenario geo-economico più promettente tenta di ricucire le aree interne in difficoltà alle aree degradanti verso le coste secondo uno schema orizzontale scheletro appenninico-costa. Questa integrazione potrebbe essere applicata a tutte le regioni dell'Italia Centrale, ma proprio per la vastità del territorio interessato, occorre superare l'idea di linearità per procedere verso una densità orizzontale, riprendendo e riapplicando il concetto di "quadrilatero" già utilizzato nell'ambito delle infrastrutture in piccola scala per stabilire una connessione tra Marche ed Umbria con la realizzazione della Perugia-Ancona e Civitanova-Foligno; lo stesso concetto è stato applicato anche a grande scala dall'UNESCO per la mettere a sistema alcuni luoghi strategici e ad interesse internazionale tra le Regioni Lombardia ed Emilia Romagna, con un rettangolo che va da Milano a Ravenna e al Delta del Po.

In modo simile si può immaginare un "quadrilatero-laboratorio" che possa comprendere i territori colpiti dalle vicende sismiche degli ultimi venti anni, con Città di Castello-Urbino-Fano che lo limitano a nord e Rieti-L'Aquila-Teramo a sud, e una volta individuato il territorio procedere con un piano d'area da sottoporre alle Regioni interessate, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo, che potenzi non solo le infrastrutture, ma anche l'imprenditoria locale cercando di stabilire un equilibrio fra aree interne ed esterne. Una sorta di laboratorio permanente dunque per immaginare la città appenninica del futuro sulle direttrici della sostenibilità, dell'innovazione, della biodiversità, della conoscenza e della cultura.

Giampaolo Evangelista

Le Albere a Trento: un quartiere ancora in cerca di identità

Ormai sono passati diversi anni, precisamente quattro (era l'8 luglio 2013) dall'inaugurazione del quartiere Le Albere di Trento, uno dei progetti di riqualificazione urbana più famosi e discussi degli ultimi tempi. Al di là della pregevole operazione architettonica e urbanistica realizzata sull'area ex Michelin dal *Renzo Piano Building Workshop*, oggi ci troviamo di fronte ad un'occasione di rigenerazione urbana riuscita a metà. Se un progetto di così alto livello ha garantito da una parte una vetrina ineguagliabile per la città, dall'altra si è dimostrata un'operazione troppo teorica ed incapace di coinvolgere le professionalità locali per la costruzione del nuovo paesaggio urbano. Infatti sono stati ignorati gli esiti del concorso di idee limitato ai soli progettisti trentini, indetto nel 1999 da Iniziative Urbane S.p.A. (società composta da alcuni investitori locali, per lo più del settore bancario e assicurativo e poi liquidata nel 2010), per la riqualificazione urbanistica dell'area ex Michelin finalizzato alla redazione di apposita variante al Prg. L'idea della riqualificazione aveva avuto origine nel 1998, quando la città di Trento aveva intrapreso un percorso di trasformazione e valorizzazione urbana dell'area fino a poco prima occupata dall'attività dello stabilimento Michelin continuata ininterrottamente per 70 anni, fino al 1997. La produzione si estendeva su una superficie di 113.000 mq, dei quali 68.000 mq coperti da fabbricati. L'iter burocratico, finanziario e progettuale è iniziato con la presentazione al Ministero competente del Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (Prusst). Contestualmente si è proceduto all'acquisizione dell'area da parte Iniziative Urbane S.p.A..

Nel 2002 avviene quindi la sottoscrizione dell'Accordo Quadro del Prusst che apre le porte alla realizzazione dell'iniziativa. Sono seguite la collaborazione con l'architetto Renzo Piano, fortemente voluta dall'Amministrazione comunale, l'opera di demolizione, le valutazioni favorevoli da parte delle Istituzioni competenti e le concessioni edilizie per iniziare i lavori.

Lo scopo del progetto era quello di recuperare il rapporto della città con il suo fiume e consegnare alle future generazioni il segno della migliore cultura urbanistica e architettonica contemporanea. Si tratta però, almeno per ora, di un ottimo intervento dal punto di vista teorico ma di un'occasione di rigenerazione urbana discutibile. Nonostante l'inserimento di alcune funzioni pubbliche che vorrebbero andare in questa direzione, come l'azzeccatissimo MUSE, ideale aggiunta contemporanea al cinquecentesco Palazzo delle Albere, e la biblioteca universitaria recentemente inaugurata (in realtà nata come centro congressi) il risultato non è dei migliori in termini di centralità del quartiere nella vita cittadina. Ci troviamo di fronte ad un intervento troppo omogeneo che non è ancora in grado di rigenerare questa porzione di città, rivolgendosi quasi esclusivamente ad una clientela di un ceto sociale medio-alto che non è numericamente in grado di occupare nella quasi totalità un quartiere di queste dimensioni in una città che conta 117.000 abitanti. Il *mix* funzionale al quale doveva ispirarsi l'intera area non ha dato i frutti sperati, perché il quartiere Le Albere incontra grosse difficoltà ad essere vissuto e abitato, nonostante gli sforzi che i progettisti hanno fatto sulla diversifi-

cazione delle funzioni e sullo studio delle zone centrali di Trento, da cui sono state riprese le proporzioni e le dimensioni degli edifici, così come l'ampiezza e la lunghezza delle strade. Tutto ciò conferma ed amplifica le criticità storiche e urbanistiche di uno dei luoghi meno ospitali della conca di Trento, collocato proprio sotto le pendici del Monte Bondone, dove il sole tramonta ben prima della fine naturale delle giornate. Un sito sul quale non era mai stata edificata residenza e che si trova oggi davanti all'ardua sfida di dover rigenerare se stesso cambiando *target* di abitanti e frequentatori. Infatti, gli interventi di rigenerazione urbana maggiormente riusciti sono quelli che hanno coinvolto la fascia più ampia possibile di popolazione, dando vita a vere e proprie azioni sociali generative in grado di creare nuovi posti di lavoro e di conseguenza un miglioramento non solo dell'ambiente urbano, ma anche dell'apparato sociale. Per questo sarebbe necessario investire, contestualmente alle trasformazioni edilizie ed urbanistiche, anche sulle persone che andranno ad abitare il quartiere con funzioni produttive innovative o micro-prestiti per l'apertura di attività commerciali di vicinato. In questo modo si può creare un quartiere che generi economia stabilmente nel corso del tempo.

Dal punto di vista fisico, il vero fattore che condiziona il quartiere rispetto al resto della città è la presenza della ferrovia, che nei piani originari del Prg doveva essere interrata e che costituisce una barriera fisica dalla presenza ingombrante. Soprattutto quando cala la sera, l'estraneità di questo pezzo di città rispetto alla parte storica si fa terribilmente evidente. I residenti si lamentano anche dell'assenza di un *minimarket* che possa rendere maggiormente autonomo l'intero quartiere.

Difatti sono sempre più insistenti le lamentele degli operatori commerciali che denunciano tariffe comunali care come in centro storico, dimostrazione lampante del fatto che una porzione di città non consolidata come un nuovo quartiere, non può generare ricchezza se non viene incentivata economicamente a farlo. La mancanza di un numero sufficiente di fermate degli autobus urbani è un altro fattore critico, che non consente di movimentare tutto il quartiere favorendo così cattive frequentazioni degli spazi pubblici nelle ore notturne. Anche i parcheggi pubblici gratuiti rappresentano un elemen-

to di criticità, perché non sono stati concepiti in numero sufficiente per dare un sostegno significativo alle attività commerciali e non aiuterebbe la paventata possibilità di metterli a pagamento. Inoltre, i posti auto liberi a lato della carreggiata stradale sono messi a fila indiana, quando una semplice disposizione a pettine o a spina di pesce ne aumenterebbe il numero. Inoltre, manca un parcheggio per i pullman organizzato per i visitatori del MUSE.

La situazione critica del quartiere sta compromettendo anche il completamento degli ultimi lotti, tanto che parte dei terreni confinanti che dovevano rappresentare la "fase B" del progetto saranno venduti all'asta ad un prezzo di circa la metà di quello al quale erano stati acquistati una decina di anni fa. Una delle società che aveva investito in questi terreni (oltre 8.000 mq), un'importante realtà dell'edilizia trentina, è fallita nel 2015 proprio a causa delle tempistiche di completamento del progetto. L'area in questione è in stato di abbandono, circondata da altri terreni di proprietà della Provincia di Trento e di una società immobiliare privata. La prima (attraverso Patrimonio del Trentino) possiede il 60 per cento circa del cosiddetto "comparto B" delle Albere, mentre l'altro soggetto privato possiede il 15 per cento e il restante 25 per cento fa parte del patrimonio dell'impresa fallita. E poco distante c'è anche il lotto C, con la stazione elettrica al servizio della ferrovia al confine con via Monte Baldo, anch'essa destinata a rimanere al proprio posto.

Dal punto di vista economico, i dati relativi al 2015 del Fondo immobiliare Clesio, proprietario del quartiere e fortemente indebitato, delinea una situazione tutt'altro che rosea. Il 40% degli alloggi del quartiere resta ad oggi invenduto e nel complesso, anziché essere un punto focale della vita cittadina, rimane ancora un quartiere periferico. Soprattutto la zona più a sud dell'area è quasi del tutto desertificata, con la sola biblioteca e un hotel a creare movimento.

In controtendenza è solo l'impatto economico positivo portato alla comunità dal MUSE. Uno studio effettuato dallo stesso museo nel 2015, un anno e mezzo dopo l'inaugurazione, indica infatti l'indotto economico sulla città di Trento di 50 milioni di euro: 10,8 di impatto diretto (forniture, stipendi ai dipendenti); 7,9 di impatto fiscale indiretto (IRPEF

e IRAP) e 32,1 milioni di indotto sul sistema economico provinciale legato ai visitatori che giungono in città. Il tutto a fronte di un investimento da parte di Patrimonio del Trentino (con contributo provinciale) pari a 73,9 milioni di euro per la sua realizzazione. Le casse pubbliche hanno poi contribuito con altri 45,6 milioni di euro alla nuova Biblioteca universitaria per una cifra investita totale che si aggira alla metà di quella che è stata necessaria per realizzare l'intero quartiere, pari a 220 milioni di euro.

Paolo Strina

Nuovi modelli a qualità integrata per la città compatta

La ricerca adotta e sperimenta la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità all'interno di contesti urbani di medie dimensioni. Il caso di analisi applicata prescelto è composto dalle dieci città capoluogo di provincia della Regione Emilia Romagna. Il carattere dominante delle città contemporanee, riscontrabile anche nelle città emiliano-romagnole, è la dispersione della forma. Dai dati di monitoraggio del fenomeno del consumo di suolo, l'Emilia Romagna risulta seconda solo a Lombardia e Veneto, a pari merito con Lazio, Campania, Puglia e Sicilia¹.

Lo sviluppo diffuso della città contemporanea è stato alimentato nell'ultimo ventennio da piani strutturali e da politiche urbane le cui visioni, congiunte a pressioni economico-speculative, hanno portato alla situazione odierna. Il progetto di ricerca affonda le proprie radici teoriche nella tradizione moderna italiana di studi sul costante rapporto tra architettura e città, quest'ultima intesa come corpo articolato da analizzare secondo logiche organiche che ne condizionano la forma, l'anatomia e la geografia.

Il concetto di città antropomorfa² derivato dal rinascimento, si ripropone nelle teorie moderne che riconoscono l'architettura quale materia viva della città, capace di restituire forma ai fatti urbani³. L'esplosione del corpo urbano costruito ha favorito il consolidamento di frange estreme, slegate, prive di rapporto con le restanti parti urbane o garantito, al più, dalla sola infrastruttura, elemento e segno dominante nel paesaggio periferico.

La mancanza di continuità tra le parti urbane consolidate, insieme al concetto di non-finito, di estensione e diffusione, deno-

tano le principali caratteristiche della città contemporanea di cui la periferia, intesa sia come massa costruita che come fenomeno sociale, spesso priva di qualità spaziale e morfo-tipologica, ne rappresenta la parte più consistente.

Spostandosi dal centro all'estrema periferia, lo spazio vuoto prevale sul pieno-costruito fino a configurare fasce urbane in cui vige una quasi totale perdita di tessuto. Queste frange periferiche determinano la mancanza di forma della città contemporanea, fattore scatenante di molteplici fenomeni sia sociali che identitari. Obiettivo dello studio è la costruzione di un modello metodologico di sviluppo della città contemporanea, con lo scopo di arrestarne la continua espansione, applicando la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane. Questa nuova tipologia architettonica, sperimentata e applicata analogicamente a diversi contesti al fine di derivarne differenti accezioni confrontabili tra loro e dipendenti dalla natura dei luoghi in cui si insediano, è intesa come una spazialità eccezionale, un'emergenza architettonica che arma l'indistinto tessuto urbano definendo, così, una nuova geografia policentrica concretizzata attraverso l'individuazione di vuoti ad alto potenziale di densificazione all'interno della generica risorsa spazio.

Il metodo operativo perseguito, quindi, è finalizzato alla riforma della città in chiave compatta, attraverso la strutturazione di un sistema di centralità urbane tipizzate rispetto al ruolo che assumono nella città-territorio. Il modello progettuale proposto dalla ricerca prefigura una possibile risposta ad una attuale riconosciuta domanda di

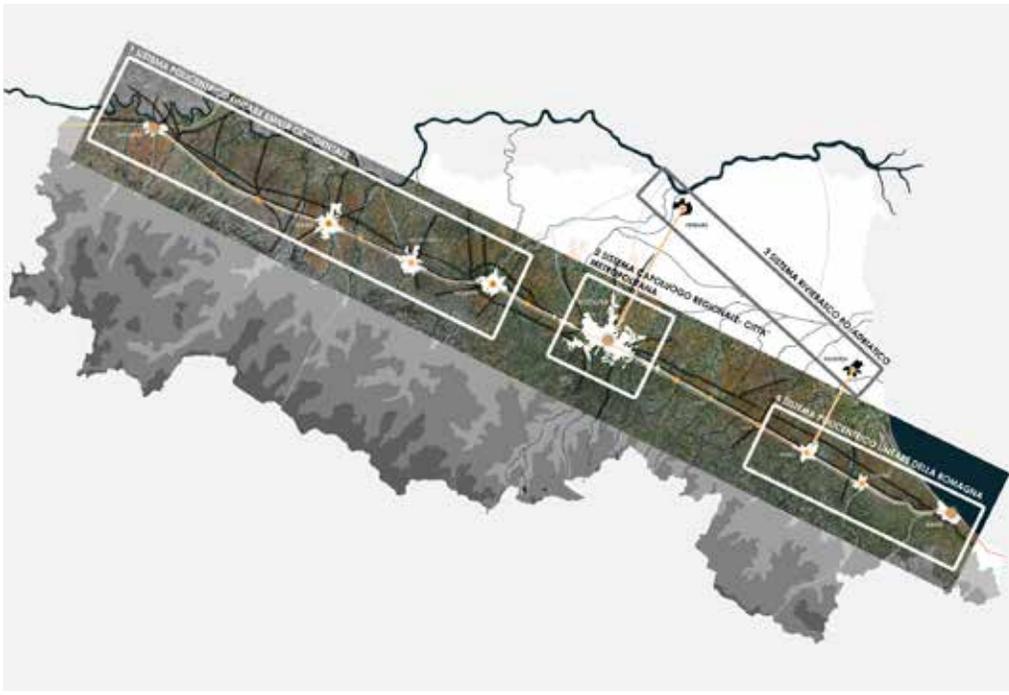
maggior qualità urbana, attraverso la rigenerazione del sistema insediativo improntata sulla riqualifica dello spazio pubblico quale bene collettivo. Questo metodo non riguarda solo l'intervento fisico sul contesto coinvolto, ma anche quello sociale, economico e ambientale, secondo il principio della progettazione integrata.

A tal fine, la presenza di risorsa spazio è il primo dato da rilevare all'interno del corpo urbano oggetto di analisi. Nella città accorpata affiorano vuoti costruiti, artificiali, consistenti, spesso di bassa qualità che coincidono con standard pubblici come parcheggi, slarghi, parchi e verde residuo. La densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane insiste prevalentemente su aree classificate come standard pubblico, compensandone la riduzione di quantità con la qualità integrata del nuovo progetto urbano.

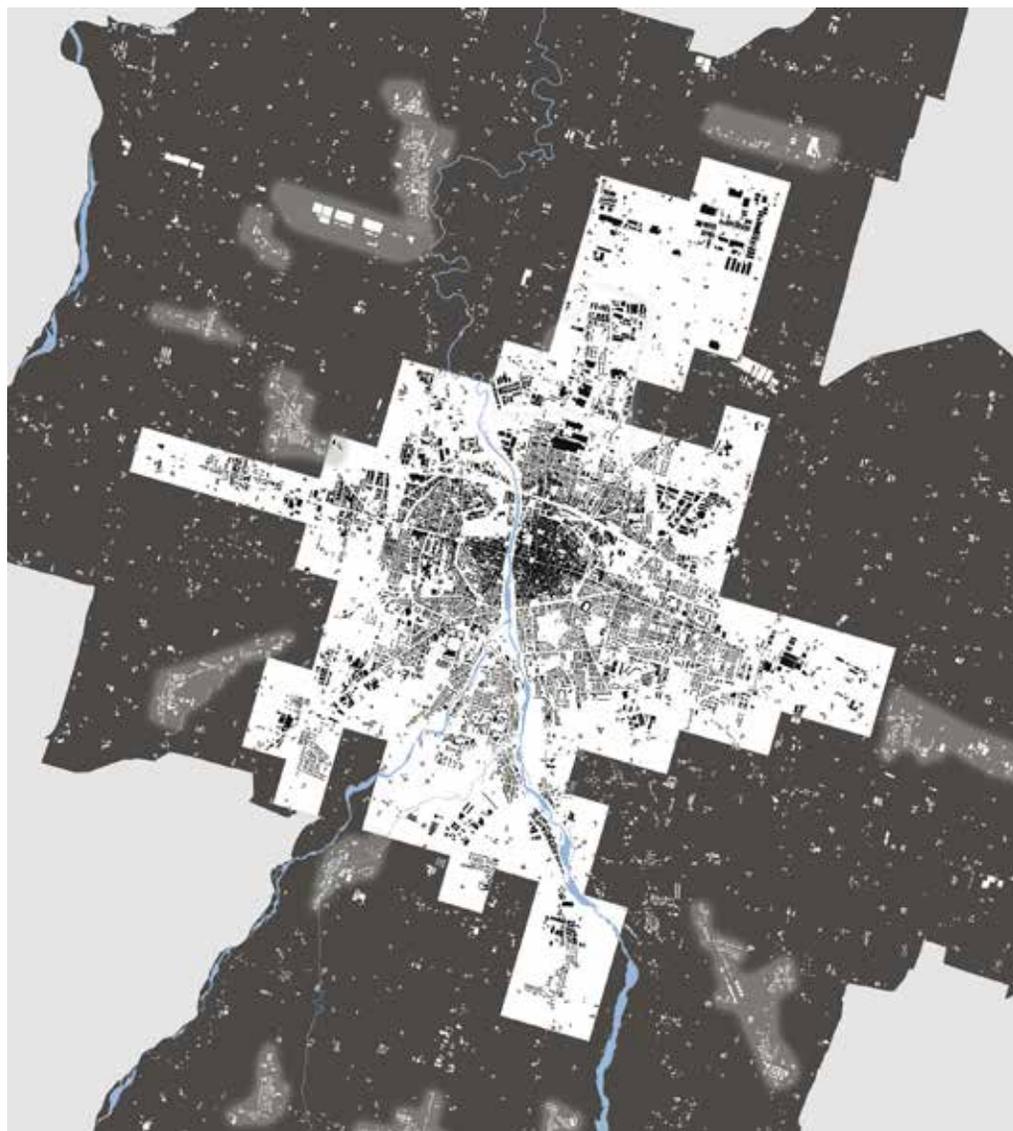
Rispetto alla geografia urbana, al carattere prevalente delle parti urbane in cui le centralità si insediano, esse operano all'interno di una dimensione transcalare e assumono un ruolo specifico in funzione delle relazioni fisiologiche che instaurano con i fatti urbani, l'unità urbana, l'hinterland e il sistema territoriale regionale; tra il tutto e le sue parti.

La localizzazione e le condizioni al contorno sono parametri indispensabili per la natura del nuovo tipo architettonico perseguito e per il ruolo che esso assumerà all'interno della città. Ne derivano tre differenti strategie di intervento sul corpo urbano basate sulla tecnica della densificazione attraverso centralità urbane incentrate su di un sistema di relazione policentrico, centralità urbane di tipo metropolitano, centralità urbane di parti di città.

La tipizzazione della generica centralità è fondamentale e soprattutto necessaria nel momento in cui essa assume inevitabilmente, caso per caso, ruoli differenti all'interno della forma urbana, in coerenza e in simbiosi con le peculiarità dei diversi contesti in cui si insedia. I diversi ruoli emersi sono espressi in termini di relazione tra parti urbane, extraurbane e territoriali che il progetto riesce ad innescare attraverso requisiti formali, funzionali e relazionali propri oltre che in termini di unicità o replicabilità del tipo all'interno del contesto specifico di progetto o in contesti simili a quello applicativo.



Il campo applicativo della ricerca. I sistemi della Regione Emilia Romagna tra le 10 città capoluogo di provincia



La profilatura della città accorpata nel caso di Parma

La centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico, indaga il rapporto interscalare tra la rete infrastrutturale e i suoi nodi di scambio intermodale che si comportano come una cerniera sia alla scala del territorio, scambiando con il flusso dinamico dell'infrastruttura che li attraversa, sia alla scala urbana, come sutura tra parti separate dal fascio dei binari. Analoga all'archetipo della Porta Urbis, assolve alle funzioni rappresentative in quanto soglia e vetrina che restituisce l'immagine della città.

La centralità urbana di tipo metropolitano rappresenta il frammento fondante di una rigenerazione urbana diffusa il quale si interfaccia con l'unità urbana e l'hinterland, entità costituenti l'artificialità del paesaggio metropolitano.

La centralità urbana di parti di città analizza il rapporto a livello urbano tra luogo e progetto sia a livello di infrastrutture che di tessuto urbano. La scala di riferimento è il corpo della città dove le nuove centralità di progetto, anche in relazione tra loro come nuovi cuori della città, hanno il compito di ridare struttura e senso di appartenenza ai luoghi attraverso interventi di recupero leggero. Nel tentativo di fungere da aggregatore sociale, la centralità urbana di parti di città si configura come livello secondario rispetto alle altre due tecniche sopra espresse.

Il metodo si sviluppa attraverso lo studio parallelo delle città prese come caso di analisi applicata. Per la comparazione sono state reperite informazioni e materiali cartografico-documentali, utili alla stesura dello stato dei luoghi al 2012 (anno di inizio della ricerca) delle dieci città capoluogo di provincia della regione Emilia Romagna, coinvolgendo gli enti comunali interessati. Il profilo restituito ha permesso di osservare e registrare la condizione delle dieci città in termini quantitativi (misurazione del pieno e vuoto) e qualitativi (di forma urbana).

In secondo luogo, attraverso lo studio dei piani vigenti, sono state restituite e valutate le previsioni di sviluppo in relazione alla crescita demografica, parametro ancora fortemente determinante linee e scelte espansive. Rispetto al confine comunale giuridicamente determinato, la ricerca individua un perimetro in cui persiste una condizione di continuità del corpo urbano. L'area ad esso sottesa, definita città accorpata, rappresenta il campo d'azione dello studio applicato.

A partire dall'analisi della città per parti e dall'individuazione dei campi di centralità attraverso il disegno di *cluster* relazionali tra fattori funzionali e formali di centralità esistenti, il metodo restituisce il processo di individuazione dello spazio più idoneo ad essere trasformato mediante l'insediamento di una nuova centralità urbana.

La rilevanza dei fattori presenti all'interno del campo analizzato determina quale strategia applicare tra le tre tipologie indagate.

Il progetto di ricerca ha dimostrato, attraverso i casi applicati, come le tre tecniche di densificazione possano essere assunte, nella pratica comune, come strumento di attuazione di un ampio programma di rigenerazione urbana.

Infatti, il progetto di ricerca si innesta in un momento storico in cui il dibattito urbano è concentrato sul tema, ostico e ancora spesso indefinito, della rigenerazione urbana fon-

data sull'uso razionale delle risorse economiche e spaziali e sull'individuazione di una matrice sostenibile di sviluppo urbano.

Assumendo l'idea di città compatta come modello da perseguire, il metodo di sviluppo urbano costruito opera all'interno del perimetro della città accorpata, ponendo particolare forza sulla riqualificazione dello spazio pubblico.

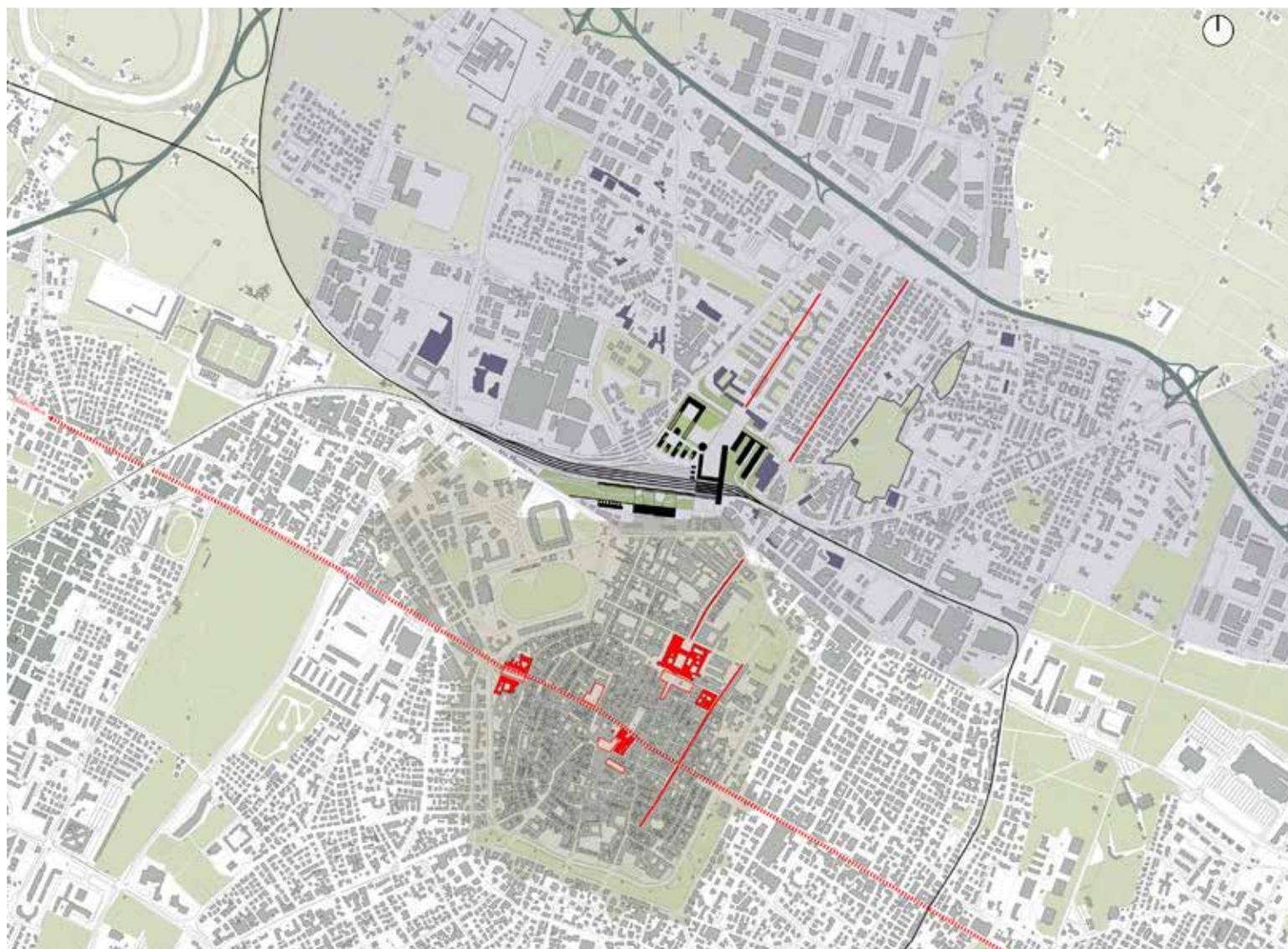
La dimostrata abbondante presenza di spazio pubblico non edificato interno alla città accorpata, testimonia la reale possibilità di attuare azioni di densificazione del costruito esistente promotrici di una rigenerazione sia sociale, in termini di riconoscibilità e identità, che di qualità dello spazio e del paesaggio pubblico.

La centralità diventa, quindi, la protagonista della scena urbana che connota e qualifica la città pubblica creando al suo interno luoghi identitari del vivere collettivo.

I risultati raggiunti sono modelli urbani a qualità integrata in cui il divario tra spazio pubblico e privato risulta mitigato da scelte progettuali in grado di favorire l'orientamento nella fruizione e la complementarietà tra diverse componenti morfologiche e funzionali, pur rimanendo in continuità con la tradizione dei luoghi e con le preesistenze.

Grazie ad un lavoro d'équipe è stato possibile produrre una vasta analisi dello stato dei luoghi prescelti come campi applicati, verificare su differenti casi studio il metodo esplorativo dello spazio per la centralità e studiare in parallelo tre diverse tipologie di centralità, in grado di instaurare particolari relazioni all'interno del corpo urbano, permettendo in questo modo una visione più ampia dei temi emersi.

Lo studio si completa con la profilatura di prime linee guida, finalizzate al superamento di ostacoli normativi rispetto all'uso del



Progetto di centralità urbana in sistema di relazione policentrica per il nodo della stazione di Modena. Progetto: Nicolò Riccò

suolo e alle difficoltà attuative di opere di interesse collettivo, tra cui le centralità urbane, emersi dalla lettura critica e analogica della Lr 20/2000 Emilia Romagna "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" e di un ampio quadro normativo nazionale e regionale vigente in materia di urbanistica ed edilizia. L'obiettivo di quest'ultimo passaggio è rendere normativamente attuabili i modelli urbani e architettonici perseguiti dalla ricerca, all'interno di strategie di rigenerazione urbana favorite dalle *governance* territoriali.

Possibili sviluppi futuri del progetto di ricerca consistono nella sperimentazione dei modelli a qualità integrata per la città compatta delineati. Attraverso l'individuazione di ambiti ad alta sperimentazione interni alle città coinvolte dal progetto, è possibile applicare concretamente le tecniche di densificazione sperimentate, da cui estrapolare input utili al rinnovamento dell'apparato normativo regionale disciplinare, volano di una nuova e sostenibile stagione di trasformazioni urbane.

Ennio Nonni, Federica Drei

Piazza Faenza a Jingdezhen

Nell'ambito del rapporto di partenariato fra le città ceramiche di Faenza (59.000 abitanti - Italia del Nord) e quella di Jingdezhen (1.554.000 abitanti - Cina del Sud Est) le due amministrazioni hanno convenuto di realizzare uno spazio aggregativo che rappresenti Faenza all'interno di una grande area industriale di circa 14 ettari, parzialmente occupata da fabbriche di porcellana dismesse.

Il progetto di trasformazione urbanistica di questa area che mantiene, in modo molto innovativo, la memoria di una vera e propria archeologia industriale, prevede un grande quartiere denominato "*Taoxichuan International Arts Centre*" dedicato alla tecnologia, ricerca e cultura ceramica in un'alternanza di edifici e spazi aperti alcuni dei quali costituiscono le piazze del nuovo sug-

gestivo quartiere.

"Faenza Square" occupa un'area di circa 2.300 mq e si presenta con un disegno urbano che rievoca in modo contemporaneo la storica Piazza del Popolo di Faenza e ne ricorda, pur a distanza, il profilo identitario, conservando però un'autonomia formale che bene si innesta in questa grande città cinese in forte espansione.

Gli elementi di riferimento affinché un nuovo spazio possa elevarsi a piazza vera e propria non hanno confini geografici in quanto rispondono alle elementari regole del ritrovarsi: la fontana, il gazebo, il recinto, le sedute, gli alberi, l'arte urbana, la conservazione dei segni del passato, l'illuminazione, ma soprattutto le pavimentazioni che restituiscono unità ad uno spazio plurale, assicurandone l'unicità.



1. ISPRA, Il Consumo di suolo in Italia, Rapporto 195-2014, Roma, 2014
2. Il concetto di città antropomorfa è ben espresso ne La Pianta di città con figura umana iscritta di Francesco di Giorgio Martini in H.Walter Kruft, *Storia delle teorie architettoniche. Da Vitruvio al settecento*, Roma, 2004, p. 55
3. A.Rossi, *L'architettura della città*, Macerata, 2011

L'idea

L'invaso spaziale della piazza storica (Piazza del Popolo) è il riferimento formale più incisivo per identificare inequivocabilmente la città di Faenza. "Stamparne" una parte, con lo stesso orientamento, in uno spazio rettangolare (posto a 9.000 km circa di distanza) è il modo di allestire, in chiave contemporanea, un messaggio di memoria e identità.

I riferimenti geometrici e identitari sono rappresentati, in particolare, dal disegno in marmo bianco della "Greca" faentina (risalente al 1931) ritagliato all'interno di Faenza Square a Jingdezhen con il medesimo orientamento rispetto ai punti cardinali e con la coerenza rigorosa delle dimensioni spaziali.

Una gerarchia spaziale chiara

Pochi elementi definiscono l'architettura della piazza al fine di rendere più semplice il messaggio identitario:

- la delimitazione dello spazio (il limite) con muretti in mattone, con funzione di seduta, e gli alberi di alto fusto disposti in filare;
- la piazza pavimentata in pietra a 2 colori (grigio chiara e grigio scura) e la "Greca" bianca faentina che prosegue oltre il "limite", indica, pur nella precisione geometrica la volontà di ricercare nuove identità
- la torre camino in mattoni, esistente al centro della piazza, che rievoca la torre dell'orologio di Faenza e diventa l'elemento di contrasto alla planarità della piazza
- lo specchio d'acqua esagonale che richiama la seicentesca fontana faentina con i leoni bronzei.

La piazza con una geometria che si eleva a sigillo della città

Perché la "Greca" rappresenta la città Faenza? Pur essendo stata ideata recentemente (nel 1931), la greca rappresenta il colpo di genio dell'artista Domenico Rambelli (1886 -1972) che con una geometria ripetuta imprime identità e riconoscibilità alla piazza storica di Faenza unificando stili architettonici che spaziano dal medioevo al '900. La vera fusione fra arte e architettura.

L'intera piazza in pietra grigia (chiara e scura) proposta a Jingdezhen, scandita dalla geometria della pietra bianca della "Greca", diviene uno spazio unitario in grado di accogliere mercati, eventi sportivi e culturali.



Lo specchio d'acqua e l'arte pubblica

La forma esagonale del grande specchio d'acqua vuole da una parte richiamare il tema dell'acqua quale elemento di unione spaziale della piazza faentina e dall'altra riporta il tema della fontana con alti zampilli quale elemento insostituibile e dinamico per ogni spazio aggregativo.

Ma in "Faenza Square" a Jingdezhen i leoni bronzei non sono "aggrappati" come i quattro presenti nella seicentesca fontana faentina, bensì si materializzano e si muovono nella nuova piazza in totale libertà; si moltiplicano, interagiscono con i bambini e si dirigono verso l'unica uscita, per ritornare indietro o per andare oltre (una suggestione dell'artista

faentino A. Neretti - Nero).

All'altra estremità della piazza un piccolo luogo dedicato al di riposo e al riparo del sole: un ricamato gazebo circolare in legno di bambù ricoperto da un mantello di ceramica bianca restituisce un punto di socialità alla stregua dei chioschi per la rivendita del pane e dei giornali presenti nella piazza di Faenza fino agli anni '50.

* Il progetto della piazza è di Ennio Nonni (capo progetto), Federica Drei e Andrea Gamberini.

Maria Rita Schirru

Cultura e natura: un'integrazione virtuosa nel Progetto di sviluppo turistico di Anzio

Anzio è ricompresa all'interno delle destinazioni turistiche che, dopo le fasi di sviluppo e di consolidamento, stanno attraversando una "fase di maturità", momento critico in cui la destinazione perde appeal: si tratta di una fase di ristagno caratterizzata da una maggiore domanda da parte delle classi meno abbienti e da un'offerta di servizi meno motivata, in cui viene meno anche il sentimento di accoglienza ai turisti. Tale situazione si è venuta a determinare poiché da una parte la domanda turistica è diventata sempre più imprevedibile, diversificata, competitiva, flessibile e segmentata e dall'altra perché l'offerta non è stata in grado di adeguarsi ai cambiamenti in corso: il modello turistico di Anzio, infatti, ha posto al centro lo sviluppo balneare, basato sulla crescita delle

secondo case piuttosto che su quella delle strutture ricettive (che sono quantitativamente e qualitativamente diminuite rispetto agli anni Cinquanta) e dei servizi connessi, senza puntare sulla diversificazione dell'offerta turistica, che sta comunque emergendo in settori come l'enogastronomia, il turismo velico ed il pescaturismo. Le altre risorse presenti sul territorio (le zone archeologiche, le ville, il Parco di Tor Caldara con annesso terme, oggi in disuso, etc.), pur all'interno di un processo di valorizzazione puntiforme portato avanti negli anni dall'Amministrazione Comunale, non sono state oggetto di un progetto strategico adeguato al turismo emergente delle "4 E" (*Environment and clean nature, Educational tourism, Event and mega event, Entertainment and fun*).



Raggiunta, quindi, la fase di maturità, Anzio ha due scenari possibili: il declino o il rinnovamento. La fase di rinnovamento intrapresa dall'Amministrazione Comunale – grazie alla predisposizione del "Progetto di sviluppo e valorizzazione turistica del Comune di Anzio", commissionato alla Sapienza Università di Roma nel 2015-2016 – mira al miglioramento delle strutture ricettive e delle infrastrutture, ad una nuova campagna di marketing, ad una nuova politica dei prezzi che consenta di selezionare a monte la clientela.

Lo studio è svolto secondo una suddivisione in fasi di avanzamento:

- 1) un'analisi di sfondo della realtà di Anzio in grado di descrivere lo stato della comunità, che individui anche le dinamiche dei principali fenomeni che hanno portato allo stato attuale; l'analisi è elaborata su temi specifici a partire dalla storia, dal patrimonio architettonico e paesaggistico-ambientale, dalla evoluzione insediativa, sino agli aspetti demografici e socio-economici, con particolare attenzione al periodo di maggiore espansione turistica sino ai giorni nostri;
- 2) un'analisi approfondita del comparto turistico e delle sue peculiarità, articolata nelle possibili forme e tipologie in cui far rientrare le caratteristiche del territorio di Anzio, dal turismo stagionale, al turismo culturale e artistico, al turismo enogastronomico, sino agli aspetti che possono essere influenzati dalla cultura di massa e dai relativi mezzi di comunicazione. Dall'approfondimento dei punti 1 e 2 si traggono gli elementi per l'analisi SWOT, in grado di evidenziare punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce;
- 3) le risultanze, a valle delle indagini svolte, comprendono sia una riflessione critica sull'analisi SWOT che l'indicazione della strategia e delle linee guida per la costruzione di uno strumento attuativo (struttura tecnico-amministrativa). Nell'ambito della fase conclusiva del lavoro sono comprese anche le possibili strategie di marketing attuabili con progetti definiti sulla base degli obiettivi di posizionamento individuati.

Linee strategico-operative per l'attuazione del progetto di sviluppo e valorizzazione turistica

Le linee strategico-operative con cui guidare il processo attuativo della più generale strategia di sviluppo turistico ed il loro percorso metodologico, fanno riferimento alla definizione:



- del “prodotto-destinazione Anzio” (centrato sul turismo culturale e di intrattenimento legato alla storia romana e contemporanea di Anzio al quale si può affiancare il prodotto enogastronomia, fenomeno attivo e consolidato ma privo di capacità produttiva di turismo stanziale);
- del nuovo posizionamento attraverso specifiche strategie (strategie di immagine e di *destinating branding*; strategie di mercato; strategie di segmentazione; strategie di comunicazione *online e offline*; strategie di promozione);
- delle modalità attuative attraverso progetti specifici (progetto di rifunzionalizzazione del rapporto tra arenile e città; progetto strategico di riqualificazione degli spazi turistici esistenti; progetto di realizzazione di nuovi spazi turistici attrattivi; “Agenda Anzio”).

Progetto di rifunzionalizzazione del rapporto tra arenile e città

L'obiettivo del progetto è integrare il litorale nella vita culturale della città e nelle prospettive di sviluppo turistico, attraverso azioni mira-

te al coinvolgimento di questa parte del territorio in iniziative che lo mettano in relazione con la comunità locale, considerando che laddove l'arenile presenta una maggiore componente natura saranno favorite attività legate al turismo ambientale; dove invece è prevalente la componente urbana saranno favorite le attività di tipo culturale.

Agli ambiti del litorale a maggiore vocazione ambientale saranno riservate le attività legate alla cultura del mare nelle sue varie accezioni: dal pescaturismo, alle attività veliche, all'escursionismo, alle attività sportive, oggi svolte per iniziativa dei circoli velici o di altre associazioni senza un reale coordinamento o finalità di progetto.

Agli ambiti a maggiore vocazione urbana saranno invece riservate le attività legate alla storia romana e alla conoscenza della latinità, come il “Festival della Latinità”, volto alla riscoperta dell'età imperiale, che ospiterà tra l'altro le “Olimpiadi Nazionali delle Lingue e delle Civiltà Classiche”, in cui saranno ammessi a partecipare gli studenti vincitori dei “certamina” delle varie scuole italiane. Rientrano in quest'ambito anche iniziative originali di riscop-

erta delle tradizioni ludico-sportive romane (i c.d. “ludi romani” comprendono una vasta gamma di iniziative comprese tra gli spettacoli di teatro, le corse delle bighe, le esibizioni di atleti, le gare di poesia e di prosa, etc.).

Analogamente, sempre negli ambiti a maggiore vocazione urbana, andrebbe riscoperta la tradizione enogastronomica di Roma imperiale, utilizzando anche le opportunità offerte dall'attuale attenzione mediatica al tema della cucina.

Progetto strategico di riqualificazione degli spazi turistici esistenti

Alla qualificazione degli spazi pubblici esistenti si possono ricondurre sette tipi di intervento cui la struttura tecnico-amministrativa, individuata in sede di progetto, dovrà far fronte per raggiungere gli obiettivi di riposizionamento individuati: rinnovo delle strutture ricettive esistenti; sistemazione e riordino del fronte mare; cura del verde pubblico; rinnovo della pavimentazione e dell'arredo urbano; miglioramento delle prestazioni dei servizi nelle spiagge e nei porti; ottimizzazione dell'accessibilità e della pe-

donalizzazione delle aree urbane; previsione di elementi premiali per la realizzazione di interventi di bioedilizia, attenti alle novità del settore.

Rientrano in questo tipo di intervento anche l'eventuale riconversione degli spazi abitativi esistenti, all'interno del centro storico di Anzio, in spazi ricettivi turistici innovativi quale l'"albergo diffuso", volto a soddisfare una domanda interessata ad un turismo sostenibile e ad effettuare soggiorni in un contesto urbano e architettonico d'interesse storico, culturale e paesaggistico, dotato di una propria identità e caratterizzato da prodotti tipici e tradizionali locali.

Progetto di realizzazione di nuovi spazi turistici attrattivi

Con il termine "nuovi spazi turistici attrattivi" si intende una categoria di interventi di carattere turistico di nuova realizzazione finalizzati a creare situazioni di elevata attrattività per il carattere esclusivo delle attività previste. Nell'ambito di questa categoria di intervento svolge funzione prioritaria il "parco a tema", un luogo nel quale le attrazioni e gli spazi di tipo culturale sono caratterizzati da contenuti tematici puntuali e comuni; in particolare la proposta riguarda lo sviluppo di un parco a tema legato alle vicende storiche più importanti del luogo:

- "Anzio preistorica", con la ricostruzione di un villaggio dell'epoca protostorica, per esplorare la vita dei primi abitanti di Anzio;
- "Anzio Imperiale", con la ricostruzione della Villa di Nerone, della Biblioteca e del Teatro per consentire di immergersi nel vissuto quotidiano degli antichi romani;
- "Anzio futura", con la rappresentazione del rapporto tra la storia, la contemporaneità e le previsioni di un possibile scenario futuro di sviluppo.

Agenda Anzio

I criteri e le modalità con le quali saranno sviluppati i progetti di sviluppo turistico faranno parte di un contenitore ampio di iniziative denominato "Agenda Anzio", nel quale far confluire azioni anche provenienti dall'iniziativa dei cittadini, impegnati in tal modo a dare un contributo alla costruzione dell'identità culturale dei luoghi.

Agenda Anzio ha lo scopo di sostenere progetti in grado di esercitare un significativo impatto sullo sviluppo del sistema economico locale, della crescita sostenibile e di un'economia efficiente sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse, tramite l'elaborazione di un "piano di posizionamento strategico", inteso quale strumento dotato di una sua flessibilità, funzione dei cambiamenti di tipo socio-economico del territorio e delle scelte prioritarie intraprese dalle amministrazioni comunali.

Riferimenti bibliografici

- Barosio, M., Trisciuglio, M. (2013) *I paesaggi culturali. Costruzione, promozione, gestione*, Milano.
- Becheri, E., Maggiore, G. (2016) *Rapporto sul turismo italiano. Ventesima edizione*, Roma. Online su: http://www.ontit.it/opencms/export/sites/default/ontit/documents/files/ONT_2016-07-13_03025.pdf (05/06/2017).
- Caneva, G., C. M., Travaglini, a cura di (2015) *Atlante Storico-ambientale. Anzio e Nettuno*, Roma
- Di Meo, A. (2002) *Il marketing dell'ambiente e della cultura*, Bologna.
- Istituto Nazionale di Statistica (1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001, 2011) *Censimento generale della popolazione e delle abitazioni* (Italia, Lazio, Provincia di Roma).
- Istituto Nazionale di Statistica (1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001, 2011) *Censimento generale industria e servizi* (Italia, Lazio, Provincia di Roma).
- Marigliani, C. (2008) *Storia di Anzio*, Roma.
- Montani, A. R., a cura di (2005) *Messer Milione... Internet. Territorio, Turismo, Comunicazione*, Napoli.
- Piano Urbano Comunale Generale di Anzio (2001) *Relazione preliminare e norme tecniche di attuazione*, Anzio.



Alberto Rutter

Considerazioni sulla mobilità ed i trasporti nella vasta area colpita dai terremoti del 2016 e del 2017

I disastrosi e luttuosi eventi sismici che hanno colpito il settore appenninico interno di Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, dal 16 agosto 2016 al 18 gennaio 2017, oltre alle numerose vittime del primo e del terzo terremoto ed ai danni materiali a case di civile abitazione, agli impianti produttivi, scuole, uffici ed al patrimonio storico-monumentale, hanno posto più volte in evidenza, tra altre drammatiche conseguenze, l'inadeguatezza delle infrastrutture di viabilità e trasporto in quelle zone, che ha in certi casi impedito un più efficiente e celere intervento dei soccorsi.

Le infrastrutture stradali esistenti sono risultate impraticabili, perché danneggiate o invase da acque fluviali deviate dal forte terremoto, e conseguentemente, da detriti e movimenti franosi, anche se solo per pochi giorni, in estate ed in autunno, mentre, in inverno, sono risultate bloccate dai rigori stagionali (neve, ghiaccio, valanghe e slavine, ecc.).

Senza voler sollevare polemiche, non si può però negare che le infrastrutture di viabilità e trasporti che collegano i luoghi sinistrati, siano figlie di quella politica di trasporti assolutamente discutibile seguita dall'Italia dalla fine degli Anni Cinquanta del XX sec. in poi, basata sulla scelta monomodale dei trasporti, ovvero dalla logica del "tutto su gomma". Nel caso dei collegamenti stradali tra Lazio Centro-orientale, Umbria Sud-orientale e le Marche Centro-occidentali, dopo i forti terremoti la dotazione infrastrutturale inerente alla viabilità ed ai trasporti è rivelata assolutamente insufficiente, con tra gli esempi più eclatanti, la via Salaria non completamente percorribile.

La citata politica di sviluppo monomodale dei trasporti, durata per decenni, e la mancanza di un'adeguata dotazione di infrastrutture di viabilità e trasporto in Italia Centrale sono fattori che, uniti al forte richiamo del più vantaggioso mercato del lavoro verso Roma o verso altre città-capoluoghi o costiere delle Province di questo settore della Penisola, hanno provocato un lento spopolamento dei territori appenninici, dai Monti Sibillini al Gran Sasso.

Tra l'agosto del 2016 ed il febbraio del 2017, splendide città d'arte sono state duramente colpite da terremoti, quali purtroppo, Norcia e Camerino.

Penne, dopo la forte scossa del 18 gennaio 2017, è divenuta centro di coordinamento dei soccorsi. Camerino, Norcia e Penne, erano, un tempo, capolinea di importanti linee ferroviarie a scartamento ridotto (950 mm), la prima proveniente da Castelraimondo (a sua volta stazione della linea a scartamento normale Civitanova Marche – Macerata – Fabriano), la seconda da Spoleto, la terza da Pescara, chiuse all'esercizio rispettivamente nel 1958, nel 1963 e nel 1956 e poi smantellate...

Queste città d'arte, dunque, rivestirono per decenni, nel corso del XX sec., anche l'importante funzione di nodo trasportistico-infrastrutturale e pertanto ciascuna di esse suggellò un suo peculiare ruolo di insediamento-pilota, garantendo ad ampie aree appenniniche e subappenniniche il rifornimento, gli spostamenti di beni e persone, il trasporto di merci, della posta, ecc.

Gli effetti della cessazione di quelle linee, dovuta agli interessi ed alle diffuse pressioni politiche del mercato del trasporto su gom-

ma e dei carburanti degli Anni Cinquanta e Sessanta, risultano tutt'oggi socioeconomicamente rilevabili. La chiusura di quelle ferrovie mutò parzialmente le funzioni di determinati insediamenti, che persero il ruolo di nodo d'interscambio, non rivestendo più le finalità di centro capolinea, punto di riferimento di aree vaste.

Conoscendo la capacità di trasporto del treno confrontata con quella degli automezzi (veicoli di soccorso, pullman, etc.), ritorna alla mente, una volta in più, il primato della rotaia, rapportato alla gomma, quale soluzione di trasporto più adeguata, al tempo stesso efficace ed efficiente, per rispondere alle esigenze di:

- movimentazione rapida di uomini, strumenti, attrezzi, veicoli (da far salire su carri pianale in composizione al convoglio ferroviario), medicinali, beni di prima necessità, etc., caricabili sul treno;
- evacuazione temporanea da città, nuclei e centri abitati e zone disastrose da tragici eventi naturali.

Gli eventi sismici, naturalmente, non risparmiarono nemmeno le ferrovie, tra le infrastrutture di viabilità e trasporto. Anche esse vengono danneggiate, quali strade, autostrade e superstrade.

Tuttavia la ferrovia, una volta ripristinata è capace di assicurare una ben più elevata capacità di trasporto, rispetto ai mezzi su gomma, ed il rapporto tra capacità e tipologia di trasporto e tempi di percorrenza riconduce al vantaggio della rotaia.

Il ripristino di una linea ferroviaria è dunque vitale ed è garantibile da organismi civili e militari di elevata professionalità, della quale l'Italia è dotata e per i quali è invidiata, tra i quali il Reggimento Genio Ferroviari, che si distingue per le sue preziose competenze, tanto sullo scenario internazionale (nel quadro di interventi ed operazioni di *peace-keeping* o conseguentemente a catastrofi naturali, ecc., adoperandosi in entrambi i casi di ricostruzione delle infrastrutture di viabilità e trasporto, ecc.), quanto nazionale, in seguito ad alluvioni, terremoti, etc., provvedendo, nei tempi determinati dalle condizioni della linea (che, ad esempio, nel 2009, nel caso della ferrovia Terni – L'Aquila, furono rapidissimi), alla immissione in servizio della strada ferrata precedentemente danneggiata o distrutta.

Ovviamente, una ferrovia, che attraversasse territori montani o pedemontani morfologicamente molto accidentati, raggiungendo quote anche superiori ai 600 m s.l.m., sarebbe in grado, ben più della strada, di assicurare la continuità di esercizio superando i rigori invernali, opportunamente dotata di specifici mezzi su rotaia o veicoli ibridi strada/rotaia, capaci di rimuovere la neve, ecc.

Gli svantaggi dovuti alle accentuate scarsità infrastrutturali, soprattutto ferroviarie, finora evidenziate, accomunano, per motivi di incompleta dotazione storica delle medesime, le aree delle Province di Ascoli Piceno, Macerata, Perugia e Rieti, sconvolte dai terremoti del 2016 e del 2017, a quella dell'Aquila, della sua Provincia e di quelle di Chieti e Teramo, devastate dal grande sisma del 2009.

La necessità di un'adeguata rete infrastrutturale. Il ferro convenzionale quale soluzione per la ripresa socio-economica nell'Appennino

Alberto Rutter

La ricomposizione, la ripresa ed il rilancio delle attività produttive, contribuirà alla circolazione delle risorse, al reddito della popolazione occupata in loco e quindi alla disponibilità economica, cioè al potere d'acquisto di persone fisiche e giuridiche, utile alla ricostruzione e al restauro con criteri antisismici, del tessuto edilizio residenziale dei centri e dei nuclei abitati più vicini.

Parlare di rifunzionalizzazione del territorio, ovvero di rifunzionalizzazione di centri e nuclei urbani e di centri e nuclei agricoli, non risulterebbe utile: la ripresa delle attività produttive tradizionali, il loro rilancio in chiave moderna e lo sviluppo delle medesime, apporteranno benefici e garantiranno benessere.

Si può, altresì analizzare l'opportunità di una riorganizzazione infrastrutturale e di quella dei servizi del territorio, reintegrando ed ottimizzando soprattutto il sistema di mobilità e trasporto, a supporto delle attività produttive.

Accanto e contemporaneamente al rilancio ed al recupero delle attività economiche del territorio appenninico e preappenninico devastato dagli ultimi tre terremoti, non si potrà non tenere conto dell'esigenza di dotare nuovamente le aree colpite dai suddetti eventi sismici di una rete di trasporto collettivo coniugante:

- le necessità di mobilità per motivi occupazionali o di studio di cittadini residenti o domiciliati in essa;
- le necessità del suo rifornimento in condizioni normali;
- lo spostamento dei beni prodotti in loco;
- la domanda di mobilità turistica e/o nel tempo libero dei potenziali passeggeri residenti e/o presenti di tutta l'Italia Centro-orientale; le potenziali necessità di spostamento di soccorritori, personale della Protezione Civile, generi di prima necessità, beni di rifornimento, attrezzi, strumenti, veicoli al seguito, ecc.

La modalità di trasporto più adeguata a rispondere a questi requisiti in territorio montano risulta senza dubbio quella su rotaia convenzionale (ovvero ferroviaria e/o tranviaria), e l'offerta infrastrutturale, aggiornata grazie alle più moderne tecnologie del settore dovrebbe conseguentemente adeguarsi, in un futuro non venturo.

Le strade appenniniche, infatti, sono molto acclivi e tortuose, arrivando anche a parecchi metri di altitudine, possono risultare diffusamente soggette a diverse condizioni del fondo stradale, -che, per lo meno da ottobre ad aprile-, può influenzarne la circolazione, a causa della formazione di brina, galaverna, ghiaccio o delle precipitazioni meteoriche (pioggia intensa, grandine, neve, etc.), in inverno e durante le mezze stagioni (ed è questo uno dei ruoli fondamentali, ad esempio, della ferrovia Sulmona – Isernia).

L'intero ambito geografico dell'Italia Centro-orientale, una volta riportate a regime le attività produttive, potrebbe essere interessato da una profonda rianalisi della domanda di trasporto passeggeri e merci (tra le quali i beni finiti o i semilavorati, ecc., prodotti in loco), utile sia a rilanciare e modernizzare il sistema di trasporto ferroviario regionale e subregionale, espandendolo, ove necessario e giustificato.

Obiettivo principale di questo processo risulterebbe, inoltre, l'individuazione di città e centri e nuclei urbani o centri agricoli, etc., che, sull'esempio dei nodi urbani destinati a divenire, all'interno di un determinato agglomerato, gangli nevralgici della *city logistics*, potrebbero in futuro divenire insediamenti capolinea di servizi di trasporto collettivo ferrotranviario più adeguati (in quanto più celeri, più confortevoli, più capaci ed in grado di assicurare continuità d'esercizio).

L'applicazione del *road-pricing* su certe tratte stradali attraversanti aree particolarmente delicate dal punto di vista naturalistico-paesaggistico storico-monumentale potrebbe significativamente commutarsi in una fonte di risorse non trascurabile per la realizzazione di linee e reti ferrotranviarie nelle aree considerate.



a cura di Enrica Papa

Una finestra su: Suzhou

Giulio Verdini, Feiran Huang
La maniera di Suzhou: innovazione urbana e
continuità urbano-rurale

Il prezioso contributo di Verdini e Huang si incentra su Suzhou, discutendo l'evoluzione urbana dalle origini di questa affascinante città millenaria e accompagnando il lettore attraverso le principali tappe evolutive: il passato di città fluviale del settimo secolo d.C., il declino del diciannovesimo secolo, l'innovazione industriale degli anni '70 e '80 e la conseguente industrializzazione della campagna, la ristrutturazione economica e la contemporanea trasformazione terziaria. Le attuali sfide sono la progettazione delle aree periurbane e la salvaguardia del centro storico, in chiave sostenibile. Attraverso la storia di Suzhou, l'articolo propone spunti di riflessioni sulla storia urbanistica contemporanea della Cina, e di problematiche comuni alle città in rapido sviluppo.

**Questo contributo riordina e colloca in prospettiva storica alcune riflessioni presentate da Giulio Verdini al Forum: 'The Conservation of Suzhou Heritage' presso la sede del WHITRAP di Suzhou, nel giardino storico 'Couple's Retreat, l'8 Aprile 2016.*

Suzhou: il paradiso in terra

Il paradiso in cielo, Suzhou e Hangzhou in Terra, recita un antico adagio cinese. Le due città, dalla storia millenaria, hanno prosperato per secoli come centri commerciali e agricoli delle fertili pianure del Delta del fiume Yangtze. Suzhou, in particolare, si è sviluppata a oriente del lago Tai, attorno a una fitta rete di canali, destinando le piane umide alla coltivazione del riso e i declivi collinari attorno al lago alla produzione del tè. La regione si è inoltre specializzata nella produzione di una delle sete più pregiate al mondo.

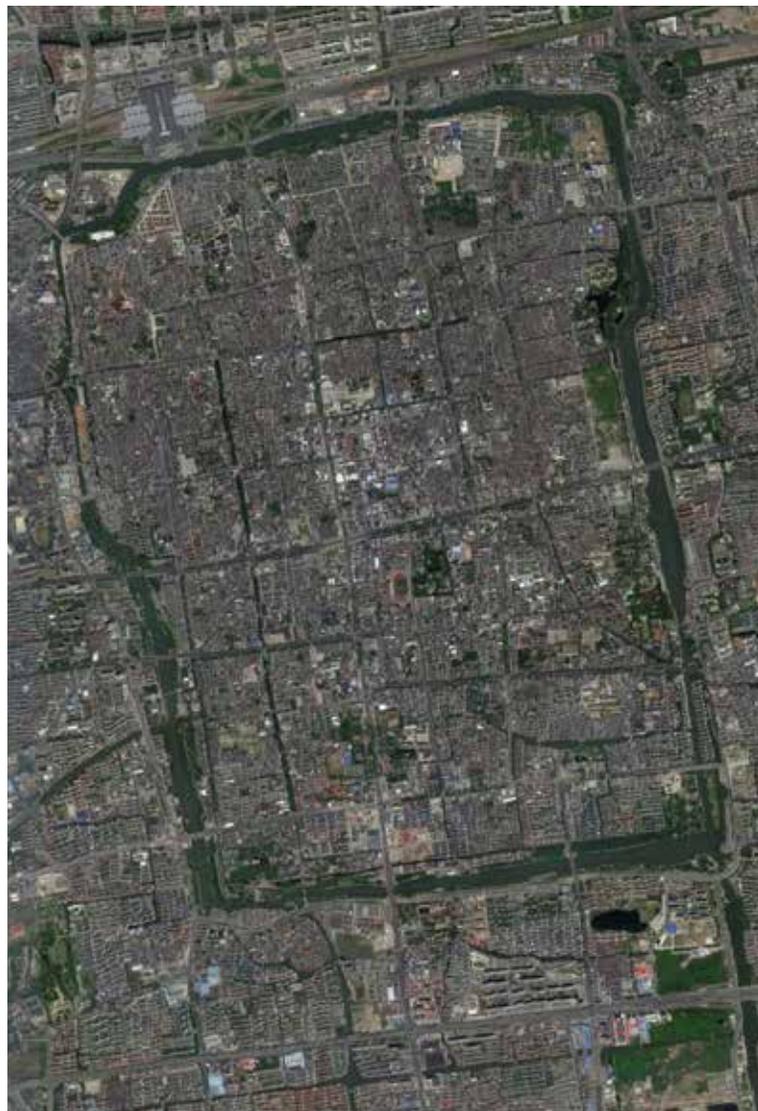
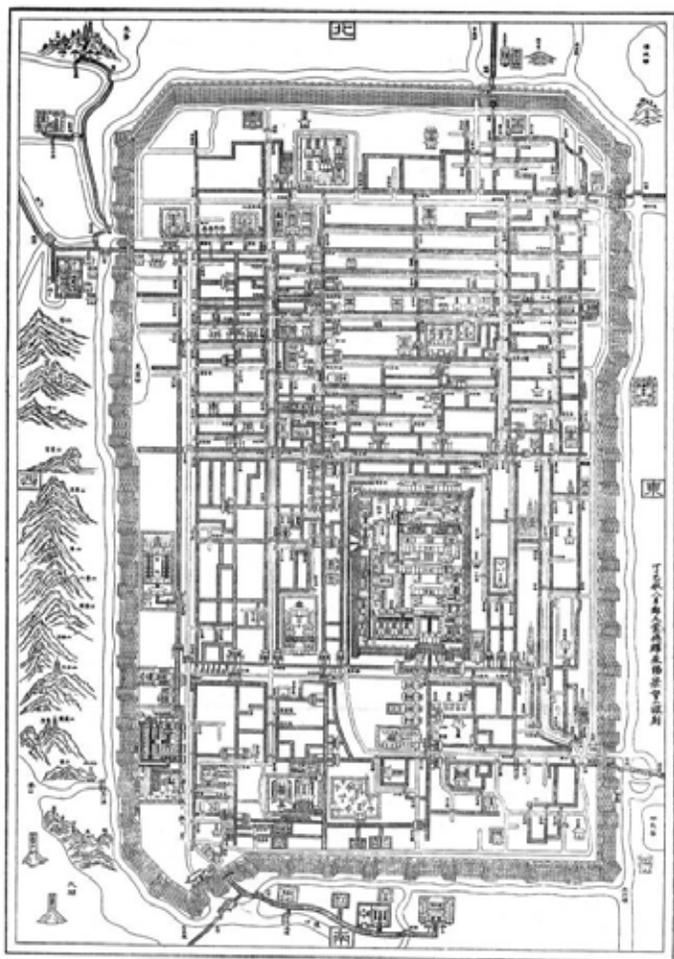
Dopo il completamento del Gran Canale nel settimo secolo d.C., Suzhou ha assunto gradualmente il ruolo di snodo della viabilità fluviale tra il Nord e il Sud della Cina, diventando uno dei centri economici e culturali della regione meridionale del Jiangsu (Dong, 2004). Il complesso e denso sistema di irrigazione sviluppato a seguito della costruzione del Gran Canale si è integrato in maniera armoniosa con la trama urbana della città. Per questa ragione il nucleo storico urbano è ancor oggi denominato a 'doppia scacchiera', permanendo il sistema parallelo di arterie stradali e vie d'acque che compongono la trama regolare a griglia del centro. Tale trama, presente già nelle mappe del tredicesimo secolo, è tutt'oggi visibile dalle foto aeree, essendo rimasta per lo più intatta.

Il paesaggio urbano storico sviluppato attorno alle vie d'acque e i fitti canali le deve la denominazione di 'Venezia d'Oriente'. Ciò che tuttavia arricchisce principalmente la città sono i numerosi giardini privati storici, costruiti sin dalle dinastie Ming e Qing dai ricchi mercanti e funzionari imperiali locali, fino a tutto il diciottesimo secolo. I giardini, che ricreano paesaggi naturali in miniatura e riflettono l'importanza metafisica della bellezza naturale così radicata nella cultura cinese, sono riconosciuti un capolavoro nel loro genere e per questo inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'umanità dell'UNESCO.

A differenza delle città imperiali cinesi, il carattere architettonico di Suzhou non è monumentale, ma deriva dalla ricchezza delle dimore private, e da un tessuto urbano che spesso richiama le forme vernacolari rurali (Xu, 2000). Corrispondenze tra i quartieri storici del centro e i villaggi rurali che, assieme alle risaie e ai fish ponds, costituiscono un paesaggio rurale peculiare della parte meridionale della regione deltizia del fiume Yangtze, sono un tratto caratterizzante della città.

Ciò conferma l'ipotesi della presenza di un continuum urbano-rurale delle città cinesi sin dalla cosiddetta 'rivoluzione urbana' medievale, tra il decimo e tredicesimo secolo d.C., quando i centri urbani hanno assunto

圖江平



La mappa della città di Suzhou del tredicesimo secolo d.C. (Xu, 2000) e una vista aerea d'oggi (Fonte: Google Map)

un ruolo commerciale e produttivo, oltre che amministrativo e di consumo (Elvin, 1973). Questo ha determinato modifiche nella struttura urbana e territoriale, inclusa l'apertura delle strade al commercio e la diffusione di centri di commercio suburbani.

Al contrario delle città Occidentali, le mura urbane, pur dominanti nel paesaggio urbano, non hanno mai rappresentato una vera cesura tra città e campagna. Allo stesso tempo, le città cinesi, non hanno mai sviluppato veri e propri luoghi di aggregazione pubblica come le piazze. È un tratto che si spiega con la relativa mancanza di libertà della classe mercantile, più propensa alle arti e alla cultura e più orientata alla vita privata. Questo, se comparato al dinamismo economico e sociale dei comuni medievali Europei, radicato nella profonda divisione tra mondo urbano e rurale, spiega la sostanziale differenza tra le forme di civilizzazione urbana Occidentale e Orientale (Braudel, 1987).

La città tra innovazione industriale e conservazione urbana

A partire dal diciannovesimo secolo, la città di Suzhou ha sofferto un declino inesorabile dovuto alla perdita di centralità del ruolo, un tempo indiscusso, di centro economico regionale. Il declino del trasporto fluviale e lo sviluppo ferroviario della fine dell'Ottocento, hanno contribuito a marginalizzare la città dai principali traffici commerciali. Tuttavia, sarà la fine della prima guerra dell'Oppio e la contestuale ascesa di Shanghai come porto per gli scambi con l'Occidente, a spostare definitivamente l'asse degli interessi finanziari e commerciali verso la costa (He, 2007). Non è un caso che il perimetro della città costruita rimarrà pressoché invariato fino alla ripresa economica degli anni ottanta.

A partire dalle riforme economiche avviate da Deng Xiaoping nel 1978, la Cina si è avviata verso una graduale apertura al sistema capitalista occidentale. La città, alla stregua

delle maggiori metropoli cinesi della costa, è stata investita da un tumultuoso sviluppo economico e la sua area urbana è passata da circa 28 km² nel 1980 a 329 km² nel 2010, con un incremento pari a 11,5 volte (Wang, Shen e Chung, 2015).

La suddivisione amministrativa di Suzhou si è dunque adattata per riflettere le mutate condizioni urbane ed oggi si compone di cinque distretti urbani (*urban district*) e quattro contee (*county*). I distretti urbani sono Gusu, *Suzhou Industrial Park* (SIP), *Suzhou New District* (SND), Xiangcheng, Wuzhong, a cui si è aggiunto recentemente, nel 2012, il distretto meridionale di Wujiang, che si estende lungo il lato orientale del Lago Tai. I cinque distretti formano di fatto una struttura urbana policentrica e ormai fortemente integrata dove risiedono più di 4,5 milioni di abitanti mentre l'intera prefettura (*Prefecture-level city*) ne conta più di 10, per una estensione pari a circa la dimensione dell'intera Regione Umbria.

Con l'approvazione della Legge sulla Protezione dei beni culturali del 1982, Suzhou viene designata città di valore storico e culturale. Da allora, la conservazione del centro storico è diventata una priorità delle politiche urbane locali, limitando di fatto la costruzione edilizia in aree centrali. L'intera economia del centro si è specializzata nel commercio e in attività legate al turismo, mentre funzioni ritenute incongruenti sono state rilocalizzate al di fuori del nucleo centrale. Con l'approvazione del *Master Plan* del 1986 l'Amministrazione ha avviato l'espansione della città verso Ovest, con la designazione di un nuovo distretto urbano e industriale, chiamato SND (*Suzhou New District*), per stimolare lo sviluppo di attività produttive senza danneggiare il centro storico.

Nei villaggi e centri urbani attorno a Suzhou si è avviato contestualmente un processo di industrializzazione delle campagne, per effetto della politica nazionale a sostegno delle cosiddette *village and township enterprises*. Il modello, tipicamente cinese, si è diffuso in particolare nel Guangdong e Jiangsu, assumendo nell'area attorno a Suzhou il nome di modello 'Sunan' (Southern Jiangsu Province). Se da un lato, l'industrializzazione delle campagne ha prodotto considerevoli danni ambientali diffusi, dall'altro ha avuto il merito di frenare parzialmente l'esodo dalla campagna alla città diffondendo ricchezza in aree marginali (Friedmann, 2005). Più recente è invece la designazione di SIP (*Suzhou Industrial Park*), a est del centro storico, a nuovo polo di sviluppo terziario e industriale. Il distretto, in origine chiamato

Sino-Singapore *Industrial Park*, per la presenza di investitori da Singapore e per la volontà del governo di importare il famoso modello di pianificazione urbana della città-stato, viene approvato nel 1994. La designazione dell'area segue di poco l'avvio della costruzione del distretto finanziario di Pudong a Shanghai nei primi anni novanta, candidando la regione metropolitana di Shanghai-Suzhou a divenire uno dei maggiori poli finanziari e industriali *export-oriented* della Cina, aperti al capitale straniero e agli investimenti esteri. L'area industriale di SIP è cresciuta dai circa 8 km² nel 1997 agli attuali 80 km². Vi risiedono più di 1 milione di abitanti e l'intero distretto produce oggi circa il 20% dell'intero PIL di Suzhou (Wang, Shen e Chuang, 2015).

Tuttavia l'ambizione di divenire un polo di innovazione ha spinto l'amministrazione a investire in ricerca e sviluppo, spesso in concorrenza con Shanghai (Wei, Liefner e Miao, 2011). Oggi le industrie *hi-tech* producono circa 2/3 dell'intero *output* industriale (dati al 2016) mentre nell'ultimo decennio si sono localizzati nell'area 28 Istituti Universitari sia cinesi che internazionali e quasi 500 centri di ricerca, formando uno dei *cluster* di innovazione più importanti della Cina (SIP, 2017). Per facilitare la rapida transizione di Suzhou da città produttiva a città innovativa è stata fondata una città universitaria, chiamata *Dushu Lake Higher Education Town*.

I due parchi industriali, SND e SIP, sviluppati rispettivamente a Ovest e ad Est del centro storico, hanno oggi assunto le sembianze di vere e proprie città con un proprio *Central Business*

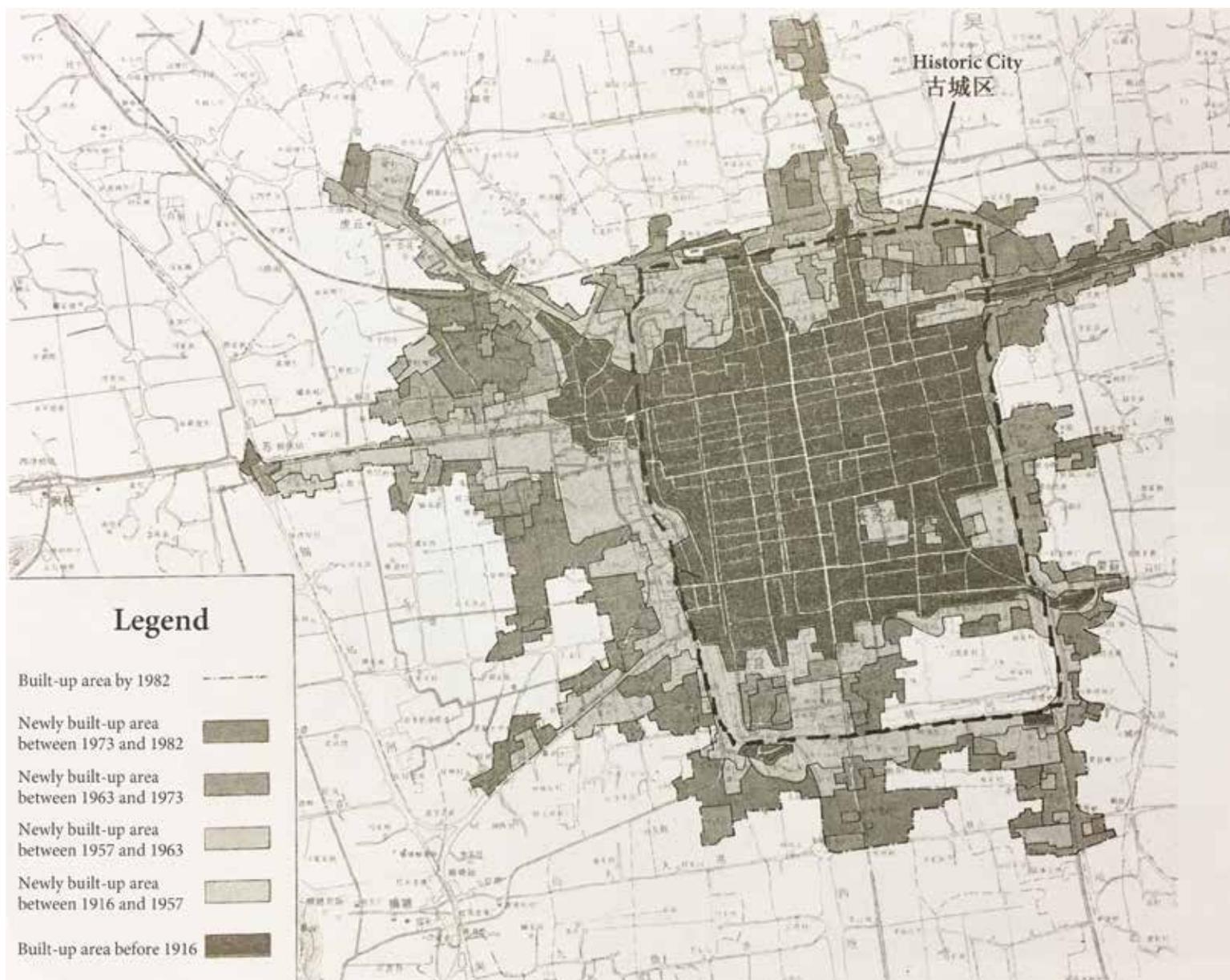
District e aree residenziali e industriali all'esterno. Il più recente *Master Plan* della città (2011-2020) li identifica a tutti gli effetti poli del nuovo sistema policentrico urbano di Suzhou. Lo sviluppo urbano, che ha privilegiato storicamente l'asse Est-Ovest, si dirige oggi verso Nord e Sud, rispettivamente verso i distretti di Xiangcheng e Wuzhong. La nuova linea dell'alta velocità Shanghai-Pechino viene completata nel 2011, attraversando Xiangcheng e, nel 2013, viene inaugurata la stazione Nord di Suzhou, attorno alla quale è sorta una vera e propria *new town*. A Wuzhong, a Sud, la presenza del lago Tai spinge a scelte urbanistiche più compatibili con l'ambiente lacustre. Vengono avviate politiche di salvaguardia del paesaggio naturale e degli insediamenti storici rurali, assieme alla valorizzazione turistica dell'area, iniziata già nei primi anni '90 con l'istituzione del Suzhou Tai Lake National Tourism Zone. L'area, famosa per la produzione locale di tè e frutta e storicamente area di soggiorno turistico, si presta infatti a uno sviluppo turistico di qualità. Non mancano massicci interventi urbanistici come nel caso di Wujiang riportato di seguito.

Le aree periurbane di Suzhou

La campagna attorno a Suzhou si presenta fortemente urbanizzata: la transizione rurale-urbana è avvenuta in forme discontinue prevalendo, di volta in volta, sullo sviluppo residenziale o industriale. Questo ha generato un paesaggio complesso caratterizzato da una grande diversità di sistemi locali del lavoro più o meno integrati nella economia urbana e dalla coesistenza, spesso conflittuale, tra



Il paesaggio del centro urbano e di un villaggio rurale a Suzhou. Foto: G. Verdini



L'area costruita di Suzhou nel 1982 (Wang, 2005).

nuovi sviluppi urbani e insediamenti rurali originari.

Lo sviluppo di attività produttive in aree agricole ha assunto sovente il carattere di dispersione insediativa, vissuta decenni or sono dall'Italia dei distretti industriali. Le conseguenze sono state spesso simili: danni ambientali legati sia al sistema produttivo che della mobilità, riduzione drastica e frammentazione dei suoli agricoli, alterazione rapida dei paesaggi tradizionali. In una regione come quella di Suzhou, dove la coltivazione del riso e la produzione di pesce (anche ad alto valore aggiunto come i famosi granchi del lago Yangcheng) dipendono dall'equilibrio fragile tra sistema insediativo e sistema ambientale, la crescita urbana, con le sue esternalità negative, ha danneggiato alcuni settori dell'economia locale.

Tuttavia, in anni recenti, la società cinese in rapida evoluzione sta riscoprendo una serie di valori culturali legati alle proprie radici agricole, fino a pochi anni fa negati e considerati sinonimo di arretratezza e povertà. È un processo agli inizi che tuttavia sta producendo, nelle regioni più mature della Cina come il Delta del Yangtze e del Fiume delle Perle, una domanda più articolata di qualità sia per quanto concerne il consumo di cibo che l'impiego del tempo libero da parte delle nuove élite urbane e della emergente classe media. Le aree periurbane e rurali di Suzhou sono un caso esemplare in questo senso (Verdini, Wang e Zhang, 2016). A fianco alla più famosa *water town* turistiche si sono sviluppate attività di ristorazione a conduzione familiare, attività agricole per il tempo libero, parchi ambientali e ospitalità diffusa (Wang, 2016). La conservazione delle

aree agricole, storicamente tema di rilevanza strategica a livello nazionale per la sicurezza alimentare, sta dunque diventando un tema di interesse locale.

Il modello di sviluppo delle città cinesi si basa ancora sul meccanismo lucrativo di conversione dei suoli da rurali a urbani, in virtù del regime di proprietà pubblica del suolo e della relativa facilità di esproprio. Negli ultimi anni, d'altra parte, a seguito della pubblicazione del Piano di Urbanizzazione Nazionale (2014), l'orientamento delle politiche urbane verso pratiche di sostenibilità sta determinando una correzione di rotta rispetto a un modello prima basato esclusivamente sul paradigma della crescita (Verdini, 2014a). Ne consegue una maggiore consapevolezza sulla necessità di conservazione anche qualitativa delle aree rurali.



Il centro direzionale e commerciale e Higher Education Town a SIP. Foto: G. Verdini



Attività di ricamo a Jinshi a SND e piccolo laboratorio tessile a Shuang Wan a Wujiang. Foto: G. Verdini

L'area a sud-ovest di Suzhou, storicamente agricola, presenta una serie di elementi di diversità sociale ed economica, che la rendono unica nel panorama nazionale. In particolare il distretto di Wujiang è stato sin dagli anni trenta del novecento un'area specializzata nella produzione di piccola scala della seta. Attività tessili a livello familiare si sono sviluppate a latere della attività agricola e studiate come esempio di sviluppo locale proto-industriale dal famoso antropologo e sociologo Fei Hsiao-Tung (Fei, 1939). Tale tradizione permane tutt'oggi, anche se l'intero ciclo produttivo della seta e in particolare la coltura dei bachi non avviene più in loco. Rimane un'importante tradizione tessile che in parte si svolge ancora nei villaggi rurali. Nel corso del novecento il lavoro nei campi è stato spesso affiancato da altre attività per garantire forme alternative di reddito: in passato

la lavorazione della seta in loco e, dagli anni '80, l'impiego in attività commerciali o industriali limitrofe. Nonostante questo, in uno studio del 2014 sul villaggio rurale Jinshi a pochi km a ovest di Suzhou, è emerso che circa la metà del reddito prodotto dagli abitanti deriva da attività ancora presenti nel villaggio, tra le quali il ricamo fatto in laboratori domestici per conto terzi (Verdini, 2014b). Questo caso testimonia che, nonostante la massiccia crescita urbana abbia ampiamente modificato la struttura sociale e produttiva della città, permangono economie locali anche informali nei villaggi, che si adattano alle mutate condizioni economiche e morfologiche. Come verrà introdotto nel seguente paragrafo, il sistema delle politiche locali spesso però non è in grado di interpretare e valorizzare tale complessità locale con il rischio di accelerarne la scomparsa.

Progettare le aree periurbane di Suzhou: sfide e opportunità

A fronte del rapido mutamento avvenuto a ridosso delle aree urbane delle città cinesi e dei rischi connessi alla perdita dei suoli produttivi agricoli, le amministrazioni locali hanno risposto con misure emergenziali spesso controverse. A livello nazionale si è sostenuta la necessità di razionalizzare il processo di trasformazione in corso attraverso la politica delle cosiddette 'localizzazioni e concentrazioni dei villaggi' sin dai primi anni duemila. Tale politica affronta la questione dell'uso inefficiente dei suoli rurali in relazione alla loro scarsità e ha come obiettivo di rilocalizzare gli abitanti dei villaggi rurali nei maggiori centri urbani, demolire i villaggi e consolidare i terreni agricoli per favorire forme più efficienti di agricoltura intensiva (Ren e Yao, 2000).



Il Master Plan di Suzhou del 1986 (Xu, 1986).

In aggiunta, il sistema di politiche urbane nazionali prevede il cosiddetto mantenimento del 'bilancio dinamico' dei suoli agricoli coltivabili per effetto della Legge sulla gestione dei suoli del 1998 (Lu e Huang, 2010). Il meccanismo normativo obbliga le amministrazioni comunali a mantenere il bilancio dei suoli coltivabili costante per esigenze di sicurezza alimentare. Ne consegue la necessità di convertire aree non coltivabili (tra cui aree boschive, fish ponds, etc.) a coltivabili per una quota pari a quella utilizzata per lo sviluppo urbano. È evidente che in aree già fortemente urbanizzate e densamente popolate, tale politica si è rivelata spesso impraticabile, o ha generato esiti controversi, come nel caso del villaggio di Shuang Wan, di seguito descritto.

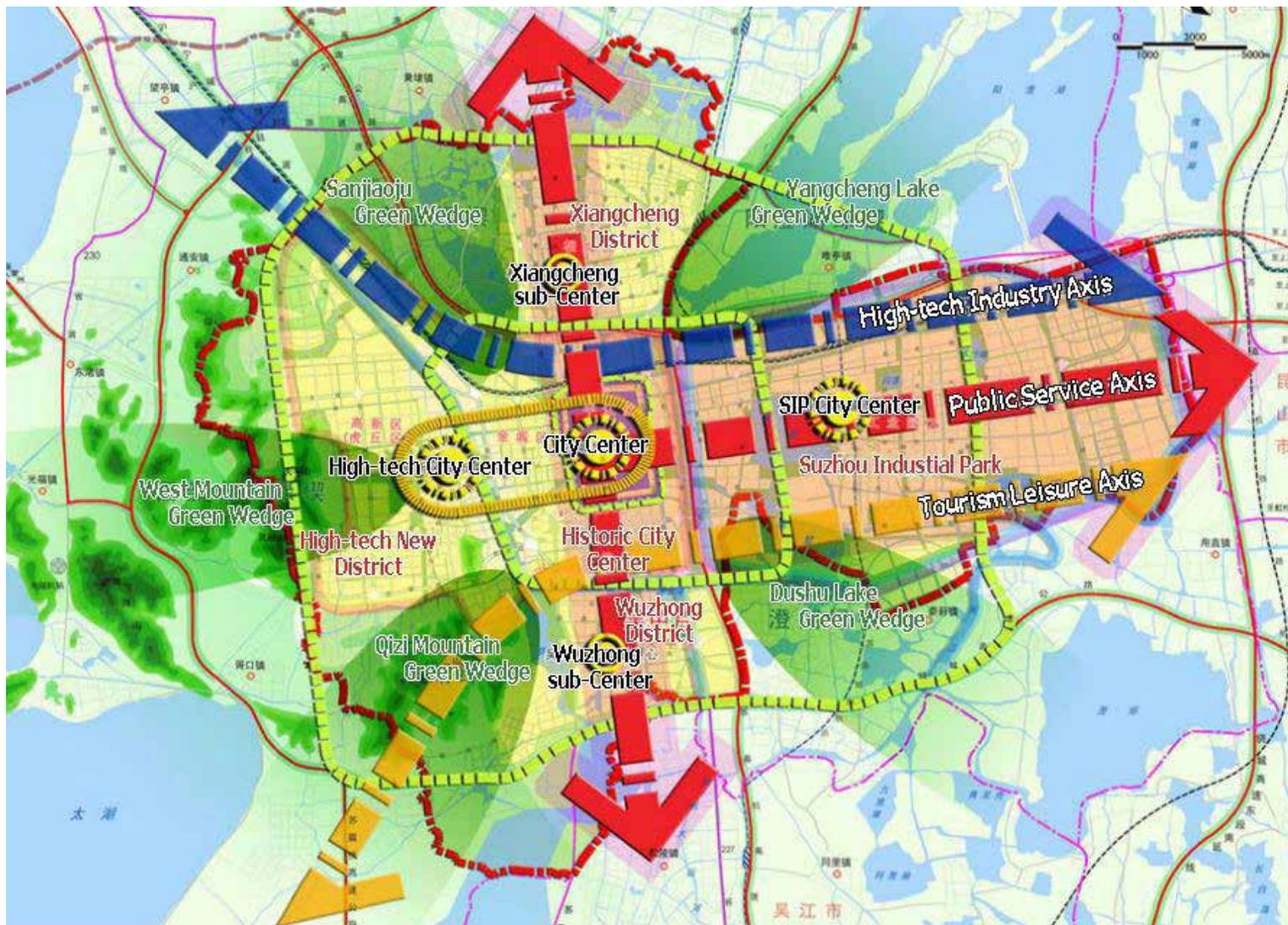
Il villaggio di Shuang Wan si trova a sud del Distretto di Wujiang ed è stato oggetto di uno studio di ricerca nel biennio 2015-2016, commissionato dal governo locale, su mo-

delli di sviluppo rurale alternativi. La designazione di Wujiang a distretto urbano ha comportato lo stanziamento di massicci investimenti per una vera e propria new town, chiamata Tai Lake New City, affacciata sul lago Tai e oggi in fase di completamento (Figura 9). Tale intervento è stato occasione per riprogettare un tessuto urbano incoerente e periferico, razionalizzare il sistema infrastrutturale attorno a una nuova linea metropolitana nord-sud e dotare Wujiang di un CBD e di nuove aree residenziali e produttive. Allo stesso tempo ha comportato una drastica riduzione di suoli agricoli. La città di Suzhou, in risposta alle imposizioni nazionali sulla conservazione dei suoli, ha emanato una norma locale chiamata dei '4 milioni di Mu' (1 milione di Mu = 666,7 ettari) per preservare (o creare) suoli per la produzione di riso, per l'acquacoltura, per gli ortaggi e per la produzione di legname. Tuttavia, la ripartizione a scala locale delle

quote, ha spesso originato controversie.

A inizio 2015 il territorio di Shuang Wan (Figura 10) è stato selezionato dalla amministrazione del distretto per contribuire al raggiungimento della quota di suolo coltivabile, a scapito di una quota di fish ponds (circa il 50%) presenti in grande quantità e fonte di una remunerativa economia rurale. Il caso Shuang Wan testimonia come lo scarso coinvolgimento degli attori locali nei processi decisionali in Cina, assieme al persistere di un sistema di governance ancora in larga misura centralizzato, genera spesso perversi effetti territoriali (Sturzaker e Verdini, 2017).

Il supporto tecnico fornito alla amministrazione locale ha avuto l'obiettivo di formulare scenari di sviluppo compensativi rispetto alla previsione di riduzione dei fish ponds e attenti alla salvaguardia del paesaggio rurale e del patrimonio vernacolare, visto il potenziale turistico dell'area.



Il Master Plan di Suzhou 2011-2020 (SPB, 2016)

Sulla base di queste premesse, l'Amministrazione locale ha aderito alla sperimentazione di un progetto pilota per l'applicazione della Raccomandazione UNESCO sul Paesaggio Urbano Storico (HUL – Historic Urban Landscape), supervisionato dal WHITRAP di Shanghai (il World Heritage Institute for Training and Research in the Asia-Pacific Region), culminato con la pubblicazione del caso tra i progetti pilota in Asia per l'implementazione di HUL (WHITRAP, 2016). Il progetto ha previsto la partecipazione dei cittadini, in particolare attori economici locali, alla definizione di strategie di sostenibilità che si sono concretizzate in proposte concrete di miglioramento dello spazio pubblico, di conservazione del patrimonio e di conversione dei vecchi fish ponds in aree per la coltivazione delle rose ad uso alimentare e decorativo (Verdini, Frassoldati e Nolf, 2016). Il progetto, che mira a mitigare gli effetti negativi sulla economia locale del modello di crescita urbana, testimonia la grande capacità

di adattamento dei sistemi locali, ma anche i rischi della loro perdita, dovuto ai processi di rapida urbanizzazione. Questi sistemi, per loro natura, sono invece fonte di risorse endogene che possono rivestire un ruolo crescente nella formulazione di scenari di sviluppo metropolitano più sostenibili.

Verso uno sviluppo più sostenibile dell'area metropolitana di Suzhou

Dopo oltre tre decenni di sviluppo incessante, Suzhou è divenuta una delle città più ricche e dinamiche della Cina. Tuttavia, il raggiungimento di ambiziosi obiettivi economici ha generato una serie di effetti collaterali. Il centro storico, al pari di alcune water town come Tongli, pur avendo conservato le proprie forme originarie, è ormai da tempo oggetto di fenomeni di turismo di massa e si sta avviando verso un pericoloso mono-funzionalismo. La città di recente formazione è invece cresciuta per addizione rapida di immensi 'parchi in-

dustriali', per lo più pianificati secondo i principi dell'urbanistica modernista. Questo ha significato l'imposizione di una rigida griglia urbana che ha favorito lo sprawl e la mobilità su gomma, erodendo la campagna circostante e innalzando il livello di traffico e di inquinamento urbano. La persistenza della industria manifatturiera ad alto impatto ambientale in aree relativamente centrali ha inoltre acuito il problema della qualità dell'aria.

La città, pur avendo iniziato da tempo un processo di ristrutturazione economica, dotandosi di moderni centri terziari e universitari a latere dei poli produttivi e di infrastrutture culturali come musei, teatri, etc., risulta ancora funzionalmente separata e non in grado di avviare sostanziali progetti di rigenerazione urbana. È indubbio che la città di Suzhou ha avviato una riflessione rispetto ad alcuni temi urbanistici cruciali. In particolare, la candidatura vincente nel 2014 per diventare città creativa UNESCO nella categoria 'Arts and Crafts',



Tai Lake New City in costruzione e immagine che mostra il waterfront completato. Foto: G. Verdini

dimostra una strategia più ampia di investire in cultura e creatività favorendo un ambiente attrattivo per imprese e talenti. In aggiunta, l'Amministrazione ha approvato di recente un documento di indirizzo strategico per il turismo (Marzo 2017) dal titolo 'Linee guida per l'implementazione di una strategia di sviluppo turistico a scala regionale' per la gestione di un polo turistico-culturale ormai di rango internazionale attraverso la decentralizzazione e il miglioramento dell'offerta turistica complessiva della città, incluso il territorio rurale circostante.

Suzhou si trova dunque di fronte alla sfida che molte città cinesi mature stanno oggi affrontando: di completare una transizione da una economia prevalentemente industriale a una

economia di servizi avanzati basata sulla conoscenza e la cultura. Per completare questa transizione, rimangono aperte una serie di questioni irrisolte: *in primis* la presenza di fabbriche inquinanti localizzate in pieno centro urbano che assorbono ancora manodopera rurale dalle limitrofe province; in secondo luogo di una politica turistica che ancora guarda al turismo di massa come a una risorsa. La città pur tentando di attrarre da un lato lavoratori della conoscenza e dall'altro un nuovo turismo culturale *d'élite*, fatica ad ottenere gli uni e gli altri. Nonostante il numero crescente di *skilled labour* presente in città, Suzhou non ha la vitalità culturale di Pechino e non riesce a competere con la vicina e assai più internazionale Shanghai. Questo in parte dipende da una politica urbana

che ancora concepisce la città rigidamente separata: il centro per il turismo e il tempo libero, che si avvia a diventare (davvero) una nuova Venezia; e i parchi industriali che, privi di spazi pubblici significativi, difficilmente percorribili a piedi e con scarsa vitalità culturale, stentano a divenire componenti multifunzionali della città, in virtù dell'impronta modernista che li ha generati.

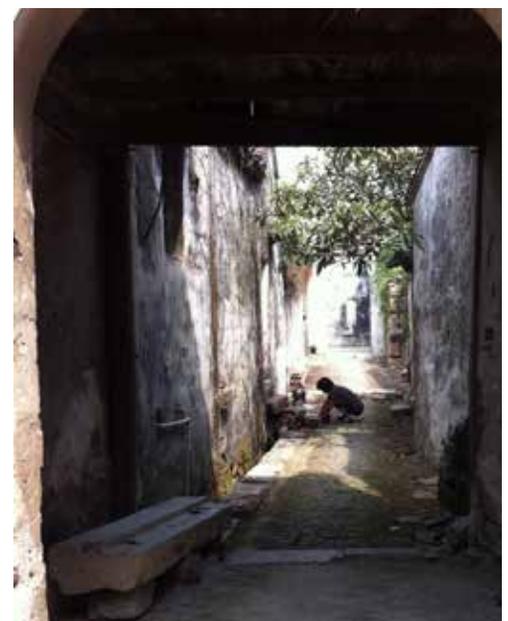
Il centro ha potenzialità di diventare un vero centro dinamico, rafforzando la propria offerta culturale e lo sviluppo di industrie creative; i parchi industriali, d'altra parte, potrebbero trasformarsi in città più sostenibili e vivibili (e dunque più competitive), a fronte di importanti interventi di rigenerazione urbana. A tutto ciò si aggiunge il fatto che Suzhou, a differenza di altre grandi metropoli cinesi, ha ancora una campagna fatta di villaggi storici, coltivazioni di qualità, paesaggi fluviali e lacustri, che contribuiscono enormemente alla qualità complessiva della città e del suo territorio.

La presenza di una campagna vitale non è in contraddizione con le ambizioni della città. Anzi, il forte legame urbano-rurale rappresenta il vero elemento originale di continuità con il proprio passato (Wheatley, 1971), spesso negato nella Cina urbana di oggi (Xu, 2000). Tuttavia è anche un elemento di fragilità che richiede cura. La sua corretta gestione e valorizzazione potrebbe qualificare Suzhou come uno degli esempi in Cina, se non addirittura in Asia, di connubio riuscito tra politiche di conservazione del patrimonio urbano e rurale e di innovazione urbana.

Riferimenti bibliografici

- Braudel, F. (1987), *Grammaire de Civilisations*, Paris: Les Editions Arthaud.
- Dong, J. (2004), *Zhong Guo Cheng Shi Jian She Shi* [The History of City Construction in China], Beijing: China Architecture & Building Press.
- Elvin, M. (1973), *The pattern of the Chinese past: a social and economic interpretation*, Stanford: Stanford University Press.
- Fei, H.T. (1939), *Peasant life in China*, London: Routledge.
- Friedmann, J. (2005), *China's Urban transition*, Minneapolis-London: University of Minnesota Press.
- He, Y. (2007) *Zhong Guo Chuan Tong Gong Shang Ye Cheng Shi Zai Jin Dai De Shuai Luo - Yi Suzhou, Hangzhou, Yangzhou Wei Li*. [The decay of the Traditional Merchant Cities in China during the Late 19th Century and Early 20th Century - the Case of Suzhou, Hangzhou and Yangzhou.], *Journal of the Southwest University for Nationalities*, 28, 1-11.

- Lu, X. e Huang, S. (2010), Barriers and solutions to China's cultivated land protection, *International Journal of Environmental Studies*, 67, 223 – 232.
- Ren, C. e Yao, W. (2000), *Guan Yu Qian Cun Bing Dian Zheng Ce De Fen Xi* [Analysis on the policy of 'Relocation and Centralisation of Villages'], *Urban Problems*, 6, 45-49.
- SIP (Suzhou Industrial Park Government) (2017). Brief Introduction of SIP. Accessed May 2017. http://www.sipac.gov.cn/zjyq/yqgk/201703/t20170317_541391.htm
- SPB (Suzhou Planning Bureau) (2016), Suzhou City Master Plan 2011-2020, Accessed May 2017. <http://www.szghj.gov.cn/szghj/ghcg/002001/>
- SSB (Suzhou Statistical Bureau) (2016), *Suzhou Statistical Yearbook 2016*, Beijing: China Statistics Press.
- Sturzaker, J., Verdini, G. (2017), Opposition and Resistance: governance challenges around urban growth in China and the UK, *Journal of Urban Management*, 6, 30-41.
- Verdini, G. (2014a), Orizzonte Cina: le sfide dell'urbanizzazione al 2020, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XLV, 111, 155-163.
- Verdini, G. (2014b), The costs of urban growth at the fringe of a Chinese city: evidence from Jinshi Village in Suzhou, *International Development Planning Review*, 36, 413-434.
- Verdini G., Frassoldati F. e Nolf C. (2016), Reframing China's heritage conservation discourse. Learning by testing civic engagement tools in a historic rural village, *International Journal of Heritage Studies*, 23, 317-334.
- Verdini, G., Wang, Y. e Zhang X. (A cura di) (2016), *Urban China's rural fringe. Actors, dimensions and management challenges*, London: Routledge.
- Wang D. (2005), *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Shi Gang* [The History of Urban Planning in China], Nanjing: Southeast University Press.
- Wang L., Shen J., e Chung C.K.L. (2015), City Profile: Suzhou. A Chinese City under Transformation, *Cities*, 44, 60-72.
- Wang, Y. (2016), Rural regeneration in the Yangtze River Delta: The challenge and potential for rural heritage tourism development, in G. Verdini, Y. Wang e X. Zhang, *ibidem*.
- Wei Y.H.D., Liefner, I., Miao, C.H. (2011), Network Configurations and R&D Activities of the ICT Industry in Suzhou Municipality, China, *Geoforum* 42, 484-495.
- Wheatley, P. (1971), The pivot of the four quarters: a preliminary enquiry into the origins and character of the ancient Chinese city, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- WHITRAP (The World Heritage Institute of Training and Research in the Asia-Pacific Region) (2016), *The HUL Guidebook. Managing heritage in dynamic and constantly changing urban environments. A practical guide to UNESCO's Recommendation of the historic urban landscape*, Shanghai: WHITRAP.
- Xu, M. (1986), Suzhou Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Jie Shao [Introduction to Suzhou City Master Plan], *City Planning Review*, 5, 4-8.
- Xu, Y. (2000), *The Chinese city in space and time: the development of urban form in Suzhou*, Honolulu: University of Hawai'i Press.



Il paesaggio rurale di Suzhou. Foto: G. Verdini



Daniele Rallo, Luca Rampado Edilizia VS (contro) Urbanistica

Tra gli strumenti che permettono di costruire in deroga ai piani urbanistici vi è all'interno del Testo Unico Edilizia (Dpr 380/01) un particolare permesso di costruire (art.14)¹. Essendo in deroga al piano è uno di quegli strumenti (assieme al Suap, all'Aia, ai cd Piani Casa, ecc.) che stanno erodendo potere e credibilità alla materia urbanistica. La motivazione implicita è sempre la stessa: togliere "lacci e laccioli" e andare verso la *de-regulation* spinta. Ognuno fa quello che vuole a casa sua ovvero ogni comune fa quello che vuole nel suo territorio. La proliferazione di piani, la complessità di gerarchia degli strumenti urbanistici, l'enorme importanza data al piano "burocratico" contro il piano dei "contenuti", al piano "conforme" contro il piano delle regole disegnate, ha prodotto una overdose di norme spesso di difficile lettura o in contraddizione tra loro. E forse noi urbanisti (cultori della materia, professionisti, vidimatori dei piani, suggeritori del legislatore) ne abbiamo una certa responsabilità. Ed ecco che ri-spunta la "deroga".

L'articolo di riferimento inserito nel TUE nasce con una nobile origine. Viene regolamentata (art.14, comma 1) la possibilità di rilasciare un permesso di costruire in deroga al piano vigente "esclusivamente per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico". La deroga ha un senso perché fa riferimento alla pubblica utilità. Per maggiore garanzia inoltre si specifica che la stessa può essere data "previa deliberazione del consiglio comunale". I provvedimenti che riguardano la materia urbanistica sono infatti di competenza consiliare e non giuntale, anche se non sempre viene rispettata questa regola. Ulteriore garanzia è data dal prosieguo della norma che specifica che la deroga deve essere anche "nel rispetto comunque delle disposizioni contenute nel decreto legislativo" riguardante i Beni Ambientali (n. 490 del 29.10.1999 ora D.Lgs. 42/2004). Ma oltre a ciò l'articolo

aggiunge che tale deroga deve rispettare "le altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina della attività edilizia".

La deroga alla deroga

Successivamente con il "decreto Renzi" del 2014 (L. 164/2014) viene aggiunto un comma bis (art.14, c.1 bis) che amplia la possibilità di ricorrere allo strumento della deroga. La possibilità viene estesa al cambio di destinazione d'uso degli edifici soggetti agli "interventi di ristrutturazione edilizia" in tutte le zone urbanistiche comprese le "aree industriali dismesse". La deroga è ammessa sempre attraverso una deliberazione comunale e "a condizione che il mutamento della destinazione d'uso non comporti un aumento della superficie coperta prima dell'intervento di ristrutturazione". Non sono presi in considerazione solo gli edifici o gli impianti pubblici ma anche gli interventi su edifici privati che attuano la "ristrutturazione edilizia". Quale sia il rimando temporale al "prima" dell'intervento non è esplicitato e quindi è interpretabile. Deve essere però sempre garantita la valenza pubblica del progetto.

La modifica aggiunta fa anche un riferimento agli "insediamenti commerciali" di cui alla legge del 2014 (articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214). La deroga vale anche per "la libertà di apertura di nuovi esercizi commerciali ... senza contingenti, limiti territoriali o altri vincoli ..." in ottemperanza della disciplina dell'Unione Europea in materia di concorrenza e libertà di stabilimento. Per sapere cosa significa "ristrutturazione edilizia" bisogna invece far riferimento ad un altro articolo (art. 3, lettera d)², ancorché non citato, del TUE.

Gli interventi di ristrutturazione edilizia sono quelli "rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente."

Ma in tali interventi sono ricompresi anche "quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione (dell'edificio) con la stessa volumetria di quello preesistente".

Gli interventi di demolizione-ricostruzione possono essere assentiti anche negli edifici vincolati ai sensi del decreto dei beni ambientali purché "sia rispettata la medesima sagoma dell'edificio preesistente" (lettera così modificata dal d.lgs. n. 301 del 2002, poi dall'art. 30, comma 1, lettera a), legge n. 98 del 2013).

Anche in questo con progressive modifiche al testo originario (quello della legge 457 del 1978) entro tale definizione è possibile inserire qualsiasi tipo di intervento edilizio esclusa la nuova edificazione.

Al termine della lettura della legge o, (come si suol dire) del combinato disposto, la conclusione è che facendo riferimento all'art. 14 del TUE si possono attuare tutte le operazioni di permesso di costruire sul patrimonio edilizio esistente con cambio di destinazione d'uso, anche per le aree dismesse e anche per il settore del commercio, in variante al piano regolatore vigente.

Pubblica utilità

Rimane un ultimo passaggio: la valenza pubblica del progetto.

Se originariamente il riferimento era esclusivamente agli edifici o impianti pubblici, l'utilizzo di questi termini nella pratica quotidiana è andato verso uno slittamento progressivo di "pubblica utilità". Per pubblica utilità si intendono ormai tutte quelle operazioni che hanno un tornaconto per la collettività e cioè per l'Ente pubblico. Va da sé che la realizzazione di un qualsiasi standard a verde o a parcheggio ha una valenza pubblica perché contribuisce a dotare la città di un ulteriore servizio pubblico. In ultima analisi anche un ufficio postale, una banca, un teatro, ecc. o un albergo hanno una pubblica utilità, tant'è che spesso sono inseriti tra gli standard ma anche qualsiasi intervento che preveda anche solo il convenzionamento per l'uso pubblico, magari limitato a pochi giorni l'anno. L'importante è passare attraverso il consiglio comunale.

Ed ecco che la *deregulation* è completata. Il piano non serve più e, facilmente, per legge, è *by-passabile*.

1. Art. 14 (L) - Permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici
 1. Il permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici generali è rilasciato esclusivamente per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico, previa deliberazione del consiglio comunale, nel rispetto comunque delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490 (ora decreto legislativo n. 42 del 2004 - n.d.r.) e delle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia.
 - 1-bis. Per gli interventi di ristrutturazione edilizia, attuati anche in aree industriali dismesse, è ammessa la richiesta di permesso di costruire anche in deroga alle destinazioni d'uso, previa deliberazione del Consiglio comunale che ne attesta l'interesse pubblico, a condizione che il mutamento di destinazione d'uso non comporti un aumento della superficie coperta prima dell'intervento di ristrutturazione, fermo restando, nel caso di insediamenti commerciali, quanto disposto dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni. (comma introdotto dall'art. 17, comma 1, lettera e), legge n. 164 del 2014)
 2. Dell'avvio del procedimento viene data comunicazione agli interessati ai sensi dell'articolo 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241.
 3. La deroga, nel rispetto delle norme igieniche, sanitarie e di sicurezza, può riguardare esclusivamente i limiti di densità edilizia, di altezza e di distanza tra i fabbricati di cui alle norme di attuazione degli strumenti urbanistici generali ed esecutivi nonché, nei casi di cui al comma 1-bis, le destinazioni d'uso, fermo restando in ogni caso il rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 7, 8 e 9 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444. (comma così modificato dall'art. 17, comma 1, lettera e), legge n. 164 del 2014).
2. Art. 3 (L) - Definizioni degli interventi edilizi
 1. Ai fini del presente testo unico si intendono per: (...) d) "interventi di ristrutturazione edilizia", gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria di quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica nonché quelli volti al ripristino di edifici, o parti di essi, eventualmente crollati

- o demoliti, attraverso la loro ricostruzione, purché sia possibile accertarne la preesistente consistenza. Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a vincoli ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia soltanto ove sia rispettata la medesima sagoma dell'edificio preesistente; (lettera così modificata dal d.lgs. n. 301 del 2002, poi dall'art. 30, comma 1, lettera a), legge n. 98 del 2013)(...).
3. Art. 31. Esercizi commerciali
 1. In materia di esercizi commerciali, all'articolo 3, comma 1, lettera d-bis, del decreto legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, sono soppresse le parole: "in via sperimentale" e dopo le parole "dell'esercizio" sono soppresse le seguenti "ubicato nei comuni inclusi negli elenchi regionali delle località turistiche o città d'arte".
 2. Secondo la disciplina dell'Unione Europea e nazionale in materia di concorrenza, libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi, costituisce principio generale dell'ordinamento nazionale la libertà di apertura di nuovi esercizi commerciali sul territorio senza contingenti, limiti territoriali o altri vincoli di qualsiasi altra natura, esclusi quelli connessi alla tutela della salute, dei lavoratori, dell'ambiente, ivi incluso l'ambiente urbano, e dei beni culturali. Le Regioni e gli enti locali adeguano i propri ordinamenti alle prescrizioni del presente comma entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, potendo prevedere al riguardo, senza discriminazioni tra gli operatori, anche aree interdette agli esercizi commerciali, ovvero limitazioni ad aree dove possano insediarsi attività produttive e commerciali solo qualora vi sia la necessità di garantire la tutela della salute, dei lavoratori, dell'ambiente, ivi incluso l'ambiente urbano, e dei beni culturali. (comma così modificato dall'art. 30, comma 5-ter, legge n. 98 del 2013, poi dall'art. 22-ter della legge n. 116 del 2014).

urbanistica **INFORMAZIONI**
on-line
www.urbinfo.it

URBANISTICA
semestrale

157
(gennaio - giugno 2016)

URBANISTICA
semestrale

158
(luglio - dicembre 2016)

urbanistica **INFORMAZIONI**
bimestrale

272
(marzo-aprile 2017)

INU
Edizioni

Vincenzo Ariu Paesaggi e globalizzazione

... undwerlebt, mußauf Wech selgefajsts ein
...chi vive deve essere sempre pronto ai mutamenti
J.W. Goethe
(Die Leiden des jungen Werthers, 1774)

Nel corso del '900 il concetto di paesaggio, come molti altri concetti culturali, è stato rielaborato nel tentativo di definirne uno statuto scientifico. Il concetto di paesaggio nel '900, il secolo che si è immaginato capace di trascendere il tempo storico affidandosi al metodo scientifico, ha inconsapevolmente innescato un progressivo indebolimento delle idee di paesaggio che sino ad allora avevano identificato le culture antropiche. Mi sembra importante, per non chiudersi in nuovi recinti ideologici, provare a capire se è possibile estrapolare da alcune delle molteplici ed eterogenee riflessioni recenti sul paesaggio, alcuni spunti che possano rammentare la lacerazione con l'idea di paesaggio storico, in particolare con quell'immagine idealizzata nei viaggi di formazione dei giovani intellettuali europei dei secoli passati.

Il paesaggio nel '900: la *Stimmung* di Georg Simmel

Nel '900 assistiamo a una vera e propria speculazione teoretica intorno al concetto di paesaggio che ha come obiettivo il superamento della visione ottocentesca considerata soggettiva, sentimentale, romantica o semplicemente retaggio delle istantanee dell'arte figurativa almeno dal rinascimento in poi. Tra i primi, Georg Simmel in un noto saggio del 1913, identifica il paesaggio come sintesi delimitata di un territorio in relazione all'osservatore. Nel momento in cui l'uomo prende visione dell'unità e dei limiti (orizzonte) di un territorio prova un sentimento. Sim-

mel ovviamente non si accontenta di una tale constatazione e si chiede se esiste una proprietà intrinseca del paesaggio che superi la soggettività psicologica dell'osservatore. Questo carattere speciale che lega osservatore e paesaggio è la *Stimmung*, una sorta di Spirito del luogo che però non ha nessuna deriva metafisica. Il problema che si pone Simmel riguarda la relazione che l'uomo instaura culturalmente con l'ambiente. Il paesaggio è una sorta di sintesi oggettiva di molteplicità singole che però nel loro insieme sono e si presentano visivamente come unità. L'uomo che osserva tale visione ne coglie l'unità e la sua delimitazione pur con la consapevolezza che all'interno del paesaggio e al suo esterno, esso è semplicemente una parte di un tutto i cui confini sono inconoscibili. Ma tale sensazione dell'individuo è comune a tutti gli altri uomini che osservano tale paesaggio indipendente dallo loro stato emotivo. Questo significa per Simmel che il carattere, lo Spirito, di quel luogo ha una sua oggettività intrinseca che non dipende dall'osservatore. Più in profondità, Simmel riflette su come in natura tutto si pone dialetticamente tra una volontà al voler essere una individualità e nello stesso tempo essere indissolubilmente parte di un tutto. L'uomo in questo senso è forse l'emblema più significativo, vorrebbe essere unico e indipendente ma non può che essere parte di una comunità, di una società e della natura.

Il paesaggio come rappresentazione del Kosmos

L'idea di paesaggio di Joachim Ritter, tra le più note e citate, nasce dalla scoperta di una lacerazione tra umanità e natura nel mondo moderno. La ricerca della libertà, frutto della crescente conoscenza del suo ambiente grazie alla scienza, ha interrotto l'unione tra la *Physis*, natura, e il *Kosmos*, ordine universale. Nella filosofia aristotelica lo studio e l'osservazione della natura, *theoria*, significa comprendere l'ordine della realtà nella sua totalità. Il paesaggio come oggetto di contemplazione esterna all'individuo è una esperienza impossibile se non nella comprensione teoretica-teologica del *Kosmos*. Ritter osserva che tale crisi si evidenzia già

all'alba della modernità quando Petrarca confessa, nella lettera a Dionigi da Borgo San Sepolcro, la delusione di fronte ad una natura che si presenta ai suoi occhi come "seducente e vana cosa terrena", allontanandolo dalla sapienza teoretica. In questo frangente Petrarca inventa il paesaggio e inesorabilmente allontana l'uomo dalla *Physis*. Il concetto di paesaggio in sostanza secondo Ritter nasce nel momento in cui l'uomo, che vuole essere libero, non è più parte integrante della natura e questa separazione gli permette di vederla con occhi diversi, disinteressati. Come aveva già intuito Baumgarten (1750) il sentire coi sensi, l'estetica, è la possibilità di far suo l'osservabile in una nuova forma di totalità che si contrappone alla conoscenza scientifica capace di approfondire sempre più i dettagli della natura, ma incapace di dare soddisfazione alla nostra innata necessità della conoscenza del tutto. Il paesaggio è una forma di conoscenza intuitiva dell'uomo moderno che non può più rinunciare alla sua libertà, cioè all'inesorabile separazione dalla natura, ma nello stesso tempo cerca disperatamente un'unità cosmica.

Il paesaggio nelle teorie "scientifiche" ecologiste

Dagli anni settanta in sintonia con la necessaria presa di coscienza della fragilità del pianeta la nuova attenzione ecologista ha spostato in parte la discussione intorno al paesaggio su una conoscenza scientifica dell'oggetto di ammirazione. Un approccio necessario, da una parte per tutelare l'ambiente dall'urbanizzazione selvaggia del dopo guerra, dall'altra per riportare al centro la "Natura" non contaminata dalle modificazioni antropiche, e quindi ponendo in secondo piano l'idea del paesaggio stratificato di matrice europea. Tra le varie posizioni mi sembrano particolarmente interessanti quelle di Allen Carlson e Jay Appleton. In Carlson il problema estetico del paesaggio è superato dal necessario apprezzamento che l'individuo può trarne grazie alla conoscenza scientifica dello stesso. Secondo Carlson bisogna superare una visione sentimentale, pittorica e soggettiva del paesaggio perché l'unico modo con il quale è possibile l'apprezzamen-

to della natura, della quale siamo una parte, è cognitivo. Questo punto è fondamentale per comprenderne appieno il pensiero: per prima cosa il concetto di “ambiente” supera l’idea di paesaggio sentimentale, in quanto capace di comprendere nell’esperienza la dimensione plurisensoriale del fruitore uomo, e non limitarsi alla sola esperienza visiva; secondo aspetto è che l’uomo, per cogliere un autentico apprezzamento dell’ambiente, deve comprendere i significati reconditi che non sono altro che la conoscenza delle singolarità della natura e delle leggi che ne governano le relazioni.

Per Jay Appleton il comportamento estetico è il risultato dell’evoluzione dell’essere umano. L’ambiente nel quale l’uomo si è evoluto, ha un potere di condizionamento che va aldilà dell’esperienza di una unica vita, ma è il frutto di conoscenze trasmesse nell’evoluzione della specie. L’apprezzamento estetico di un paesaggio è quindi il retaggio di conoscenze innate nell’uomo. Il paesaggio variegato, che alterna zone boscate a vaste praterie aperte all’orizzonte, è quello che esteticamente appaga più l’uomo. Tali caratteristiche fisiche sono quelle in cui l’uomo preistorico cacciatore aveva la possibilità di avvistare una preda a distanza e nello stesso tempo trovare velocemente rifugio in un bosco. L’uomo, come l’animale, ha quindi avuto nel lontano passato una relazione con l’ambiente simbiotica capace di soddisfare i bisogni primari: la fame, la sete, le pulsioni sessuali, la necessità di trovare rifugio per riposare. Nonostante l’uomo contemporaneo si sia distaccato dall’ambiente naturale è indubbio che i suoi sensi siano ancora intrisi di queste conoscenze ataviche e conseguentemente si siano traslate in un innato apprezzamento estetico della natura a lui congegnale.

La specificità del paesaggio italiano: da Emilio Sereni al dibattito recente

Nel 2012 il corso/seminario “Segnare il paesaggio” organizzato dall’Accademia di San Luca è stato un importante momento di confronto multidisciplinare. Grazie alla regia di Paolo Portoghesi, letterati, filosofi, geografi, politici e architetti sono stati coinvolti in

una riflessione intorno al concetto stesso di paesaggio italiano, sia con la sua specificità storica sia con il suo declino. Come già dimostrato mezzo secolo fa da Emilio Sereni, il paesaggio italiano è caratterizzato da un’origine agricola e produttiva sin dall’origine. Il paesaggio agricolo, produttivo e infrastrutturale già con i Romani è considerato un bene pubblico e come accadeva per la *Forma Urbis*, il suolo agrario (*limitatio*) è suddiviso attraverso una griglia con due linee fondamentali (*cardo* e *decumanus*) e ogni lotto ha delle funzioni precise. Con gli insediamenti puntuali e l’organizzazione fondiaria i romani sono i precursori di una idea di paesaggio che coniuga lo sfruttamento agricolo a un controllo formale ed estetico del territorio. Nel corso del Medioevo il paesaggio italiano appenninico si trasforma con i nuovi borghi inerpicati nelle colline, protetti dalle incursioni, ma anche salubri e ben esposti. Nel Rinascimento nel paesaggio compare l’ideale del “giardino all’italiana”, caratterizzato da geometrie precise, aiuole ben squadrate, filari allineati, terrazze, fasto e mole. Sempre in questo periodo nelle colline liguri e toscane si sviluppano le coltivazioni con terrazzamenti e muretti. Con l’unità d’Italia il paesaggio si modifica con le prime linee ferroviarie e le reti infrastrutturali. Nella pianura Padana lo sfruttamento agricolo assume i caratteri capitalistici aziendali, nel sud Italia i latifondi ingrossano soltanto il patrimonio terriero della nuova borghesia in una lotta serrata con l’aristocrazia a scapito delle classi sociali più deboli. Il paesaggio italiano è quindi il risultato delle trasformazioni antropiche di una natura generosa. La progettazione funzionale ed estetica è una sintesi unica, grazie all’apporto di una cultura stratificata in più di due millenni. Anche le trasformazioni del paesaggio più recenti sviluppatasi dopo l’unità d’Italia, secondo le ricerche di Panzini, evidenziano la consapevolezza del ruolo del progetto nella costruzione di una identità italiana subito dopo il 1860. Se il problema della definizione di un carattere, o meglio di uno stile nazionale, è comune a tutte nazioni europee, l’Italia, caratterizzata da una frammentazione culturale

secolare, ritrova proprio nella classicità il fondamento per ridisegnare i luoghi distinti delle regioni italiane. Il paesaggio “progettato” ricorre a una selezione specifica di nuove piantumazioni, che oggi a noi appaiono consolidate, come la quercia, il pino domestico che rimandano alle descrizioni letterarie e iconografiche della cultura romana. Il paesaggio italiano ha quindi costantemente una dimensione economica e politica ed in un certo senso conferma le ricerche della “geofilosofia” e in particolare della Bonesio che rintraccia nella relazione tra “comunità” e “luogo”, cioè nella trasposizione fisica (che va oltre il rispecchiamento) dell’identità della collettività in un territorio. Da un certo punto di vista potremmo dire che la riflessione geofilosofica apre, con i rischi che poi proverò a sintetizzare, ad una progettazione multiculturale nella quale le comunità sono artefici del paesaggio dei luoghi e sta a loro difenderne e innovarne le caratteristiche in una scelta “politica” condivisa. Dal punto di vista meramente speculativo la Bonesio ci fa intravedere una visione estetica-ethica del paesaggio nella quale la “comunità” è responsabile politicamente della trasformazione. Una comunità di oggi come sintesi delle aspirazioni dei suoi abitanti non solo locali.

Il paesaggio nel mondo globalizzato

Nella sintetica analisi proposta emerge una varietà di posizioni che potremmo distinguere in due macro-categorie:

- il paesaggio addomesticato del tipo mediterraneo ed europeo visto come emblema della cultura antropica (Sereni, Panzini, ma anche la visione geofilosofica della Bonesio);
- il paesaggio del mondo ecologista visto come ambiente naturale nel quale l’uomo è ospite (Appleton, Carlson).

In queste due declinazioni, non esaustive si dipana il dibattito contemporaneo optando di volta in volta tra scelte di tutela e conservazione del paesaggio naturalistico e riproposizioni di paesaggi antropici sulla base di ipotetiche identità locali. Entrambe le posizioni si stemperano in una dimensione metafisica che non può fare a meno di ricercare una unità universale (Ritter).

Tali posizioni nel mondo globalizzato non sono sufficienti per orientare la necessaria progettazione di un *habitat* idoneo alla vita di una società sempre più nomade e attratta da quelle regioni del mondo più ricche di opportunità. Sia le interpretazioni ecologiste che prevedono il primato della natura selvaggia sul mondo antropizzato, sia le interpretazioni che prevedono la costruzione di una natura addomesticata sulla base di regole culturali locali, rischiano di confliggere con i bisogni di comunità mobili. Nel passato della storia occidentale le grandi migrazioni di popoli avevano come naturale conseguenza il conflitto che poi si stemperava con la vittoria di una delle parti e in una successiva contaminazione di stili di vita, culture e ricchezze tra vinti e vincitori. Oggi il conflitto sarebbe catastrofico e conseguentemente le nostre società preferiscono vivere in una prolungata agonia piena di pregiudizi, arroccata in presunte identità legate alle mitologie della terra e/o a verità confessionali. La resistenza al mutamento si riflette anche nelle filosofie del paesaggio che nel momento in cui trovano sintesi nelle leggi di tutela rischiano di produrre effetti collaterali difficili da prevedere. Se da una parte abbiamo la necessità di tutelare l'ambiente naturale come risorsa imprescindibile dell'*habitat* umano, dall'altra le eterogenee comunità fatte di uomini e culture stratificate chiedono altro: benessere economico, tutela e valorizzazione del proprio territorio, ma nello stesso tempo possibilità di trasferire la propria cultura in luoghi propizi, libertà di vivere in qualsiasi luogo conservando le proprie tradizioni, ecc. Un insieme di esigenze che mal si conciliano tra loro e forse trovano un'unica unità, relativa, nella dimensione più alta dell'esigenza di un'azione comune "ecologica" che permetta la sopravvivenza dell'umanità nel pianeta.

Se il paesaggio viene interpretato solo come ambiente da salvaguardare, l'umanità stessa rischia di essere considerata come una specie animale patologica al sistema, proprio a causa della sua intelligenza e della sua volontà di emancipazione dalla natura. Certo, osservando l'evoluzione tecnica dell'uomo, osservando le devastazioni dell'industrializzazione e delle guerre degli ultimi secoli la specie umana potrebbe essere vista dall'esterno come una sorta di forma virale che ha colpito il pianeta. D'altro canto il "*virus*" uomo potrebbe essere visto come una minuscola infezione

di un pianeta che ha una storia cosmologica molto più grande, caratterizzata da immense modificazioni e destinata, fra qualche miliardo di anni, a concludersi definitivamente fagocitato dalla trasformazione del sole, stella morente di dimensioni enormi. Quindi partendo dal presupposto che è interesse di tutti cercare di conservare l'ecosistema del pianeta, il problema del paesaggio va considerato parte imprescindibile della dimensione culturale della nostra specie. In questo senso paesaggio e cultura sono la stessa cosa. La scelta tra conservare un particolare paesaggio o modificarlo dipende dalla cultura e dalla sensibilità collettiva umana. Il paesaggio, come sostenuto da alcuni degli intellettuali citati, è una natura addomesticata dall'uomo che in essa trova rifugio. La natura diventa "casa", ma come tutte le case ha una dimensione escludente e una accogliente. In questo contesto è chiaro che la globalizzazione mette in crisi l'idea di un paesaggio frutto di una identità culturale che fa fatica ad accettare la contaminazione. Paradossalmente in via teorica e utopica si prospettano due derive opposte di un mondo perfettamente globale, libertario e democratico: una deriva potrebbe essere quella per la quale, in una società con maggiore equilibrio del benessere economico, le persone scelgono il luogo, il loro paesaggio, perché in quella particolare storia si riconoscono; l'altra deriva è quella sottolineata a livello teorico dalla "geofilosofia", cioè la contaminazione del paesaggio dell'oggi come una ennesima stratificazione fisica nel tempo storico. Quest'ultima però si scontra con l'idea stessa di conservazione della nostra legislazione che in fondo vorrebbe resistere alla violenza del divenire. È evidente che viviamo una fase estremamente complicata e le differenti posizioni, un po' come accade nella politica, necessitano di una mediazione e una sintesi positiva.

Epilogo

Senza pretese di prospettare soluzioni, sicuramente il "paesaggio italiano classico", tralasciando la sua devastazione recente, e la riflessione italiana su di esso, che ha influenzato positivamente la "Convenzione europea del paesaggio" (2000), sono punti fermi di una necessaria sensibilità progettuale che superi le posizioni radicali ecologiste distanti dalla dimensione culturale del problema. D'altra parte la globalizzazione apre proble-

matiche che non possono essere risolte con posizioni filosofiche astratte che rimandano alla "responsabilità" politica della comunità: comunità non più omogenee che nel "particolare" trovano la loro identità. In tal senso la dimensione ecologica rimane comunque il "valore" condivisibile da tutti e la progettazione dei luoghi non può prescindere. La dimensione culturale, in senso generico la tradizione dei luoghi, è una partita diversa che si scontra con le aspirazioni delle persone, come già sottolineato, e non può essere solamente demandata alla responsabilità politica, seppure considerata in senso alto, delle comunità eterogenee. La sensibilità sviluppata negli ultimi secoli ha fatto sì che la memoria e la storia come radice dell'umanità, trascendano il valore che ne può dare una singolare comunità (quasi omogenea in passato o disomogenea come accade oggi) e devono essere tutelate indipendentemente dalle sensibilità del momento. Se questa riflessione è condivisibile è indubbio che la relazione comunità/paesaggio deve avere i suoi spazi per consentire il divenire storico, ma nello stesso tempo non può rinunciare all'oggettività della cura della terra (sensibilità ecologica) e della cura e conservazione della cultura dell'uomo (la sua storia).

Manifesto per il Po

Il Po è il più importante fiume italiano, un patrimonio multiforme di ineguagliabile ricchezza. Si snoda per 650 chilometri, attraversa quattro regioni (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto), ha un bacino idrografico che si estende per più di 70.000 chilometri quadrati che include circa un quarto dell'intero territorio nazionale. La Valle del Po è una delle aree europee con la più alta concentrazione di popolazione e di attività, dove vivono circa 20 milioni di persone e che genera la metà del PIL italiano; il suo cuore è il Po, che lungo il suo percorso racchiude uno scenario colmo di ricchezze uniche e sconosciute. Sul Po esiste un'ampia produzione scientifica e letteraria ed è disponibile una cospicua base di dati e proposte e una vasta documentazione ecologica, iconografica e storico geografica. Lungo il Po sono attivi otto parchi regionali e cinquanta aree protette di varia natura. L'intera asta del fiume è inoltre gestita da due istituzioni dedicate: l'Autorità di bacino Distrettuale del Po e l'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPo), che hanno competenze prevalentemente in materia idraulica e ambientale.

Il fiume vive però una realtà frammentata e disomogenea che vede accanto a tratti ambientalmente gestiti e culturalmente promossi altri ove il fiume è solo un grande vuoto nel quale hanno luogo attività proprie e improprie, al di fuori di un'effettiva visione d'insieme.

Lo stato di salute del Po presenta aspetti critici, destinati ad acutizzarsi in conseguenza dei cambiamenti climatici, che richiedono una presa di coscienza che non può essere demandata alla sommatoria di interventi frammentari. Non vi è una compiuta percezione dei suoi ecosistemi e dei paesaggi, un

riconoscimento condiviso di appartenenza delle comunità fluviali, una conoscenza diffusa delle risorse naturali e culturali che lo connotano e di quelle che dal fiume sono sostenute direttamente e indirettamente.

Il più grande fiume italiano per la sua unitarietà, per la continuità dei paesaggi che attraversa e compone, per la storia che lungo il suo corso si è dipanata, richiede invece un approccio integrato che ad oggi non esiste, come non esiste un soggetto investito della responsabilità del "sistema Po" nella sua interezza e complessità.

Questo manifesto segna l'avvio di un percorso di aggregazione dell'attività di valorizzazione e tutela del Po e del suo territorio, delle istanze della società civile e delle iniziative messe in campo delle associazioni e dagli altri soggetti che costituiranno la "Rete per il Po".

L'obiettivo primario dell'iniziativa è sollecitare la costruzione in tempi ravvicinati di un'entità flessibile: innanzitutto, un patto strutturato tra i parchi esistenti, le Regioni attraversate, le istituzioni sovraregionali. Un futuro "Parco del Po", da intendere quindi non come ulteriore entità amministrativa, ma come soggetto di nuova concezione, una sorta di "sindacato territoriale" con capacità di coordinamento interregionale delle realtà istituzionali esistenti, di riordino delle normative e nel contempo di sostegno delle iniziative locali. Uno strumento agile e flessibile per la tutela della biodiversità, la promozione culturale ed economica dei territori e che sia capace di suscitare nuove economie attorno all'infrastruttura blu e verde e un dialogo costante con le Istituzioni e le Comunità del Po.

Alcune esperienze recenti in ambito interna-

zionale indicano la tendenza ad una pratica di "parco diffuso", aperto e propulsivo, strumento di coordinamento delle strategie nazionali ed europee, fattore di arricchimento culturale, di scambi e di diffusione di pratiche ed esperienze, di sviluppo di agroecosistemi, di creazione di valori materiali e immateriali forieri di progresso sostenibile.

Attorno al fiume, al suo paesaggio, ai suoi itinerari, possono prodursi e rafforzarsi saperi e conoscenze, possono innescarsi iniziative legate alle culture locali, alla qualità delle produzioni agricole, all'ospitalità, all'enogastronomia, alla promozione turistica, a circuiti di fruizione e di esplorazione organizzati, mettendo a sistema anche iniziative già avviate. L'esempio della ciclovia Venezia-Torino (VenTo) è emblematico in tal senso. Occorre pensare a economie da costruire, il cui sviluppo è legato al coordinamento nell'uso sostenibile delle risorse territoriali e immateriali, alla cooperazione tra enti diversi e operatori privati, puntando a sviluppare nuove sinergie a partire dalla profonda consapevolezza delle potenzialità e della contemporanea fragilità dei territori del Po.

Il percorso della condivisione

1. Le associazioni firmatarie del presente Manifesto costituiscono la Rete per il Po. La Rete, organizzata in forma aperta, ha il compito di estendere la partecipazione ad altri soggetti (rappresentanti dei coltivatori, sindaci delle città distribuite lungo il fiume, associazioni di categoria, ecc.) e organizzare le tappe successive dell'iniziativa.
2. Le associazioni raccolte nella Rete si impegnano a diffondere questo manifesto attraverso i propri canali di comunica-

zione al fine di raccogliere nuove adesioni, sollecitare contributi e comporre un “Dossier” con le informazioni sulle condizioni del fiume e del suo territorio, sulle opportunità inesprese di sviluppo, sulle iniziative e sui risultati già conseguiti per la salvaguardia e la valorizzazione dell’ambiente del fiume.

3. I soggetti raggruppati nella Rete si impegnano inoltre a organizzare anche singolarmente, manifestazioni pubbliche nelle quali presentare l’iniziativa e le proposte per lo sviluppo del territorio.
4. I risultati dell’attività saranno presentati in una Conferenza alla quale saranno chiamati a partecipare il Ministero dell’Ambiente, il MIBACT, l’Autorità di Bacino, l’AIPo, le Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, gli organismi di gestione dei Parchi e delle altre aree protette distribuite lungo il corso del fiume.

Nella Conferenza verranno discussi prioritariamente quattro temi ritenuti indispensabili per avviare la costituzione del “Parco del Po”:

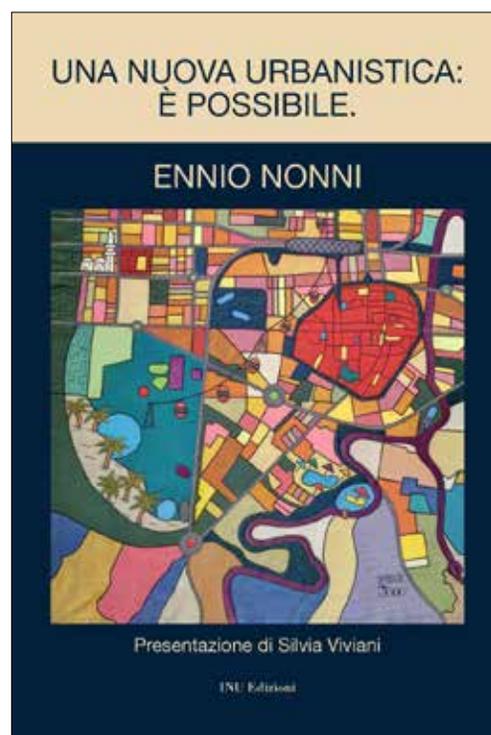
- proposta di forme di governo fondate su modelli di gestione innovativa e leggera, poggiati sulle istituzioni esistenti;
- indicazione delle priorità di intervento per la tutela e lo sviluppo sostenibile del sistema Po;
- individuazione delle fonti di finanziamento;
- messa a punto di una rete permanente per la circolazione delle informazioni e delle conoscenze.

Agli enti che partecipano alla conferenza verrà chiesto di impegnarsi per produrre un “Piano strategico per il Po” nel quale sviluppare gli argomenti proposti nella Conferenza e di dotarsi degli strumenti per la sua successiva attuazione.

Libri e altro

a cura di Francesco Gastaldi, Luca Giulio Velo

Una nuova urbanistica: è possibile



Ennio Nonni, INU Edizioni Roma, 2015, Euro 13,00, pp. 160

Il nuovo libro di Ennio Nonni è un racconto o meglio un punto di vista, di come l’urbanistica può generare interesse quando tenta di mettere in gioco con ogni mezzo il progetto creativo; l’esposizione didascalica per punti è una provocazione, quasi una insofferenza per l’urbanistica enciclopedica e analitica che dedica troppo tempo a norme e processi nell’illusione che con questi strumenti si formi la città a cui aspiriamo.

L’esposizione è invece un tentativo di mettere in cima alla piramide l’urbanistica reale, concreta quotidiana, che tratta i problemi con sobrietà di parole, di risorse e di tempo con l’attenzione continua al risultato, cercando di non lasciarsi sfuggire le opportunità impreviste. Parlando di questa urbanistica ritornano in vita le alberate stradali, le piazze,

l’arte urbana, le pavimentazioni, i marciapiedi e le ciclabili della città, gli alberi, le siepi, la distanza di una casa dalla strada e tanto altro. E più si allarga lo sguardo ci si accorge che il livello valutativo di dirige, nell’equilibrio delle regole di convivenza, verso la estetica urbana, indicando così una nuova direzione di lavoro.

E’ difficile che l’urbanistica, come è stata intesa e praticata da decenni, possa stimolare ed entusiasmare qualcuno, densa di norme, di teorie e di analisi a cascata a cui tutti sono stati purtroppo abituati, sia nell’insegnamento che nella professione.

Il libro invece descrive un modo di fare urbanistica diverso da quello usuale che sorprendentemente lascia intravedere un futuro e una speranza per molti tessuti degradati; un modo di intendere pratico e fortemente innovativo della professione dell’urbanistica. Nella presentazione del Presidente INU, Silvia Viviani, viene messo in evidenza:

“La città contemporanea si rileva ostile, carente di spazi pubblici, dissipatrice di risorse; un prodotto di azioni prive di progetto. L’urbanistica ha sofferto dell’appiattimento sulla rappresentazione dei territori finalizzata prevalentemente alla distribuzione dei benefici derivanti dall’attribuzione di edificabilità. Un accesso di regolazione e bucratizzazione ne ha ridotto l’efficacia.

[...] Liberandosi dalla rigidità dell’accanimento normativo e dalle affermazioni retoriche, il progetto urbanistico non eluderà la responsabilità che gli è propria nel promuovere comportamenti consapevoli prima ancora che nuovi assetti. [...] nel libro [...] sono ricordate le basi dell’amministrare e del governare, richiamati i metodi e gli strumenti, delineate azioni e strategie. Ci indica una strada per la nuova urbanistica: possibile se ci applicheremo con impegno e costanza, passione e responsabilità. Su queste basi, si apre la sfida per le città del futuro ed essa è coinvolgentè.

La struttura della pubblicazione, articolata per ambiti territoriali (Il Comune, il quartiere, il centro storico, le aree vaste) e per 10

argomenti di lavoro, fra cui il consumo zero inteso come risorsa e l'arte urbana quale fattore di riabilitazione estetica delle periferie, offre molteplici spunti di interessi concreti e creativi (perché già sperimentati); ad esempio l'abolizione degli indici di fabbricabilità e delle distanze dai confini, norme primarie ridotte all'essenziale di cui alcune solo presuntive sono spunti per fare avvicinare l'urbanistica alla vera realtà della città europea ben diversa dalle finzione pianificatoria del dopoguerra italiano.

Ma un punto su cui il libro cerca di dipanare una questione primaria è l'assoluta diversità di livello fra l'amministrare e governare.

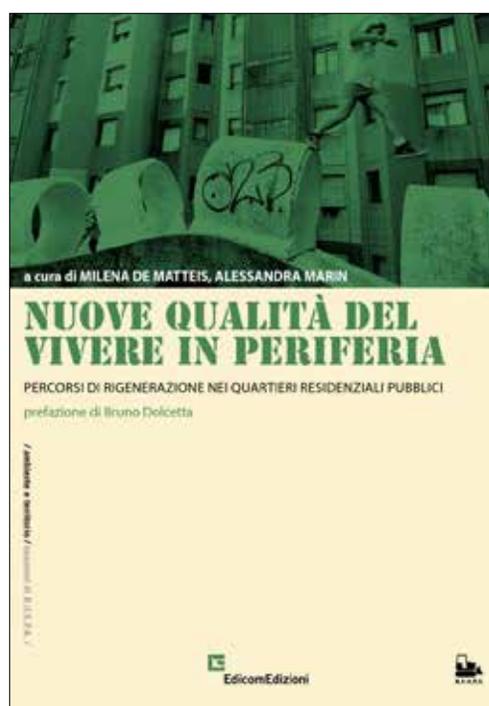
Specialmente in campo urbanistico oggi vengono prese decisioni di tipo amministrativo mentre il vero obiettivo, specie in un momento di crisi, è quello di imprimere direzioni di governo, strategie concrete apprezzate dai cittadini che elevano il senso di appartenenza ad un territorio.

In pratica: poche chiacchiere e tanta sperimentazione per fare emergere molteplici percorsi progettuali concreti improntati alla qualità delle azioni.

Un'urbanistica intesa come abaco di quelle opportunità che una città mette in campo continuamente in tempi diversi e che strumenti leggeri e semplici devono saper organizzare valutando il merito qualitativo e non già le sole defatiganti procedure.

Luciano Vecchi

Nuove qualità del vivere in periferia. Percorsi di rigenerazione nei quartieri di edilizia residenziale pubblica



Milena De Matteis, Alessandra Marin (a cura di), Edicom edizioni, Monfalcone (Go), 2013, Euro 25,00, pp. 256

Il volume a cura di Milena De Matteis e Alessandra Marin presenta una prima parte degli esiti della ricerca nazionale *Living Urban Scape - Abitare lo spazio urbano (LUS)* svolta nell'ambito di un progetto FIRB. Il titolo originario del progetto finanziato dal Miur e coordinato da Milena De Matteis dell'Università luav di Venezia e da Maria Livia Olivetti dell'Università Roma Tre era: "La riconfigurazione degli spazi aperti, la densificazione e i sistemi naturali come strumenti per la riqualificazione delle periferie residenziali. Valutazioni, strategie e *best practices* per migliorare la qualità dell'abitare negli insediamenti". L'attenzione dell'attività di ricerca e del volume viene

rivolta ad un tema che secondo le curatrici sarà in grado di condizionare in modo rilevante il futuro delle città in Italia e in Europa: gli spazi della città del secondo Novecento e, in particolare, le periferie residenziali pubbliche. Sono proprio queste le aree nelle quali appare oggi più forte la necessità di intervento, e dove meglio può prendere corpo l'idea secondo cui migliorare la vivibilità delle periferie residenziali (pubbliche e non) costituisce una delle grandi sfide della società contemporanea, un nodo chiave nella definizione delle politiche sulla sostenibilità delineate a livello internazionale.

La rigenerazione urbana è da tempo al centro di varie politiche europee e nazionali, rinnovandosi continuamente, attraverso indirizzi e orientamenti sempre più precisi ed efficaci, ma risultando spesso al contempo (e specie in Italia) disattesa, alla prova dei fatti.

La scelta della "città pubblica" del trentennio 1960-80 come oggetto principale d'indagine della ricerca LUS è dovuta alle peculiarità presentate da queste parti urbane. Tra i fattori che hanno condizionato tale scelta vi sono le configurazioni insediative ampie e dilatate frutto della normativa urbanistica e dell'interpretazione (spesso poco adeguata) delle idee del Movimento Moderno; il posizionamento originario ai margini delle città, e il loro "ritorno al centro" causato dalle successive espansioni urbane; le numerose problematiche e situazioni di degrado fisico e sociale, riscontrabili sia nelle grandi città, sia negli interventi residenziali pubblici realizzati in provincia. La ricerca si caratterizza per l'obiettivo di portare un ulteriore contributo alla conoscenza dei fenomeni complessi oggi riscontrabili in tali contesti, nonché di individuare possibili scenari d'azione e strategie di progetto volti a migliorare la qualità dello spazio fisico e favorire lo sviluppo di un più adeguato assetto ambientale.

Secondo le curatrici del volume i quartieri pubblici, con i loro spazi aperti residuali e le loro densità, quasi sempre diverse da quelle della città privata, possono porsi infatti come risorse per la definizione di nuovi modelli di qualità dell'abitare: fungendo di volta in volta da tramite tra città e campagne urbane, da luogo dove sperimentare forme e modi di abitare innovativi, da centri di riferimento per un territorio urbanizzato privo di occasioni, servizi di prossimità, opportunità di scambi e stimoli alla creatività. La ricerca ha proposto una reinterpretazione di questo "spazio pubblico", come "spazio sociale", sul quale intervenire valorizzando, attraverso processi partecipativi, le esistenti pratiche d'uso. Lo spazio pubblico diviene risorsa da condividere tra abitanti e nuovi attori sociali. L'articolazione del volume muove dall'idea di proporre utili confronti tra risposte già individuate e risposte in via di formazione; da un lato, si è ricomposto lo stato dell'arte relativo ad alcune ricerche su periferie pubbliche, paesaggi urbani e strumenti per la rigenerazione della città, mentre, dall'altro, si è posta una prima sintesi degli esiti finora raggiunti dalla ricerca LUS. La prima parte affida quindi alla voce di numerosi esperti e docenti universitari la composizione di un quadro volto a raffigurare lo scenario di riferimento, suggerendo e descrivendo plurimi approcci, strategie, strumenti di intervento. È organizzata in tre blocchi, articolati per campi d'indagine e questioni fondative, che sono stati così definiti:

- Indirizzi e strategie di progetto. Quali opportunità di riqualificazione presentano oggi le periferie pubbliche? Quali sono le problematiche da affrontare negli insediamenti residenziali oggetto di studio, quali le strategie condivise oggi riconoscibili? Come si può ripensare il concetto stesso di "spazio pubblico" e perseguire la sostenibilità degli interventi?

- Paesaggi urbani e progetti in equilibrio. Quale rilevanza attribuire agli spazi di naturalità nel rapporto tra l'abitazione ed il paesaggio urbano? Che rilievo hanno questi spazi per il benessere psicofisico dell'uomo? Quali interpretazioni possono essere date delle condizioni e culture abitative nelle periferie?
- Strumenti e scenari di fattibilità. Quali strategie, processi ed economie possono guidare progetti di rinnovo fattibili ed efficaci? Quali sono i principali soggetti interessati ad intervenire nei processi di rigenerazione urbana, e con quali possibili motivazioni? Come arrivare ad una durevole sostenibilità socio-economica?

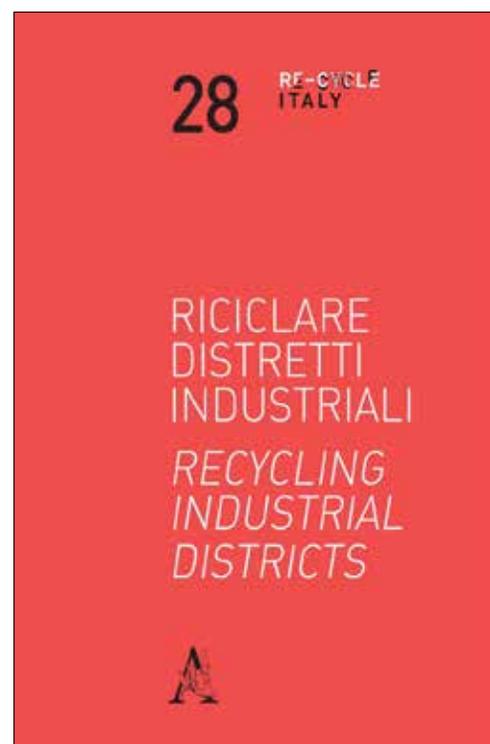
A partire dai primi anni Novanta, in molte città italiane, i quartieri di edilizia residenziale pubblica vengono investiti da rilevanti interventi e processi di trasformazione, la loro osservazione testimonia l'affermarsi di diversi possibili atteggiamenti, a volte compresenti nelle strategie adottate dai vari attori, che nel volume vengono accorpati in tre famiglie:

- la tutela del quartiere, considerato come patrimonio condiviso e luogo dell'identità di una comunità, e lo sviluppo della capacità di mettere in gioco i valori riconosciuti dai differenti attori delle trasformazioni urbane, in special modo dagli abitanti;
- la densificazione dei suoi spazi, attraverso l'inserimento di nuove quantità edilizie, la diversificazione dei principi insediativi, l'aumento delle funzioni insediate, e specie dei servizi di prossimità, e della loro commistione alla residenza;
- la sottrazione selettiva di quantità edilizie, con relativo reimpiego o meno delle volumetrie demolite, e la ridefinizione radicale di parte degli spazi esterni o di transizione del quartiere, finalizzate alla ricerca, di una sua nuova adeguatezza alle mutate pratiche dell'abitare.

Il libro ha il merito, fra gli altri, di richiamare un dibattito ormai flebile sui quartieri di edilizia residenziale pubblica; nella stagione dei "programmi complessi" sono stati luogo di sperimentazione di percorsi di riqualificazione fisica, di rigenerazione socio-economica, di riconfigurazione della loro identità e dei rapporti con le città cui appartengono. Una notevole attività di ricerca si è sviluppata a partire dalla descrizione e valutazione di queste esperienze e dei loro esiti, portando ad un cambiamento dei modi di guardare ai quartieri pubblici (e spesso al resto del territorio abitato), indagando forme e modi d'uso.

Francesco Gastaldi

Un'urbanistica per i distretti industriali in crisi



Lanzani A., Merlini C., Zanfi F. (a cura di), Aracne Editrice, Roma, 2016, Euro 30,00, pp. 300

“Il passaggio del secolo ci ha accompagnato entro un mondo assai diverso da quello che abbiamo conosciuto. Un secolo di crescita economica, demografica e del territorio urbanizzato sembra passarci alle spalle” (p. 11): si apre così il volume curato da Arturo Lanzani, Chiara Merlini e Federico Zanfi – *Riciclare distretti industriali* (Aracne, 2016) – che si propone di riflettere sugli effetti della crisi nei bacini territoriali italiani della piccola e media impresa, con particolare riferimento all’area di Sassuolo. Il libro – che si avvale di contributi di altri studiosi e giovani ricercatori e dagli elaborati prodotti dagli studenti del Politecnico di Milano – analizza questa trasformazione epocale. Pochi avrebbero potuto immaginare che questi tessuti imprenditoriali, le “aree traino” del dinamismo economico del paese, soprattutto nell’export, potessero progressivamente venire avviluppati in una spirale di crescente debolezza. Che ha lasciato segni tangibili sul territorio, sempre più caratterizzato da un paesaggio di capannoni artigianali e industriali, a tratti spettrale, dove non si svolge più alcuna attività produttiva o dalla “forte presenza di abitazioni abbandonate o sottoutilizzate, [dalla] caduta della manutenzione dell’enorme (e disordinato) patrimonio edilizio del ceto medio, [da un] riuso di edifici generalmente poco qualificato da parte di nuove popolazioni immigrate” (p. 13). Questo libro appare dunque importante perché sottolinea la necessità di porsi interrogativi seri sul sottoutilizzo degli spazi della produzione, evidenziando quanto il processo – in atto ormai da alcuni anni – metta in discussione i più consolidati strumenti di lettura, interpretazione e progettazione urbanistica. L’illusoria speranza che la crisi fosse un fenomeno transitorio con il passare degli anni è andata via via dissolvendosi. Nel frattempo si è assistito a ulteriori dismissioni di aree industriali a causa della cessazione di attività produttive, delocalizzazioni, riorganizzazioni aziendali, e si è aperta una nuova fase molto diversa dalle precedenti. Anche se alcuni fenomeni legati

a ristrutturazioni aziendali, ri-modulazioni di fasi produttive e delocalizzazioni erano già in atto in epoca pre-crisi, le dismissioni più recenti hanno avuto in molti contesti italiani effetti più visibili e dirimpenti. Sia i tessuti urbani consolidati, sia quelli caratterizzati da dispersione insediativa appaiono sempre più costellati da vuoti, volumetrie inutilizzate e in attesa di un qualche possibile futuro, spazi in cerca di nuove vocazioni spesso incapaci di rispondere alle nuove esigenze delle imprese. Talvolta le aree produttive-artigianali che non si svuotano assorbono funzioni commerciali – una destinazione d’uso favorita dalla generale disponibilità di ampi spazi per parcheggio –, più raramente diventano luoghi del terziario. Nel caso del distretto ceramico di Sassuolo – assunto dagli autori come caso studio – le dismissioni sono, in realtà, ancora contenute nonostante la situazione di stagnazione della crescita e la fase di metamorfosi che sta attraversando la manifattura. Si tratta, tuttavia, di una situazione che richiederebbe un nuovo progetto urbanistico, un contesto per il quale andrebbero immaginati con realistica fantasia temi per il suo rinnovamento. Cose che invece si scontrano con un’agenda pubblica evidentemente superata ma ancora condivisa e modi di fare persistenti delle politiche infrastrutturali e urbanistiche che non colgono appieno la situazione contingente.

Un altro fattore che contribuisce ad aggravare la situazione dell’abbandono di capannoni industriali e artigianali è identificabile nella crisi del mercato immobiliare. Gli effetti della legge del 2001 cosiddetta Tremonti bis che assegnava incentivi fiscali alle imprese che reinvestivano i propri utili in beni strumentali, che si traducevano materialmente nella costruzione di capannoni” sono finiti. Oggi si assiste a un’inerzia del credito bancario per persone e imprese che blocca tanto le nuove edificazioni quanto possibili trasformazioni e riusi. L’incremento del carico fiscale ha poi contribuito alla proliferazione di processi di abbandono,

al blocco del mercato e al conseguente deterioramento delle strutture non utilizzate. Una condizione che non riguarda solo gli edifici, ma anche le aree esterne e circostanti. Anche queste sono profondamente colpite da un generale e progressivo degrado fisico e funzionale, che si traduce talvolta in “pratiche d’uso informali” se non, peggio, nella trasformazione in discariche abusive di rifiuti ingombranti, depositi più o meno temporanei di materiali di varia natura, ecc. ecc. Situazioni non pianificate, il più delle volte non regolamentate e spesso del tutto incontrollate che minano seriamente non solo la qualità dei paesaggi ma, potenzialmente, le condizioni ambientali e di sicurezza territoriale.

Per concludere sembra opportuno sottolineare il ritardo in cui gli “attori della pianificazione” recepiscono effettivamente gli effetti territoriali della crisi-metamorfosi che stiamo attraversando. Gli strumenti urbanistici esistenti sono stati concepiti e approvati generalmente in epoca pre-crisi. Le loro interpretazioni del territorio e le loro previsioni in pochi anni si sono rivelate vecchie e superate da nuove dinamiche che oggi sono difficili da riformulare in un quadro che si caratterizza per incertezza, indeterminazione, scarsa progettualità e debole fiducia nel futuro. Il libro dunque, oltre ad interessanti riflessioni sul futuro dei territori dove la crisi produttiva ha lasciato segni evidenti, raccoglie a titolo dimostrativo una serie di progetti per il territorio del distretto ceramico di Sassuolo, sviluppati nell’ambito dell’attività didattica e di ricerca da un gruppo di urbanisti del Politecnico di Milano coordinato dai curatori. Alla base delle proposte c’è la convinzione che questo, come altri distretti industriali italiani in trasformazione, riuscirà a rimanere attrattivo e vitale solo se il progetto urbanistico saprà coniugare le esigenze delle imprese e della società locale con la ricerca di qualità dello spazio fisico.

Francesco Gastaldi

Indice degli autori

Francesco Alberti
Responsabile scientifico del progetto di ricerca AdArnum

Vincenzo Ariu
Architetto

Maurizio Battini
Capo segreteria tecnica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Federico Blasevich
Ingegnere, PhD in Infrastrutture e Trasporti, funzionario dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Claudio Bocci
Direttore Federculture

Antonio Alberto Clemente
Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara, Dd'A - Dipartimento di Architettura

Sabine Di Silvio
Architetto

Federica Drei
Architetto, Servizio Urbanistica del Settore Territorio dell'Unione della Romagna faentina

Giampaolo Evangelista
Architetto

Francesco Gastaldi
Università IUAV di Venezia

Alessandro Giacomel
Politecnico di Milano

Diana Giudici
Politecnico di Milano

Feiran Huang
College of Architecture and Urban Planning, Tongji University, Shanghai, China

Luigi La Riccia
DIST, Politecnico di Torino

Ivan Lo Bello
Presidente Unioncamere

Raffaale Lungarella
Economista

Sara Maldina
Architetto, Dipartimento di Architettura, Università di Ferrara

Rosario Manzo
Dirigente della UO Progetti e iniziative innovative – Agenzia del demanio, Direzione Strategie immobiliari e innovazione

Francesco Maragno
Sindaco di Montesilvano

Maria Pia Melonari
Esperta guida alpina e istruttore di mountain bike

Italo Meloni
Università di Cagliari

Ennio Nonni
Architetto, Dirigente del Settore Territorio dell'Unione della Romagna faentina

Federico Oliva
Politecnico di Milano

Simone Ombuen
Università Roma Tre

Enrica Papa
University of Westminster, Department of Planning and Transport, London

Paolo Pileri
Politecnico di Milano

Luigi Pingitore
Segretario nazionale INU

Daniele Rallo
AssUrb

Luca Rampado
AssUrb

Franco Rossi
Assessore urbanistica Regione Calabria

Iginio Rossi
Coordinatore Progetto Paese Città accessibili

Alberto Rutter
Urbanista

Silvia Saccomani
DIST, Politecnico di Torino, INU Piemonte e Valle d'Aosta

Vittorio Salmoni
ISTAO, Responsabile scientifico Area Città e Territorio

Maria Grazia Santoro
Assessore Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia

Francesco Sbetti
Direttore UI

Paolo Strina
Dottore di ricerca, Università di Parma

Maria Rita Schirru
Architetto, Comune di Roma

Paolo Strina
Dottore di ricerca, Università di Parma

Luca Giulio Velo
Architect, PhD Urbanism, IUAV

Giulio Verdini
Department of Urban Planning and Transport, University of Westminster, London, UK

Silvia Viviani
Presidente INU

Indice dei luoghi

Anzio
Bagno a Ripoli
Bologna
Calabria
Camerino
Copenhagen
Fabriano
Faenza
Fiesole
Fiume Po
Italia
Lazio
Marche
Montesilvano (Pescara)
Norcia
Parma
Penne
Piemonte
Piombino
Pontassieve
Rignano sull'Arno
Roma
Sardegna
Suzhou (Cina)
Torino
Toscana
Trento
Umbria
Val di Cornia
WHL siti UNESCO Italia

Nel prossimo numero

- Viaggio in Italia
Calabria: una strategia comune per le aree interne
- Regolamento edilizio unico
- Agricoltura intensiva, cambiamenti d'uso del suolo, regolamentazione

X Giornata di Studio INU

**Crisi e rinascita
delle città**

Napoli, 15 dicembre 2017

10th Study Day of INU

**Crisis and rebirth
of cities**

Naples, 15 December 2017

“Crisi e rinascita delle città” è il titolo della decima Giornata di Studio dell’Istituto Nazionale di Urbanistica, che si terrà il 15 dicembre prossimo presso la sede del Dipartimento di Architettura dell’Università di Napoli Federico II di via Forno Vecchio 36. Si parte da un call for paper lanciato al mondo scientifico, accademico, delle professioni e dell’amministrazione nei mesi scorsi che ha visto una risposta costituita da oltre 320 contributi, di cui il 30 per cento dall’estero.

La discussione ruoterà attorno alla crescenti tensioni e pressioni che investono la dimensione urbana nell’odierna fase storica, tensioni e pressioni a cui la disciplina urbanistica si deve far carico di dare una risposta in termini di mediazione e risoluzione dei conflitti. E’ una missione nel solco del Progetto Paese che l’Inu ha presentato in occasione del suo XXIX Congresso, che si è tenuto a Cagliari nell’aprile del 2016, quando ha sottolineato l’urgenza per la disciplina di ricostruirsi e rigenerarsi in un’ottica più vicina alle esigenze e ai bisogni dei cittadini e dei territori.

A completare la X Giornata di Studio Inu il 16 dicembre, sempre presso il DiARC, si terrà la cerimonia di consegna del Premio Letteratura Urbanistica dell’Inu giunto alla sua V Edizione. Lo study tour al centro storico di Napoli curato dall’arch. Bernardino Stangherlin chiuderà la due giorni napoletana.

urbanistica

INFORMAZIONI



Sardinia Grand Tour, *Il sistema di mobilità ciclistica della Sardegna*