

urbanistica

INFORMAZIONI

Una nuova stagione per **L'AFFITTO**. Le diverse traiettorie delle *politiche abitative a Milano*, legate a una riarticolazione delle *domande di casa* in una città segnata da importanti processi di sviluppo e da situazioni di vulnerabilità e marginalità abitativa. **AGRICOLTURA INTENSIVA**. Le pratiche agricole sono spesso generatrici di esternalità negative importanti, in termini di *modificazioni paesaggistico-ambientali e di rischi per la salute pubblica* connessi all'uso di prodotti chimici di sintesi. **MOBILITÀ SOSTENIBILE ED ELETTRICA** nelle medie città italiane **UNA FINESTRA SU: Bogotá**, quando democrazia e mobilità trasformano le città. Il sistema di *trasporto pubblico* come strumento di *riduzione delle ineguaglianze* e di *coesione sociale*. Per difendere i **TESSUTI URBANI A VILLINI** di *Roma*, tre proposte dell'INU Lazio

275-276

Rivista bimestrale
Anno XXXIV
Settembre-Ottobre
Novembre-Dicembre
2017
ISSN n. 0392-5005

€ 20,00

INU
Edizioni

In caso di mancato recapito rinviare a ufficio posta Roma - Romanina per la restituzione al mittente previo addebito.
Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/2/2004 n. 46) art. 1 comma 1 - DCB - Roma

Rivista trimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Ugoardo Satzano
Anno XXXIV
Settembre-Ottobre 2017
Novembre-Dicembre 2017
Euro 20,00

Editores 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

Comitato di Amministrazione di INU Edizioni:
G. De Luca (presidente),
G. Cristoforetti (consigliere),
D. Di Ludovico (consigliere),
C. Gasparri (consigliere),
L. Perlini (consigliere),
F. Sbetti (consigliere).
Redazione, amministrazione e pubblicità:
INU Edizioni srl
Via Castro Dei Volsci 14 - 00179 Roma
Tel. 06 68134341 / 335-5487645
<http://www.inuedizioni.com>

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale Inu:
Alberti Francesco, Amante Enrico, Arcigiaccone Andrea,
Barbieri Carlo Alberto, Bruni Alessandro, Caputo Silvia,
Cecchini Domenico, Centanni Claudio, Dalla Betta Eddi,
De Luca Giuseppe, Fantin Hans-Joachim, Fasolino Isidoro,
Gasparri Carlo, Giaino Carolina, Giannino Carmen,
Giudice Mauro, Imberti Luca, La Greca Paolo, Licheri
Francesco, Lo Giudice Roberto, Masciucci Roberto,
Mocia Francesco Domenico, Oliva Federico, Ombuen
Simone, Pagano Fortunato, Passarelli Domenico,
Pignatone Luigi, Porcu Roberto, Properzi Pierluigi, Rossi
Iginio, Rumor Andrea, Sene Michela, Stanghellini
Stefano, Stramandinoti Michele, Tondelli Simona, Torre
Carmelo, Torricelli Andrea, Ulrici Giovanna, Vecchiatti
Sandra, Vignani Silvia

Componenti regionali del comitato scientifico:
Abruzzo e Molise: Radocci Raffaella (coord.), raffaella-rad@yahoo.it.
Alto Adige:
Basilicata: Rota Lorenzo (coord.), rota.lor@tin.it.
Calabria: Foresta Sante (coord.), sante.foresta@unicat.it.
Campania: Coppola Emanuela (coord.), ecoppola@unina.it.
Emilia: Beiruti G., Arena A., Basso A., Vanella V., Vitale C.,
Izzo V., Gerundo C.
Emilia-Romagna: Tondelli Simona (coord.), simona.fondelli@unibo.it.
Lazio:
Liguria: Balletti Franca (coord.), francaballetti@libero.it.
Lombardia: Rossi Iginio (coord.), iginiorossi@teletu.it.
Marche: Angelini Roberto (coord.), robbyarch@hotmail.com, Piazzini M., Vitali G.
Piemonte: Saccomani Silvia (coord.), silvia.saccomani@polito.it, La Riccia L.
Puglia: Rotondo Francesco (coord.), frerotondo@poliba.it.
Durante S., Grittani M., Mastrolito G.
Sardegna: Barracu Roberto (coord.).
Sicilia:
Toscana: Rignanesi Leonardo (coord.), leorignanesi@poliba.it, Alberti F., Nespolo L.
Umbria: Murganti Beniamino (coord.), murganti@gmail.com.
Veneto: Basso Mattia (coord.), mbasso@iuaiv.it.

Foto in IV di copertina:
Elaborazione da immagine catturata da Google Maps,
Roma, Monte Sacro, tessuto a villini. Uscita finale, a colori.

Progetto grafico: ristudio

Impaginazione: Ilaria Giatti



Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione Tribunale di Roma n. 1422/1997

Abbonamento annuale Euro 30,00 +
Versamento sul c/c postale 1628007, intestato a
INU Edizioni srl, Via Ravenna 9/b, 00161 Roma,
o con carte di credito: CartaSI - Visa - MasterCard.

Aperture Arcipelago Italia

Francesco Sbeti

Agenda Per una definizione di paesaggio trentino

Maurizio Tomazzoni

il Punto Progetti integrati per le città storiche nell'era digitale

Silvia Viviani

09 Una nuova stagione per l'affitto. Spunti dall' "Osservatorio Milano"

Francesca Cognetti

- 11 **Sperimentazioni sulla casa sociale a Milano, imparare da un quadro incerto**

Francesca Cognetti, Jacopo Lareno Faccini

- 13 **Milano, città laboratorio del nuovo abitare**

Anna Delera

- 16 **Grandi patrimoni residenziali privati: un'opportunità per il mercato dell'affitto agevolato?**

Luca Gaeta, Alice Ranzini

18 Agricoltura intensiva, cambiamenti d'uso del suolo, regolamentazione

a cura di Matteo Basso

- 18 **Un'introduzione**

Matteo Basso

- 20 **Agricoltura, ambiente, paesaggio**

Luca Imberti

- 21 **Agricoltura intensiva e strumenti regolativi. Quale spazio per la pianificazione territoriale?**

Matelda Reho

- 23 **Veneto: «prosecchizzazione» del territorio, conflitti, politiche**

Matteo Basso

- 25 **Contrastare l'intensivizzazione del paesaggio agricolo in Piemonte: strumenti di analisi e interventi per la diversificazione paesistica**

Enrico Gottero, Bianca M. Seardo

- 28 **Urbanistica e pratiche agricole di uso del suolo: dalla regolamentazione al progetto**

Giuseppe Caridi

- 30 **Utilizzo multifunzionale di strutture agricole e attività agrituristiche**

Francesco Domenico Moccia, Isidoro Fasolino, Michele Grimaldi, Eligio Troisi

32 Un nuovo modello di mobilità sostenibile ed elettrica nelle medie città italiane

a cura di Ennio Nonni, Gianni Biagi

- 33 **Rivoluzione tecnologica, smart community e nuovi paradigmi per la mobilità**

Gianluca Cristoforetti

- 35 **Mobilità elettrica oltre i confini della metropoli**

Andrea Alfieri, Stefano Dotta

- 36 **Il Trasporto pubblico elettrico a Faenza. Il ruolo degli Enti locali nella transizione verso un nuovo modello di mobilità**

Antonio Bandini

- 37 **Nuovi modelli collaborativi di comunità. Come fare per le piccole realtà?**

Luca Della Godenza, Gabriele Lelli

- 39 **Forlì e Toyota Yuko. Insieme verso la città del futuro**

Marco Ravaoli

- 41 **Sistemi di mobilità sostenibile per le aree interne – il caso della Garfagnana**

Sandro Pieroni

- 42 **Un modello collaborativo di smart mobility per le aree interne**

Elisabetta Mennucci

- 45 **Mobilità integrata e sostenibile: esempi di cittadinanza attiva in Trentino**

Anna Paola Marconi, Marco Pistore

- 47 **ENEA per la Mobilità Elettrica e non solo**

Maria Pia Valentini

49 Una finestra su: Bogotà

a cura di Enrica Papa

- 49 **Bogotà: quando democrazia e mobilità trasformano la città**

Giovanni Vecchio

59 | Rassegna urbanistica

- 59 **La rigenerazione della periferia romana e la Lr 7/2017**
Alessandra Montenero
- 62 **Waterfront di Levante, nuovo progetto di Renzo Piano per Genova**
Francesco Gastaldi
- 65 **La palazzina Q8 di Genova: architettura storica tra compromissione, degrado e vincolo culturale**
Giampaolo Evangelista
- 67 **Rigenerazione fluviale e riqualificazione urbana**
Cinzia B. Bellone, Andrea Fiduccia
- 69 **Rigenerazione e paesaggio**
Carmen Lucarelli

72 | Premio Inu Letteratura Urbanistica 2017

- a cura di INU Edizioni*
- 72 **STONES IN THE CITY: tra dense e rarefatte relazioni**
Ginevra Balletto
- 75 **A.b.u.s.e. of Fun: Soluzioni Urbane Divertenti (Attractive, Beautiful, Useful, Sustainable, Entertaining)**
Manuele Gaetano Giovanni Daniele
- 77 **Le mura di Lucca. Come strumento interpretativo delle trasformazioni della città**
Claudio Pardini Cattani

80 | Urbanistica, Società, Istituzioni

- 80 **Per difendere i tessuti urbani a villini di Roma**
Consiglio direttivo INU Lazio
- 82 **Amministrare o Governare: l'urbanistica e la città**
Ennio Nonni
- 86 **MANIFESTO PER L'URBANISTICA ITALIANA. Dieci punti per l'avvio di un dibattito pubblico**
Giuseppe De Luca

88 | Leonardo Benevolo fra società e urbanistica

Francesco Gastaldi

90 | Assurb

a cura di Daniele Rallo

90 | Specialità: "urbanista"

Daniele Rallo, Luca Rampado

91 | Libri e altro

a cura di Francesco Gastaldi, Luca Giulio Velo

98 | Opinioni e confronti

Le difficoltà di recepimento dello schema di regolamento edilizio-tipo

Claudio Perin

100 | Indici

026

Sei Righe

Federico Oliva

P06

in quarta

Roma, Monte Sacro, tessuto a villini

Elaborazione da immagine catturata da Google Maps

Aperture

Arcipelago Italia

Francesco Sbeti

La proposta del Padiglione Italia alla Biennale di Architettura 2018 interpreta il tema *Freespace* puntando l'attenzione a quei territori che abbiamo imparato a chiamare negli ultimi anni con la denominazione "aree interne". Si tratta come dichiara il curatore Mario Cucinella di "territori spazialmente e temporalmente lontani dalle aree urbane, ma detentori di un patrimonio culturale inestimabile, con particolarità che pongono l'Italia in discontinuità rispetto all'armatura urbana europea, permettendola di identificare come uno spazio urbano mediterraneo". Una scelta importante in quanto prova a fornire strumenti per costruire una strategia per il Paese in una fase in cui il territorio sembra uscire completamente dall'agenda politica del Governo. In una fase che cancella il primo faticoso tentativo di mettere in sicurezza il territorio attraverso una strategia di prevenzione di lungo corso intrapresa con "Italia Sicura".

La proposizione di "Arcipelago Italia" con i suoi itinerari e progetti costituisce innanzitutto il riconoscimento di un territorio e di una identità che parte dal paesaggio, ma che come ci dice Aldo Bonomi "non è questione estetica, ma è costruzione sociale che prende forma nelle lunghe derive della storia"¹.

I numeri che lo descrivono sono particolarmente significativi e preoccupanti allo stesso tempo:

- vi risiede il 20% della popolazione italiana;
- una popolazione particolarmente anziana, l'indice di vecchiaia è infatti pari a 182% contro il 165 a livello nazionale;
- un territorio sempre più abbandonato, cala la popolazione in particolare i giovani.

Le aree interne non sono però tutte uguali, in alcune realtà lo spopolamento si è fermato perché si è rafforzata una vocazione turistica che ha puntato a valorizzare borghi storici, l'agricoltura di qualità e parchi naturali. In altri piccoli centri scelte lungimiranti di innovazione ambientale e di accoglienza dei migranti stanno pagando in termini di inversione demografica e di rivitalizzazione dei borghi².

Porre al centro dell'attenzione culturale e quindi politica e amministrativa le aree interne rappresenta una importante occasione per provare a ricucire i frammenti di azioni, che sono state in alcuni casi solo avviate, nel quadro di una strategia per

il territorio del nostro Paese che a partire dalla questione della sicurezza: idraulica, sismica e idrogeologica, ponga al centro i temi dell'accessibilità della riqualificazione e della rigenerazione ambientale, architettonica, energetica e sociale.

In questa logica il riordino amministrativo della legge 56/2014, purtroppo subito abbandonato, che cercava di ridefinire gli ambiti di governo delle città metropolitane, delle provincie e dei piccoli comuni, così come la legge 158/2017 di sostegno e valorizzazione dei piccoli comuni e le politiche di coesione economica e sociale dell'unione Europea, rappresentano una possibile premessa di strategia territoriale.

Una strategia che deve necessariamente incrociarsi con la pianificazione di area vasta e con i piani urbanistici comunali come ci indica Maurizio Tomazzoni, assessore del Comune di Rovereto, ricordando come l'esperienza trentina a partire dal primo piano territoriale del 1967 abbia saputo (rara eccezione del panorama italiano) coniugare la difesa delle risorse primarie con lo sviluppo sostenibile.

Le analisi quantitative e gli itinerari che si possono vedere illustrati nel Padiglione Italia della Biennale ci confermano che i territori non sono tutti uguali e che le politiche quindi non possono essere tutte uguali. Che il turismo non può essere l'unica soluzione per questi territori che proprio a partire dalla loro geografia, paesaggio e dei sistemi di relazione con i centri urbani di riferimento (le città medie) e con l'armatura delle città metropolitane, possono costruire piani e progetti capaci di riconfigurare i processi che hanno portato a definire "centri" e "periferie" mobilitando risorse, a partire necessariamente da quelle pubbliche, per attivare politiche di inclusione e rigenerazione capaci di attivare nuovo valore economico facendo leva su cultura, agricoltura, paesaggio, innovazione e sulla capacità produttiva che molte di queste aree continuano ad esprimere.

1. A. Bonomi, "Arcipelago Italia il margine si fa centro", in *Arcipelago Italia*, Quodlibet, Macerata 2018
2. E. Zanchini, "Il Patrimonio forestale e le sfide per il rilancio delle aree interne italiane", in *Arcipelago Italia*, Quodlibet, Macerata 2018

Agenda

Per una definizione di paesaggio trentino

Maurizio Tomazzoni

Nella sua evoluzione a partire dal 1948 in poi, la pianificazione urbanistica provinciale del Trentino ha portato la provincia ad avere dei Piani Urbanistici con una forte valenza di difesa del territorio e stimolo per una cultura della pianificazione di livello comunale o intercomunale avente come base lo sviluppo compatibile. La pianificazione, in particolare a partire dal piano di Giuseppe Samonà del 1967 voluto dall'allora presidente della provincia Bruno Kessler, ha contribuito ad una protezione delle risorse primarie che sono proprie del territorio: acque, foreste, flora e fauna prima di tutto. Tali strumenti non sono stati però altrettanto efficaci nel difendere le realtà sottoposte alla maggiore pressione edificatoria, come ad esempio le periferie delle città in espansione, le località turistiche o le zone produttive. E se i centri storici sono stati oggetto di un recupero significativo, molte periferie sono cresciute caoticamente, quasi sempre in assenza di una pianificazione infrastrutturale, per lo più prive di una propria identità che le distingua da molte altre periferie italiane od europee.

Parallelamente è iniziata una proliferazione di pianificazione subordinata di settore eccessiva, che rischia di vanificare le potenzialità del piano provinciale vista la mancanza di dialogo fra gli strumenti, oltre che per la presenza anche di elementi di contrasto. E' giunto quindi il momento di considerare l'ecosistema in cui viviamo come una materia primaria. Forse "La materia prima del Trentino". E di conseguenza considerare l'investimento economico più accorto per il futuro, la conservazione di tale patrimonio, che è prima di tutto collettivo e rinnovabile, nella misura in cui sfruttamento e conservazione sono in equilibrio. Storicamente fonte di sostentamento per le popolazioni trentine, un equilibrio non precario è a portata di mano di una politica che pensa al futuro e sa tradurre un patrimonio collettivo in risorsa per un nuovo modello di sviluppo.

Serve però sgomberare il campo da una idea di cultura ambientale che conserva e non rinnova. Il fondamentale passo fatto il 20 ottobre del 2000 quando gli stati membri del Consiglio d'Europa hanno sottoscritto la Convenzione Europea del Paesaggio, con l'obiettivo di pervenire ad uno sviluppo sostenibile fondato sull'equilibrato rapporto tra bisogni sociali, attività economica e ambiente deve trovare compimento. Dalla tutela di singoli manufatti artistici o vedute "da cartolina" si è passati a forme di tutela che tengono

conto del tessuto urbano come insieme, riconoscendovi i segni dell'identità, il valore di documento materiale per la storia e la cultura. Con la definizione di "paesaggio" è stata data voce a chi ritiene che la vera tutela sta nella evoluzione pianificata e nella razionalizzazione e non nella difesa conservativa. Un processo che richiede ancora stimoli in termini economici oltreché sociologici; una normativa già in parte recepita dalla Pat (Provincia Autonoma di Trento) con il Pup (Piano Urbanistico Provinciale) del 2008, ma che ora va tradotta in cultura della pianificazione. Ovvero in atti concreti rappresentati dalla pianificazione subordinata affidata alle comunità locali.

Partire dal territorio per un nuovo modello di sviluppo significa non appiattirsi su posizioni che ignorano la limitatezza delle risorse naturali e vedono nella proliferazione infrastrutturale il segno della modernità e dell'efficienza, ma neppure aderire a contrapposizioni senza mediazione che ignorano la complessità del presente. Pensare a nuovi modelli di crescita significa invertire i termini del confronto: non più il territorio come teatro di scontro politico tra estremismi liberisti ed ambientalisti, ma motore stesso dello sviluppo. La necessità di fronte a risorse esauribili e ad una economia che non può essere in costante crescita è selezione: uso selettivo di risorse, partendo dalla loro rinnovabilità.

Emerge la necessità di ragionare in termini di pianificazione paesaggistica, così come prevede il Prg di Rovereto dal 2009, e come prevede la Lp 15 del 2015. Dove in verità si parla di "aree paesaggistiche omogenee" intendendo tutelare singole specificità di aree limitate. Il piano comunale invece prevede la possibilità di andare oltre il concetto di tutela esteso a tutte le iniziative che riguardano il territorio non edificato, per estendervi in particolare la "valorizzazione". In termini più semplici, oggi nessun intervento è consentito sui territori non edificati, a meno che non siano le grandi infrastrutture. Pianificare la bellezza dei luoghi è concetto astratto, come forse lo è il concetto di bellezza, ma a Rovereto si tenta l'esperimento di estendere un ampio perimetro che prende il nome di "Ambito di Paesaggio della Ruina dantesca". Si tratta di una vasta area interessata da una grande frana che raggiunse il suo culmine nell'880 d.C. Circa, e che Dante descrive per primo nel Canto XII: VII cerchio, I girone: l'incontro con il Minotauro

...

*Qual è quella ruina che nel fianco
di qua da Trento l'Adice percosse,
o per tremoto o per sostegno manco,
che da cima del monte, onde si mosse,
al piano è sì la roccia discoscesa,
ch'alcuna via darebbe a chi sù fosse.*

Dante per primo ne dà una definizione “paesaggistica” descrivendo ciò che di essa appare interessante all'uomo. Poi per mille anni non è accaduto più gran che, a parte la spoliatura di qualche masso per costruire le case delle frazioni vicine, e poi nel giro di un secolo, nell'area si stravolge tutto: ai primi del '900 viene piantato il pino nero considerata pianta pioniera che prima colonizza tutta l'area, poi sfugge di mano e colonizza tutta la valle e quindi si ammala ed ora appare necessario abbatterlo. Vengono scavate cave molto consistenti tutt'ora presenti, ed il taglio delle falde ha generato dei laghetti divenuti biotopi con specie rare di tritoni, la prima guerra incide profondamente sulla parte alta dove si è combattuto e si sono scavate trincee e costruite fortificazioni. Si è scoperto che il microclima creato dalla pietraia ha generato una flora molto particolare, la zona produttiva ha invaso gran parte della parte a valle della frana ed è stata installata la più grande discarica del Trentino in mezzo agli accumuli di pietre. Infine, si è scoperto il più grande parco di orme di dinosauri d'Europa.

La difficoltà ora sta nel far diventare tutto questo un ambito di paesaggio togliendo le tantissime tutele incrociate di livello provinciale che bloccano qualunque possibilità di intervento, che paradossalmente stanno distruggendo i segni del territorio stesso. Il bosco cancella i segni della rovina e della guerra, l'acqua di scolo si infila nel colatoio dove sono le orme dei dinosauri rovinandole anno dopo anno, i turisti che salgono incontrollati fanno il resto. Dal punto di vista normativo l'Ambito di Paesaggio è iniziativa comunale, che in questa fase di appoggia all'Osservatorio del paesaggio trentino, che è uno degli Strumenti per il governo del territorio, previsti dall'ordinamento della Provincia autonoma di Trento. L'Osservatorio è stato istituito nel 2010 in attuazione della Convenzione europea del paesaggio, ed ha come finalità la documentazione, lo studio, l'analisi, il monitoraggio del paesaggio trentino e la promozione della qualità delle trasformazioni che lo investono.

Uno strumento non esecutivo, che per il momento si scontra con i tanti servizi (idrogeologico, forestale, Beni culturali, antincendio ecc.) per i quali la pianificazione è solo esclusivamente di settore. Ma per Rovereto è una sfida necessaria per trasformare un'area ricchissima di potenzialità ora totalmente non sfruttata, in una risorsa turistica ricchissima attraverso un approccio pianificatorio innovativo.

Sei righe

Federico Oliva

Nel “Contratto per il governo del cambiamento” sottoscritto dai leader dei due partiti di maggioranza, all’urbanistica sono dedicate sei righe di un testo che complessivamente ne conta 1.980. *“È inoltre indispensabile fermare il consumo di suolo (spreco di suolo) il quale va completamente eliminato attraverso un’adeguata politica di sostegno che promuova la rigenerazione urbana. A questo proposito vanno promosse azioni di sostegno alle iniziative per rilanciare il patrimonio edilizio esistente, favorendo la rigenerazione urbana e il retrofit (riqualificazione energetica) degli edifici”*. In realtà, quindi, i termini “urbanistica” o “governo del territorio”, quelli con i quali identifichiamo normalmente le nostre neglette attività, non compaiono mai nel “Contratto” e sono assorbiti da un riferimento molto generico alla “rigenerazione urbana”, una strategia largamente condivisa, che però nel documento non trova altri riscontri relativi all’inserimento nel nostro ordinamento, al campo di applicazione, agli strumenti, alle risorse e alle modalità attuative, indispensabili per rendere tale strategia una prospettiva concreta e non un condimento buono per qualsiasi ricetta.

Nel “Contratto”, invece, non c’è altra indicazione che configuri la scelta della rigenerazione urbana non solo come una semplice seppure importante dichiarazione politica, ma come un vero punto programmatico: né per il problema cruciale delle bonifiche, i cui costi sommati alla valorizzazione privatistica delle aree allontanano o rendono impossibile conseguire risultati significativi per la “città pubblica”, tranne nei pochi casi nei quali un

mercato immobiliare ancora dinamico lo consente, né per quello delle risorse necessarie per conseguire significativi interventi di rigenerazione, oggettivamente costosi perché non relativi solo agli aspetti edilizi, ma anche a quelli di inclusione sociale e di sviluppo economico locale.

Mentre anche il riferimento allo stop al consumo di suolo, strettamente associato alla rigenerazione urbana, appare come una semplice indicazione che non fa intravedere soluzioni diverse da quelle contenute nella legge non approvata nella passata Legislatura, che affrontino quindi le problematiche ecologiche profonde del consumo di suolo e utilizzino gli strumenti realmente efficaci per garantirne una politiche di reale contenimento; d’altronde basta vedere i provvedimenti approvati dalle Regioni dove governa la Lega (Lombardia e Veneto, per esempio) per capire quale sia la vera posizione di questo partito in materia.

Poiché se tra le molte critiche che possono essere mosse al “contratto” non si può certo annoverare quella relativa alla poca concretezza (sei temi che hanno decretato il successo elettorale tale concretezza c’è, e come!), se ne deve quindi dedurre, che dell’urbanistica, comunque denominata, il nuovo Governo non intende occuparsene in modo risolutivo e almeno, che essa non fa parte dei trenta punti programmatici che configurino il “cambiamento”: niente di nuovo, quindi, all’orizzonte, ma una sostanziale continuità con il passato. E questa non è una bella notizia.

CONTRATTI

026

Progetti integrati per le città storiche nell'era digitale

Silvia Viviani

Centralità e storicità sono categorie interpretative intorno alle quali ruotano i modi di convenire su indicatori di urbanità, le tecniche per individuare valori e criticità, la possibilità di progettare gli ambiti urbani della nostra contemporaneità, che appaiono così recalcitranti a ogni ipotesi di perimetrazione. La concentrazione di interesse e risorse sulle periferie, la scarsità di disegno politico in materia urbanistica, la debolezza della professione, i conflitti sociali, la burocratizzazione del piano, la necessità di arrestare il consumo di suolo e l'opportunità di "costruire nel costruito", la fragilità rispetto alle pressioni dei cambiamenti sociali e climatici, la domanda turistica, la domanda di diritti primari, sono i tanti e diversi aspetti che riacendono l'attenzione sui centri storici. Né va considerato secondario il contributo dell'innovazione tecnologica, che cambia i modi d'uso della città. La crescita della rete nell'era digitale sembrava annullare le distanze e la fisicità urbana. Le città, invece, sono in fase di espansione. La rivoluzione digitale ha modificato gli spazi urbani, attraversati da un costante traffico di flussi, ma ancora attrattivi per la possibilità dell'incontro fisico tra persone. Lo spazio urbano digitalmente integrato, unificato da una piattaforma informatica distributiva, è evocato dal termine *smart city*. Vi permane il nesso tra qualità fisica della città e qualità della vita. Su questa condivisa aspettativa, gli individui si uniscono in piattaforme digitali, intenzionati a creare le città che desiderano. Le *smart cities* evolvono verso le *senseable cities*, dimensione che enfatizza la centralità dell'uomo al loro interno (Ratti, 2017). La mutazione verso la *proactive sentient city* rivela come si modificano i sensori, non più solo tecnologici, ma anche biologici e civici, e come si moltiplicano gli attuatori, in una sorta di reciproca complicità verso un nuovo patto di cittadinanza (Carta, 2017). Le città si confermano come "l'espressione più pura di quel che siamo in quanto esseri umani, nel bene e nel male. Sono il grande segno che abbiamo impresso sul pianeta"; se davvero tendiamo verso una "città giusta, dobbiamo capire chi è incluso e chi ne è escluso" (Mehta, 2016). Paesaggio e beni culturali, che comprendono i centri storici, non sono estranei a questa dimensione, interpretabile anche come un'intenzione di semplicità del vivere urbano, affidata all'accessibilità a tutto ciò che compone il capitale territoriale, insieme di fattori materiali e immateriali, nella quale convivono temi nuovi, come sostenibilità e comunità, e temi antichi, come la bellezza. "Beneficiaria degli effetti della bellezza è senza mediazioni la città in cui essa è collocata ed è fruibile", ma "non è facile stabilire un criterio che nelle politiche urbane valga per tutti, a meno di non tornare alle antiche logiche della monumentalità o della bellezza certificata da esperti e soprattutto dai media" (Amendola, 2016).

Questo scenario aumenta la consapevolezza di quanto sia obsoleto l'approccio che contrappone tutela e progetto, paesaggio e urbanistica. Potremmo ripercorrere ogni tappa che, nel Novecento, ha segnato il lungo cammino del discorso sui centri storici, dai piani e alle inchieste, dalle leggi alle ricerche, dalle istanze ai documenti di architetti, urbanisti, storici dell'arte, associazioni culturali, dagli atti alle misure, varie e diverse, non sempre di tipo urbanistico. È un esercizio utile e coinvolgente. La conoscenza è fondamentale e va resa stabile, condivisa fra chi studia, chi insegna, chi progetta, chi governa. In definitiva, è anche la nostra storia, e non si può darla per scontata. Essa svela le conflittualità interne alla filiera pubblica, legate alla separatezza fra politiche di conservazione e programmazione delle trasformazioni, e i percorsi paralleli e distanti fra protezione e sviluppo, che presuppongono l'esistenza di qualcosa degno d'esser tutelato e qualcosa che può essere indifferentemente manomesso o modificato, il primo a cura dello Stato, in forza di principi costituzionali, il secondo assoggettato ai programmi delle amministrazioni locali. Il monitoraggio sulla stagione attuale della pianificazione paesaggistica regionale mostra innovazioni e aspetti ancora critici. La sperimentazione di pratiche di co-pianificazione, di partenariati tra pubblico e privato, il coinvolgimento sociale e la partecipazione pubblica, il ruolo del paesaggio come patrimonio di conoscenza per il piano locale, sono segnali di attenzione al processo di attuazione del piano paesaggistico, verso progetti strategici o integrati, con strumenti come linee guida e manuali. Tuttavia, restano deboli l'integrazione del paesaggio nelle politiche e nella pianificazione territoriale e di settore, l'identificazione di soggetti pubblici e privati responsabili della gestione, lo stanziamento di appropriate risorse finanziarie per l'attuazione. Permangono posizioni difensive che vedono nella pianificazione paesaggistica un sistema di protezione dagli assalti della pianificazione urbanistica ordinaria. In questo quadro, una rinnovata attenzione alla città storica deve e può appoggiarsi a un approccio che, nel definire obiettivi della pianificazione rivolti alla conservazione, non si dimentichi della tensione fra la certezza di abitabilità per tutti e il mantenimento della qualità paesaggistica degli insediamenti, sfuggenti, nelle loro disarticolazioni, alle categorie analitiche e progettuali tradizionali. Nella città "dilatata, discontinua, irregolare, sfrangiata, aperta da tutti i punti di vista", guasti ambientali e disagi sociali si sovrappongono, non più nella "caratteristica piramide dei valori che dal centro degrada verso la periferia, ma dove si formano specifiche geografie del rischio ambientale e sociale che non risparmia i centri storici", dove le dinamiche sono imprevedibili, motivo "per cui un'urbanistica, che, per oltre un secolo e mezzo, si è appoggiata su capisaldi come le previsioni (più o meno

sofisticate) estrapolando gli andamenti passati, la lunga e stabile durata dei piani (sempre imbarazzato l'atteggiamento nei confronti delle Varianti) e il dimensionamento, sempre riferiti allo spazio fisico e alla durabilità materiale e d'uso dei beni, si deve ora confrontare con la temporaneità (ossia i differenti tempi di trasformazione della città che non si lasciano chiudere dentro quelli dei piani operativi) e la cangianza" (Gabellini, 2017).

La questione dei centri storici nella contemporaneità potrebbe utilizzare due traiettorie di lavoro. In una prima direzione il tema del centro storico si colloca entro lo scenario della disciplina dei beni culturali e del paesaggio, che incide in modo rilevante negli attuali processi di pianificazione. Trattato così, il tema richiama la necessità di politiche di area vasta e si lega a quelle delle nuove economie, della difesa dei suoli e della ricostruzione. La pianificazione di area vasta permette di riconoscere città legate dai vuoti e riqualificate dalle prestazioni ambientali e sociali delle infrastrutture per l'interazione fra ambiente naturale e ambiente artificiale; parti storiche dei territori insediati non necessariamente centrali né baricentriche, ma perni stabili di un sistema insediativo che può accettare la labilità dei confini, che modifica le geometrie e le geografie anche per nuovi gradi di accessibilità, di abitabilità e di pratiche sociali. Oggetto dei progetti e delle politiche non potranno essere le sole caratteristiche formali dei centri storici nei perimetri noti, con ciò richiedendosi un distacco persino dagli approcci tipologici e morfologici più strutturati -uno degli strumenti, non più l'unico, ma le loro capacità territoriali e paesaggistiche, intese come prestazioni riconoscibili dalla collettività, in grado di alimentare l'integrazione e la ricchezza culturale, promuovere economie e cittadinanze, e per tal via, di contrastare fenomeni di degrado. Il centro storico è sì, ambito paesaggistico, ma non in forza di vincoli sempre più estesi, bensì di progetti culturali, sociali, economici. Così, i centri storici del III Millennio abbandonano le cinte murarie e lo *zoning* del piano tradizionale, si affrancano dal falso fascino della ricostruzione "com'era e dov'era". Con un nuovo approccio paesaggistico, si può cercare la via per rifondare relazioni economiche, sociali e identitarie costruite nel tempo, non riproducibili in un atto simultaneo; si prevengono gli eventi che, in qualunque momento, possono travolgere i centri storici, solo apparentemente indistruttibili, riducendoli a memoria sepolta sotto acque e terra. Un secondo campo di lavoro inquadra il tema del centro storico nella progettazione urbanistica complessa, integrata e sostenibile. Trattato così, il tema perde molti dei suoi connotati di recinto, fisico e culturale, aprendo ad azioni a impatto sociale per le città storiche. Vi si affronta anche la questione del consumo turistico. Persiste una visione di centro storico che neanche corrisponde all'intera città antica, ma solo a una sua piccola parte, disponibile per l'esperienza urbana del visitatore. Il moltiplicarsi di vincoli e di riconoscimenti, come quelli del Patrimonio Unesco, sem-

bra far aumentare lo stato di febbre ai centri storici, il cui principale attore pare il tour operator, che ha la fortuna di poter utilizzare un bene disponibile, apparentemente immutabile, in grado di garantire emozioni e, purtroppo, pronto ad adattarsi a tutte le richieste. Non che le emozioni siano componente nuova per le città e in particolare per quelle storiche, ricche di memoria collettiva e di ricordi individuali. Ma, per dirla con Amendola (2016), "oggi, il fatto nuovo è che le emozioni -progettabili, gestibili e fruibili- sono considerate una preziosa risorsa che va messa a valore e utilizzata." La concomitanza di ampi margini di accoglienza da offrire in diverse forme, favorita dalla liberalizzazione del settore, porta a un paradosso: centri storici sempre più pieni di individui, sempre più carenti di vita e di persone. Di contro, dell'immenso patrimonio urbano storico di cui è ricco il nostro Paese, una grandissima parte è oggetto di spopolamento e abbandono, degrado, insediamento di individui che non sono ancora, e forse neanche lo sperano, cittadini. Il controllo della pressione turistica non è facile e certamente l'urbanistica non ha strumenti efficaci. Persino la regolamentazione delle funzioni è diventata insostenibile, per la necessità di facilitare attività non preordinabili nelle categorie delle destinazioni d'uso tradizionali, e per la prevalenza delle norme di settore su quelle urbanistico-edilizie. Sono le politiche che possono, integrando le tutele nelle nuove economie, favorire molteplici esperienze urbane da offrire al residente, allo studente, al lavoratore pendolare, al turista, spostando le masse dal loro accalcarsi, diffondere nelle città storiche l'abitare e i servizi connessi e pertinenti, promuovere azioni per superare la dicotomia centro-periferia, assegnando pari dignità alle diverse parti della città, dando risposta ai bisogni delle persone, diverse per età, genere, culture e provenienze. Non v'è dubbio che occorra una regia pubblica forte, che vada favorita la convergenza di investimento, pubblico e privato, micro e macro. Diventa strategico il coordinamento tra programmazione e pianificazione urbanistica, per affrontare i diversi aspetti nella rimozione di degradi materiali e immateriali, in modalità intersettoriale, multiscale e multiattoriale. Avvicinare politiche di coesione e programmi promossi per l'utilizzo dei fondi europei alla pianificazione territoriale e urbanistica è un passo ineludibile per realizzare "città e insediamenti umani giusti, sicuri, salubri, accessibili, economici, resilienti e sostenibili, per promuovere prosperità e qualità della vita per tutti" (Habitat III, Quito, 2016), in un quadro di criticità reso drammatico dalle fragilità derivanti dall'entità dei fenomeni migratori e delle catastrofi naturali, dal trend d'invecchiamento del Paese e dall'aumento degli stati di povertà. Riprendere il discorso sui centri storici, indicare strategie, azioni e strumenti, è, prima di tutto, un'operazione culturale, sulla quale è necessario che convergano intenti e impegni di urbanisti, architetti, storici, politici, amministratori, investitori e, non ultimi, quelli dei cittadini, stabili e temporanei, vecchi e nuovi.

Una nuova stagione per l'affitto. Spunti dall' "Osservatorio Milano"

L'Osservatorio mette in luce le diverse e più attuali traiettorie delle nuove politiche abitative a Milano, legate a una consistente riarticolazione delle domande di casa di una città che vede importanti segnali di sviluppo, ma anche l'acuirsi di situazioni di vulnerabilità e marginalità abitativa.

Progetti di housing sociale, nuovi interventi Erp, offerta di residenzialità temporanea, articolano oggi un quadro complesso di nuova produzione edilizia (circa 8000 alloggi e altrettanti posti letto).

Sullo sfondo la possibilità e la necessità di introdurre nuovi ingredienti nella programmazione, ad esempio a partire dal patrimonio privato e dai grandi patrimoni che lo accorpano.

La ricostruzione del quadro, richiama la necessità di produrre affordable housing mettendo in luce limiti delle attuali politiche e traiettorie di sviluppo in grado di combinare in forma nuova attori, risorse e strumenti di intervento.

Milano è una città che negli ultimi anni ha visto importanti trend di crescita e di nuovo sviluppo, come d'altra parte l'acuirsi di situazioni di disagio e precarietà. Una città duale (Cucca, Ranci, 2017) che, anche per questa sua natura, è oggi sottoposta a pressioni abitative paradigmatiche del vivere contemporaneo. Per riprendere con poche parole chiave il quadro delle domande che articolano queste nuove spinte possiamo riferirci a quattro spunti (Cognetti et al, 2018).

Il primo è frammentazione sociale, legata alla riduzione della dimensione dei nuclei familiari e all'incremento in valore assoluto degli stessi, a un progressivo invecchiamento della popolazione abbinato ad un forte calo delle nascite, alla presenza crescente di cittadini immigrati; elementi che segnano percorsi meno lineari rispetto al passato, dal punto di vista degli stili di vita, dei comportamenti coniugali-riproduttivi, dei percorsi formativi e delle carriere lavorative, con forti impatti sui rapporti tra generazioni (Fregolent, Torri, 2016).

Il secondo è temporaneità. La forte frammentazione sociale ha infatti fatto esplodere una molteplicità di situazioni che esprimono istanze diverse dell'abitare legate a temporaneità e mobilità. Milano ritorna a crescere¹, con una forza attrattiva inedita se accostata al trend precedente, che dal punto di vista della casa, sembrerebbe essere sostenuta dalla presenza consistente di abitazioni in affitto legate al mercato privato². La città, con quote tra il 30 e il 35% di affitto, rappresenta un centro propulsore in cui le forme di accesso temporaneo all'alloggio, anche se a costi elevati, possono significare una porta verso opportunità più ampie (quali occupazione, formazione,

relazioni e stili di vita)³. Inoltre, ulteriore fattore di grande cambiamento è rappresentato dall'intensificarsi dei flussi migratori internazionali, che se da una parte sono sempre più spesso legati ad esigenze di stabilizzazione e ricongiungimento familiare, dall'altra rappresentano un elemento legato ad un'idea di abitare fortemente mobile e temporaneo.

La terza è emergenza. La questione abitativa tocca una parte consistente di popolazione che, per ragioni diverse, si trova oggi a vivere in una condizione di fragilità e di vulnerabilità sociale; la dinamica degli sfratti, in particolare legata a costi dell'abitazione elevati, testimonia di un'estesa difficoltà a mantenere il bene casa. La presenza di una casa in proprietà come condizione prevalente non è più un elemento di solidità; ne è la riprova la drastica riduzione dell'acquisto di nuove abitazioni da parte delle famiglie, testimoniata dalla crisi dei mutui, diventati insostenibili per molte di esse. Le condizioni di emergenza si acuiscono, a Milano tra gli ultimi due Censimenti (2001-2011) sono triplicate le situazioni di grave esclusione abitativa. Non si tratta più di nicchie ristrette della popolazione, in condizioni problematiche temporanee, ma di una condizione strutturale, sempre più diffusa.

La quarta è qualità della vita e riguarda il fatto che gli attributi della casa e le condizioni di benessere sono sempre più legate ad un sistema complesso, in cui sono coinvolti anche contesto di prossimità, possibilità di relazioni e di protagonismo sociale. La dimensione dello scambio e della connessione diviene in questa prospettiva centrale; sembrano crescenti le situazioni in cui emerge una nuova questione legata alla condivisione ed al collettivo.

Si assiste alla moltiplicazione delle esperienze di abitare condiviso, caratterizzate da partecipazione degli abitanti e condivisione tra nuclei familiari indipendenti (di spazi, servizi e attività). I temi dello *sharing* si estendono anche ai supporti alla mobilità (auto condivise, servizi a supporto della mobilità privata, sistemi di manutenzione dei mezzi privati a scala di condominio, ecc.).

Il quadro solleva questioni che riposizionano le politiche per l'abitare all'interno di campi ancora poco praticati in Italia, che richiamano progetti per la casa complessi e interconnessi a molte dimensioni delle nuove carriere abitative, al di là della produzione edilizia in sé; ad esempio prevendendo forme di temporaneità e flessibilità nell'uso dell'alloggio, possibilmente associandola a forme di accompagnamento più ampie ai percorsi di vita o di sostegno a forme di abitare (pensiamo ad esempio agli studenti, ai migranti, a persone in fase di separazione familiare, alle famiglie sotto sfratto). Inoltre le questioni della qualità e della condivisione spostano il fuoco delle politiche sul tema dei servizi e sul *software* che può essere parte costitutiva degli interventi.

In questa prospettiva, l'affitto può essere inteso come forma di titolarità "ri-emergente" in un contesto post-crisi ed in un Paese in cui la questione abitativa ha assunto un rilievo crescente, soprattutto, anche se non in via esclusiva, nelle grandi aree metropolitane (Balducci, Rabaiotti 2001; Poggio 2009; Sidief 2015; Cognetti, 2017; Cucca e Gaeta 2018). La scelta tra diversi titoli di godimento sembra infatti dipendere dalla situazione patrimoniale e di stabilità degli abitanti, essendo una preferenza espressa in modo prevalente sia dai profili più fragili (quali famiglie povere, nuclei monogenitoriali e abitanti stranieri), sia da chi rappresenta la nuova frammentazione e pluralizzazione dei percorsi di vita (come nuclei di recente formazione, coabitazioni, coppie e famiglie di fatto, famiglie "ricostituite o allargate")⁴. In qualche misura quindi incentivare l'affitto diviene un modo per lavorare sulla accessibilità dei territori, non solo dal punto di vista dell'attrattività, ma anche dell'accoglienza. Se questa è la prospettiva, è utile interrogarsi su che tipo di offerta di casa accessibile

in affitto producono le politiche, o produrrebbero in potenza. A Milano possiamo parlare di una sorta di stagione di ritorno che, rispetto al vuoto politico e amministrativo degli anni '90, ha rimesso al centro la questione abitativa attraverso sperimentazioni puntali con caratteristiche nuove. Ne è derivato un percorso di radicale cambiamento della concezione dell'intervento pubblico nel settore abitativo con un progressivo ri-orientamento delle risorse e degli attori che avevano operato tradizionalmente, verso un campo di azione più aperto nel quale soggetti pubblici, privati e del terzo settore si confrontano nella produzione di un'offerta residenziale capace di rispondere ai nuovi profili della domanda. Linee che riflettono luci e ombre del quadro nazionale, legate ad esempio all'*housing* sociale (Plebani, 2013; Capelli, 2015). Un campo oggi maturo, da indagare rispetto agli esiti prodotti, come proposto dalla ricerca For Rent⁵ attraverso l'obiettivo di creare un quadro conoscitivo capace di rilanciare il dibattito sul tema, quello del mercato dell'affitto, che appare oggi marginale nell'agenda politica nazionale e poco considerato dalle discipline urbanistiche.

L' "Osservatorio Milano", i cui esiti sono in parte restituiti in questo servizio, ci spinge ad indagare diversi aspetti delle politiche locali per la casa sociale (considerando anche gli esiti spaziali e sociali che hanno prodotto), ma anche potenziali patrimoni e azioni per una politica futura. È questo l'esempio delle grandi proprietà immobiliari milanesi, gestite da soggetti che per tradizione hanno fornito occasione di affitto calmierato (non riconducibili agli enti pubblici) e che potrebbero essere riscoperti come nuovi attori all'interno delle politiche abitative. Un secondo esempio è rappresentato dall'ampio repertorio di azioni promosse dai movimenti per il diritto alla casa, sia in termini di accoglienza abitativa, sia di formazione di piattaforme politiche di richiesta di nuovi interventi e attenzione pubblici. Due casi all'opposto, per natura dei soggetti e delle azioni promosse, ma esemplificativi dell'urgenza e della possibilità di fare convergere in un unico quadro di offerta, anche grazie a una necessaria regia e intelligenza pubblica, una ampia articolazione di possibilità di accesso alla casa in locazione.

1. L'area metropolitana milanese registra nell'anno 2016 un aumento della popolazione rilevante con 11.684 residenti in più rispetto a inizio 2015, con una variazione del +0,4%, imputabile soprattutto a Milano città, che ha incrementato i residenti di 8.696 unità.
2. Alla data del Censimento 2011 più del 51% delle famiglie affittuarie a Milano risiede in abitazioni intestate a persone fisiche. La restante parte è rappresentato principalmente da patrimoni con un bassissimo tasso di accessibilità, tra cui quello dei "grandi proprietari" dell'edilizia pubblica (rispetto al quale oltre alla forte pressione in termini di domanda, vi è una limitazione di accesso in base alla durata della residenza) e da enti pubblici e privati di altra natura.
3. Milano sembrerebbe posizionarsi come città perno tra il panorama delle grandi metropoli europee (dove le quote di affitto toccano anche percentuali del 60-70% come nel caso molto particolare di Berlino) e quello nazionale, con quote residuali di affitto, ma elevate se inserite all'interno dei modelli di welfare mediterraneo.
4. Molte ricerche che osservano le condizioni dell'affitto in Italia sottolineano come la diffusione della locazione sia maggiore tra le famiglie con i redditi più bassi; inoltre, tra le persone sole con meno di 35 anni di età e tra giovani coppie senza figli (quando cioè la donna ha meno di 35 anni di età). Situazione analoga si riscontra nelle famiglie monogenitore, che vivono in affitto in percentuali molto più ampie rispetto ai nuclei familiari tradizionali.
5. Il progetto "For Rent – Affittasi. Tra domanda e offerta di affitto sociale" è stato finanziato con i Fondi per la Ricerca di Base di Ateneo, annualità 2015. Gli esiti del percorso di ricerca sono consultabili al sito web: www.for-rent.polimi.it e all'interno del libro a cura di Francesca Cognetti e Anna Delera (Cognetti, Delera, 2017).

Riferimenti bibliografici

- Balducci S., Rabaiotti G. (2001) "Politiche per l'affitto sociale. Una necessità per la società e per la città", *Territorio* n. 16
- Capelli E. (2015), "Il Social Housing come politica pubblica. Social Housing as a public policy", in *Urbanistica 3. giornale on-line di urbanistica journal of urban design and planning*, gennaio-marzo
- Cognetti F. (2017), "Il ritorno all'affitto. Istanze di abitare e nuovi temi di politiche", in Cognetti F., Delera A. (a cura di), *For Rent. Politiche e progetti per la casa accessibile a Milano*, Mimesis Edizioni, Sesto San Giovanni, Milano.
- Cognetti F., Coppola P., Fregolent L., Spinedi M. (2018), "Vivibilità, accessibilità e sostenibilità: politiche integrate per la mobilità e l'abitare", in *Mind the gap. Il distacco tra politiche e città*, Terzo Rapporto UrbanIt, Bologna.

- Cucca R., Ranci C. (2017) (a cura di), *Unequal cities. The challenge of post-industrial transition in times of austerity*, Routledge, Newyork.
- Cucca R., Gaeta L. (2018), "Ritornare all'affitto. Politiche pubbliche contro la sclerosi proprietaria", *Politiche sociali*, n. 1.
- Fregolent L., Torri R. (2016), "L'Italia senza casa. Risultati di un'indagine sull'abitare in tempi di crisi", in Fregolent L., Guerzoni M., Torri R. (a cura di), *Povera casa*, F. Angeli, Milano.
- Plebani F. (2013), "Housing sociale: tra definizioni vaghe e interessi precisi", in Alietti A., Augustoni (a cura di), *Integrazione, casa e immigrazione*, Fondazione Ismu, Milano.
- Poggio T. (2009), "Le principali dimensioni della disuguaglianza abitativa in Italia", in Brandolini A., Saraceno C., Schizzerotto A. (a cura di), *Dimensioni della disuguaglianza in Italia: povertà, salute, abitazione*, Il Mulino, Bologna.
- Sidief (2015), *Investire sulla casa. Politiche e strumenti per l'affitto in Europa. Proposte per l'Italia*, disponibile on line

Sperimentazioni sulla casa sociale a Milano, imparare da un quadro incerto

Francesca Cognetti, Jacopo Larena Faccini

La natura degli strumenti di programmazione delle politiche abitative, sempre più frammentari e occasionali, e il loro intreccio con gli strumenti di pianificazione territoriale, negoziali e complessi, ha reso problematico il rapporto tra sperimentazioni e apprendimento. A partire dalla rilettura dei processi sviluppatisi a Milano negli ultimi 15 anni, l'articolo prova a disegnare alcune traiettorie chiave per riflettere su un rinnovato campo di azione per le politiche abitative¹.

1. Traiettorie di sviluppo dei progetti abitativi – Il quadro

Nel quadro frammentario e molteplice delle nuove politiche abitative Italiane (Urbani 2010), la Lombardia si è posta come un terreno fertile di sperimentazioni, tracciando nel tempo un approccio peculiare alle *housing policies*. In questo quadro, la città di Milano, a fronte di un nuovo protagonismo dei livelli regionali e urbani², ha sviluppato negli ultimi 15 anni un 'modello' che descrive una traiettoria specifica per l'offerta abitativa, caratterizzato da alcuni elementi peculiari. Il primo riguarda una sorta di duplice (e in parte incoerente) indirizzo per il patrimonio ERP (64.487 alloggi): da un lato leva per lo sviluppo di sperimentazioni – l'utilizzo delle aree a standard nel programma Abitare Milano 1 e 2 (942 nuovi alloggi) così come le politiche di riutilizzo con enti del terzo settore ne sono esempio (1.089 alloggi); dall'altro oggetto di politiche e pratiche di "svalutazione" e scarso riguardo – dai piani vendita reiterati (10.164 alloggi alienati) ai comportamenti gestionali inefficaci, ad esempio nel trattamento del problema dei vuoti abitativi³.

Il secondo elemento è l'emergere del paradigma dell'*housing sociale* (1.912 alloggi) che ha promosso l'integrazione tra strumenti finanziari inediti e un modello di intervento-gestione peculiare, rilanciando l'immaginario del settore della locazione con interventi con diversi livelli di qualità. Un modello che nasce nel solco della tradizione dell'urbanistica contrattuale e che ha lasciato depositi negli strumenti di governo del territorio, in

un rimando interessante tra sperimentazione e strumenti normativi.

Il terzo elemento è rappresentato dalla rinnovata attenzione per la residenzialità temporanea (7.927 posti letto) che ha permesso di trattare con modalità inedite i profili delle nuove vulnerabilità - giovani, lavoratori temporanei, famiglie a basso reddito (469 posti letto e 561 alloggi) - e ha aperto nuovi campi per l'intervento nelle aree più marginali della domanda - *homeless*, profili multiproblematici, famiglie sfrattate (146 posti letto e 220 alloggi). Un campo di sperimentazione per le politiche abitative che ha ampliato l'articolazione dell'offerta in locazione e il panorama degli attori dando esito a processi negoziali più complessi di definizione e gestione degli interventi.

Una traiettoria specifica, quella del capoluogo lombardo, che descrive un interessante campo di osservazione per muovere riflessioni di carattere generale intorno al tema delle politiche abitative.

La ricerca *For Rent* (Cognetti, Delera 2017) a partire dall'osservazione di questi esiti materiali, ha permesso di individuare alcuni nodi tematici intorno ai quali articolare una prima riflessione di quadro. La questione appare particolarmente rilevante per poter orientare un'azione incisiva verso il rilancio di politiche per l'affitto, sia pubbliche che private, aprendo uno spazio di dibattito su due assi: il primo riguarda alcuni temi di governance (la nuova articolazione degli attori, la filiera delle politiche e il ruolo dell'attore pubblico), il secondo è relativo agli oggetti – i *target* e i territori delle politiche.

2. Un sistema di offerta unitario ma differenziato, attraverso una nuova articolazione di attori e ruoli

Uno degli esiti più interessanti di questa politica in azione per la casa sociale a Milano è il rafforzamento del ruolo di una pluralità di soggetti che hanno sviluppato negli anni competenze, capacità e consuetudini per intervenire in forma diversificata sul tema. Un processo sviluppatosi in maniera incisiva nel contesto milanese facendo leva su un terzo settore particolarmente attivo, in alcuni casi in continuità con percorsi storici del mondo cooperativo, in altri attivandosi intorno all'obiettivo di ampliare l'offerta abitativa, intercettando nuove categorie poco presenti nelle politiche tradizionali per la casa.

Questa spinta è stata assecondata anche dalle dinamiche stesse di un mercato immobiliare in contrazione, alla ricerca di nuovi segmenti di investimento e canali di sperimentazione. A un ampio e articolato sistema di attori, che in Lombardia hanno sviluppato progetti abitativi anche grazie ai nuovi strumenti di programmazione urbanistica, non sempre ha corrisposto un meccanismo di governance e di costruzione di un senso politico ampio, non solo legato a singoli episodi (più o meno virtuosi). La prospettiva su cui convergere è quella della costruzione di un sistema di offerta “unitario” ma differenziato (Kemeny 2005), cioè di una filiera di interventi che coprono tutta la gamma dei bisogni: dall'emergenza abitativa e prima accoglienza, all'edilizia sociale con differenti canoni, agli interventi a canone concordato e per particolari utenze. Un patrimonio pubblico e privato articolato ma organico, rispetto al quale favorire forme di mobilità “interna” e protetta, in una sorta di andamento di andata e ritorno (da situazioni più o meno accessibili) a seconda delle condizioni di vita (Balducci e Rabaiotti, 2001).

Il conseguimento di una possibile quadratura tra interessi dei singoli, interesse pubblico, possibilità di azione e vincoli, al di là delle singole sperimentazioni, è tutt'altro che pacificamente scontato e in questo senso è strategico il ruolo giocato dalla amministrazione pubblica in termini di *governance*. Questa sembra essere la sfida aperta oggi: un pubblico che costruisce le cornici di azione e che riesce ad intercettare le varie forme di povertà abitativa. L'emergere di un quadro articolato di attori, non deve essere infatti occasione di ‘delega’ bensì un'occasione per articolare maggiormente un intervento che può essere sempre meno guidato da logiche standardizzate di produzione. È in gioco un'idea plurale di pubblico, capace di valutare il nuovo quadro dei bisogni, di monitorare gli interventi in corso e di orientare programmi a seconda dei bisogni emergenti; un attore che, nella consapevolezza di non poter far da solo, sa guidare e abilitare processi di formazione di reti varie e complesse di agenti. In questa prospettiva, non solo il pubblico e i soggetti economici (profit e non), ma anche gli abitanti possono giocare un nuovo ruolo preminente se pensati entro il disegno di politiche fortemente interdipendenti, guidate da obiettivi ben definiti (l'equilibrio e l'adequazione delle soluzioni) rispetto ai quali calibrare un sistema il più possibile coerente di risposte progettuali.

Il quadro degli attori è articolato, ma spesso le risorse sono scarse. Da questo punto di vista, l'Edilizia Residenziale Pubblica torna ad essere una risorsa strategica di case e di quartieri da valorizzare e curare. Di fronte ad un mercato dell'affitto residuale, l'edilizia pubblica rappresenta una quota fondamentale del patrimonio in locazione (il 30% nel caso milanese) che può giocare un ruolo chiave nella tenuta dei processi di inclusione sociale. In tal senso sembra strategico ricostruire un nuovo senso condiviso di questi quartieri, come valore per la città (Cognetti, Padovani 2016). Un intervento che deve mirare innanzitutto al mantenimento dell'esistente, ma che non può sottrarsi dall'ipotizzare nuove forme di rilancio dell'azione pubblica. In tal senso un terreno interessante di azione può riguardare il ruolo delle Aziende per l'edilizia pubblica, verso un orizzonte di maggiore integrazione tra le componenti di gestione consolidate (*property* e *facility*) e azioni volte alle dimensioni più immateriali di supporto al protagonismo degli inquilini, in cui sia lo spazio pubblico che i vuoti commerciali diffusi, possono giocare un ruolo emergente, in coerenza con il passaggio da una politica della casa ad una politica dell'“abitare”.

3. Target e territori delle politiche abitative

A livello nazionale, le nuove politiche abitative, anche sulla scorta di sperimentazioni locali rispetto alle quali Regione Lombardia ha costituito un banco di prova (Fontana e Larena 2017), hanno aperto il campo a un'idea di intervento che interpreta la casa come servizio¹, e guarda ai temi della qualità dell'abitare e della convivenza, a una varietà di abitanti con differenti fasce del bisogno, a una pluralità di promotori attenti alla sostenibilità sociale, ma anche economica delle operazioni. Una apertura necessaria, perché rispondente ai cambiamenti strutturali della domanda e delle possibilità di offerta, che presenta però molti elementi su cui esercitare riflessività e accortezza (Bricocoli 2017; Cognetti 2017). Una interessante estensione del campo dell'azione pubblica (sono progetti che cercano di rispondere a condizioni più diffuse di fragilità, tra le quali, quelle espresse da cittadini che, per ragioni diverse, sono in cerca di una soluzione abitativa temporanea), che rischia di essere posta in alternativa alle risposte da costruire a fronte dell'acutizzarsi di altre forme di abitare difficile. Un pericolo questo che risiede nel carattere “sostitutivo” e non

“aggiuntivo” di queste nuove linee di intervento. Si tratta quindi di cercare equilibri nuovi tra i nuovi target che portano domanda di casa e la persistenza di alcune condizioni di fragilità sociale (per certi versi meno capaci di costruire *voice* attorno al tema), rispetto alle quali le risposte delle politiche abitative possono tornare ad essere una misura di *welfare* (Tosi, 2017).

Appare infine necessario avviare alcune considerazioni riguardo agli strumenti di programmazione delle politiche abitative a partire dalla nuova legislazione lombarda. La legge 16/2016 e i successivi regolamenti prevedono un interessante passaggio di scala individuando come unità di programmazione dei servizi abitativi pubblici e sociali gli ambiti dei Piani di Zona². L'affrancamento della programmazione delle politiche abitative dalla scala comunale mette in evidenza i caratteri intermedi delle *housing policies*, a cavallo tra la dimensione sociale, afferente alla programmazione dei servizi, e quella territoriale, afferente al pianificazione urbana. L'apertura a una maggiore integrazione con i servizi socio-sanitari e la nuova scala rimettono inoltre al centro la dimensione ‘progettuale’, introducendo lo strumento del ‘Piano Triennale’ e superando così una dimensione routinaria della programmazione. Una legislazione ancora acerba e per certi versi restrittiva (quote e modalità di assegnazione già preordinate) che assume comunque il rischio di sostituire l'assenza di programmazione con un disegno procedurale integrato. In tal senso appare necessario recuperare, in termini di visione, la dimensione strategica delle politiche abitative, necessaria sia in chiave interpretativa (leggere le politiche), che in chiave progettuale (disegnare le politiche) per tracciare traiettorie, più o meno inclusive, nelle nostre città.

1. Questo testo è frutto del confronto e della ricerca congiunta tra gli autori. La stesura finale si compone di tre paragrafi, così attribuibili: par. 1 e 3 Jacopo Larena Faccini; par. 2 a Francesca Cognetti.
2. Si fa qui riferimento al percorso di riforma avviato dal d.lgs. n. 112 del 1998 approvato poi nella riforma costituzionale del Titolo V. A seguito dei nuovi poteri in materia di edilizia pubblica Regione Lombardia avvia un percorso di riforme a partire dalla Lr 1/2000 e dal r.r. 1/2004, a cui faranno seguito gli aggiornamenti legislativi della Lr 27/2007 e della Lr 27/2009. Il percorso di riforma, ancora in atto, ha portato all'approvazione della Lr 16/2016, riforma di radicale riorganizzazione dei servizi abitativi lombardi.

3. I dati presentati si riferiscono ai dati raccolti all'interno della ricerca 'For-rent' (www.for-rent.polimi.it) ad eccezione del numero degli alloggi ERP la cui fonte è il 'Rapporto al consiglio regionale 2017' (Regione Lombardia, 2017). Il totale del patrimonio alienato si riferisce invece allo scarto tra i dati riguardanti il patrimonio pubblico abitativo tra 2001 e il 2011 su fonte ISTAT.
4. La legge 24 dicembre 2007, n. 244 comma 258-259 assimila nei fatti le aree per l'edilizia sociale a quelle previste dal DM 144/68.
5. Il Piano di Zona è il principale strumento di programmazione triennale per gli interventi sociali e socio-sanitari dell'Ambito e rappresenta il Piano regolatore delle politiche sociali. Realizzato secondo i principi della Legge 328/00 e della Legge Regionale 3/2008 ha come obiettivo il riallineamento tra l'assetto degli interventi sanitari e sociosanitari e quello della programmazione sociale. Con il DGR X/7631 del 28 dicembre 2017 "Linee di indirizzo per la programmazione sociale a livello locale 2018-2020", Regione Lombardia ha individuato l'ambito distrettuale come livello appropriato della programmazione.

Riferimenti bibliografici

- Balducci A., Rabaiotti G. (2001), «Politiche per l'affitto sociale. Una necessità per la società e per la città», in *Territorio*, n. 16.
- Bricocoli M. (2017), «La casa come servizio? Temi e questioni dell'azione pubblica sotto osservazione», *Tracce Urbane*, n.1.
- Cognetti F. (2017), «Una nuova stagione per la casa sociale a Milano. Arene di attori e sperimentazioni in attesa della costruzione di un quadro di riferimento», in Cognetti, Delera (2017).
- Cognetti F., Delera A. (2017) (a cura di), *For Rent. Politiche e progetti per la casa accessibile a Milano*, Mimesis edizioni, Milano-Udine.
- Cognetti F., Padovani L. (2016), «Ri-attribuire valore e senso ai quartieri di edilizia residenziale pubblica e alla politica della casa nella città contemporanea. Percorsi attraverso il quartiere San Siro a Milano», *Archivio di Studi Urbani e regionali*, XLVII, n. 117.
- Fontana C., Larena Faccini J. (2017), «Il sistema integrato di fondi immobiliari e il processo di finanziarizzazione della casa sociale», *Archivio di Studi Urbani e regionali*, n.118, pp. 103-129.
- Kemeny J. (1995), *From Public Housing to the Social Market: Rental Policy Strategies in Comparative Perspective*, Routledge, London.
- Regione Lombardia (2017), Rapporto al consiglio regionale 2017, DGR 6955 del 31 luglio 2017, Direzione generale Casa, Housing sociale, Expo 2015 e Internazionalizzazione delle imprese
- Tosi A. (2016), *Le case dei poveri. E ancora possibile pensare un welfare abitativo?*, Mimesis Edizioni, Milano-Udine.
- Urbani P. (2010), "L'edilizia residenziale pubblica tra Stato e autonomie locali", in *Istituzioni del federalismo*, 3-4 pp 249-270.

Milano, città laboratorio del nuovo abitare

Anna Delera

Così come per molti settori produttivi (dal manifatturiero all'industria, dal commercio al mondo delle produzioni creative) Milano, da ormai più di un secolo, è guardata con interesse dalle maggiori città europee e internazionali perché considerata città d'avanguardia, anche per la realizzazione di progetti sperimentali in ambito abitativo è riconosciuta dagli esperti del settore una sorta di "città laboratorio"¹. Dai primi interventi "modello" dotati di acqua corrente e servizi igienici in ogni appartamento realizzati dalla Società Umanitaria agli splendori di quartieri popolari dei primi decenni del secolo scorso, passando per le sperimentazioni tipologiche e tecnologiche prodotte durante il duplice settennio dell'INA-Casa fino a giungere, dopo il ventennale vuoto politico e amministrativo degli anni '90 del secolo scorso, alla recente stagione dell'*housing* sociale che ha visto la città al centro della ricerca di nuove forme dell'abitare e di un nuovo rapporto pubblico-privato per individuare una possibile sostenibilità economica e finanziaria nella produzione e nella gestione di nuovi progetti abitativi rivolti all'offerta di casa in affitto a costi accessibili².

Dopo anni di dibattito sugli episodi negativi che nel passato più recente hanno caratterizzato la produzione residenziale pubblica (la mancata dimensione umana dei luoghi e la difficoltà di identificazione per i suoi abitanti, le cattive politiche amministrative che hanno prodotto un *welfare* pubblico costoso ma inefficiente, il degrado e l'assenza di servizi e infrastrutture) questi recenti interventi di *housing* sociale divengono interessanti occasioni da osservare e studiare per comprendere se, e nel caso in che modo, i progetti siano stati in grado di sperimentare nuove forme insediative e tipologiche capaci di cogliere le trasformazioni sociali in atto, le nuove difficoltà economiche e le precarietà lavorative dei singoli, la mescolanza e la copresenza di differenti culture, i nuovi modi, tempi e luoghi di vita, sia privata che lavorativa, in continuo cambiamento introducendo modelli abitativi diversi dal passato che si connotano per es-

sere maggiormente temporanei, in qualche caso anche condivisi negli spazi e nei servizi e comunque espressione di un nuovo bisogno di uscire dall'isolamento domestico per socializzare e condividere interessi a partire dai vicini di casa.

L'*housing* sociale, dunque, oltre che una nuova politica per la casa accessibile, vorrebbe rappresentare una nuova pratica di sperimentazioni abitative che provano a costruire sistemi insediativi che in molti casi ridefiniscono il concetto stesso di abitabilità e guardano a una molteplicità di modelli e di strategie abitative. Attraverso una rilettura critica del passato e lo studio delle migliori esperienze realizzate in Europa, il tema viene affrontato con un approccio innovativo negli aspetti della diversificazione dell'offerta, della gestione sociale, del progetto architettonico dello spazio aperto e dell'integrazione di servizi e attività funzionali a sviluppare partecipazione e solidarietà nella nuova comunità che si è insediata. Il nuovo valore ricercato, dunque, sta nell'alloggio ma anche nella rappresentazione dello spazio pubblico e nei servizi alla persona proposti in una prospettiva di un nuovo *welfare* urbano.

Un'attenzione significativa è riservata alla selezione di profili sociali di utenza, sufficientemente vari, con l'obiettivo di dare vita a insediamenti articolati dal punto di vista delle differenze di reddito e sociali, talvolta ricercando connessioni potenzialmente virtuose tra risorse proprie e fragilità dei diversi soggetti ospitati. In questa prospettiva i meccanismi di selezione sono molteplici e, oltre alle diverse forme di godimento degli alloggi che vengono proposti in vendita a prezzo convenzionato o assegnati in affitto secondo un *mix* articolato tra canone sociale, moderato, concordato e convenzionato, in alcuni casi vengono considerate anche le caratteristiche dei singoli e dei nuclei familiari in relazione al progetto sociale che sta alla base degli interventi (rivolto prevalentemente ai giovani piuttosto che agli anziani; ai *single* piuttosto che alle famiglie; ecc.) La figura individuata di un gestore sociale costituisce un elemento di presidio a garanzia delle esigenze individuali e collettive degli abitanti operando attraverso attività strutturate o informali con l'obiettivo di favorire la costruzione e il rafforzamento della coesione sociale.



Mentre gli spazi aperti dei quartieri di Figino e di via Cenni sono fruibili e permeabili dall'esterno, la corte di via Zoia è uno spazio privato chiuso al quartiere da una recinzione. In via Cenni, però, chi abita al piano terra cerca maggiore sicurezza e privacy (Foto di Anna Delera)

Il tentativo dei nuovi interventi sembra anche essere quello di delineare nuovi paradigmi del progetto dell'abitare dettati maggiormente dai vincoli di natura ambientale che ripensano all'ambito urbano come "macchina per risparmiare risorse" e propongono per il progetto dell'abitazione uno scenario di riflessioni, di esperienze e di studi, in alcuni casi già indagati nel secolo scorso, sui quali vale la pena soffermarsi. A partire dunque dall'analisi di alcune recenti realizzazioni milanesi che si qualificano per essere un laboratorio di nuove proposte abitative³, la ricerca ne offre una lettura critica attraverso il filtro di alcuni parametri qualitativi con l'obiettivo di verificarne i reali risultati innovativi. Le domande che ci si pone sono se i progetti considerati, che cercano d'interpretare i quartieri come luoghi permeabili e attraversabili dai flussi pedonali, provano anche a dare un nuovo ruolo agli spazi residenziali in rapporto ai contesti urbani di riferimento; se riescono ad attribuire agli spazi aperti collettivi e a quelli privati un nuovo valore pur nel rispetto della *privacy* individuale; se fanno dell'adattabilità e della flessibilità tipologica, oltre che della sostenibilità ambientale, dei punti imprescindibili di indagine per rispondere da una parte alle richieste di nuovi modelli abitativi e dall'altra all'urgenza di risolvere le criticità degli elevati consumi energetici.

Per quanto concerne la qualità degli insediamenti e le caratteristiche degli edifici un aspetto d'interesse riguarda l'organizzazione e il ruolo attribuito allo spazio pubblico come "valore aggiunto" che il nuovo intervento porta all'intorno preesistente. Gli spazi aperti, che sono quasi sempre fruibili e permeabili dall'esterno, indicano un'intenzione fisica oltre che simbolica, di dialogo tra il nuovo insediamento e il quartiere così come le separazioni tra gli spazi aperti privati e tra questi e lo spazio collettivo sono ridotte al minimo al fine di limitare le sensazioni di segregazione e favorire la condivisione di spazi e l'attivazione di forme di incontro e aiuto reciproco. Ma queste soluzioni sono, spesso, ancora percepite negativamente dagli abitanti che ricercano invece maggiore *privacy* e sicurezza.

La tipologia abitativa appare ancora "ingessata" in soluzioni *standard* abbondan-

temente sperimentate ma, non per questo, sempre positive. Nell'economia complessiva delle superfici degli alloggi che, a parità di utenti insediati tendono comunque a ridursi, per diminuire l'incidenza dei sistemi distributivi sono diffusi gli ingressi direttamente nei locali soggiorno-pranzo senza tenere in alcun conto questioni di introspezione, di *privacy* degli ambienti e, non secondario, di sbalzo di temperatura tra ambienti riscaldati e non. Allo stesso modo è diffusa, anche nei tagli dimensionali medio-grandi, la cucina aperta sul soggiorno, senza considerare i bisogni differenti che possono oggi determinarsi nei modi di abitare tra i diversi componenti della famiglia risolvibili anche attraverso la dotazione di molteplici spazi chiusi. Poche sono le proposte di alloggi flessibili, di piante libere e di tipologie innovative. Responsabile di ciò sono anche le normative edilizie che, per i casi presentati, utilizzavano ancora il regolamento edilizio del Comune di Milano in vigore fino al 2014 e maggiormente restrittivo rispetto all'attuale.

Gli aspetti tecnologici finalizzati alla migliore classificazione energetica degli edifici, ma anche le attenzioni progettuali passive che rendono gli edifici più performanti vedono, invece, un discreto impegno progettuale. Maggiore attenzione è rivolta agli orientamenti dei corpi edilizi e all'esposizione dei singoli ambienti di vita degli alloggi; al controllo delle di-

stanze tra i corpi edilizi e alle rispettive altezze per evitare le ombre portate; alla presenza di spazi aperti di dimensioni e geometrie godibili per i singoli alloggi e a come gli stessi sono orientati ed eventualmente schermati.

È necessario avanzare anche alcune considerazioni che riguardano gli effetti urbani prodotti dalla realizzazione dei nuovi interventi di *social housing* nella città di Milano che, in molti casi, hanno beneficiato della possibilità di edificare nuovi alloggi in "diritto di superficie" su suoli di proprietà pubblica in precedenza destinati alla realizzazione di servizi e attrezzature di interesse collettivo. Le aree su cui sono sorti i nuovi complessi sono spesso spazi "di risulta", dalle forme irregolari e dalle dimensioni ridotte, collocate marginalmente rispetto ai contesti urbani di riferimento e non immediatamente percepibili dai percorsi viari principali. Ciò sembra aver condizionato, in alcuni casi, le forme insediative e le scelte organizzative complessive degli insediamenti evidenziando il carattere "residuale e di retro" delle destinazioni originarie. A ciò si aggiunga il fatto che, nella maggior parte degli interventi considerati, le scelte di organizzazione funzionale privilegiano l'inserimento di servizi per soggetti fragili, comunità protette, servizi per persone disagiate o con difficoltà a cui si attribuisce la capacità di attivare relazioni sociali tra gli abitanti dei

nuovi complessi e i progetti sociali già presenti sul territorio. Ma la sostanziale assenza di servizi veri e propri e di commercio di vicinato limitano la capacità di attivare relazioni urbane diffuse basate su pratiche sociali informali. A ciò si deve, forse e in qualche misura, la difficoltà che i nuovi insediamenti hanno nel costituire nuove centralità urbane.

Tuttavia, se pure sono apprezzabili alcuni dei risultati progettuali raggiunti nei recenti interventi di nuova edificazione, sono da sollevare alcune criticità su quella che potrà essere la tenuta nel tempo di pratiche nuove come quelle della gestione sociale e del *mix* abitativo quando si assisterà a un ricambio degli abitanti che vedrà l'inserimento di persone nuove che non hanno avuto l'opportunità di vivere le fasi di insediamento e di costruzione della prima comunità oppure quando non sarà più sostenibile economicamente la figura del gestore sociale e non si sarà ancora formata o consolidata l'auto organizzazione della comunità. A tale proposito già oggi emergono alcune criticità riportate dagli stessi abitanti inizialmente impegnati in prima persona per promuovere attività di vario tipo e che, dopo solo alcuni anni di insediamento, registrano oggi una sorta di stanchezza nel reggere l'impegno, necessariamente continuativo, di tenere viva e attiva l'attenzione e l'interesse per il nuovo quartiere e gli altri abitanti.



Via Appennini e via Gallarate. I due quartieri promossi dal Comune di Milano nel 2005 nell'ambito dei programmi "Abitare a Milano" che hanno aperto la strada ai successivi interventi di housing sociale (Foto di Anna Delera)

1. Il contributo che segue è liberamente tratto da alcune riflessioni riportate nel paper di Delera A., Di Giovanni A., Solazzi G. (2016), *New Living Paradigms. A Qualitative Analysis of recent social housing neighbourhoods in Milan*, 41st IAHS World Congress, Sustainability and Innovation for the Future, Albufeira, Algarve, Portugal il 13-16 Settembre e in Delera A. (2017), *La dimensione sociale dell'abitare*, in Gili G., Ferrucci F., Pece E. (a cura di), *Il sociale del social housing*, Rubbettino Editore, Soveria Manelli (Cz)
2. Per un approfondimento sulle politiche abitative e sulle ragioni storiche che le hanno determinate, sulle quantità di alloggi recentemente prodotti e i rispettivi ambiti di godimento, su alcuni progetti realizzati, le strategie e gli operatori oggi maggiormente impegnati nell'offerta di casa in affitto nella città di Milano si rimanda alla recente pubblicazione di Cognetti F., Delera A. (a cura di), (2017), *For Rent. Politiche e progetti per la casa accessibile a Milano*, Mimesis, Udine-Milano
3. Le considerazioni che seguono sono tratte dall'analisi di 5 recenti progetti realizzati nel nord-ovest di Milano e descritti in Bottero B., Delera A., Di Giovanni A., Solazzi G. (2017), *INSERTO 2. Viaggio verso il nord-ovest*, in Cognetti F., Delera A. (a cura di), *For Rent. Politiche e progetti per la casa accessibile a Milano*, Mimesis, Udine-Milano. Si tratta delle realizzazioni di Via Cenni e Figino ad opera della Fondazione Housing Sociale, di Via Appennini e Via Gallarate del Comune di Milano e di Via Fratelli Zoia realizzato delle Cooperative Solidarnosc e De Gradi

Grandi patrimoni residenziali privati: un'opportunità per il mercato dell'affitto agevolato?

Luca Gaeta, Alice Ranzini

I grandi patrimoni residenziali non sono dinosauri in via di estinzione. Questo breve articolo riepiloga a) le ragioni per cui i grandi patrimoni possono ancora svolgere un ruolo importante nel mercato della locazione agevolata e b) le politiche da cui dipende che ciò avvenga.

Il contributo trae spunto dal caso particolare della città di Milano, dov'è stata svolta la ricerca empirica i cui risultati sono ora pubblicati (Cognetti, Delera 2017).

1. Tattiche di resistenza patrimoniale a Milano

Nel capoluogo lombardo, oltre ai circa 68mila alloggi posseduti dal Comune e dall'agenzia regionale Aler, sono stati censiti e mappati quasi 18mila alloggi posseduti da 40 grandi proprietari. Questa tipologia di proprietario – a cui sono intestati almeno 100 alloggi – è ancora ben radicata in città malgrado la lunga stagione di vendita frazionata dei beni di enti e aziende. La compagine dei grandi proprietari milanesi è variegata e comprende cooperative di abitanti (7.243 unità); banche, assicurazioni e fondi immobiliari (4.818 unità); fondazioni ed enti assistenziali (2.199 unità); società immobiliari (2.155 unità); enti previdenziali (740 unità); enti e aziende pubbliche non ERP (703 unità). La formazione di questi patrimoni spesso risale indietro nel tempo e si è verificata con tre modalità: la costruzione diretta; l'investimento e il lascito testamentario. Per ogni categoria di grandi proprietari è riconoscibile una peculiare geografia patrimoniale, che spazia dal centro storico (enti assistenziali, famiglie aristocratiche, assicurazioni) ai quartieri borghesi (società immobiliari, fondazioni) fino alle periferie (cooperative, fondi per il social housing).

Per la gran parte degli alloggi censiti, gli inquilini pagano canoni più bassi rispetto a quelli correnti per alloggi di qualità e posizione analoga. Anche in questo caso, ciò accade per varie ragioni che vanno dalla missione del proprietario (cooperative a proprietà indivisa, enti assistenziali) al ritardato adeguamento dei canoni (aziende pubbliche), dal vantaggio riservato

a categorie speciali di inquilini (fondazioni, fondi e di nuovo enti assistenziali) fino all'applicazione del contratto a canone concordato. Questo significa per migliaia di famiglie a basso reddito la possibilità di abitare a Milano.

L'appartenere a una delle categorie individuate di grandi proprietari, tuttavia, non è un sicuro indicatore di quale sia la reazione del singolo proprietario alla crisi del mercato residenziale, che colpisce più duramente gli alloggi d'epoca bisognosi di manutenzioni straordinarie. Più lunga è la storia di un patrimonio, più intergenerazionale è la sua gestione, e più si estende il ventaglio delle reazioni motivate in senso economico, giuridico e anche morale. Le strategie ricorrenti si riassumono così: l'alienazione di tutto o parte del patrimonio residenziale; il mantenimento a reddito con operazioni di valorizzazione; lo sviluppo di ulteriore patrimonio da destinare all'affitto.

La vendita in questi anni è stata frenata dal calo della domanda solvibile ma resta l'obiettivo di alcuni proprietari, talvolta obbligati dalle norme degli organismi di vigilanza. Perseverare nella locazione significa per alcuni proprietari tener fede a una tradizione intergenerazionale, nonostante la razionalità economica che suggerisce di fare altrimenti. I grandi proprietari che non vendono adoperano una varietà di tattiche per fronteggiare i bassi rendimenti, lo sfitto e gli elevati costi di manutenzione. Gli unici operatori attualmente impegnati nella costruzione di nuovi alloggi in affitto sono i fondi costituiti per il social housing, ma presto sarà possibile valutare gli effetti indotti dal Piano di governo del territorio che, per gli interventi di nuova costruzione e sostituzione di ampiezza superiore a 10.000 mq, rende obbligatorio realizzare quote di residenza sociale.

I grandi proprietari residenziali in parte svolgono ancora a Milano una funzione sociale che le politiche pubbliche non sempre riconoscono, perché trascurano la differenza che esiste tra i grandi proprietari orientati alla solidarietà e quelli orientati al massimo profitto. La modesta considerazione del ruolo dei grandi proprietari nel mercato dell'affitto è tanto più deprecabile perché non è compensata dall'edilizia residenziale pubblica, anch'essa in contrazione.

Come risultato sia dei decenni di favore accordato alla proprietà individuale dell'alloggio, sia delle scelte inefficaci di risanamento della finanza pubblica, si corre il rischio di disperdere patrimoni residenziali che non potranno mai essere ricostituiti. Questo rischio è significativo

a Milano come lo è in altre città grandi e medie, dove sembrano essere concentrati i patrimoni residui. Tuttavia, la ricerca compiuta a Milano invita a prestare attenzione alle specificità dei grandi proprietari, alla storia e alla vocazione di ciascuno, senza schemi preconcepiuti.

Il metodo di ricerca usato a Milano richiede certamente ulteriori applicazioni a nuovi contesti urbani. Le possibilità d'indagine offerte dal catasto edilizio urbano, insieme al contatto diretto coi grandi proprietari e all'uso della cartografia digitale, sono alla portata di altri ricercatori e potrebbero costruire un quadro nazionale dei grandi proprietari residenziali del tutto inedito.

2. Lezioni apprese: direzioni di ricerca e di sperimentazione

Il patrimonio dei grandi proprietari è, come detto, l'esito per lo più residuale di una stagione in cui il comparto immobiliare ha rappresentato un ramo importante di attività per enti, istituti e aziende, con una duplice funzione di investimento e di tutela verso alcune categorie sociali o professionali. Oggi questo patrimonio ha senza dubbio un valore e un ruolo sociale diverso nella città a causa tanto di difficoltà gestionali che del generale disinvestimento nel comparto della residenza in locazione. La ricerca For Rent ha però messo in luce alcuni elementi utili per immaginare nuove direzioni di lavoro e di *policy advice* nella prospettiva di una più ampia socializzazione e mobilitazione di questa risorsa poco considerata.

Nel quadro del protrarsi della crisi del mercato immobiliare e della crescita della domanda di affitto (OMI 2016), i grandi patrimoni sono una risorsa concretamente disponibile su cui costruire, a partire da sperimentazioni locali, politiche abitative più efficaci verso i mutamenti sociali, economici e demografici del nostro tempo, riposizionando quello abitativo tra i temi cruciali per lo sviluppo economico ed urbano del Paese. Indipendenza dei giovani, precariato e mobilità lavorativa, invecchiamento e contrazione dei nuclei familiari, migrazioni, sono solo alcune delle fratture sociali che richiamano un trattamento anche dal punto di vista della domanda abitativa.

Ipotizzando che alcune delle tematiche emerse dalla ricerca milanese siano diffuse in questo segmento immobiliare, possiamo affermare che esse si condensano nel rapporto problematico tra la carenza sistematica di dispositivi di sostegno alla locazione, l'impovertimento della

domanda e la bassa redditività del comparto residenziale associata all'alto rischio gestionale. Questi tre fattori insieme premono sulla sostenibilità di grandi patrimoni che, sempre più deperiti, svuotati e in passivo, rendono l'alienazione una strategia più che ragionevole. Una dinamica che preme sia nella direzione della frammentazione della proprietà (Cucca, Gaeta 2018) sia della finanziarizzazione immobiliare, e che si depotenzia nel suo (possibile) ruolo sociale in favore di uno puramente economico sui mercati internazionali¹.

Di fronte a queste dinamiche, l'ente pubblico può essere allora determinante nel preservare i grandi patrimoni da un uso speculativo intervenendo tanto sul sistema delle agevolazioni alla proprietà quanto su quello delle penalità, ad esempio verso lo sfitto. Se infatti critica risulta la tassazione agevolata sulla prima casa, non applicabile ad esempio ai patrimoni cooperativi, potrebbero essere immaginate misure di riduzione della pressione fiscale a fronte di progetti di locazione sociale, o ancora strumenti di compensazione per favorire le ristrutturazioni e la rimessa in circolo dei patrimoni, anche in collaborazione con i futuri inquilini.

I grandi patrimoni potrebbero, inoltre, costituire importanti terreni di sperimentazione congiunta per politiche locali innovative. Se infatti le ipotesi delle agenzie per la locazione non sembrano attrattive per i piccoli proprietari in contesti di mercato dell'affitto tesi come quello milanese, queste potrebbero diversamente intercettare le esigenze di gestione sia sociale che immobiliare di patrimoni consistenti, gravati da alti tassi di sfitto e morosità. Un'ipotesi di lavoro che mobilita componenti diverse della filiera delle politiche pubbliche concependo l'affitto come dispositivo di *welfare* locale necessario per sostenere i molteplici e frammentati bisogni della contemporaneità: dagli studenti e lavoratori temporanei italiani e internazionali, ai visitatori fino alle emergenti domande 'molto sociali' (Tosi 2017) come l'accoglienza dei minori stranieri, dei richiedenti asilo o dei nuclei in emergenza abitativa. Questi ultimi, in particolare, potrebbero costituire concreti campi di sperimentazione intersettoriali, lavorando sinergicamente – ad esempio – con i servizi sociali e assistenziali che trattano il tema della residenzialità.

L'esplorazione delle intersezioni tra i grandi patrimoni ancora esistenti e le nuove domande abitative richiederebbe, in aggiunta, di estendere l'indagine ad una dimensione territoriale

più ampia. Molti dei patrimoni censiti a Milano, infatti, si sono sviluppati oltre i confini comunali e soffrono oggi di dinamiche differenti di periferizzazione e sottoutilizzo. Guardati invece in una prospettiva di riattivazione sociale, questi comparti abitativi potrebbero risultare importanti tasselli nella costruzione della città metropolitana, raccordandosi ad esempio con le politiche per la mobilità e il trasporto pubblico, l'accoglienza temporanea dei lavoratori e dei visitatori, i grandi eventi ecc.

In conclusione, i grandi patrimoni residenziali si possono considerare elementi irrinunciabili per ripensare il tema della casa sociale. La mobilitazione di patrimoni privati per usi sociali richiama infatti l'opportunità, oltre che la necessità, di una maggiore articolazione del mercato dell'affitto italiano in relazione alle nuove domande di casa, scardinando la concezione anacronistica di scelta residuale legata alle gravi fragilità ma ricostruendo intorno alla locazione un discorso di leva strategica per sostenere tutte le componenti della società.

1. Fanno eccezione i 'fondi immobiliari per l'housing sociale', dispositivi che hanno promosso, seppur con esiti incerti, uno strumento finanziario a basso rendimento con l'obiettivo di rendere disponibile nuovo patrimonio sociale. Si veda: Fontana C., Larena Faccini J. (2017), "Il sistema integrato di fondi immobiliari e il processo di finanziarizzazione della casa sociale", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n.118, pp. 103-129.

Nonostante l'articolo sia stato ampiamente condiviso tra i due autori, i paragrafi si possono così attribuire: par. 1: Luca Gaeta; par.2: Alice Ranzini

Riferimenti bibliografici

- Cognetti F., Delera A. (a cura di, 2017), *For Rent. Politiche e progetti per la casa accessibile a Milano*, Mimesis, Sesto San Giovanni.
- Cucca R., Gaeta L. (2018), "Ritornare all'affitto. Politiche pubbliche contro la sclerosi proprietaria", *Politiche sociali*, n. 1.
- OMI – Osservatorio del mercato immobiliare (2016), *Rapporto immobiliare 2016. Il settore residenziale*, a cura dell'Ufficio statistiche e studi, maggio, www.agenziaentrate.gov.it
- Tosi A. (2017), *Le case dei poveri. È ancora possibile pensare un welfare abitativo?*, Mimesis, Sesto San Giovanni.

Agricoltura intensiva, cambiamenti d'uso del suolo, regolamentazione

Il ritorno di interesse – nelle pratiche e nelle riflessioni teoriche – per il settore dell'agricoltura e la sua valenza multifunzionale è oramai pienamente apprezzabile.

Eppure, specie se condotte con modalità di tipo intensivo, le pratiche agricole sono spesso generatrici di esternalità negative importanti, in termini di modificazioni paesaggistico-ambientali e di rischi per la salute pubblica connessi all'uso di prodotti chimici di sintesi.

La sezione presenta una serie di riflessioni teoriche e pratiche sulle modalità di regolamentazione di tali attività, nonché di trattamento delle interazioni tra agricoltura e centri abitati, esplorando possibilità e limiti di efficacia dell'integrazione degli strumenti settoriali con quelli della pianificazione urbanistica e territoriale ordinaria.

Matteo Basso Un'introduzione

La disciplina degli usi del suolo e il trattamento dei conflitti sociali a essi legati costituiscono, sin dalle origini, il nucleo “fondativo” dell'urbanistica e della pianificazione. Di fatto, a partire dalla fine del XIX secolo, e perlomeno sino agli anni Settanta di quello successivo, le teorie e le pratiche della pianificazione urbanistica e territoriale si sono poste *in primis* l'obiettivo di orientare e qualificare la crescita dell'ambiente costruito (infrastrutture, aree residenziali, servizi pubblici, aree industriali e commerciali). Con esiti non sempre felici, l'urbanistica ha poi tentato di porre un qualche “limite” all'espansione degli insediamenti umani nei territori a essi circostanti.

Indubbiamente, l'attenzione all'ambiente non costruito – ciò che sta “fuori” e “oltre” la città – è cresciuta a partire dagli anni Ottanta, con importanti ricadute tanto negli approcci, quanto nelle tecniche e negli strumenti di pianificazione. Oggi, in particolare, l'intenso dibattito pubblico (culturale, sociale e politico) attorno alle questioni del consumo di suolo, dello *sprawl* e alla loro quantificazione si sta traducendo in una rinnovata riflessione che vede come centrali il recupero e il riuso delle aree dismesse e degli immobili abbandonati, e la limitazione di ulteriori espansioni del tessuto urbanizzato. Sorprendentemente, però, in questa visione “urbanocentrica” del consumo di suolo non sono ancora rientrate – o se lo sono, lo sono ancora solo in parte – adeguate riflessioni sui cambiamenti d'uso del suolo prodotti dall'espansione delle stesse pratiche agricole, specie quando condotte con modalità di tipo intensivo.

Di fatto è ormai assodato, tanto nel dibattito

accademico, quanto nelle pratiche concrete di uso del suolo, un apprezzabile “ritorno” di interesse per il settore dell'agricoltura e per i “nuovi” contadini (Van der Ploeg, 2009), intesa come fondamentale risorsa da ri-attivare, valorizzare e porre a sistema per migliori *performances* ambientali, ecologiche, sociali ed economiche di città e territori contemporanei. Ciò nonostante, i discorsi sulla “multi-funzionalità” e sui diversi “ruoli” dell'agricoltura tendono a considerare solo parzialmente le esternalità negative prodotte dalle attività agricole di tipo intensivo – sia nella campagna *tout-court*, sia nella cosiddetta variante dell'agricoltura urbana –, come ad esempio le trasformazioni paesaggistico-ambientali e i rischi per la salute pubblica e la complessiva qualità degli ambienti urbani derivanti dall'uso massiccio di prodotti chimici di sintesi (pesticidi, fertilizzanti, ecc.).

La sezione *Agricoltura intensiva, cambiamenti d'uso del suolo, regolamentazione* raccoglie alcune riflessioni teoriche e pratiche sulle modalità di regolamentazione delle pratiche agricole di tipo intensivo, e di trattamento delle interazioni con altre modalità di uso del suolo (residenze, servizi pubblici, attività industriali e commerciali) in Italia. Nello specifico, la sezione si pone due obiettivi: a) esplorare approcci, modalità e strumenti di regolamentazione delle pratiche di agricoltura intensiva; b) esplorare possibilità e limiti di efficacia dell'integrazione di tali strumenti con quelli di pianificazione ordinaria.

La sezione si apre con uno scritto di Luca Imberti, che, in sei slogan, illustra le ragioni per cui l'agricoltura richiama oggi maggiore considerazione nei processi di pianificazione territoriale.



Sostituzione dei seminativi con nuovi impianti di vigneto nella campagna Veneta (foto di Matteo Basso)

I contributi di Matelda Reho e Matteo Basso propongono una riflessione sull'espansione delle pratiche agricole intensive (nello specifico le monoculture) e i loro impatti in termini di riduzione di biodiversità, di perdita della qualità e degli elementi identitari del paesaggio agrario, di generazione di squilibri idro-geologici e fenomeni erosivi. I due scritti si concentrano – Matelda Reho a livello più generale e Matteo Basso osservando il caso specifico dei territori di produzione del Prosecco in Veneto – sullo spazio e sul ruolo della pianificazione territoriale nel trattamento di tali pressioni, evidenziando la paradossale situazione di “iper-regolamentazione” che caratterizza, oggi, la gestione delle attività agricole. Una sovrapposizione di molteplici attori, strumenti e sistemi di regole “settoriali”, dove la pianificazione territoriale “ordinaria” stenta però ancora a trovare un proprio specifico ruolo.

Sulla stessa linea di ragionamento si collocano anche le considerazioni di Enrico Gottero e Bianca Seardo, i quali evidenziano i limiti della pianificazione territoriale (vale a dire

dei piani e dei regolamenti di natura squisitamente urbanistica) a gestire e regolamentare in modo efficace l’“intensivizzazione” del paesaggio agrario. Focalizzandosi specificamente sul caso del Piemonte, i due autori presentano criticamente alcune soluzioni al fenomeno dell’intensivizzazione agricola, vitivinicola in particolare, discutendo strumenti di analisi e interventi di diversificazione paesistica a scala regionale e comunale.

Giuseppe Caridi esplora criticamente l’attuale “separatezza” tra i campi dell’urbanistica e delle pratiche agricole di uso del suolo, a partire da alcune considerazioni attorno al tema del «progetto». Nello specifico, il ragionamento sviluppato dall’autore porta ad abbracciare una concezione “rinnovata” del progetto urbanistico che, perseguendo un alternativo modello di sviluppo per i contesti agricoli/rurali, è capace di attivare beni comuni agricoli.

Infine, l’articolo di Francesco Domenico Moccia, Isidoro Fasolino, Michele Grimaldi ed Eligio Troisi presenta un contributo concreto, puntuale e tecnico sulle modalità di

utilizzo di strutture agricole *strumentali* (in particolare gli impianti serricoli) nell’ambito delle attività agricole e agrituristiche: nello specifico, tali strutture si configurerebbero come una potenziale e importante *location* per l’organizzazione di eventi culturali. Sullo sfondo del ragionamento si staglia una più generale riflessione sul moderno concetto di ruralità e agricoltura multifunzionale che gli *agriturismi* oggi rappresentano, in linea con gli obiettivi della politica di sviluppo rurale dell’Unione Europea. Gli autori propongono così un *excursus* sulla attuale normativa nazionale e regionale (Regione Campania) che disciplina i cambi d’uso delle strutture agricole strumentali agli agriturismi, finalizzati all’inserimento di attività ricreative, culturali e didattiche in grado di valorizzare il territorio in cui la stessa azienda agriturbistica trova collocazione.

Riferimenti bibliografici

- Van der Ploeg, J. D. (2009), *I nuovi contadini. Le campagne e le risposte alla globalizzazione*, Donzelli, Roma.

Luca Imberti

Agricoltura, ambiente, paesaggio

Perché, in sei slogan, l'agricoltura reclama maggiore considerazione nei processi di pianificazione territoriale

1. L'agricoltura non è la natura idilliaca degli spot pubblicitari. È tecnologia e innovazione da diecimila anni. Dallo studio dei vegetali coltivati sono nate la genetica di Gregor Mendel, la chimica della rivoluzione verde di Norman Borlaug. Protagonista sin dal principio della meccanizzazione, un po' a lato delle tecnologie dell'informazione e comunicazione (ICT), è però implicata nella più veloce attuale e prossima rivoluzione: biotecnologie e scienze della vita, forse capaci di disaccoppiare cibo e terreno.

2. Se parliamo di agricoltura parliamo di vivente. La fotosintesi clorofilliana (iniziata tre miliardi di anni fa con i cianobatteri che liberando ossigeno, hanno cambiato l'atmosfera) è la reazione che trasforma il carbonio in composti organici, costituendo la produzione primaria su cui si innestano tutte le piramidi ecosistemiche. Il ciclo può anche essere descritto come energia solare che con la fotosintesi si trasforma in energia chimica che alimenta sistemi biologici superiori. Le tecniche agricole lo hanno piegato a nostro servizio.

3. Crescete, moltiplicatevi e riempite la terra. Il comando biblico più ottemperato che ci farà superare probabilmente i nove miliardi di individui dipende dalla rivoluzione agricola che ha cambiato la traiettoria del genere umano sino a incontrare oggi i limiti planetari. Quello che Noè non poteva sapere è che questa esplosione, con le tecniche che l'hanno sostenuta, ci avrebbe portato sull'orlo di una trappola ecologica che mette in questione la continuità del percorso evolutivo della vita terrestre.

L'agroalimentare ha forti impatti ecologici (Un quarto delle emissioni climalteranti? Forse anche più. Ma sappiamo misurarle in tutto il ciclo, dalla chimica ai trattori, dalla preparazione ai trasporti, dal confezionamento alla distribuzione? E nelle esternalità come la deforestazione per produrre soia o olio di palma?). Incide sui i cicli dell'acqua (ne beve più di ogni altro settore: in Italia 767 m³ pro capite anno contro gli 82 del settore domestico e i 56 dell'industria, ma ne importiamo ben 1291 come acqua ombra inglobata in prodotti alimentari irrigati e preparati altrove)¹. Delle migliaia di specie utilizzate nel corso del tempo, oggi una ventina o poco più produce qualcosa come il 90% dei nostri alimenti, generando una perdita di biodiversità molte volte superiore ai tassi di ricambio naturali, da 50 a 500 volte più di quanto si ricava dei reperti fossili (FAO 2006). Noi con gli animali allevati siamo un quarto della biomassa animale. Mitigazione, adattamento, resilienza possono trascurare un settore che pesa così tanto, senza considerare queste interrelazioni? Possiamo occuparci solo dell'urbano? L'impatto del settore agroalimentare è davvero incompressibile?

4. Conoscere il territorio capire il mondo². Il territorio agricolo è paesaggio, inteso come struttura portante degli insediamenti che la produzione agricola ha modellato largamente. Rappresenta la nostra storia di pari passo con quella urbana. Storia dei flussi che le uniscono e concorrono a determinare la stessa forma urbana. Sarebbe possibile la diffusione contemporanea delle città senza monoculture e grande distribuzione? Prima l'uovo o la gallina?

5. Percorsi di sviluppo integrato. Si apre un orizzonte amplissimo per integrare le letture

tradizionali di suolo, territorio, patrimonio e paesaggio (anche parzialmente oltre la definizione della Convenzione di Firenze), con un interesse qualitativamente diverso verso gli agrosistemi che sono la forma di convivenza che abbiamo istituito (e squilibrato) col vivente.

L'idea stessa di aree protette contrapposte a quelle agricole produttive, lasciate sostanzialmente alle dinamiche di mercato, è arrivata al capolinea: dato che non ci nutriamo di euro ci sono valori diversi da considerare. Ce ne siamo accorti? Abbiamo bisogno di metodologie per tenere conto delle componenti ecosistemiche, per le quali non disponiamo di pratiche consolidate, capaci di interagire con le prassi correnti, urbanistico amministrative, progettuali, economico imprenditoriali. Dobbiamo mettere in discussione i modi di procedere cui siamo abituati. 6. Il tempo sta scadendo. Il clima risale inesorabile la penisola e l'emisfero di qualche chilometro l'anno e molte specie hanno cicli di crescita lunghi. Ci servono idee e strategie, scelte e progetti. Ed è il momento di mettere in atto nuove pratiche e farlo ora. L'imprenditoria agricola e le professioni che la supportano ne sono sempre più consapevoli e sviluppano interessanti esempi, anche di avanguardia nel panorama internazionale. Dobbiamo in sostanza chiederci quali modelli di territorio perseguiamo, quali contabilità adottare in termini non meramente quantitativi di resa agricola, ma ad esempio di equilibri ecosistemici, di biomassa e di cicli dell'acqua, spostando l'accento sui flussi metabolici che attraversano i territori e su come governarli e diminuirne gli impatti.

La complessità del nuovo paradigma ecologico irrompe, volere o non volere, nei progetti di futuro di città e territori e delle attività che vi insistono, modifica la stessa idea di suolo e territorio e di come li intendiamo. Ogni azione che li riguarda è al tempo stesso più importante e più complessa di quanto pensavamo in passato. Un passato che possiamo definire ingenuo, ignaro delle relazioni e delle interdipendenze che la conoscenza ci ha mostrato.

1. Da "L'impronta idrica dell'Italia", WWF 2014.

2. Cito il titolo di un corso di Renato Ferlinghetti, geografo.

Matelda Reho

Agricoltura intensiva e strumenti regolativi. Quale spazio per la pianificazione territoriale?

Negli ultimi decenni, anche grazie alla Politica Agricola Comunitaria, abbiamo imparato a valorizzare i servizi ecosistemici forniti dall'agricoltura e a sostenere economicamente l'agricoltore che è alla base della loro produzione; allo stesso tempo non sono venute meno le preoccupazioni connesse alle tradizionali externalità negative delle attività agricole, essenzialmente in relazione con i fenomeni di agricoltura intensiva. Quando parliamo di agricoltura intensiva facciamo riferimento a quelle attività che fanno uso abbondantemente di prodotti chimici, tendono a facilitare la monocultura, con inevitabili conseguenze a livello di perdita di biodiversità, qualità del paesaggio agrario, elementi identitari, creano squilibri nell'assetto idro-geologico. L'aspetto nuovo, legato all'espandersi dell'agricoltura intensiva, sta nel fatto che il territorio interessato non è solo quello della campagna più interna. Assistiamo infatti ad un doppio processo, che vede da una parte un avvicinamento sempre più problematico dell'agricoltura intensiva alle porte dei centri abitati (laddove l'insediamento è diffuso i problemi si accentuano), dall'altra una assimilazione di modelli intensivi anche nella cosiddetta agricoltura urbana. Il *planner*, che ha spesso guardato all'agricoltura come "altro" rispetto alla città, si trova a lavorare su più fronti: deve sperimentare forme più efficaci per governare le trasformazioni ambientali e paesaggistiche prodotte dall'agricoltura, ma deve anche fare i conti con processi che possono influenzare negativamente la salute e la qualità dell'abitare urbano, operando contemporaneamente in difesa dall'agricoltura e a difesa dell'agricoltura.

La domanda che in molti ci facciamo è se l'insieme degli strumenti di cui già disponiamo sia

in grado di tenere sotto controllo le pressioni in questione, se siano necessari ripensamenti che coinvolgano la pianificazione territoriale.

Ad uno sguardo attento alla "cassetta degli attrezzi" e alla loro messa in opera, lo spazio di azione, in particolare a livello comunale, appare piuttosto popolato da strumenti, pur di diversa portata e diffusione.

Nella situazione attuale assistiamo non tanto ad una mancanza di "regole", quanto ad una sovrapposizione di diversi sistemi di "regole", rispetto ai quali la pianificazione territoriale stenta ad avere un ruolo. Si tratta di sistemi generalmente incompleti che si rapportano ad alcuni criteri escludendo altri.

Le "regole" di una "buona coltivazione" hanno da sempre strutturato il paesaggio agrario facendo riferimento alla migliore posizione per il soleggiamento delle colture, lo scolo delle acque, ecc. Oggi le regole a cui rapportarsi sono molteplici, spesso monitorate e controllate nella loro attuazione da uno stesso soggetto a livello locale.

Oltre, infatti, alle norme relative alle "Buone Condizioni Agronomiche e Ambientali (BCAA)", previste dall'Unione Europea, il rispetto delle quali è condizione per l'accesso ai finanziamenti comunitari, a livello locale operano alcuni strumenti a difesa della tipicità territoriale dei prodotti e regolamenti comunali che entrano nel merito della difesa del territorio, delle popolazioni e degli stessi agricoltori, dagli impatti dell'agricoltura intensiva.

In molte aree intervengono infatti contemporaneamente le "regole" dei Disciplinari di produzione, relativi ai Marchi di tutela dei prodotti, quelle dei Regolamenti di Polizia Rurale, quelle dei Regolamenti di Coltivazione. Se negli ultimi due casi è sostanzialmente il Comune il

riferimento principale nel definire le norme da rispettare, il controllo e le eventuali sanzioni, nel primo caso l'attore principale è un consorzio di produttori, un ente privato, più o meno sensibile ad istanze di interesse pubblico.

Il marchio generalmente internalizza nella comunicazione del prodotto, nella sua notorietà e nel prezzo, il contesto paesaggistico di riferimento; nella percezione di gradevolezza del bene consumato c'è anche un po' della bellezza del paesaggio in cui è stato prodotto. Ma cosa si restituisce al territorio? Di questo i disciplinari generalmente non si preoccupano, benché ottenere un buon prodotto abbia a che fare con criteri che di per sé dovrebbero porre un limite alla espansione incontrollata di alcune colture protette da marchio. In particolare, per la produzione di vino, i criteri di delimitazione sono legati a molte variabili che dovrebbero garantire la realizzazione di un buon prodotto: caratteristiche dei suoli, geologiche e climatiche, relative all'altitudine, all'esposizione, alla densità d'impianto, alle forme di allevamento e di potatura; è ovviamente vietata ogni pratica di forzatura e contemporaneamente sono prescritte rese massime e titoli alcolometrici minimi, che dovrebbero contenere la tendenza all'espansione sul mercato. Il disciplinare è spesso molto dettagliato sulla delimitazione delle aree da interessare alla coltivazione e fa dunque una scelta di campo molto precisa sul rapporto con la struttura insediativa², scelta che dovrà comunque tener conto degli altri sistemi di regole vigenti a livello locale, fra cui quelle del *Regolamento di Polizia Rurale*.

Il Regolamento di Polizia Rurale è oggi il principale strumento per controllare il rispetto delle norme previste dal Piano di Azione Nazionale (PAN) per l'uso sostenibile dei prodotti fitosanitari, entrato in vigore il 13 febbraio 2014. Il PAN, e di conseguenza i Regolamenti, introducono, con apposito provvedimento del consiglio comunale, un sostanziale divieto nell'utilizzo dei fitofarmaci³ a ridosso delle aree frequentate dalla popolazione, le ferrovie, le strade e le aree naturali (siti natura 2000 e aree naturali protette), nelle cosiddette zone F degli strumenti urbanistici comunali. La fascia di rispetto prevista è di 30 metri, riducibile però a 10 "se in presenza di particolari condizioni, come l'utilizzo di irroratrici con ugelli antideriva o la piantumazione di barriere verdi di altezza superiore ai 3 metri, in corrispondenza delle colture arboree e superiori ad 1 metro per le colture erbacee". L'amministrazione comu-

nale gode di potere discrezionale nella definizione del Regolamento e nell'identificazione delle aree da proteggere, per vari motivi: non è stato introdotto un format unico di riferimento per tutti i comuni italiani; il regolamento si applica a contesti territoriali differentemente caratterizzati; con questo strumento i comuni esercitano le competenze in materia di agricoltura in diversi ambiti, fra cui la prevenzione dei furti campestri, l'esercizio della pastorizia, l'uso e manutenzione di strade vicinali, fossi e canali, terrazzamenti, la lotta contro piante o animali nocivi, le limitazioni alle colture agrarie, la gestione dei liquami zootecnici, fino alla salvaguardia del paesaggio rurale. Una rassegna, sia pur sommaria dei Regolamenti di Polizia Rurale vigenti nei comuni italiani mostra pertanto testi abbastanza eterogenei, con una attenzione che si focalizza, di volta in volta, su uno o più di questi aspetti, con particolare attenzione al controllo nell'uso di fitofarmaci. Le differenze rilevabili si estendono però anche alla fissazione dei limiti di utilizzazione dei fitofarmaci in vicinanza dei centri abitati. La soglia prevista dal PAN è, per esempio, portata a 50 m in alcuni comuni (a 150 metri in prossimità di scuole, ospedali, giardini pubblici, ecc.)⁴, fino ad escludere l'utilizzazione di prodotti fitosanitari su tutte le aree di proprietà e competenza del Comune.

Più efficaci, ma meno diffusi sono altri regolamenti che entrano meglio nel merito dei metodi di coltivazione e del rapporto delle coltivazioni con infrastrutture e insediamenti. In questo ambito ritroviamo sia esempi con una lunga storia alle spalle, come nel caso dei Regolamenti speciali per la coltivazione del riso⁵, sia esperienze più recenti. Il Comune di Vallarsa (TN), ad esempio, si è dotato nel 2014, di un *Regolamento di Coltivazione*, che sostanzialmente supporta la conversione delle coltivazioni nel Comune a metodi biologici.

Al di fuori di quanto previsto nell'articolo 2⁶ del regolamento citato, la coltivazione e l'allevamento con tecniche e prodotti diversi da quelli biologici sono consentiti solo stipulando una apposita polizza assicurativa per responsabilità civile dell'assicurato, "per il risarcimento di spese e danni cagionati a terzi in conseguenza dell'inquinamento causato dall'attività di coltivazione e/o allevamento"⁷; oppure è prevista una fideiussione a favore del Comune di Vallarsa, quale garante di tutta la popolazione e delle generazioni future"⁸. Il Regolamento introduce sanzioni per il mancato rispetto

della normativa, che vanno dalla revoca della possibilità di utilizzare le denominazioni comunali d'origine, all'esclusione dall'utilizzo di infrastrutture di proprietà comunale per l'approvvigionamento di acqua irrigua, a sanzioni amministrative.

Il principio di precauzione e la responsabilità del sindaco sulla salute dei cittadini che dominano il regolamento di Vallarsa sono già presenti nel Regolamento del 2010 del Comune di Malosco, anch'esso in provincia di Trento, che disciplina le coltivazioni agricole, l'utilizzo dei prodotti fitosanitari, le distanze che gli impianti frutticoli devono mantenere dalle strade comunali, attraverso un importante tentativo di armonizzazione con gli strumenti urbanistici vigenti⁹.

Una utilizzazione accorta dei Regolamenti comunali di Polizia rurale e di Coltivazione può dunque tenere sotto controllo alcuni aspetti dell'agricoltura intensiva, liberando gli strumenti urbanistici di alcune preoccupazioni, su cui probabilmente neanche le novità introdotte da piani specificatamente impostati per realtà ad agricoltura intensiva, come i Piani regolatori delle Città del vino, riescono ad intervenire efficacemente¹⁰.

Al piano urbanistico comunale, che voglia intervenire in difesa dell'agricoltura e a difesa dalla agricoltura rimangono però da affrontare alcuni nodi problematici, fra cui:

- il rapporto tra le "vocazioni agricole del territorio" e la tutela della salute, assumendo che i due aspetti non necessariamente siano in contrasto e che il conflitto si crea in relazione alle tecniche produttive con cui si declinano le vocazioni;
- il dialogo, l'armonizzazione dello strumento urbanistico con strumenti più leggeri quali i regolamenti, che già intervengono a difesa delle popolazioni;
- l'efficacia del riconoscimento ai prodotti (denominazione d'origine) e ai paesaggi/territori (Registro nazionale dei paesaggi agrari storici¹¹, riconoscimento UNESCO), nel garantire una maggiore sostenibilità delle realtà ad agricoltura intensiva; si tratta da una parte di internalizzare alcune preoccupazioni nei disciplinari di produzione, dall'altra di stimolare il monitoraggio della coerenza dei processi evolutivi emergenti, anche all'esterno del perimetro di un solo comune¹².

Benché non si disponga di un "censimento" delle sperimentazioni che si stanno delinean-

do a livello nazionale, un'osservazione mirata mostra la presenza di spazi di azione e di riflessione su cui vale la pena porre attenzione.

- Come è documentato nel caso dell'area del prosecco di Conegliano.
- Cfr., ad esempio, l'articolo 3 del disciplinare per la produzione dei vini della denominazione di origine controllata e garantita "Conegliano Valdobbiadene - Prosecco", che per quel che riguarda la delimitazione della zona di produzione, fa inizialmente riferimento al territorio collinare di 15 comuni, poi entra ulteriormente nel dettaglio: "...si prende come punto di partenza per la descrizione dei confini la località Fornace (q. 175) a tre chilometri circa da Valdobbiadene verso ovest, (...) nei pressi di Combai, da qui lascia la quota 500 e prosegue sul sentiero, che porta fino alla piazza del paese attraverso prima via Cimavilla e quindi per via Trieste. Quivi, seguendo la strada che porta alla chiesa, raggiunge la casera Duel...".
- Prodotti fitosanitari classificati tossici, molto tossici e/o recanti in etichetta le frasi di rischio R40, R42, R43, R60, R61, R62, R63 e R68, ai sensi del decreto legislativo n. 65/2003 successive modificazioni ed integrazioni, o le indicazioni di pericolo corrispondenti, di cui al regolamento (CE) n. 1272/2008.
- Ad esempio nel Comune di Montegiorgio (provincia di Fermo) (Regolamento comunale sull'uso di fitofarmaci, 16.10.2017)
- Si tratta generalmente di regolamenti introdotti a livello provinciale dall'assessorato all'agricoltura, in considerazione del Testo unico sulle leggi sanitarie, Regio decreto del 27.7.1934 n. 1265.
- "Articolo 2 – Coltivazioni ed allevamenti diversi da quelli biologici sono consentiti nei seguenti casi: a) le modalità di coltivazione e allevamento ed i prodotti utilizzati siano conformi alle disposizioni e modalità esecutive indicate da Enti pubblici sovramunicipali e/o organismi tecnici di comprovata esperienza sulla base di indicazioni di organismi scientifici di adeguato livello. Disposizioni e modalità esecutive la cui applicazione sia certificata da organismi ritenuti idonei dalla Giunta comunale; b) il coltivatore e l'allevatore o associazioni dei medesimi elaborino apposite disposizioni e modalità esecutive la cui validità ai fini della salvaguardia della qualità della vita e dell'ambiente sia certificata da organismi scientifici e/o tecnici di livello nazionale o internazionale. Disposizioni e modalità esecutive la cui applicazione sia certificata da organismi ritenuti idonei dalla Giunta comunale".
- "La polizza assicurativa deve coprire un periodo di almeno dieci anni a partire dall'anno in cui avviene la coltivazione o l'allevamento per le coltivazioni standard e venti anni per coltivazioni ed allevamenti con utilizzo di OGM. La polizza assicurativa deve avere una massimale pari ad almeno

euro 1.000,00 per ettaro o frazione di ettaro o equivalente di unità bovina adulta (UBA) nel caso di coltivazioni ed allevamenti standard e pari ad almeno euro 20.000,00 per ettaro o frazione di ettaro o equivalente UBA per coltivazioni od allevamenti in cui siano utilizzati sotto qualsiasi forma OGM”.

8. “La fideiussione deve coprire un periodo di almeno dieci anni a partire dall’anno in cui avviene la coltivazione o l’allevamento per le coltivazioni standard e venti anni per coltivazioni ed allevamenti con utilizzo di OGM. La fideiussione deve avere un importo pari ad almeno euro 1.000,00 per ettaro o frazione di ettaro o equivalente UBA nel caso di coltivazioni ed allevamenti standard e pari ad almeno euro 20.000,00 per ettaro o frazione di ettaro o equivalente UBA per coltivazioni od allevamenti in cui siano utilizzati sotto qualsiasi forma OGM”.
9. In particolare all’art. 9 si prevede: “Su tutto il territorio comunale a destinazione agricola di pregio, (definite dal Piano Urbanistico Provinciale), ed a destinazione agricola, verde privato e salvaguardia paesaggistica (definite dal Piano Regolatore Generale), fatto salvo quanto espressamente previsto dal PRG, sono vietati i seguenti interventi di infrastrutturazione 1) La posa di palificazioni in cemento o metallo, per la realizzazione di impianti di colture arboree (melo, ciliegio, ecc...) 2) L’installazione di reti antigrandine e teli protettivi 3) L’installazione di serre 4) L’installazione di serre è consentita solo negli orti per uso familiare, per una superficie massima di mq 12, o in apposite zone individuate dal Prg”.
10. Molto si è discusso sulle novità insite in questi piani, a partire dal rigore delle analisi conoscitive del territorio, dalla identificazione delle aree vocate alla viticoltura, per tutelarle dall’urbanizzazione, per evidenziarne possibili limiti d’uso connessi con i rischi di erosione, di dissesto, di frana, ecc. Di particolare interesse è il tentativo, più recente, di coniugare la tradizionale attenzione alle vocazioni del territorio, all’obiettivo di conservazione degli agroecosistemi e della costruzione di comunità come condizione per uno sviluppo equilibrato del territorio.
11. Fra i sei paesaggi agrari storici attualmente inseriti nel Registro, due rientrano fra i paesaggi ad agricoltura intensiva: il Paesaggio rurale delle colline vitate del Soave e il paesaggio rurale delle colline di Conegliano Valdobbiadene – Paesaggio del Prosecco superiore
12. In quest’ottica la deliberazione della giunta regionale veneta n. 561 del 26 aprile 2016, *Approvazione dello schema di Protocollo di Intesa tra la Regione del Veneto e i Comuni della zona di produzione del vino prosecco al fine di sperimentare una disciplina condivisa da introdurre negli strumenti di pianificazione urbanistica e/o nei regolamenti edilizi dei Comuni, in grado di assicurare una migliore valorizzazione, tutela e salvaguardia del sito candidato a patrimonio dell’umanità UNESCO “Le colline del Prosecco di Conegliano e Valdobbiadene”*.

Agricoltura intensiva, cambiamenti d’uso del suolo, regolamentazione

Matteo Basso

Veneto: «prosecchizzazione» del territorio, conflitti, politiche

Il Prosecco: un prodotto di fama planetaria

Secondo i dati del più recente rapporto statistico regionale (Regione Veneto, 2017), il Veneto è al momento la Regione italiana più dinamica quanto a produzione ed esportazione di vino, grazie in particolare al successo “planetario” del Prosecco, vino ricavato prevalentemente dal vitigno Glera.

Dal 2009, la riforma delle Denominazioni d’Origine del Prosecco (D.M. 17 luglio 2009) ne disciplina la produzione limitandola a tre zone specifiche: due “storiche” nella fascia collinare e pre-alpina della Provincia di Treviso (DOCG di Conegliano Valdobbiadene e di Asolo, in sostituzione delle omonime DOC istituite rispettivamente nel 1969 e nel 1977) e una DOC più estesa (ex IGT in Provincia di Treviso) comprendente tutte le Province del Veneto, escluse Rovigo e Verona, e del Friuli-Venezia Giulia. Delle tre, la più significativa in termini produttivi (superficie vitata, numero di attori della filiera, quantità immesse sul mercato) è senza dubbio la DOCG di Conegliano Valdobbiadene, ufficialmente riconosciuta, nel 2003, come primo distretto spumantistico d’Italia.

In base al rapporto economico-statistico annuale del Centro Studi del Distretto (Centro Studi del Distretto del Conegliano Valdobbiadene, 2017), nel 2016 si sono prodotte 90,4 milioni di bottiglie (il 95% di spumante), con una crescita dell’8% in volume e dell’11% in valore rispetto al 2015¹. Tra il 2003 e il 2015, la crescita a volume delle esportazioni di spumante verso l’estero è stata del 234%: è in particolare tra il 2008 e il 2012 che si registra un forte dinamismo nei mercati internazionali. Accanto alle destinazioni europee tradi-

zionali (Germania, Svizzera, Austria), si sono rafforzate le esportazioni verso il Regno Unito (+1173% di bottiglie esportate tra il 2003 e il 2016) e Scandinavia (+446%). Quanto ai Paesi extra-europei, gli incrementi maggiori – tra il 2003 e il 2015 – sono quelli verso l’Australia e la Nuova Zelanda (+1022%), gli USA (+283%) e il Canada (+244%).

La «prosecchizzazione» del territorio

Il successo economico e commerciale del Prosecco è significativo, specie a livello internazionale. L’adeguamento dell’offerta di prodotto a una domanda sempre più in crescita si traduce, come ovvio, in una massiccia espansione delle stesse superfici vitate, sostenuta tra l’altro da importanti contributi europei.

Di fatto, in Provincia di Treviso, ma anche in altre Province venete, è oggi in atto una dinamica di «prosecchizzazione» del territorio, intesa come progressiva sostituzione di colture agricole tradizionali (seminativi), prati, pascoli e aree boscate con nuovi impianti di vigneto a Glera, il vitigno principale con cui si produce il Prosecco (fig. 1). Tra il 2007 e il 2012, ad esempio, la superficie a vigneto nei 15 Comuni ricadenti in tutto (o anche solo in parte) nella DOCG Conegliano Valdobbiadene è cresciuta del 12,31%, contro un 5,48% registrato nell’intera Provincia di Treviso. In quest’area, i nuovi impianti di vigneto realizzati nel quinquennio si attestano sui 1063,88 ha (3143,21 ha in tutta la Provincia), di cui il 63,11% in precedenza a uso agricolo, il 32,91% coperto da prati stabili e il 2,55% da boschi (elaborazione dell’autore su dati della Carta della Copertura del Suolo 2007 e 2012 della Regione Veneto, edizioni 2009 e 2015).

Conflitti e (domanda) di regolamentazione

I conflitti sociali generati da tali repentine modificazioni d'uso del suolo sono molteplici e diffusi, tanto nelle zone storiche di produzione del Prosecco, quanto (e oggi con maggiore intensità) nella nuova DOC di pianura. La percezione delle problematiche connesse all'espandersi di una monocultura vitivinicola di tipo intensivo è, infatti, sempre più crescente.

Nello specifico, organizzazioni ambientaliste, comitati e gruppi informali di cittadini si sono mobilitati per denunciare gli impatti sulla salute pubblica e sull'ambiente derivanti dall'uso dei pesticidi in agricoltura, e la degradazione paesaggistico-ambientale conseguente all'impianto dei nuovi vigneti. Si riconosce così, nei territori di produzione del Prosecco, l'emergere di una domanda sociale di *regolamentazione* di questa specifica pratica d'uso del suolo.

Non si tratta, tuttavia, della tipica "sindrome" *Nimby* osservabile anche in altri casi di conflitto territoriale emersi negli ultimi anni in Veneto (cfr. Basso e Borghelot, 2013; Basso, 2013; Basso, 2014; Fregolent, 2014). Nel caso del Prosecco, infatti, al di là delle denunce, l'attivazione locale ha portato a interessanti innovazioni proprio sul piano della regolamentazione del fenomeno. I gruppi locali, ad esempio, si sono proposti la *mission* di educare e formare ai principi dell'agricoltura biologica e sostenibile tutta la filiera produttiva del vino, con una particolare attenzione ai viticoltori quali primi attori impegnati nella lavorazione e trasformazione della terra.

In alcuni Comuni guidati da amministrazioni sensibili, illuminate e lungimiranti, le pressioni di comitati e gruppi locali di cittadini hanno poi garantito l'adozione o la revisione di strumenti quali il *regolamento di polizia rurale*, un documento che stabilisce le distanze tra i nuovi impianti di vigneto e le aree considerate "sensibili" (case ed edifici pubblici *in primis*), ma anche le modalità e le tempistiche delle irrorazioni con prodotti chimici di sintesi.

Dal canto loro, proprio in risposta alle crescenti preoccupazioni della società civile, gli attori istituzionali hanno promosso alcune iniziative finalizzate a indagare il rapporto tra trattamenti chimici e salute pubblica. L'ex ULSS n. 7, ad esempio, ha

condotto uno studio epidemiologico (fortemente criticato, per la metodologia adottata e i conseguenti esiti ottenuti, dai comitati locali) nel territorio della DOCG Conegliano Valdobbiadene, sostenendo però l'assenza di una correlazione diretta tra le sostanze usate in viticoltura e le patologie tumorali. Il Consorzio di tutela del Prosecco Superiore DOCG di Conegliano Valdobbiadene, inoltre, ha introdotto una serie di strumenti (come il *protocollo viticolo*, tuttavia ancor oggi di applicazione solo volontaria da parte dei viticoltori) volti a vietare o quantomeno a ridurre l'uso di determinati prodotti chimici nel corso delle irrorazioni, anche per garantire l'immissione nei mercati di un prodotto di maggiore qualità dal punto di vista organolettico. A titolo puramente esemplificativo, la pratica della dispersione dei prodotti chimici di sintesi tramite l'uso dell'elicottero è stata definitivamente bandita.

Paradossalmente, però, nonostante il settore delle Denominazioni d'Origine del vino sia "iper-regolamentato" e "controllato" da rigidi disciplinari di produzione che garantiscono la qualità finale del prodotto, la regolamentazione è ancora poco efficace proprio sul piano dell'interazione tra viticoltura e altre pratiche d'uso del suolo, in particolare di tipo residenziale.

Gli stessi regolamenti di polizia rurale, ad esempio, sono spesso lacunosi, poco chiari e rispettati, non di rado oggetto di deroga. Il controllo, da parte della polizia locale e di altri organi competenti (ULSS, ARPAV, ecc.), su eventuali violazioni degli stessi è inoltre praticamente inesistente, in parte per la scarsa conoscenza/interpretazione delle regole da parte dei soggetti controllori, in parte per una oggettiva mancanza di risorse umane in capo alle amministrazioni locali. In un contesto di viticoltura particolarmente intensiva come è diventato, in pochi anni, il territorio del Prosecco, la disciplina degli usi del suolo non può comunque ridursi alla sola elaborazione e applicazione di regolamenti di polizia rurale. Senza altro questi strumenti di policy giocano un ruolo importante, quantomeno nel fissare le distanze tra vigneti, abitazioni ed edifici pubblici, e le modalità di trattamento chimico delle patologie della vite.

La vicenda del Prosecco ripropone in tal senso la questione "fondativa" che ha por-

tato alla nascita e all'istituzionalizzazione della disciplina della pianificazione territoriale: la definizione degli usi del suolo e il trattamento dei conflitti sociali a essi connessi. Nello specifico – e questo è il punto su cui il dibattito pubblico generato dai conflitti in atto si sta oggi concentrando – è necessario riportare al centro dell'attenzione una discussione anche sugli strumenti ordinari di pianificazione, vale a dire sulla loro possibilità e capacità di orientare la pratica della viticoltura verso i terreni giudicati più idonei, evitando un'espansione "indistinta" degli stessi e garantendo al contempo interventi di compensazione ecologica e mantenimento della biodiversità. In definitiva, appare prioritaria una tutela e una valorizzazione "integrata" del territorio, che sappia cioè coniugare pratiche d'uso del suolo (individuali e settoriali) molto diverse tra loro, nonché le differenti componenti che strutturano il paesaggio locale (vigneti, prati, boschi, borghi storici, emergenze storico-architettoniche, ecc.)¹. In questo, come ovvio, un coordinamento tra amministrazioni locali e gli altri attori della filiera del vino (*in primis* viticoltori e Consorzi di tutela, ma anche gruppi informali di cittadini) non costituisce che il punto di partenza.

1. La produzione è cresciuta del 129% dal 2003.

2. Le problematiche connesse all'avvicinamento della viticoltura intensiva ai centri abitati acquistano particolare importanza nel contesto veneto, caratterizzato, come noto, da urbanizzazione di tipo diffuso.

Riferimenti bibliografici

- Basso, M. (2013), "A Nord-Est la dispersione non è finita. Una riflessione a partire dall'osservazione di alcune pratiche di trasformazione territoriale", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n. 108, pp. 113-133.
- Basso, M. e Borghelot, G. (2013), "Trasformazioni a mezzo di accordi e conflitti territoriali", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n. 106, pp. 79-100.
- Basso, M. (2014), *Pianificazione, modelli d'uso del suolo, conflitti*, in Fregolent, L., a cura di, *Conflitti e territorio*, FrancoAngeli, Milano, pp. 129-141.
- Centro Studi del Distretto del Conegliano Valdobbiadene (2017), *Rapporto annuale 2017*, disponibile al sito: <<http://www.prosecco.it/it/consorzio/chi-siamo/#>>.
- Decreto Ministeriale del 17 Luglio 2009, riconoscimento della denominazione di origine controllata dei vini «Prosecco», riconoscimento della denominazione di origine controllata e garantita dei vini «Conegliano Valdobbiadene - Prosecco» e riconoscimento della denominazione di origine controllata e garantita dei vini «Colli Asolani - Prosecco» o «Asolo - Prosecco» per le rispettive sottozone e approvazione dei relativi disciplinari di produzione, disponibile al sito: <<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2009/07/28/09A08700/sg>>.
- Fregolent, L., (2014) (a cura di), *Conflitti e territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Regione Veneto (2009), *Banca Dati della Carta della Copertura dell'uso del suolo edizione 2007* - <http://idt.regione.veneto.it/app/metacatalog/index?deflevel=165>
- Regione Veneto (2015), *Banca Dati della Carta della Copertura dell'uso del suolo edizione 2012* - <http://idt.regione.veneto.it/app/metacatalog/index?deflevel=165>
- Regione Veneto (2017), *Rapporto statistico 2017*, disponibile al sito: http://statistica.regione.veneto.it/publicazioni_convegni_ultimo.jsp.

Enrico Gottero, Bianca M. Seardo

Contrastare l'intensivizzazione del paesaggio agricolo in Piemonte: strumenti di analisi e interventi per la diversificazione paesistica

Introduzione

I cambiamenti d'uso del suolo e le allarmanti condizioni ambientali degli ultimi decenni, impongono un'attenta riflessione non solo sui fenomeni insediativi (*sprawl*, consumo di suolo, *land recycling*, ecc.), ma altresì sulle modalità di gestione e regolamentazione delle aree agricole che spesso sfuggono alle logiche della pianificazione urbanistica e territoriale. L'intensivizzazione del paesaggio agrario è dunque una dimostrazione dei limiti della pianificazione territoriale, nonché di ciò che i piani e i regolamenti di natura urbanistica non sono in grado (per ora) di governare. Eppure esistono numerose evidenze di quello che l'urbanistica potrebbe fare in tale direzione, così come molteplici sperimentazioni di strumenti di integrazione con le politiche agricole (Cassatella, Gottero, 2016).

In tale contesto, gli autori presentano alcune possibili soluzioni al fenomeno dell'intensivizzazione, basate su strumenti di analisi e diversificazione alla scala regionale e comunale. Il contributo si soffermerà inoltre sull'utilità e le criticità degli approcci proposti, nonché sull'applicabilità di tali strumenti, anche in vista dell'adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale.

Strumenti di analisi e diversificazione del paesaggio agricolo alla scala regionale

Le ricerche condotte in tale direzione (EEA, 2005), così come gli indicatori di contesto del quadro di monitoraggio e valutazione della Politica Agricola Comune (PAC), hanno dimostrato che il fenomeno dell'intensivizzazione in Europa resta tuttora drammatico. In Italia la superficie agricola utilizzata gestita

da aziende ad alta intensità di *input* (chimici ed energetici) – pari al 24% – la spesa media in *input* (fertilizzanti, pesticidi, ecc.) per ettaro – equivalente a circa 370 Euro – così come il consumo di acqua per uso agricolo – tra i più elevati in Europa – raffigurano un quadro piuttosto allarmante¹. In Piemonte l'agricoltura intensiva è tuttora una parte predominante dell'economia agricola regionale. Sebbene per certi versi discutibili, gli indicatori *Farm input intensity* – pari al 36,7 % – e *Total water abstraction in agriculture*, evidenziano valori elevati rispetto alla media nazionale ed europea². In aggiunta, anche a livello regionale esistono numerose evidenze territoriali delle dimensioni raggiunte dal fenomeno dell'intensivizzazione. Si pensi, ad esempio, alla stessa classificazione territoriale adottata dal PSR 2014-2020 piemontese – che individua le "Aree rurali ad agricoltura intensiva e specializzata" (Tipologia areale B) – alle Zone Vulnerabili dai Nitrati (ZVN) e alle Zone Vulnerabili dai Fitofarmaci (ZVF) (Fig. 1). Al contrario, restano per ora limitate le evidenze numeriche e spaziali in merito alla viticoltura, sebbene non esenti da tali problemi, soprattutto in termini di carichi fitosanitari e fenomeni erosivi del suolo.

Tuttavia, la PAC 2014-2020 ha individuato diversi strumenti per contrastare l'intensivizzazione (tab. 1). Nell'ambito del I pilastro, i pagamenti per le pratiche agricole vantaggiose per il clima e l'ambiente (*greening*) – ovvero un regime di sostegno che si basa su un insieme di pratiche ambientali particolarmente restrittive che gli agricoltori devono mettere in atto per accedere al sostegno pubblico (quali la diversificazione colturale, il mantenimento dei prati permanenti e la creazione di aree di

interesse ecologico) – hanno finora coinvolto circa il 38% della superficie totale associata al pagamento unico, prevalentemente per pratiche volte a differenziare l'uso del suolo agricolo. Il Programma di Sviluppo Rurale (PSR) invece, ha avviato diverse operazioni che potrebbero contribuire alla riduzione degli input e dell'intensivizzazione. Si pensi, ad esempio, alle operazioni appartenenti alla Misura 10 (Pagamenti agro-climatico-ambientali), nonché alla conversione e al mantenimento dell'agricoltura biologica (Misura 11). In linea generale, il PSR 2014-2020 del Piemonte ha inoltre finora coinvolto il 6,64% della superficie ricadente in aree ZVF e il 10,34% di quella ricadente in aree ZVN (Regione Piemonte, 2017).

Tuttavia, il contributo di tali strumenti risulta marginale per la mancanza di una spazializzazione esplicita di alcune misure chiave, ovvero dell'individuazione di specifiche emergenze territoriali e ambientali, anche al fine di una più efficiente distribuzione delle risorse. In tale direzione, sono sufficienti i parametri fin qui descritti per l'identificazione delle aree agricole intensive? È verosimile considerare gli areali biologici, i seminativi non irrigui, i prati permanenti e i vigneti/frutteti inerbiti, tra le aree agricole non intensive? La verifica di tali ipotesi costituirà dunque una delle prossime sfide non solo della programmazione settoriale, ma anche della pianificazione paesaggistica e territoriale regionale. Quest'ultima dovrà non soltanto cercare e sperimentare nuove strade e forme di cooperazione con gli agricoltori, ma altresì vigilare e orientare le politiche agricole, anche attraverso l'ampio ventaglio di strumenti *place-based* offerti dalle stesse politiche di sviluppo rurale³.

Una checklist per la valutazione della diversità dei paesaggi vitivinicoli a scala comunale

Il fenomeno dell'intensivizzazione si manifesta dunque in diversi modi. La semplificazione e la standardizzazione del paesaggio, soprattutto in termini percettivi e visivi, risultano pertanto essere alcuni degli effetti più evidenti delle pratiche agricole intensive, in particolar modo nelle aree vitivinicole. Tuttavia, le dinamiche legate al vigneto italiano sono un fenomeno che gode attualmente dell'attenzione di una ristretta cerchia di urbanisti⁴. Tuttavia esse segnano il passo: da un lato, la riduzione della superficie vitata nazionale (persi quasi 90.000 ha fra il 2005 e il 2015⁵), dall'altro prospettive di crescita legate alle autorizzazioni annuali al reimpianto: 6.622 ha⁶ a disposizione per il 2017.

L'aumento della superficie vitata prospetta ricadute positive in campo economico. E sul paesaggio? È sempre possibile assumere una diretta correlazione fra aumento della superficie vitata e incremento della qualità paesistica?

Una risposta univoca non è credibile. Tuttavia, diversità, varietà e ricchezza sono parametri (Pachaki, 2003) adottati per misurare la qualità visiva dei paesaggi rurali al fine di costruire politiche contro la banalizzazione dei paesaggi rurali europei.

Nell'ambito del progetto interdisciplinare *Prendere decisioni sul paesaggio*⁷ è stato messo a punto un metodo per a) identificare i caratteri che contribuiscono alla diversità paesistica nei paesaggi viticoli dal punto di vista scenico-percettivo e b) valutare il paesaggio vitivinicolo attraverso parametri scenici.

L'assunto è che il paesaggio della viticoltura non consiste solo nelle superfici coltivate, ben-

sì nelle relazioni reciproche fra spazi coltivati, naturali e costruiti.

Le possibili interazioni fra queste componenti possono dare origine a processi di rispettiva valorizzazione ma possono deviare verso impatti negativi ricorrenti quali: perdita di riconoscibilità e di componenti identitarie del paesaggio rurale tradizionale; abbandono di materiali tradizionali e sostenibili; obliterazione dei manufatti storici connessi all'uso agricolo, perdita di biodiversità.

Le interazioni vanno dunque verificate a priori in modo da poterne trarre la massima sinergia. L'area di studio è costituita da sei Comuni piemontesi dell'astigiano. Il processo è costruito con l'adattamento di tecniche di *Landscape Character Assessment* (Tudor, 2014); è stata elaborata una *checklist* per la verifica di *caratteri e parametri paesistici* che contribuiscono alla diversità scenica in ambito viticolo, applicabile nello sviluppo di piani comunali.

I *caratteri paesistici* puntuali contribuiscono a rendere distinguibili le scene; si suggerisce la verifica delle seguenti categorie:

- riferimenti visivi a lungo e corto raggio (verso castelli, chiese, cappelle)
- percorsi e punti di belvedere; elementi di cornice e fondale (panorami verso le Alpi, *skyline* delle colline e degli insediamenti)
- materiali, colori e tessiture (materiali costruttivi tradizionali, colori delle superfici intonacate, *roofscape*, andamento delle trame agricole, filari e alberi isolati)
- caratterizzazioni areali (come la percepibilità di elementi naturali, come l'acqua)
- altri segni identitari (luoghi di valore socialmente riconosciuto: monumenti, spazi comuni di lavoro, antichi torchi comunitari).



Aree rurali ad agricoltura intensiva (PSR, 2015)



ZVN (PSR, 2015)



ZVF (PSR, 2015)

Le evidenze territoriali dell'intensivizzazione. Fonte: elaborazione propria su dati geografici PSR Regione Piemonte (2015)

Superfici a premio e oggetto di impegno che contribuiscono a contrastare l'intensivizzazione

PILASTRO PAC	DESCRIZIONE	SUPERFICIE (HA)
Premio regime di pagamento unico-Superficie abbinata al pagamento (2016)	Superfici su cui si applica la diversificazione	479.211,23
	Aree di interesse ecologico (EFA)	45.796,53
	Prati permanenti	165.001,19
	Superficie totale abbinata al pagamento verde (greening)	690.008,95
Superfici oggetto di impegno del PSR 2014-2020 (Campagna 2016)	Produzione integrata (10.1.1)	169.322,78
	Sistemi colturali ecocompatibili (10.1.4)	5.363,22
	Conversione agli impegni dell'agricoltura biologica (11.1.1)	10.642,12
	Mantenimento degli impegni dell'agricoltura biologica (11.2.1)	8.503,69

Fonte: elaborazione su dati alfanumerici CSI Piemonte (2016)

Infine, va valutata l'interferenza di impianti tecnologici sull'integrità paesistica di alcune scene.

I *parametri scenico-percettivi* sono areali spazializzati in base della densità dei *caratteri* e sintesi condotte dagli esperti. Panoramicità, integrità visiva, riconoscibilità, riconoscimento sociale, rarità, fruibilità sono i parametri di cui si è cercato riscontro nel paesaggio vitivinicolo studiato. È emerso come l'alternanza culturale dia luogo a scene paesistiche caratteristiche; o che il parametro *tranquillità* (la *tranquillity* tutelata in diversi Paesi, McKenzie, 2017) sia più spesso associato alla presenza di vegetazione spontanea in ambiti percettivamente chiusi.

Le Regioni si stanno dotando di Piani Paesaggistici ai sensi del Codice (MiBACT, 2017) e sono sempre più attente alla preservazione del carattere identitario dei paesaggi rurali. I Comuni sono chiamati al recepimento, ma necessitano di strumenti speditivi per la ricognizione a scala comunale di differenziate componenti paesistiche, incorporando nella propria strumentazione urbanistica metodi e regolamenti per governare le dinamiche legate all'intensificazione viticola⁸.

Conclusioni

Il contributo ha voluto presentare un punto di vista plurimo a partire da esperienze di ricerca eterogenee in corso in Piemonte, offrendo spunti per riflettere su diverse sfaccettature dell'agricoltura intensiva e che, dunque, è bene mettere a fuoco, fra cui: l'apporto di alti input chimici, idrici, energetici, l'aumento delle superfici a monocultura, l'introduzione di sistemi colturali razionali ad alta meccanizzazione. Diversificati si prospettano gli impat-

ti: su ambiente e paesaggio, sulla componente abiotica e biotica, sulla percezione visiva e sociale. Questioni che legittimano sempre più l'interesse delle discipline territoriali su un ambito di studio con ampi margini di approfondimento.

1. Tali valori sono confermati dalle indagini statistiche condotte da Eurostat nell'ambito della Farm Structure Survey (FSS) (2010) e del Farm Accountancy Data Network (FADN) (2012). A tal proposito si veda http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Agri-environmental_indicator_-_intensification_-_extensification (ultimo accesso: 12/12/2017).
2. A tal proposito si veda: https://ec.europa.eu/agriculture/cap-indicators/context_en (ultimo accesso: 12/12/2017) e la banca dati degli indicatori di contesto della Rete Rurale Nazionale (RRN), su: <http://www.reterurale.it/downloads/Indicatori/Home.htm> (ultimo accesso: 30/11/2017);
3. Tra cui, ad esempio, le VAS, le Misure di cooperazione, gli Accordi agroambientali territorializzati, ecc. A tal proposito si veda Cassatella, Gottero, (a cura di), *Urbanistica Informazioni* 269-270.
4. Alcune di esse raccolte in *Urbanistica Informazioni per URBANPROMO GREEN, Estratti da Urbanistica Informazioni 2012-2016*, n. 271.
5. Dati elaborati dal *Corriere Vinicolo* su dati di istituti di statistica e associazioni nazionali dell'industria vinicola, *Il Corriere Vinicolo, Organo di Informazione dell'Unione Italiana Vini*, n.1, 16 Gennaio, 2017.
6. Dati Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali.
7. *Prendere decisioni sul paesaggio. Riconoscere, valorizzare e comunicare la qualità paesistica*, sviluppato nell'ambito del Progetto Alfieri 2007, della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino. Coordinamento Dipartimento Agroselviter (ora DISAFA) dell'Università degli Studi di Torino, Resp. M. Devecchi, Coord. scientifico F. Larcher. Il metodo qui presentato è stato

sviluppato dal gruppo di ricerca coordinato C. Cassatella, DIST - Politecnico di Torino.

8. Ad esempio quelli facenti parte dell'Associazione nazionale Città del Vino.

Riferimenti bibliografici

- Cassatella C., Gottero E. (a cura di) (2016), "Prove tecniche di alleanza tra politiche rurali e politiche del paesaggio", in *Urbanistica Informazioni*, 269-270, pp. 11-23;
- European Environment Agency (EEA) (2005), *Agriculture and environment in EU-15. The IRENA indicator report*, EEA Report, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- McKenzie F., 2017, *Tranquillity – An overview*, Technical Information Note of the Landscape Institute, 01/2017, London.
- MiBACT, 2017, *Rapporto sullo stato delle politiche per il paesaggio*, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e Osservatorio Nazionale per la qualità del paesaggio.
- Pachaki C., 2003, *Agricultural landscape indicators. A suggested approach for the scenic value*. In: Dramstad W., Sogge C. (Eds.) *Agricultural Impacts on Landscapes: developing Indicators for Policy Analysis*, NIJOS/OECD Expert Meeting, Agricultural Indicators.
- Regione Piemonte (2017), *Programma di Sviluppo Rurale (PSR) – Relazione annuale di attuazione (2016)*, http://www.regione.piemonte.it/agri/psr2014_20/dwd/raa_2016.pdf (ultimo accesso: 12/12/2017);
- Regione Piemonte (2015), *Programma di Sviluppo Rurale (PSR) – Versione 1.2 del 30/10/2015*, http://www.regione.piemonte.it/agri/psr2014_20/dwd/testoNegoziato/propDef/01_testo.pdf (ultimo accesso: 12/12/2017);
- Tudor C., 2014, *An Approach to Landscape Character Assessment*, Natural England.

Giuseppe Caridi

Urbanistica e pratiche agricole di uso del suolo: dalla regolamentazione al progetto

I termini della questione

Le note che seguono mirano a riflettere sui rapporti fra urbanistica e pratiche agricole di uso del suolo, ponendosi dal punto di vista del progetto. Evidentemente è necessario chiarire il significato del termine progetto, di là dal suo uso nel lessico comune. Mi propongo di considerarlo come: «forma specifica di interrogazione della realtà» (Viganò 2010), processo conoscitivo sostenuto da profili di «razionalità riflessiva» (Schön 1993 e 2006).

L'indagine di tali rapporti apre diverse prospettive interessanti. In primo luogo, per la tematica. In quanto, l'urbanistica e le pratiche agricole tendono a costituire due campi nettamente separati. È possibile, infatti, rilevare come sia ricorrente, negli statuti della disciplina urbanistica che si sono via via consolidati oltre che, più in generale, nella cultura sociale e politica, una visione nettamente urbanocentrica; ovverosia che mira a porre l'attenzione sulla città manifestando uno scarso interesse per la campagna che appare, di conseguenza, come un suo semplice 'negativo'.

Tuttavia, in virtù dei potenti cambiamenti che stanno interessando il settore dell'agricoltura: i) attitudine alla ricontadinizzazione (Van der Ploeg 2009); ii) centralità del contesto insediativo periurbano (Caridi 2016); iii) rafforzamento dei networks rurali e delle reti agro-alimentari di produzione e di consumo (Caridi 2014), l'indagine dei rapporti fra urbanistica e pratiche agricole risulta interessante, non solo per la tematica, ma anche e soprattutto per lo specifico punto di vista che stimola, legato all'affermazione di un diverso paradigma

di sviluppo della campagna, alternativo alla cosiddetta 'modernizzazione agricola' secondo-novecentesca.

Con le semplificazioni del caso, l'indagine dei rapporti fra urbanistica e pratiche agricole di uso del suolo può essere ricondotta a quattro campi principali d'attenzione: i) identificare il contributo che lo specifico sapere disciplinare dell'urbanistica può dare alla regolamentazione delle pratiche agricole di uso del suolo; ii) approfondire, con riguardo ai diversi contesti locali, approcci, strumenti e modalità di tale regolamentazione; iii) evidenziare come sia possibile ricondurre e comporre le singole esperienze di regolamentazione in una, più generale, attività di governo del territorio (produzione di strumenti ordinari di pianificazione urbanistica e territoriale, definizione di politiche ecc.); iv) e, infine, porre l'attenzione sulle prospettive che le pratiche agricole di uso del suolo possono aprire in relazione al tema del progetto.

In questo scritto vorrei proporre qualche considerazione sull'ultimo di questi campi. Come vedremo esso presenta specificità che inducono, se non proprio a riesaminare, perlomeno ad arricchire alcuni schemi di lettura che una lunga tradizione di studi, legata alle discipline del progetto, vorrebbe definitivamente acquisiti.

Progetto e pratiche agricole di uso del suolo

L'esplorazione critica dei rapporti fra progetto e pratiche agricole di uso del suolo dovrebbe procedere in almeno tre direzioni. Senza alcuna pretesa di essere esauriente provo a svilupparle in maniera stringata.

Riguardo alla prima direzione, che consiste nel *precisare il nostro modo di concepire il contesto agricolo/rurale*, propongo di affrontare la seguente articolazione del discorso, impostata secondo un criterio di priorità: i) puntualizzare e circostanziare il campo disciplinare relativo a tale contesto. Da qui discende la necessità della ricerca dei riferimenti per interpretare le trasformazioni del sapere sul contesto agricolo/rurale nel tempo e dalla riflessione critica sulle sue forme attuali; ii) condividere un sapere consolidato riguardo al contesto agricolo/rurale alimentando i processi formativi di ricerca. Ciò significa definire modelli e regole chiare, coerenti e precisare un linguaggio tecnico codificato con cui trattare tale contesto e comunicare riguardo ad esso, senza fraintendimenti; iii) identificare chiaramente una specifica finalità progettuale riguardo al contesto agricolo/rurale. O più finalità, perché la presenza di posizioni differenti, anche contraddittorie, finisce per arricchire i contenuti.

Nella seconda direzione, che mette in campo la necessità di *ridefinire la funzione critica e inventiva del progetto*, credo occorra partire dalla considerazione che, oggi, alcune sue interpretazioni molto diffuse e pervasive, anche negli ambienti della formazione dell'architetto e dell'urbanista, restringono e circoscrivono spazi concettuali che invece andrebbero mantenuti ampi, aperti, mutevoli in relazione alle concrete occasioni di applicazione (Caldaretti 2008). Per rimanere nel campo di osservazione dell'urbanistica mi limito a porre l'accento su tre specifiche opzioni che appaiono particolarmente negative: i) circoscrizione dell'oggetto. Ciò si traduce nel considerare il progetto funzionale alla produzione/organizzazione di manufatti trascurando i rapporti con il contesto sociale; ii) collocazione del progettista fuori dall'oggetto. E, conseguente, presunta superiorità del sapere tecnico rispetto al sapere sociale; iii) precessione del simulacro e conclusione del progetto prima che la sua prefigurazione si materializzi. Ciò si traduce in un disinteresse verso le modalità con cui la realtà prefigurata, che rappresenta un complesso fluire di eventi e non è riducibile ad una mappa, cambia la sua natura.

Per ultimo, nella terza direzione, appare opportuno *orientare più decisamente le relazioni progettuali verso le pratiche agricole di uso del suolo*. In questo senso è utile riprendere e

interpretare una lunga tradizione d'attenzione verso il contesto agricolo/rurale che da Howard, Geddes e Cerdà, le figure di riferimento attive nel 'lungo ottocento' entro i cui apporti si svilupperanno le pratiche e le teorie dell'urbanistica novecentesca, giunge fino ai più recenti apporti teorici e progettuali riferibili al *landscape urbanism* (Shane 2003). Fra le funzioni progettuali che nel tempo hanno assunto le pratiche agricole di uso del suolo cinque vengono ritenute centrali per queste note: i) *funzione di controllo*, giacché fattori di argine dell'espansione urbana; ii) *funzione direttiva*, poiché fattori di espressione/dipendenza delle diverse indicazioni d'uso del suolo; iii) *funzione morfogenetica*, perché concorrono a determinare l'articolazione spaziale nella sua dimensione urbana e territoriale (ma anche le relazioni fra gli attori e i processi che modellano tale forma); iv) *funzione connettiva*, siccome agiscono come elemento di collegamento, di giustapposizione fra gli elementi fisici che compongono la città e il territorio; v) *funzione di coordinamento*, in quanto fattori di correlazione, che comportano una stretta subordinazione per i diversi livelli di governo e le pianificazioni specifiche o di settore (piani paesistici, piani di bacino, piani dei parchi ecc.).

È chiaro che ognuna delle suddette funzioni progettuali può essere declinata secondo due scale dimensionali di riferimento, da una parte, quella estesa a carattere territoriale, dall'altra, quella di prossimità a carattere urbano.

Attivare beni comuni agricoli

Ad ogni modo l'esplorazione dei rapporti fra progetto e pratiche agricole di uso del suolo non si esaurisce qui. Sembra opportuno terminare con due considerazioni. La prima concerne la necessità di riconoscere l'efficacia che hanno le pratiche agricole di uso del suolo per attivare beni comuni (Donadieu 2008); per innescare nelle comunità insediate virtuosi processi d'interazione progettuale e sedimentare la consapevolezza di un valore 'altro' del suolo, del cibo, del lavoro. Un vero e proprio cambio di paradigma: le pratiche agricole di uso del suolo che da semplice elemento del progetto urbanistico contemporaneo si trasformano nel concreto stimolo per costruirlo (Viganò 2012). La seconda rileva come tali beni comuni agricoli

possono diventare il nucleo centrale di una nuova politica del territorio e delle strategie di azione utili a sostanziarla. Un obiettivo che travalica il suo contenuto 'materiale', poiché tende alla definizione di un diverso immaginario, a una diversa visione culturale. Una prospettiva valida anche da un punto di vista 'comunicativo', poiché richiama visioni ampiamente sedimentate nella cultura sociale. Visioni oggi oscurate, ma non espunte; il riferimento alla terra, tanto nella sua materialità quanto nella sua capacità evocativa, può costituire un potente collante ideologico e fattuale per le varieghe pulsioni che si esprimono sul territorio, come ha recentemente illustrato Poli (2017), in riferimento all'esperienza della fattoria di Mondeggi a Firenze.

Riferimenti bibliografici

- Caldaretti S. (2008), "Città plurale e progetto di luogo", in *Mediterranea*, n. 1, pp. 10-13.
- Caridi G. (2014), "La dimensione territoriale delle reti contadine. Il caso calabrese", in *Urbanistica Informazioni*, n. 255, pp. 47-48.
- Caridi G. (2015), "Coltivare l'urbano. Orti in comune e agricoltura di città", in *Agribusiness Paesaggio & Ambiente*, vol. XVIII, n. 3, pp. 241-246.
- Caridi G. (2016), "The design of the peri-urban settlement context", in *Uniscap En-Route*, n. 4, pp. 23-26.
- Donadieu P. (2008), "Paesaggio, urbanistica e agricoltura: dalle logiche economiche agricole alle logiche paesaggistiche urbane", in *Contesti*, n. 1, pp. 39-50.
- Poli D. (2017), "Campagne insorgenti. Agricoltura contadina e 'bene comunitario' nella fattoria di Mondeggi a Firenze", in *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 118, pp. 49-72.
- Schön D.A. (1993), *Il professionista riflessivo*, Dedalo, Bari.
- Schön D.A. (2006), *Formare il professionista riflessivo*, Franco Angeli, Milano.
- Shane G. (2003), "The Emergence of Landscape Urbanism", in *Harvard Design Magazine*, n. 19, pp. 1-8.
- Van der Ploeg J. D. (2009), *I nuovi contadini. Le campagne e le risposte alla globalizzazione*, Donzelli, Roma.
- Viganò P. (2010), *I territori dell'urbanistica*, Officina, Firenze.
- Viganò P. (2012), "Idiografia dell'agricoltura", in *Territorio*, n. 60, pp. 73-80.

Riviste

urbanistica INFORMAZIONI
on-line
www.urbinfo.it

URBANISTICA

semestrale

158

(luglio - dicembre 2016)

URBANISTICA

semestrale

159

(gennaio - giugno 2017)

urbanistica INFORMAZIONI

bimestrale

275-276

(settembre-ottobre
novembre-dicembre 2017)

INU
Edizioni

Francesco Domenico Moccia, Isidoro Fasolino, Michele Grimaldi,
Eligio Troisi

Utilizzo multifunzionale di strutture agricole e attività agrituristiche

Premessa

Il presente articolo scaturisce da un parere tecnico *pro veritate* espresso dalla Sezione INU Campania a richiesta di Coldiretti Salerno nell'ambito di un rapporto di convenzione, sottoscritto tra i due enti, che prevede varie forme di collaborazione. In particolare, il parere riguarda l'utilizzo di strutture agricole, con particolare riferimento alle serre, nell'ambito delle attività agrituristiche.

Introduzione

Le spinte degli indirizzi di politica agraria dell'Unione Europea, sulla base delle linee di riforma della *politica agricola comune* (Pac), hanno determinato, tra l'altro, una sostanziale modificazione del ruolo e delle funzioni che l'agricoltura è chiamata ad assolvere. Infatti, il settore primario è passato, innanzitutto nella percezione culturale, da settore confinato alla produzione di derrate alimentari, per rispondere alla esigenza primaria di alimentare il pianeta, a un settore che, via via, ha acquisito compiti più ampi di conservazione delle condizioni di *abitabilità* del pianeta, di difesa e salvaguardia idrogeologica, di presidio ambientale e conservazione di biodiversità, di salvaguardia della cultura e della civiltà rurale. Ha, in tal modo, sempre più internalizzato funzioni definite *intangibili*, ma a cui la società non può rinunciare per poter garantire condizioni di vita e di abitabilità del pianeta soprattutto alle future generazioni.

Un moderno concetto di ruralità e agricoltura multifunzionale

L'agriturismo è oggi la più diffusa tra le varie attività di natura *multifunzionale*, cioè

riconducibili al moderno sistema agricolo propugnato dalla politica di sviluppo rurale dell'Ue. La logica di funzionamento di queste strutture è che l'attività di ospitalità erogata rimanga in un rapporto di *stretta* connessione con quelle legate alla coltivazione del fondo, alla silvicoltura e all'allevamento degli animali. L'attività agri-turistica, tramite l'integrazione al reddito agricolo, può consentire di dare continuità all'impresa agricola, quella di più piccole dimensioni in particolare, con ovvie ricadute positive anche sui livelli occupazionali e sulla economia rurale in generale. La chiave per il successo di un agriturismo è la localizzazione del fondo nell'orbita di un territorio con specifiche caratteristiche di attrazione produttiva, paesaggistica o storico-culturale.

La domanda agrituristicamente coinvolge direttamente gli edifici rurali, alcuni dei quali possono rappresentare di per sé un importante patrimonio *testimoniale* o *architettonico* e costituire parte integrante del paesaggio agrario, mentre altri svolgono un ruolo esclusivamente *strumentale* con le attività agricole e agrituristiche (abitazioni, depositi, stalle, sili, serre, ecc.).

L'auspicata multifunzionalità dell'agricoltura richiede il coinvolgimento di tali strutture in eventi di natura culturale, in grado di richiamare visitatori che, una volta conosciuti il luogo e il suo territorio ed avendone apprezzate le caratteristiche, possono ritornarvi. In questa logica, è importante fare in modo che le imprese vengano aidate dalle istituzioni nell'erogare alla clientela servizi ad ampio spettro e su *standard* di qualità elevati.

Agriturismo ed edilizia rurale

Già con la prima norma sulla *disciplina dell'agriturismo*¹, il legislatore, riconduce il fenomeno agrituristicamente nell'ambito dell'attività agricola tradizionale, affermando la connessione e la complementarità rispetto a quest'ultima attività, che deve comunque rimanere principale. Successivamente chiariva² il concetto di *agriturismo*, spingendosi ad estenderlo fino alle attività culturali che siano in grado di valorizzare il territorio in cui è inserita l'azienda agrituristicamente.

Rientrano, dunque, alla luce dell'attuale normativa nazionale, fra le attività agrituristicamente: dare ospitalità in alloggi o in spazi aperti destinati alla sosta di campeggiatori; somministrare pasti e bevande costituiti prevalentemente da prodotti propri e da prodotti di aziende agricole della zona, con preferenza per i prodotti tipici; organizzare degustazioni di prodotti aziendali; organizzare, anche all'esterno dei beni fondiari nella disponibilità dell'impresa, attività ricreative, culturali, didattiche, di pratica sportiva, nonché escursionistiche e di ippoturismo, anche per mezzo di convenzioni con gli enti locali, finalizzate alla valorizzazione del territorio e del patrimonio rurale.

La normativa regionale della Campania, ad esempio, conferma pienamente quanto già previsto dalla legislazione nazionale circa le finalità e le tipologie di attività consentite, tra cui anche quelle ricreative e culturali³. Tale normativa afferma chiaramente che le strutture agrituristicamente possono essere utilizzate per svolgere le attività agrituristicamente previste, tra cui quelle ricreative, sportive e di accoglienza, e che l'utilizzo dei locali per lo svolgimento di tali attività non costituisce distrazione della destinazione agricola del fondo e degli edifici interessati e non comporta cambio di destinazione d'uso degli edifici censiti come rurali e come beni strumentali.

Tra le strutture strumentali da impiegare nelle attività agrituristicamente assumono particolare interesse gli impianti serricoli i quali, alla stregua di altri mezzi tecnici (trattore, impianto di irrigazione, ecc.), sono *mezzi tecnici a logorio* parziale introiettati nel *capitale agrario* che apporta l'imprenditore agricolo nella attività di impresa e nella organizzazione del processo produttivo.

La normativa pone gli *impianti serricoli* in rapporto di connessione e complementarietà con le attività di coltivazione, in quanto funzionali all'esercizio dell'attività agricola nel suo complesso, quindi, per quanto sopra detto, anche agrituristica, affermando chiaramente, al tempo stesso, che essi non determinano un peso volumetrico-urbanistico, nel senso specifico del termine edilizio, precisando, inoltre, che, qualsiasi sia la tipologia costruttiva prescelta, le strutture non comportano *mutamento* della destinazione d'uso dei suoli e non determinano *modificazioni* irreversibili dei luoghi interessati.

Multifunzionalità e uso

E' importante, a questo punto, precisare la differenza fra *cambio di uso e mutamento di destinazione urbanistica* di un immobile.

Il mutamento di destinazione d'uso urbanisticamente rilevante è solo quello che avviene tra categorie funzionalmente autonome, indipendentemente dal fatto che siano realizzate o meno opere edilizie. Infatti, il cambio di uso funzionale, ovvero senza la realizzazione di opere edilizie, è urbanisticamente rilevante, in termini giuridici, solo qualora incida sugli standard urbanistici, in termini quantitativi e/o tipologici, determinando il cambio di categoria urbanistica.

Un mutamento nell'uso dell'immobile, invece, che non richiede il cambio di categoria urbanistica, non comporta alcun tipo di autorizzazione amministrativa, non gravando in alcun modo sul tessuto urbanistico circostante il lotto o l'edificio. Trattasi, in questo ultimo caso, di *mero cambio d'uso* e non di mutamento di destinazione urbanistica.

Nel caso dell'agriturismo, quindi, è la normativa stessa a disporre che i locali utilizzati mantengano la destinazione agricola pur essendo consentite altre funzioni, che è sempre la normativa a consentire esplicitamente affermando che tali funzioni non comportano cambio di destinazione d'uso degli edifici. Pertanto, il mero cambio d'uso, non comportando variazione della categoria urbanistica, è irrilevante dal punto di vista urbanistico. La conseguenza è che non devono essere richiesti titoli abilitativi edilizi per i diversi usi consentiti dalla destinazione urbanistica, che resta immutata, in

quanto resta agricola ma con usi consentiti dal fatto che si applica la norma sull'agriturismo. Si tratta, cioè, di un diverso uso dei locali strettamente funzionale e necessario all'esercizio dell'agriturismo. Un diverso uso delle strutture è occasionale e non definitivo, non comportante la necessità di un cambio di destinazione, cioè della categoria urbanistica.

A maggior ragione, tale lettura della norma si applica alle serre, le quali, sempre sulla base di quanto affermato esplicitamente dalla normativa stessa, non determinano un peso volumetrico-urbanistico. Alla serra, quindi, va attribuita una funzione strumentale, alla stregua di qualsiasi altra attrezzatura o materiale di produzione agricola, quale il trattore o il concime.

L'attività di ospitalità in azienda agrituristica, e lo svolgimento delle normali attività agrituristiche, quali, ad esempio, incontri di lavoro o ludici, svolgimento di eventi culturali, ricreativi, ecc., dibattiti, incontri formativi, rappresentazioni, convivi, ecc. in spazi esterni attrezzati a impianti serricoli, sono assolutamente coerenti e consentiti, purché la presenza di serre sia coerente agli indirizzi culturali dell'azienda agricola stessa e l'utilizzo delle stesse serre, per le attività di cui sopra, siano occasionali e non continuative e non distolgono la serra dalla sua funzione primaria, nel processo produttivo, per cui è stata assentita. A corollario di tale affermazione va ribadito, come già si evince dalle premesse, che la serra trova la sua origine nell'attività agricola e non in diversa destinazione, che pertanto, le serre sono quelle esistenti a seguito delle coltivazioni praticate dall'azienda e temporaneamente non utilizzate per la coltivazione o comunque adatte ad attività complementari, sempre nella sfera delle attività agrituristiche o di agricoltura multifunzionale, e sempre che le stesse non subiscano modifiche strutturali per adeguamenti funzionali dettati dall'uso accessorio agrituristicamente. A tali condizioni, lo svolgimento di incontri o intrattenimenti in un impianto serricolo è da considerare alla stregua di incontri sull'area aziendale o in un vigneto lungo un filare di vite allegato a guyot o sotto un impianto a tendone o ipsisilon di uva da tavola o lungo un filare di peri allevati a palmetta o in un impianto di actinidia allevato a cordone permanente.

In conclusione, la auspicabile multifunzionalità non potrebbe essere perseguita se edifici e strutture dell'azienda agrituristica non si prestassero a diverse funzioni, fra cui quelle ricreative e culturali.

Si comprende, quindi, come consentire la più ampia possibilità di utilizzo delle strutture aziendali, come nello spirito stesso della normativa in materia nella sua evoluzione, a livello nazionale e regionale, favorisca la valorizzazione e promozione di tutte le risorse, non solo dell'azienda, ma dell'intero territorio in cui questa è inserita, contribuendo, al tempo stesso, al risparmio di suolo.

1. Legge 730/1985.
2. DLgs 228/2001.
3. Lr 15/2008 - Disciplina per l'attività di agriturismo. Art. 2 - *Definizione dell'attività di agriturismo*. (omissis) 3. Rientrano fra le attività agrituristiche: (omissis) d) organizzare, direttamente o mediante convenzioni con gli enti locali, attività ricreative, culturali, didattiche, di pratica sportiva, nonché attività escursionistiche e di ippoturismo, anche all'esterno dei beni fondiari nella disponibilità dell'impresa, finalizzate alla valorizzazione e alla conoscenza del territorio e del patrimonio rurale ed alla migliore fruizione degli stessi beni.

Un nuovo modello di mobilità sostenibile ed elettrica nelle medie città italiane

Il convegno tenutosi a Venezia a palazzo Badoer, il 22 settembre 2017 nell'ambito della prima edizione di Urban Promo Green, ha aperto una finestra su quelle realtà italiane che, per ragioni strutturali, difficilmente riescono a promuovere in modo stabile una mobilità diversa da quella tradizionale, pubblica o privata che sia.

Il tema della mobilità è centrale in Italia e gli spostamenti in questo momento sono al vertice delle attenzioni territoriali, per il rapporto che li lega ad una maggiore vivibilità (inquinamento urbano), massima capillarità (attrazione territoriale), e al risparmio energetico (alternative alle fonti tradizionali).

È sotto gli occhi di tutti il fatto che le grandi città più avanzate stanno già sperimentando il trasporto elettrico, il *car sharing* e altre forme integrate di mobilità (sistemi collaborativi e di ibridazione del trasporto pubblico locale). Tenuto conto però che la geografia del nostro paese è prevalentemente rappresentata da territori, città sparse e paesi di piccole dimensioni, con evidenti difficoltà di posizionamento, emerge ora e lo sarà ancora di più in futuro, che le aree vincenti saranno quelle che iniziano a sperimentare innovazioni, multimodalità, aprendo nuove strade e nuove relazioni.

Il sistema autostradale di questo secolo probabilmente sarà immateriale, capillare e stimolato da altri bisogni attrattivi.

È certo che per questi territori, per così dire difficili avendo una debole struttura abitativa, non esiste una soluzione certa, bensì occorre attivare più sperimentazioni che attengono a politiche diverse di reciproca contaminazione.

Obiettivi all'apparenza inconciliabili sono rappresentati dal consumare meno energia, vivere in città meno inquinate e spostarsi meglio per favorire le occasioni territoriali; e in questo, le medie città italiane (solo 37 superano i 120000 abitanti) e i territori intermedi dove si affacciano gli agglomerati, sono il terreno più difficile per sperimentare alternative al tradizionale modo di spostarsi; è proprio in questo momento che qualche buona sperimentazione può fare lievitare situazioni di stagnazione o di lento declino di paesi e aree di cui si fatica a immaginare un futuro.

Gli spostamenti efficaci sono il collante della vita urbana ed elevano o abbassano i valori di una comunità; sono complementari ad una

idea di città che deve trovare coerenza in un piano che strategicamente persegue anche:

- lo *stop* al consumo di suolo aumentando al contempo le occasioni urbane
- favorisca i micro spostamenti con mezzi alternativi all'auto (*mix* funzionale, piste ciclabili ecc)
- aumenti la massa arborea urbana nelle sue molteplici forme per favorire la vivibilità.

Le medie città e i territori interni che stanno sperimentando alcune soluzioni innovative sulla mobilità, in realtà cercano di consolidare la propria visione di una sostenibilità che promuova il territorio.

Iniziative che, anche se singolarmente prese sono buone soluzioni; sarebbero ottime se avvenisse una sommatoria sinergica dei tanti spunti raccolti, fra cui:

- collegare gli introiti dei piani sosta con un trasporto pubblico di navette elettriche
- diffondere colonnine pubbliche di ricarica elettrica
- promuovere il *care* e il *bike sharing* elettrico
- unire gli snodi delle grandi infrastrutture con una mobilità distribuita attraverso anche forme collaborative
- riconvertire all'elettrico i parchi macchine pubblici
- promuovere modalità di comunicazione sulla mobilità che raggiunga i diversi segmenti di popolazione
- promuovere i piccoli servizi necessari per facilitare la mobilità elettrica e ciclabile, orientata anche al turismo, con incentivi pubblici e urbanistici
- promuovere le variegate eccellenze dei territori interni su cui immaginare e programmare percorsi mirati di mobilità.

Rivoluzione tecnologica, *smart community* e nuovi paradigmi per la mobilità

Gianluca Cristoforetti

L'inizio del nuovo secolo porta con sé straordinarie trasformazioni, il cambiamento climatico, i grandi flussi migratori, l'invecchiamento della popolazione e la digitalizzazione della produzione e dei rapporti sociali. Questi mutamenti incidono in modo rilevante sui modelli di governo dei territori.

Il processo di urbanizzazione, storicamente, è stato associato ad altre importanti trasformazioni economiche e sociali, che hanno determinato anche una maggiore mobilità geografica. Le città sono importanti fattori di sviluppo e costituiscono i nodi strategici di collegamento dei flussi di merci, persone e dati. La vita urbana favorisce livelli più alti di alfabetizzazione e di educazione, migliori condizioni di assistenza sanitaria e di accesso ai servizi sociali, e maggiori opportunità di partecipazione sociale, culturale e politica. Tuttavia, la crescita urbana rapida e non pianificata continua ad essere una minaccia, per la possibilità di avere uno sviluppo sostenibile, se non si realizzano le infrastrutture necessarie o se non vengono attuate politiche che garantiscano che i benefici della vita cittadina siano equamente condivisi.

Il nuovo modello urbano è stato definito nell'ultimo decennio con l'appellativo di *smart*, ma ormai è acclarato non c'è *smart city* se non c'è un luogo della condivisione. Questo nuovo paradigma ci obbliga ad immaginarci come soggetto collettivo e collaborativo capace di condividere beni come l'acqua, l'energia, i rifiuti, la mobilità, la logistica, sicurezza e sanità, spazi e luoghi pubblici, accoglienza e inclusione, storie e emozioni, riconoscimento, partecipazione, amministrazione. Ci dice anche che la messa in circolo di questi fattori, dove noi collaboriamo, rende il processo fattibile e virtuoso.

La crescita delle piattaforme digitali, ad esempio, pone nuove sfide alle autorità di pianificazione e regolazione, così la pervasività della tecnologia mobile apre a nuove possibilità come la possibilità di generare valore dall'agire individuale ordinario, inteso come l'insieme di micro azioni che moltitu-

dini di individui compiono oggi giorno per le ragioni più svariate, e che caratterizzano la trama del nostro agire quotidiano 'ordinario'. Per integrare il sistema virtuale, generato e alimentato dalla tecnologia mobile, e formato da una *social community* di cittadini e utenti, attraverso la definizione di un sistema connettivo (applicativi per tecnologia mobile) ci si pone come obiettivi:

- la creazione di un sistema di *social community* che possa generare nuovi servizi ed integrare (ed eventualmente sostituire) anche i servizi non economici;
- la possibilità di rendicontare comportamenti virtuosi degli utenti e dei cittadini in tema di mobilità ed assegnare a questi comportamenti un *value back* (per esempio sotto forma di servizi aggiuntivi);
- l'interazione tra comportamenti individuali e comportamenti condivisi (*sharing*) e co-operativi.

Nei prossimi anni, la rivoluzione digitale e tecnologica, che ha già cambiato radicalmente il mondo della comunicazione e dell'informazione, potrebbe avere lo stesso impatto dirompente sui tre ambiti presi in esame (mobilità, alimentazione ed edilizia). Per fare qualche esempio, nel settore dei trasporti il costo medio per chilometro di un'auto potrebbe diminuire fino al 75% grazie al *car sharing*, ai veicoli elettrici e a guida autonoma, e all'utilizzo dei nuovi materiali. Nell'edilizia, la tecnologia applicata ai processi industriali potrebbe ridurre i costi di costruzione fino al 50%.

Uno dei principali motori del modello circolare sarà l'ibridazione con sistemi tecnologici di condivisione: schemi di *car sharing* come quello proposto da Uber contribuiscono a ridurre la produzione di rifiuti, dato che un minor numero di persone ha bisogno di acquistare autovetture e che gli stessi veicoli già circolanti vengono utilizzati da più persone. I numeri del fenomeno sono significativi ed in aumento, in recenti interviste in merito all'uso di piattaforme collaborative gli utenti hanno dichiarato un uso per mobilità collettiva e condivisione di costi di viaggio (9%), per mobilità con servizi forniti da aziende/enti in abbonamento/compenso (9%) e per mobilità con servizi forniti da altre persone dietro compenso (8%).

Il tema del governo del territorio come infrastruttura per l'abilitazione delle *smart communities* è quindi centrale. Per costruire

sistemi di *governance* in questa fase di profonda trasformazione, non sono più sufficienti i paradigmi conosciuti e sperimentati tra PA e cittadini, così come il massimo possibile dell'efficientamento determinato dalla tecnologia. Tocca alle pubbliche amministrazioni – a tutti i livelli, dallo Stato ai comuni – creare il terreno propizio. E svilupparne le potenzialità di questo processo di innovazione, per semplificare ed agevolare i rapporti con i cittadini e le imprese nei servizi di trasporto locale, mobilità, energia, di identità e di pagamento. Così come si rende necessario approntare nuovi sistemi di valutazione dell'impatto sociale in grado di misurare il benessere (SROI).

Un nuovo modello di governo del territorio, anche per ciò che concerne la mobilità delle persone, si dovrebbe porre l'ambizione di abilitare – o rendere possibile farlo – piattaforme, sia di regole condivise che tecnologica, capaci di incrementare il livello di intermodalità e accessibilità dei territori attraverso un modello di *governance* collaborativo per incrementare l'accessibilità dei territori periferici e marginali e per connettere questi a sistemi fortemente infrastrutturati e metropolitani. Un modello che definisca regole condivise sia per l'abilitazione di sistemi collaborativi che la sua integrazione con il trasporto (pubblico e privato), anche attraverso l'uso di vettori elettrici e con guida ora assistita e poi autonoma.

In particolare, il modello di governo dovrebbe essere in grado di generare la definizione di un ecosistema di sostenibilità attraverso l'abitazione di *smart communities*, utilizzando un nuovo modello etico che valorizzi azioni di *co-creation* per una possibile ibridazione dei servizi anche pubblici (esempio TPL locale), creando un panel di comportamenti virtuosi, e definendo corrispondenti sistemi di premialità.

Questo nuovo ecosistema utilizzerebbe così i vantaggi derivanti dall'uso di vettori elettrici (con l'integrazione dei *proxsumer* energetici diffusi nei territori, che sono definiti dal paradigma: produco-utilizzo-cedo il *surplus* alla rete ovvero ai singoli utilizzatori). Una *community* definita (regole) ed abilitata (tecnologia) per aumentare la qualità ambientale ed innescare processi di controllo e diminuzione dell'inquinamento (atmosferico, acustico, ecc.) garantendo una sostenibile gestione e tutela del territorio.

Un nuovo modello quindi di *governance* delle politiche del trasporto, sia pubblico che privato, e della mobilità di comunità, garantendo un supporto alle decisioni (e ai *policy makers*) attraverso regole condivise per l'abilitazione di *smart communities*. Uno sviluppo territoriale più sostenibile è favorito dall'utilizzo di tecnologie innovative e nuovi approcci per il monitoraggio degli *asset* ambientali.

L'innovazione di processo, come detto, dovrà avvenire attraverso il paradigma di "territorio collaborativo" che propone un diverso rapporto tra cittadini e pubblica amministrazione; nello specifico sono due le principali innovazioni di processo.

La prima prevede un sistema di *smart mobility* costituito da servizi *P2P* e da servizi "ibridi" public-privato, attraverso una piattaforma ICT. Questo processo si ottiene sia attraverso l'introduzione di sistemi intelligenti nel rapporto con l'utenza (prevedendo ricadute sulla qualità del servizio pubblico), che con l'introduzione di sistemi intelligenti per incrementare la gamma dei servizi offerti all'utenza. I principali obiettivi funzionali sono la realizzazione di un modello di *business* e di *smart services* per l'ambito TPL e TPL di comunità (ibrido) attraverso la creazione di un sistema di *social community* che possa generare nuovi servizi ed integrare (ed eventualmente sostituire) anche i servizi non economici relativamente al TPL (modello Uber o Blabla car di comunità). Il modello viene alimentato attraverso la promozione di comportamenti virtuosi degli utenti e dei cittadini in tema di mobilità e la creazione di un *value back* (sotto forma di servizi aggiuntivi). Il modello deve essere implementato attraverso una piattaforma ICT che integra i mezzi di trasporto (sia pubblici che privati), gli utenti del servizio di mobilità e l'organizzazione del servizio stesso attraverso un sistema informativo per l'integrazione dei processi TPL di diversa natura e tipologia e servizi di pagamento innovativi (*mobile payment*).

La seconda innovazione di processo passa attraverso l'attivazione di un monitoraggio di comunità nei territori relativamente all'impatto ambientale dei flussi automobilistici e la definizione di comportamenti virtuosi. Si definisce un approccio equilibrato tra conservazione, protezione, promozione del patrimonio naturale e culturale e promuovere tecnologie innovative per migliorare la pro-

tezione dell'ambiente. Integrazione, attraverso la definizione di piattaforme ICT, che integrino IOT, le tecnologie per abilitare sistemi di sicurezza per la guida ora assistita e poi autonoma, la diffusione sostenibile (centri storici, vincoli paesaggistici) dei sistemi di approvvigionamento energetico, un efficace rete di monitoraggio territoriale. Il progetto prevede infatti un monitoraggio continuo delle tendenze territoriali.

Il piano si trasformerà sempre più in una piattaforma, sia di regole che tecnologica, capace di integrare informazioni e servizi per device mobile, in uno scambio fra i fornitori di servizi e l'utente finale, che domanda e acquista servizi. In uno spazio sempre più modificato dalla tecnologia.

Oggi siamo già prossimi a quelle che vengono definite piattaforma per generare sistemi cognitivi della mobilità, attraverso vettori (privati e TPL) in grado di mettere automaticamente in contatto il guidatore con servizi e aziende connessi che si trovano in prossimità del mezzo.

Uno dei *trend* emergenti nella tecnologia per il settore *automotive* è incentrato sulla possibilità di mantenere le persone "sempre connesse". I sistemi di Intelligenza Artificiale consentono a guidatori e passeggeri di ricevere e inviare *email*, effettuare ricerche su *Internet* e interagire con le *app* sul loro *smartphone*, il tutto esclusivamente attraverso i comandi vocali. Presto alcuni modelli di veicoli includeranno il loro *WiFi hotspot*. Ma probabilmente il contributo più significativo dell'*Artificial Intelligence* usata in chiave di connettività è rendere i veicoli più sicuri. La tecnologia *vehicle-to-vehicle* (V2V) consentirà alle auto connesse di comunicare tra loro.

Sistemi cognitivi della mobilità vedranno nascere nuovi *business model*: per servizi di mobilità, per industria di trasporto a industria di gestione del tempo, per soggetti finanziari e assicurativi. Inoltre si potrà definire un nuovo modello di *governance* delle politiche del trasporto, sia pubblico che privato, e della mobilità di comunità, garantendo un supporto alle decisioni (e ai *policy makers*) attraverso regole condivise per l'abilitazione di *smart communities*. Uno sviluppo territoriale più sostenibile è favorito dall'utilizzo di tecnologie innovative e nuovi approcci per il monitoraggio degli *asset* ambientali. Driver dell'innovazione saranno l'integrazione tra *Automotive* e *fintech* per pagamenti in mobi-

lità con le credenziali per il pagamento vengano immagazzinate in automatico nell'autovettura stessa, l'uso sempre più frequente di *Self driving car* ed *Elettric car*, la possibilità di trasferimento V2B di crediti accumulati con comportamenti virtuosi nell'ambito della mobilità ed infine l'abilitazione di servizi *P2P & comunicazione V2V*. Per cui sarà possibile ad esempio:

- Localizzare distributori di carburante e consentire al guidatore di pagare restando all'interno della propria auto, anche elettriche;
- Ricevere in automatico il tracciamento delle spese;
- Identificare nell'immediata prossimità dell'autovettura i ristoranti più simili a quelli frequentati in passato dal guidatore e ad esempio ordinare cibo in automatico;
- Fornire soluzioni di pagamento basate sui *token*, tecnologia in grado di proteggere dalle frodi;
- Ricordare al guidatore di acquistare certi articoli per la casa nel momento in cui si avvicina a determinati punti vendita;
- Fare rifornimento di carburante senza uscire dall'automobile, pagare in automatico la tariffa per le zone a traffico limitato in prossimità dell'ingresso della vettura in quell'area, o il parcheggio.
- Tracciare gli *alert* rivolti al conducente, le sue sviste e le abitudini di guida insicure. In questo modo le compagnie assicurative possono individuare i guidatori più pericolosi e modificare il premio assicurativo in base al loro *identikit*.

Tutto ciò cambierà in modo profondo l'idea stessa di mobilità, la disciplina della pianificazione ha dinnanzi una grande occasione, rigenerarsi attraverso la capacità di fornire modelli di governo alle pubbliche amministrazioni ed ai territori, in modo che i benefici siano anche collettivi e generali.

Accompagnando la trasformazione dei territori con la capacità di prefigurare il cambiamento delle comunità anche nei suoi aspetti più tecnologici e di mercato, che spesso vengono derubricati ad aspetti secondari rispetto ad aspetti più indagati e che hanno espresso competenze stratificate nel tempo.

Mobilità elettrica oltre i confini della metropoli

Andrea Alfieri, Stefano Dotta

La mobilità elettrica è una realtà nelle grandi città metropolitane italiane dove da tempo chiunque può caricare in tutta tranquillità la propria automobile elettrica. Ma la mobilità elettrica al di fuori di un contesto urbano è sostenibile?

È sostenibile con ogni probabilità dal punto di vista ambientale ma meno dal punto di vista del mercato. A guardare dalle mappe con la diffusione delle colonnine di ricarica sul territorio italiano quest'impressione parrebbe confermata ma, proprio in considerazione dei vantaggi ambientali e per anticiparne la diffusione, dal 2016 la Fondazione CRC ha avviato una specifica misura sulla mobilità elettrica sostenibile per infrastrutturare il proprio territorio con colonnine di ricarica e agevolare il rinnovo del parco automezzi dei propri comuni di riferimento.

L'attuale mancanza di idonee infrastrutture alla ricarica dei veicoli elettrici è da ricercare nelle caratteristiche della provincia italiana, proprie anche dell'area cuneese. Il territorio della Provincia di Cuneo non solo non fa eccezione ma, per la sua estrema frammentazione amministrativa costituita da oltre 250 comuni, molti dei quali con pochissimi abitanti e chilometri di strade, pare un contesto particolarmente sfavorevole ai fini di uno sviluppo precoce di questa tecnologia. Inoltre, sebbene la provincia si trovi al confine con la Francia e sia attraversata da importanti corridoi di mobilità, ha una posizione marginale rispetto alle principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali.

È tuttavia da segnalare come la Provincia di Cuneo sia oggetto di significativi flussi turistici sia nazionali che internazionale dovuti alla forte attrazione esercitata dal suo territorio e dai suoi prodotti enogastronomici di qualità. Questo tipo di turismo attento alla sostenibilità ambientale ed alla qualità del territorio ha generato una forte domanda di infrastrutturazione del territorio finalizzata alla mobilità elettrica. Al momento la risposta a questa richiesta non è stata coordinata e pianificata ma è stata demandata alle

singole iniziative private principalmente del settore ricettivo, esistono infatti alcune colonnine nella zona vinicola delle Langhe dove alcuni hotel e agriturismi si sono dotati di destination charger ad uso esclusivo dei clienti.

Le Amministrazioni Comunali sono al contempo dotate di un parco di automezzi circolante particolarmente vecchio e inquinante, caratterizzato da un'età media superiore ai 12 anni e da alimentazioni particolarmente impattanti sull'ambiente e sulla qualità dell'aria, basti pensare che oltre il 43% dei mezzi è alimentato a gasolio.

Il bando Mobilità Elettrica Sostenibile di Fondazione CRC nasce proprio dalla constatazione che il territorio della provincia di Cuneo è al momento privo di una infrastruttura di colonnine di ricarica elettrica che possa consentire sia lo sviluppo della mobilità elettrica sia l'utilizzo stesso di veicoli elettrici. Le ricadute positive attese vanno dalla riduzione degli impatti ambientali dovuti al traffico veicolare, al rinnovo delle flotte di automezzi comunali, alla riduzione dei costi a carico della pubblica amministrazione locale.

Pubblicato nel 2016 e nel 2017, con una dotazione complessiva di circa 500.000 euro, il bando della Fondazione ha quindi inteso stimolare il driver pubblico nel creare una rete di stazioni di ricariche elettriche interoperabili ed interconnesse aperte all'uso promiscuo sia pubblico che privato, oltre che avviare la conversione del patrimonio di automezzi pubblici verso la tecnologia *full electric*.

La Fondazione CRC grazie al supporto tecnico di Environment Park, parco scientifico e tecnologico per l'ambiente con sede a Torino, dal 2011 *partner* scientifico di Fondazione sui temi dell'innovazione e del risparmio energetico, ha pertanto guidato l'intero processo definendo all'interno dei suoi bandi i le caratteristiche tecniche sia delle auto che delle stazioni e del relativo servizio di ricarica.

Nel bando sono stati inseriti alcuni requisiti minimi, individuati da Envipark, per fare in modo che automobili e servizi di ricarica acquistati dagli enti locali con il contributo della Fondazione possano rappresentare la miglior tecnologia oggi disponibile sul mercato. Le Autovetture dovranno quindi essere nuove o «km 0» con almeno 4 posti, alimentazione elettrica ed autonomia secondo

il ciclo di guida NEDC superiore a 180 km, le modalità di ricarica lato colonnina dovranno avvenire attraverso connettore conforme ai più elevati *standard* disponibili, con potenza massima accettata dal carica-batteria in modalità trifase a 32 A superiore a 22 kW, ed energia accumulabile dalla batteria superiore a 22 kW per consentire una ricarica accelerata "*Quick Charging*". Particolare attenzione è stata riservata al sistema di pagamento dovrà essere il più accessibile possibile, consentendo anche il pagamento tramite *app* in grado di appoggiarsi a carte di credito o prepagate di comune diffusione. A seguito del bando di Fondazione CRC è prevista la consegna, entro la prima metà del 2018, di 17 autovetture *full electric* a beneficio della pubblica amministrazione locale che, con l'utilizzo quotidiano, potrà dimostrare che si tratta di una tecnologia amica dell'ambiente, ormai matura e libera a chiunque voglia accedervi. Negli stessi comuni si procederà all'installazione di altrettante colonnine di ricarica, equamente distribuite su tutto il territorio della Provincia di Cuneo. Un numero sufficiente per percorrere i 3.200 chilometri di una delle province più estese d'Italia in tutta tranquillità, sapendo di poter contare su un servizio di ricarica capillare.

Il Trasporto pubblico elettrico a Faenza. Il ruolo degli Enti locali nella transizione verso un nuovo modello di mobilità

Antonio Bandini

L'evoluzione dei sistemi urbani, le nuove forme di interazione tra essi ed i nuovi modelli di interazione economica e sociale, determinati dall'innovazione tecnologica, si declinano spesso in un vero e proprio paradosso della modernità per cui "Viviamo in case migliori di quelle che una volta erano dei re ma in città divenute invivibili".

La risposta del legislatore (nazionale e locale) è stata spesso dettata dall'esigenza di dare una risposta o ad emergenze ambientali ovvero per ottemperare ad una normativa europea, con un procedere diacronico che stratifica sui territori *layer* di obblighi senza aiutare a definire azioni sincroniche, continuamente sincroniche al modificarsi delle condizioni (ambientali e tecnologiche). Spesso gli enti locali scalano verso sistemi di governance più ampi (città metropolitane, aree vaste, unioni) per riuscire ad affrontare la complessità dell'agire, perdendo al contempo il rapporto stretto con la propria comunità, portatrice di quelle esigenze che dovrebbero trovare risposte nelle diverse *policy* territoriali.

Una amministrazione come quella Faenza (e per estensione l'Unione di cui è parte), nel redigere un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, deve porsi nelle condizioni di rispondere agli obblighi imposti (a volte auto imposti) da strumenti di carattere generale (Pair 2020, Paes, Prit, Collegato Ambientale o la Strategia Energetica Nazionale, ecc.) o cogliere le opportunità di leggi come quella sull'economia circolare.

Una maglia di condizioni spesso talmente stretta da comprimere sempre più frequentemente la capacità strategica degli enti locali, enti che ripiegano su qualche azione tattica (da utilizzare in una campagna elettorale permanente) rimandando la complessità allo strumento di pianificazione prossimo venturo (che sicuramente arriverà).

Anche il rapporto tra enti locali – nel tentativo di proporre nuovi modelli di mobilità – e le comunità di cittadini è spesso resa

conflittuale da obiettivi nazionali o regionali che difficilmente vengono compresi nella loro declinazione territoriale, aprendo il campo a diffuse ed organizzate reazioni di chiusura verso il cambiamento.

L'attivazione di ZTL nei centri storici, la loro parziale pedonalizzazione, la trasformazione degli spazi urbani con l'obiettivo della qualità urbana e della sicurezza del pedone, vengono quasi sempre subiti come pesanti limitazioni alla libera circolazione, al commercio ed all'artigianato di prossimità, all'accessibilità in generale.

Questo perché l'ente locale viene percepito come distributore di divieti e non come risolutore di problemi, è proprio questo il vulnus che l'amministrazione faentina ha deciso di affrontare, impostando il proprio Pums come una piattaforma di opportunità e non un corpo di divieti.

Affinché questo accada è necessario che anche comuni di medie dimensioni, come appunto Faenza, abbiano forme di gestione del TPL, o quantomeno di parte di esso. Magari quello più innovativo

Il perché è semplice, il vecchio modello è entrato in crisi, i motivi della crisi sono lo *sprawling* e la moltiplicazione delle esigenze di mobilità (percorsi casa-scuola, casa-lavoro, casa-sport, percorsi determinati dalla gestione del welfare familiare, ecc.). Le città, soprattutto quelle di medie dimensioni, hanno servizi inadeguati per far fronte alle rinnovate esigenze della comunità, partendo da una consapevolezza il TPL, seppur migliorato ed efficientato, alla scala delle nostre città ed in un contesto di dispersione territoriale delle funzioni, non potrà mai essere in grado di assicurare un'alternativa vera e propria all'automobile.

È necessario che la mobilità sia definita da un cambio di paradigma sia per quanto concerne la tipologie e l'uso dei vettori (piattaforma collaborativa che integra e crea relazioni e nuovi servizi) che per l'attivazione di risorse sociali e finanziarie, cambiano gli obiettivi e cambia la governance, sempre più distribuita.

In questo cambio di paradigma il ruolo degli enti pubblici non può certo rimanere immutato, nell'affermare consapevolezza ambientale deve prefigurarsi come aggregatore di opportunità e come "lievito territoriale" di innovazione.

Un esempio qualificante di ciò che intendia-

mo è sicuramente l'esperienza faentina del Green-GO Bus.

Stiamo sperimentando, lungo una delle direttrici principali del Centro storico Fentino, con una porzione dei proventi del nuovo piano della sosta, un servizio gratuito di trasporto pubblico. Abbiamo deciso di testare la possibilità, anche per un Comune di piccole medie dimensioni come Faenza (circa 60.000 abitanti), di costruire un sistema basato sulla possibilità di parcheggiare immediatamente fuori dal centro storico per poi raggiungere la propria destinazione (ufficio, negozio, residenza,...) con un autobus puntuale ed ecologico. L'operatore privato che ha deciso di accettare questa sfida assieme alla pubblica amministrazione (Gruppo ERBACCI, www.greengobus.com) ha dotato la città di 3 mezzi totalmente elettrici. I numeri sono stati da subito davvero impressionanti: i cittadini hanno capito la comodità reale di poter pianificare con esattezza i propri spostamenti, confortati anche dalla consapevolezza di stare facendo qualcosa di utile anche per l'ambiente. Il sistema è in continua evoluzione e, assieme alla creazione di *app* dedicate, la Pubblica amministrazione sta studiando come ampliare questa possibilità a tutto il territorio Faentino.

In questo modo, immaginando il sistema di mobilità come una piattaforma collaborativa l'amministrazione pubblica diventa un abilitatore di reti tra soggetti diversi (sia pubblici che privati) e la definizione degli obiettivi integra quelli di competenza di scala più ampia, senza generare interferenze o criticità. È chiaro però che questi elementi di innovazione non devono essere visti come concorrenziali del TPL ma sinergici, così come la pianificazione della mobilità sostenibile deve prevedere scenari di sostenibilità per non far gravare questo tipo di nuovo servizio sulle comunità territoriali.

Anche l'orientamento verso la mobilità elettrica, all'interno dei contesti urbani, pone il tema dell'integrazione con forme di TPL totalmente elettrico (che se messo unicamente nel campo del gestore del servizio pubblico implicherebbe investimenti corposi) con la mobilità privata che vuol dire attivare bandi per il posizionamento delle colonnine elettriche (PNIRE), mettere in essere agevolazioni per il revamping delle stazioni di servizio, così come attivare *policy* di gratuità per la sosta di veicoli elettrici e sistemi di compensazione (L 152).

Tutto ciò necessita di una strategia comples-

siva che poggia più sui pilastri dell'opportunità che su quelli degli obblighi, obblighi che ovviamente sono da rispettare ma che non possono considerarsi come la matrice unica da usare per definire le scelte.

Anche perché oggi la tecnologia permette di aggregare la domanda in forme del tutto inedite (consapevolezza del potenziale di trasformazione): fino ad oggi abbiamo agito, in Italia, solo su due linee: i Taxi e le Aziende Pubbliche, concessionarie di linee e servizi. Le aziende per la mobilità appaiono affaticate nel proporre analisi e formulare nuovi scenari. Ma ecco che la tecnologia mobile, ad esempio, ci offre un immenso potenziale di sviluppo e trasformazione (P2P), così come il V2G permette di mettere in pratica il potenziale collaborativo delle comunità, sia in campo della produzione energetica sia in quello dell'utilizzo (sempre più le auto sono da considerarsi come batterie su gomma), fino ad arrivare ad una profilazione della domanda, grazie all'ICT, tale da programmare la domanda di mobilità al dettaglio.

Questo per la pubblica amministrazione significa "lavorare nel mezzo", significa rivoluzionare l'approccio, può voler dire liberare energie e creare lavoro d'impresa. Lavorare sulla connessione tra tecnologie abilitanti e nuovi sistemi di mobilità potrebbe essere una rivoluzione come quella che fu la telefonia mobile. Probabilmente l'unica matita capace, nel breve periodo, di ri-disegnare le città sono le strategie connesse ai trasporti ed alla mobilità, traendo d'impaccio la disciplina urbanistica, che quando non si deprime ritirandosi nell'iper norma percorre strade normative a volte astratte (si veda tutto il tema della trasformazione degli standard fisici – tutti immaginati attorno al rapporto città auto – in servizi per la collettività).

C'è così tanto da fare oggi! C'è da ricostruire lo spazio pubblico, c'è da ricreare un ambiente urbano, nel senso di uno spazio civile, garbato. La politica deve avere coraggio ma da chi ha scelto di prefigurare il futuro ci si aspetta analisi e progetto. C'è da ri-significare lo spazio che le automobili lasceranno vuoto.

Nuovi modelli collaborativi di comunità. Come fare per le piccole realtà?

Luca Della Godenza, Gabriele Lelli

Per chi si occupa di urbanistica, ma soprattutto di progettazione urbana, le dinamiche di cambiamento nelle realtà di questi anni hanno velocità talmente elevate da mettere in crisi la maggior parte delle prassi metodologiche di governo del territorio utilizzate fino ad ora e, di conseguenza, tali da rendere inefficaci la maggior parte degli strumenti urbanistici che regolano le trasformazioni urbane.

Il Gruppo di Ricerca multidisciplinare del Dipartimento di Architettura e Design di Ferrara, *MD Next City Lab* è nato per sviluppare ricerche applicate sulla base delle dinamiche di cambiamento della cultura contemporanea. Il gruppo è coordinato da Gabriele Lelli (responsabile scientifico), Walter Nicolino e Gianluca Cristoforetti. Marco Negri e Ilaria Fabbri sono i ricercatori responsabili di progetto e il nutrito *network* di specialisti interni ed esterni al Dipartimento rappresentano la base scientifica di riferimento di *Next City Lab*.

La convergenza di interessi ha innescato una sinergia di lavoro tra l'Università di Ferrara, *Next City Lab* e il Comune di Castel Bolognese, con tutta la sua giunta guidata dal Sindaco, Daniele Meluzzi e in particolare con la determinazione del vicesindaco Luca della Godenza, attraverso lo strumento delle convenzioni di ricerca. Da un lato l'amministrazione comunale ha l'interesse a capire come sviluppare localmente nuove sinergie urbane legate alla cultura digitale, dall'altro, in termini scientifici, le sperimentazioni di modelli urbani *smart* su piccoli centri di circa 10.000 abitanti sono preziose perché rare e sempre parziali.

La grande dimensione delle metropoli come Tokyo (13.000.000 ab.) o di città come Milano (1.300.000 ab.), vista la massa e l'utilizzo di nuove tecnologie, permettono efficaci strategie innovative, spesso già in corso di sperimentazione. Anche città medie come Bologna (389.000 ab.) o Ferrara (130.000 ab.) sono oggetto di sperimentazioni *smart*. Per i piccoli centri invece, ci sono pochi proget-

ti di strategie urbane innovative per il governo del territorio, normalmente inseriti nell'ambito *smart land*. Quindi i modelli vincenti sviluppati nelle metropoli rischiano di essere importati acriticamente anche nei paesi di scala dimensionale minima, magari solo dei frammenti o in versioni semplificate. Un processo di omologazione semplificata di strategie sul territorio che cancella le specifiche identità locali. Fenomeno in contrasto anche con l'attuale sensibilità culturale di valorizzazione delle diversità e di un maggior coinvolgimento diretto dei cittadini nelle trasformazioni urbane.

Risulta evidente l'interesse scientifico ad occuparsi dei modelli di governo nei cambiamenti in atto nei paesi di piccole dimensioni. Castel Bolognese è una realtà adatta ad essere oggetto di una ricerca applicata perché emblema di paese sereno, privo di particolari criticità, partendo dalla posizione geografica: il suo territorio urbanizzato è in area pianeggiante mentre l'area comunale si estende verso la pianura padana e verso le colline appenniniche nella valle del torrente Senio. Si trova sull'asse della Via Emilia nel tratto Romagnolo tra Imola e Faenza e ha una buona rete di collegamento ferroviario. Polarità urbana nel reticolo della centuriazione romana della pianura padana è stata fondata a metà nel XIV e conserva un centro storico che ne costituisce l'identità cittadina. In seguito si è espansa ed è circondata da tessuti residenziali ed artigianali periferici simili a molte città italiane. Non presenta particolari criticità neppure sotto l'aspetto sociale. Questo suo carattere di normalità la rendono un caso campione interessante per sperimentare trasformazioni su città di 10.000 abitanti. Due ulteriori aspetti che la caratterizzano sono elementi positivi per il percorso di ricerca applicata che stiamo svolgendo: il primo è una tradizione di buona amministrazione locale, sia economica che strutturale, che permette un terreno di serenità nel poter pensare al futuro in maniera propositiva. Il secondo aspetto riguarda una buona offerta pubblica di *welfare* accompagnata da un radicato associazionismo privato molto attivo.

Quali sono gli obiettivi dell'amministrazione rispetto alle nuove opportunità legate al cambiamento in atto? Migliorare la vita dei cittadini sintetizzabili in quattro punti: 1) migliorare i Servizi Urbani Offerti;

2) rendere Sostenibile la trasformazione urbana inserendola in una logica di economia circolare;

3) proporre e predisporre uno stile di vita sana, il benessere fisico e sociale;

4) creare nuove occasioni di lavoro.

Il mondo sta mutando e il principale fattore è la rivoluzione provocata dalla cultura digitale, rivoluzione molto più profonda di quella che caratterizzò il Rinascimento, almeno così sostiene il sociologo canadese Derrik de Kerchove. Questo mutamento porta con sé delle risorse sintetizzabili in tre ambiti.

Gli strumenti che utilizzano le nuove tecnologie e la facilità di accesso a enormi quantità di dati, sono già entrate nel nostro quotidiano. Primo fra tutti lo *smartphone* con tutte le sue potenzialità. Nell'ambito della mobilità siamo di fronte ad un cambiamento in direzioni aperte, lo spostamento verso la trazione elettrica e la robotizzazione dei veicoli sono quelle più concrete, oltre il navigatore naturalmente. Le case automobilistiche prevedono e annunciano che, nel giro di pochi anni, sposteranno la loro offerta di mercato su soluzioni di trazioni elettriche o ibride. Poi, solo per fare alcuni esempi, la Volkswagen ha presentato un salottino senza pilota che, a chiamata, ti prende e ti porta dove vuoi. Mentre a febbraio 2017 la Piaggio ha presentato "Gita" e "Kilo" due veicoli *robot* simili ad una valigia che ti segue mentre cammini, corri o fai *skateboard*, trasportando le tue merci o altro. La rivoluzione tecnologica digitale cambierà tutti gli oggetti del nostro quotidiano compresi i mezzi di trasporto persone e merci.

Altre opportunità e risorse sono legate alle infrastrutture fisiche e virtuali, le nuove strade, i percorsi, l'utilizzo dei percorsi in modi diversi, modificabili nel tempo, le *sharing road*, *smart road* con molti servizi, passaggi, ponti e molti dati per avere sempre più coscienza, sempre più informazioni, sempre più sicurezza.

In ultimo forse l'aspetto più importante, la rete, le nuove connessioni permettono nuove Comunità di persone che condividono idee e servizi. Le *smart community* sono un potenziale immenso di relazioni e un'enorme fonte di economie. Agire attraverso la modifica dei comportamenti dei cittadini, significa lavorare sulla cultura e la consapevolezza delle proprie azioni in relazione ad una scala di valori ed interessi condivisi.

La ricerca applicata di una strategia per una *smart town* è iniziata nel 2016 con un'analisi della città fisica, una serie di incontri con le principali realtà sociali del Paese, sempre in confronto continuo con gli amministratori locali. Si trattava di immergersi nella realtà locale. Si è poi individuato un campione di persone con comportamenti stabili e una forte interrelazione con il territorio e i suoi servizi, sulle quali, attraverso un questionario, con il contributo di esperti in sociologia, si sono individuati degli elementi: abitudini, idee, desideri, motivazioni, su cui lavorare.

L'obiettivo metodologico principale per aumentare l'intelligenza di un territorio è quello di mettere in relazione le cose, le azioni, i dati, le buone idee, le criticità. Vederlo come un organismo unico e avere una strategia unica, una visione globale. Per questo abbiamo analizzato molti elementi, poi suddivisi in dieci punti con precise identità, ma accezioni diverse, per poi farli interagire tra loro. Questo fino a passare dall'analisi alle strategie future individuando per ciascun punto specifiche azioni sviluppate nel tempo in una sorta di crono programma.

L'obiettivo della visione globale. Per quanto riguarda la mobilità, è stata inserita all'interno del punto "flussi", ma per affrontare un progetto di mobilità occorre prima di tutto una visione globale, un'idea di città dentro la quale inserire quest'aspetto e non isolarlo. Naturalmente quando si parla di flussi e connessione il lavoro parte dalle reti a grande scala finì ad arrivare alla sezione del percorso specifico. Con le nuove tecnologie si aprono nuove potenzialità, verrà installata una rete di sensori e telecamere che raccolgono dati in tempo reale. Dati poi aggregati ed elaborati in un *Operation Center*.

Azioni sugli usi e funzioni. Occorre rivedere le polarità che generano i flussi e individuare una strategia di mobilità integrata.

Azioni sui mezzi di trasporto. Occorre individuare il sistema dei mezzi di trasporto inserendo le potenzialità dei nuovi strumenti innovativi. Bici elettriche a pedalata assistita, auto elettriche, trasporto pubblico *on demand*, *car pooling* e valorizzare i flussi pedonali.

Azioni sulle infrastrutture. Partendo dalle esistenti viste come risorsa, occorre valutare la logica della mobilità e ipotizzare minimi interventi strutturali.

Azioni sui comportamenti dei cittadini. Occorre dare motivazioni per una mobilità che migliori la qualità di vita, creare *community*, migliorare i servizi, produrre economie anche attraverso *value-back*. Portare i cittadini a nuovi modelli di comportamento condivisi. Uno schizzo riassume i rapporti fra Cittadinanza Attiva <>(attraverso i *device*)<> Amministrazione Aperta <>(attraverso un *operation center*)<> Infrastrutture Realtà del Territorio.

Naturalmente stiamo parlando di una ricerca in corso, di un semilavorato, sviluppato con l'Amministrazione Pubblica, che subirà aggiustamenti e retromarcie prima di avere una struttura scientifica. Ciò nella speranza di arrivare ad un modello di strategia *smart* efficace e ripetibile declinato per taglie e specificità diverse.

Forlì e Toyota Yuko. Insieme verso la città del futuro

Marco Ravaioli

L'economia della condivisione è un fenomeno emergente che sta modellando il panorama sociale ed economico globale dei paesi più evoluti, soprattutto sta modificando il modo di pensare e consumare partendo dalla rivoluzione portata dall'avvento della rete. Con varie declinazioni e sfumature, anche l'area della mobilità condivisa si è sviluppata come precursore della trasformazione che ci aspetta riscoprendo una caratteristica che era già in uso nei tempi passati ossia, avere in comune con altri beni e servizi implementandone il plusvalore comunitario. La *sharing economy* in materia di mobilità rappresenta una soluzione infrastrutturale integrata con la crescente richiesta di TPL quale asset strategico per lo sviluppo delle città del futuro. Ad esempio i nuovi processi tecnologici come le auto a guida autonoma, porteranno nel futuro – molto più prossimo di quanto si possa immaginare –, una ulteriore fluidità nel sistema mobilità in cui il

nuovo sarà privato in termini di esperienza e pubblico in termini di sistema d'accesso integrando le varie offerte che infrastruttureranno gli spostamenti nei centri urbani. Negli anni 70 nell'inconscio collettivo dell'uomo medio s'immaginavano auto volanti e ancora prima, nei ruggenti anni 50 in pieno boom economico, l'automobile era il simbolo della libertà e dello sviluppo incarnato dal cosiddetto "American Dream" che oggi, portato ai limiti dell'insostenibilità, si sta trasformando in un incubo più che in sogno. Se nel 1958 venivano prodotte in Italia 369.000 automobili, secondo i dati dell'ANFIA, nel 2016, la produzione domestica di autoveicoli ha registrato 1,1 milioni di unità mentre nel mondo sono circa 91 milioni i veicoli a motore immessi nel mercato. Se avvenisse una repentina industrializzazione dei cosiddetti paesi in via di sviluppo, quanti milioni di auto avremo in circolazione nel mondo e in quali strade?

Nonostante queste considerazioni, per la maggior parte degli individui l'automobile rimane saldamente un oggetto transazionale mediante il quale è possibile affermare uno status, una posizione di *privacy* da difendere. Quest'arretratezza psico-culturale è destinata a declinare inesorabilmente sebbene

la comunicazione commerciale cerchi di veicolare l'idea "tossica" legata al possesso di un'auto grazie a piccole rate mensili alla portata di tutti (Tua a partire da...); ancorché gli attestati sulla qualità e la dichiarata affidabilità delle case produttrici, gli automobilisti europei sono costretti a sostituire ogni pochi anni il loro mezzo pur in buono stato. In altre parole, per garantire una produttività economica adeguata, un'automobile deve in media avere un'emi-vita di circa dieci anni per poi essere sostituita con un'altra nuova, che dovrà poi essere sostituita anch'essa dopo pochi anni, anche se in buono stato e con pochi chilometri. Questa obsolescenza programmata sarà difficilmente sostenibile in futuro dal punto di vista ambientale e saremo obbligati a trovare nuovi paradigmi.

L'idea che il degrado ambientale urbano si possa affrontare valorizzando anche le nuove strategie legate alla mobilità rappresenta una sfida complessa legata al ripensamento del TPL in visione di ciò che la normativa sta rendendo evidente quale priorità ossia, la qualità dell'aria e la riduzione del traffico veicolare privato. In questo senso il car-sharing si coniuga quale strumento d'innovazione culturale e delle politiche degli spostamenti.

Il Primo servizio di Car sharing Ibrido



WAYS A
ER WAY



I benefici di Yuko



ALWAYS A
BETTER WAY



- Accesso gratuito nelle zone ZTL
- Parcheggio gratuito sulle strisce blu
- Alternativa economica all'auto di proprietà
- Riduzione della congestione del traffico in città
- Riduzione emissioni di CO₂, assenza di Particolato e NOX
- Tecnologia innovativa
- Piacere e sicurezza di guida

Sono oltre 1 milione le persone che in Italia si muovono ogni giorno per la città in auto senza possederne una. Anche nella città di Forlì sono già circa 200 gli utenti che parcheggiano in maniera gratuita in centro storico accedendo anche liberamente alla ZTL, non pagano bollo, assicurazione, benzina e spese di manutenzione, in altre parole utilizzano il *car-sharing* che il Comune ha realizzato in collaborazione con Toyota Italia.

I veicoli condivisi stanno rivoluzionando la mobilità urbana in molti paesi occidentali e molti comuni propongono nuove politiche sui trasporti sostenibili e in questo senso la città di Forlì (insieme a Dublino) sta sperimentando un servizio di *car-sharing* che sfrutta la tecnologia a basso impatto ambientale *full hybrid* di Yuko, un marchio del gruppo Toyota.

La scelta di Forlì è ricaduta su questa tipologia d'offerta poiché reputata maggiormente funzionale rispetto ad altre proposte e i gradi di soddisfazione registrati dagli utenti, stanno confermando questo target sia per l'alto *standard* d'efficienza del servizio, sia dal punto di vista ecologico che per i costi. Il servizio è semplice da utilizzare: basta accreditarsi gratuitamente *on-line* nel sito di Yuko e prenotare l'auto in base alle necessità personali.

Scelto il luogo del prelievo, sono state create 7 postazioni dedicate in vari punti strategici della città per un numero complessivo di 8 mezzi a disposizione dei cittadini, basta recarsi *in loco* e ci si può muovere liberamente (Yuko in giapponese significa movimento).

Nel futuro prossimo il *car-sharing* di Forlì sarà abbinato alla tessera Mi-Muovo della Regione ER semplificando ulteriormente l'accesso alla mobilità urbana in maniera ancora più conveniente. Yuko rappresenta un'offerta di complemento integrando il trasporto locale in sinergia tra pubblico e privato ma vuole essere anche un'opportunità per le imprese che non vogliono o non possono gestire autoveicoli aziendali. Anche il Comune di Forlì utilizza il servizio offerto da Yuko per gli spostamenti dei propri dipendenti con un grande risparmio in termini economici. In questo senso esiste una forte domanda cui si sta cercando di dare una risposta condivisa in termini di servizi offerti alle imprese.

Il *car-sharing* come abbiamo visto, rappresenta una sfida dal punto di vista economico come da quello psicologico. I temi dell'economia sostenibile e dell'innovazione sono temi cui non è più possibile non prestare attenzione e la rinnovata politica di Forlì cerca di andare in questa direzione appunto. Spin-

gendoci a modificare le credenze e le abitudini si possono concretamente ampliare gli ideali. Gli ideali possono in una visione comune verso una giusta e condivisa direzione confluire nella città del futuro ove le persone e il complesso rapporto con il territorio sono la prima risorsa da tutelare e connettere. Ove gli interessi e gli ideali stessi si equivalgono esiste il vero concetto di sviluppo. Buon futuro a Tutti.

Sistemi di mobilità sostenibile per le aree interne – il caso della Garfagnana

Sandro Pieroni

L'area della Garfagnana e Lunigiana occupa la regione montuosa a nord della regione Toscana ed è una delle aree prescelte per lo sviluppo del progetto nazionale sulle Aree Interne. Si tratta di un'area montana in cui la distribuzione insediativa è estremamente frazionata e che presenta tutti i caratteri negativi di spopolamento ed invecchiamento della popolazione.

La popolazione complessiva ha subito, infatti, nel periodo 2002-2016, una riduzione del 9,7% evidenziando, soprattutto nei Comuni più periferici, una contrazione con valori anche al di sopra del 15%. Su una popolazione che ancora nel 1981 contava oltre 53.000 abitanti, se ne sono andati, in questi ultimi 35 anni, 1 abitante su 4; più di 13.000 persone hanno abbandonato il territorio. Ma il dato più preoccupante è che negli ultimi 15 anni mentre la popolazione anziana aumenta del 2,5%, quella dei giovani da 0 a 14 anni diminuisce di oltre il 12%.

Dunque un territorio che invecchia e, cosa ben più grave, che non ha prospettive per una futura ripresa demografica.

Il fenomeno dello spopolamento si accompagna, nell'area, a quello dell'invecchiamento mettendo a rischio la sostenibilità di alcuni servizi di base. La tendenza demografica in atto evidenzia infatti il progressivo invecchiamento della popolazione ed un conseguente aumento del tasso di dipendenza, ovvero del numero di pensionati rispetto ai lavoratori. L'incidenza percentuale della popolazione over 65 è del 31,9% (+2,2% rispetto al 2002) con punte che arrivano anche al 48% (Zeri) e comunque oltre il 20% in più rispetto alle medie Provinciali e Regionali. Nel complesso l'indice di vecchiaia (il rapporto tra la popolazione con 65 anni ed oltre e la popolazione compresa tra 0 e 14 anni), sebbene esaltato soprattutto dalla diminuzione della popolazione più giovane, risulta comunque di 330, contro il 200 regionale e il 170 della provincia. Il trend dell'invecchiamento della popolazione non è infatti controbalanciato da un aumento delle nascite.

Da un punto di vista della mobilità, l'area è caratterizzata dalla presenza di un asse di fondovalle sia viario che ferroviario (ferrovia Lucca-Aulla) che funge da asse portante e di collegamento tra Lucca e la direttrice Pisa-Firenze, da un lato e Aulla lungo la direttrice Parma-La Spezia dall'altro.

La tormentata morfologia del territorio penalizza una agevole accessibilità alle vallate laterali, trasformando, così la loro "perifericità" in "debolezza", e acuendo la carenza dell'offerta di servizi, quindi facendo venir meno la garanzia di una rete di assistenza e cura diffusa per i cittadini.

L'area presenta una domanda di trasporto bassa o medio-bassa ed è caratterizzata da una considerevole dispersione spaziale e temporale (Area a Domanda Debole). Il basso livello di domanda di mobilità è correlato agli spostamenti generati dall'area, ma contestualmente, al grado di frammentazione per cui livelli di domanda generati da un elevato numero di frazioni comportano comunque che queste aree siano a domanda debole. I piccoli o piccolissimi paesi e le frequenti frazioni o gruppi di abitazioni isolate si prestano male ad essere serviti da sistemi di trasporto pubblico convenzionali (es. autobus di linea), che risultano costosi ed inefficienti per il livello di mobilità dell'area. La necessità di unire diversi percorsi con molte fermate e lunghe distanze da coprire con bassi fattori di carico amplifica ulteriormente il problema e rafforza la necessità di adottare forme di trasporto pubblico locale integrate da sistemi non-convenzionali, innovativi e flessibili.

In questa area la mobilità o, per meglio dire, la ricerca di una corretta mobilità, per tempi di percorrenza e facilità di spostamento, costituisce, senz'altro, una delle precondizioni competitive per stimolare gli investimenti e la crescita economica del territorio nel proprio complesso e rappresenta, quindi, uno dei bisogni più sentiti dalla cittadinanza.

Allo stesso tempo il tema della mobilità risulta essere trasversale nei confronti degli altri requisiti di cittadinanza, di cui costituisce una precondizione essenziale, trovando strette connessioni con i temi dell'istruzione e della sanità per le implicazioni che comporta sia con l'accessibilità alle scuole, sia ai servizi sanitari.

In queste condizioni occorre ricercare la possibilità di offrire alle persone gli strumenti

sia per muoversi, sia per valorizzare le risorse locali, offrendo quindi loro la "libertà sostanziale" (*capability*) di decidere se restare o muoversi, in altre parole "di fare o essere ciò che ritiene valga la pena di fare o essere" (Amartya Sen).

Occorre dunque interrompere il circolo vizioso che dallo spopolamento alla perdita di attività economiche conduce alla riduzione dei servizi e di conseguenza determina una ancora maggiore desertificazione.

L'area Garfagnana-Lunigiana è stata individuata dalla Regione Toscana come una delle aree pilota per l'attuazione della Strategia Nazionale per le Aree Interne. In questo ambito la Strategia d'area che ritiene indispensabile una decisa azione volta a creare condizioni che consentano una dignitosa permanenza della popolazione, legata soprattutto all'accesso ai servizi essenziali, senza i quali non sarà possibile garantire il presidio di un territorio dove, per contro, vivere è "più difficile" che altrove, e dove l'unico vero rimedio è garantire ai residenti condizioni di vita il più possibile vicine a quelle di chi vive in zone meno svantaggiate.

Occorre essere coscienti che continuare a far vivere un territorio con i suoi abitanti implica, spesso, affrontare ogni questione con politiche aggiuntive che siano strumentali a superare l'impasse e avviare un processo virtuoso, ragionando non solo e non tanto secondo regole numeriche di sola efficacia, efficienza ed economicità, cosa di per sé positiva, ma che non possono essere usate come dogma da applicarsi in ogni caso.

Togliere un servizio sanitario, chiudere la scuola, eliminare una linea di trasporto in montagna non è la stessa cosa che farlo in città: significa contribuire a favorire uno spopolamento.

Due sono le linee di intervento che sono messe in evidenza dalla Strategia d'Area.

1. Integrazione tra diverse soluzioni al fine di rafforzare e ripensare l'offerta di servizi connessi e non sovrapposti al trasporto pubblico, più prossimi ai bisogni dei residenti, fatti in particolare per le utenze disperse che contribuiscono ad un "basso tenore di mobilità" dell'area.

Si tratta di inserire soluzioni anche innovative per l'area che possono rispondere alle esigenze di diversi pendolari che abitano in zone a bassa densità abitativa e che si muo-

vono abitualmente ogni giorno con il mezzo proprio.

Soluzioni che potranno rafforzare anche la multifunzionalità di un sistema che, in un contesto a bassa domanda, si integri anche con altri servizi (consegna farmaci, consegna generi alimentari alle persone anziane,.....) aumentando così il fattore di utilizzazione ed il raggiungimento del *break-even*.

2. Pensare la mobilità anche al fine di sviluppare percorsi di attrazione turistica per i quali facilitare la fruizione dei luoghi.

Il turismo, infatti, rappresenta una delle principali traiettorie di sviluppo che l'area intende perseguire e, in particolare, la linea ferroviaria Lucca-Aulla, può assumere un ruolo di singolare valore attrattivo in grado di connettere i centri urbani che gravitano marginalmente all'area (Pisa, Lucca, La Spezia e le 5 Terre) con un territorio comunque estremamente interessante sotto il profilo turistico.

Un modello collaborativo di *smart mobility* per le aree interne

Elisabetta Mennucci

Questo progetto di ricerca¹, finanziato dalla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni, ha come obiettivo la definizione di un modello di mobilità in un contesto a domanda debole, in funzione sia del mantenimento della residenza che dello sviluppo economico e turistico, integrando servizi di linea con forme innovative di *sharing/pooling economy*.

Più specificamente la ricerca intende individuare modalità innovative di trasporto che rispondano in chiave sostenibile – dal punto di vista sociale, ambientale, economico – alle esigenze di mobilità di aree, come la Garfagnana in Toscana, che per le loro caratteristiche presentano forti criticità rispetto al tema dell'accessibilità: potersi muovere significa infatti poter accedere ai servizi, poter comunicare, poter stabilire relazioni, in una parola qualità della vita e inclusione sociale.

L'accordo di partenariato Italia-UE 2014-2020 ha messo in luce l'importanza cruciale per lo sviluppo del nostro paese delle "aree interne", geograficamente distanti dai centri di erogazione dei servizi essenziali ma "dotate di risorse che mancano alle aree centrali, [...] con problemi demografici ma allo stesso tempo [...] con elevato potenziale di attrazione"(Barca 2012, pag.31), in cui ricadono oltre 4000 comuni – ca. il 60% del territorio nazionale – e risiede un quarto della popolazione italiana. Nella Strategia Nazionale ad esse dedicata (Roma, 2012), il miglioramento dell'accessibilità è indicato come uno degli asset fondamentali d'intervento.

La Garfagnana insieme alla Lunigiana è stata inserita nel programma nazionale Aree Interne come Area Pilota della Toscana e il Documento Preliminare presentato a febbraio 2017 dall'Unione Comuni dei due ambiti territoriali, vede nel miglioramento dei trasporti una componente fondamentale per rilanciare l'area, in grado di contrastare l'abbandono dei nuclei più piccoli e periferici e divenire supporto di uno sviluppo economico e turistico sostenibile.

Da un punto di vista geografico questo territorio occupa l'estremità nord della provin-

cia di Lucca, al confine con Liguria e Emilia, con la quale ha in comune buona parte dei rilievi appenninici; verso est le Alpi Apuane la dividono dalle provincie di Massa e Carrara.

Si tratta di un'area montuosa, attraversata in senso longitudinale dalla valle del Serchio e trasversalmente da piccole valli secondarie; la popolazione risiede per lo più in piccoli centri polverizzati sul territorio che amministrativamente è diviso in 16 comuni; il maggiore polo attrattore è Castelnuovo Garfagnana: qui si concentrano servizi, attività produttive e commerciali, istituti scolastici e strutture ospedaliere.

L'area fa parte di un comprensorio naturalistico che presenta notevoli attrattive paesaggistiche e storico culturali; in Garfagnana si trovano il Parco delle Alpi Apuane e il Parco dell'Appennino Tosco Emiliano, rocche, castelli e piccoli borghi storici che creano un'attrattività turistica diffusa.

Il sistema infrastrutturale è formato da una direttrice principale, la SS45 situata nel corridoio vallivo, su cui confluiscono i principali flussi di spostamento dell'area e da un reticolo viario secondario fortemente condizionato dalla morfologia del territorio. Il servizio di trasporto pubblico è costituito da una linea ferroviaria (la linea Lucca Aulla che corre nella valle del Serchio, parallelamente alla SS45), e da un servizio su gomma. L'asta ferroviaria, a binario unico e non elettrificata, sebbene negli ultimi anni sia stata oggetto di lavori di ammodernamento, presenta una dotazione infrastrutturale ancora inadeguata che pone vincoli al servizio in termini di regolarità e tempi di percorrenza; allo stesso tempo l'orario attuale non consente una buona integrazione con le linee regionali e transregionali, di fatto negando il ruolo di connettore che la ferrovia potrebbe avere sia per il trasporto delle persone che delle merci. Il servizio di TPL su gomma, seppur articolato in molte linee che riescono a raggiungere buona parte delle frazioni, è organizzato secondo un modello rigido, con percorsi e orari fissi, che mal si adattano alle esigenze di una domanda composta da piccoli numeri ma da una grande varietà di orari e destinazioni. Di fatto il mezzo privilegiato è rappresentato dall'auto privata sia per gli spostamenti sistematici – es. raggiungere il luogo di lavoro – che occasionali.

Poiché il miglioramento dei trasporti rap-

presenta un elemento cardine nella Strategia presentata dall'Unione Comuni per il rilancio dell'area, si rende necessario rivedere completamente il sistema di mobilità attuale, per definire un modello ad alta integrazione, basato sull'implementazione del servizio ferroviario esistente e sull'attivazione di servizi locali di adduzione all'asta principale. Questi sono pensati come integrazione del TPL convenzionale, opportunamente razionalizzato, con servizi più flessibili, siano essi a chiamata o forme innovative di trasporto collettivo e/o condiviso, che vedono il coinvolgimento attivo della comunità anche attraverso processi partecipativi. A supporto del modello è prevista la creazione di una piattaforma ICT e di una app per:

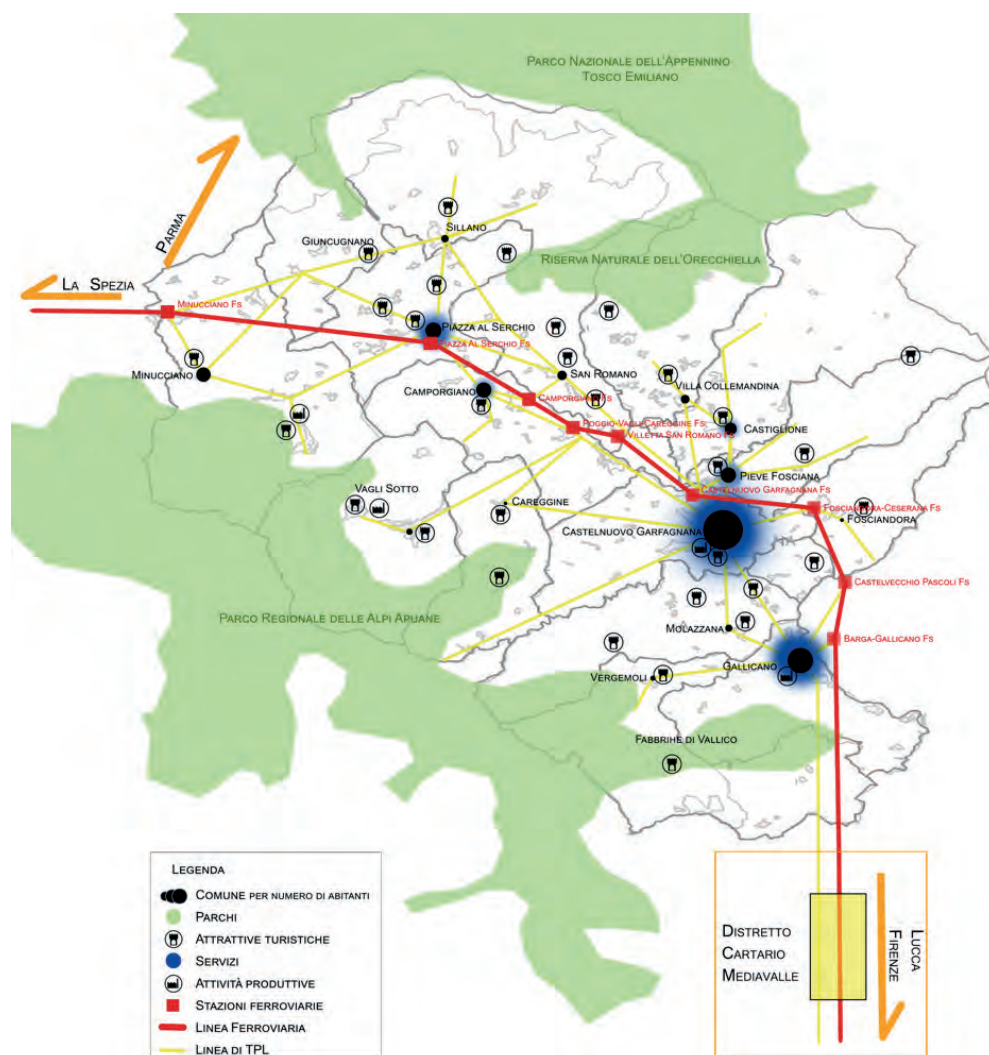
- mettere in rete tutte le possibilità di mobilità presenti sul territorio: servizi di comunità, TPL esistente, ferrovia;
- garantirne massima integrazione e sincronia;
- consentire forme innovative di pagamento e di incentivazione all'uso di questo nuovo sistema di mobilità;
- fornire *smart services* per incentivare lo sviluppo di un turismo sostenibile e la valorizzazione del territorio in senso culturale ed economico.

Il tema della mobilità, in questo modo, viene affrontato facendo leva sulle risorse materiali e immateriali del territorio secondo il concetto di "territorio collaborativo"².

Per quanto concerne la linea ferroviaria, la ricerca si è avvalsa del contributo fornito da uno studio della Scuola di Ingegneria dell'Università di Pisa (Frediani et al., 2015-2016) in cui, a partire da un'analisi accurata delle specificità di questa linea, si definiscono una serie di esigenze che il servizio dovrebbe soddisfare:

- presenza di un orario cadenzato che permetta l'integrazione con il TPL;
- recupero dell'attrattività delle stazioni;
- ammodernamento del materiale rotabile per garantire velocità e comfort dei convogli;
- utilizzo della linea anche per la mobilità turistica;
- valorizzazione del tracciato sia per le sue caratteristiche storiche e costruttive (viadotti, ponti, gallerie) sia come approccio visivo alternativo al paesaggio.

Partendo da queste considerazioni la ricerca



Il territorio della Garfagnana

ha analizzato le stazioni presenti sul percorso per arrivare a una ridefinizione dei loro ruoli. A questo proposito si sono definiti degli "intorni" a medio e lungo raggio considerando una serie di fattori quali:

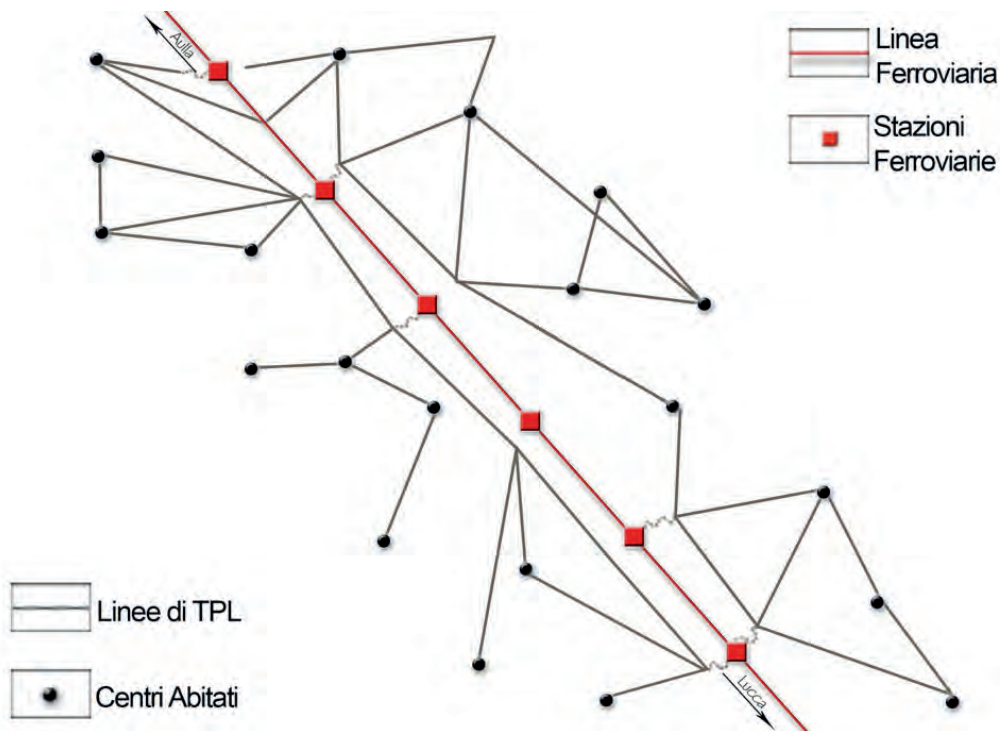
- l'accessibilità (distanze, tempi di spostamento rispetto agli insediamenti residenziali, caratteristiche della rete stradale);
- il potenziale bacino di utenza;
- la presenza di servizi, attività commerciali e elementi di attrattività del territorio (beni culturali, aree ambientali, strutture ricettive).

Per quanto riguarda la costruzione dei servizi innovativi di trasporto collettivo e/o condiviso, è necessario organizzare un processo di ascolto e partecipazione che coinvolga la comunità dei cittadini, le amministrazioni, i gestori dei servizi e in generale tutti i portatori di interesse. A questo proposito sono stati elaborati due modelli di questionario, uno per imprese/associazioni, l'altro per

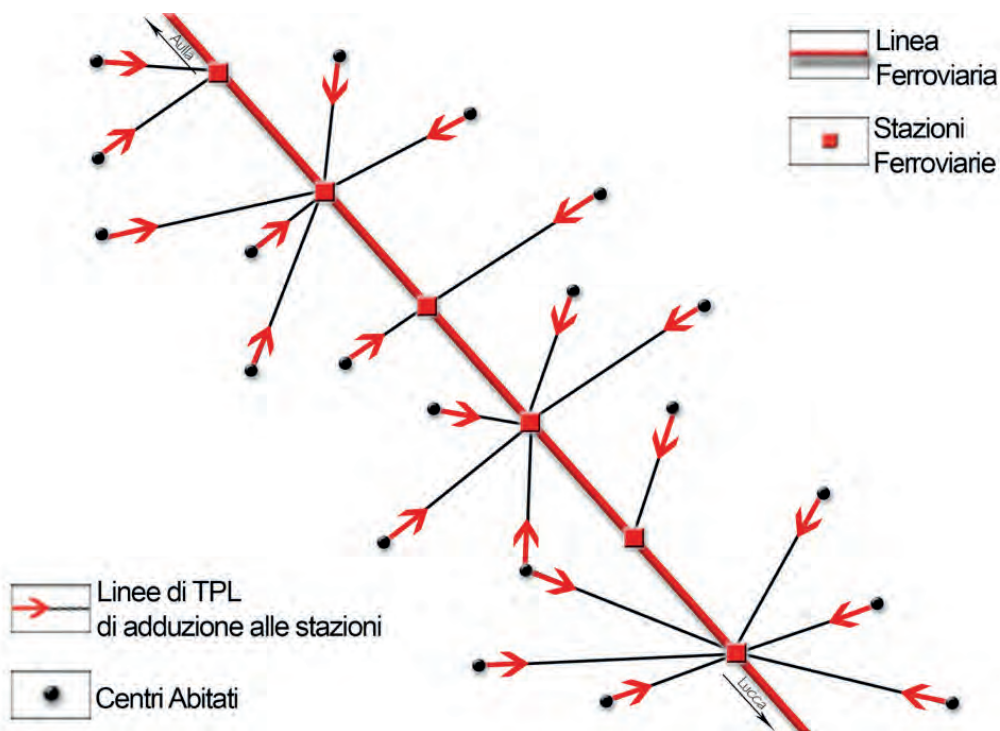
nuclei familiari, allo scopo di raccogliere informazioni sulle abitudini di spostamento, sulle esigenze non soddisfatte dal sistema attuale e sulla disponibilità a divenire soggetti attivi in questa nuova rete di "trasporto di comunità" che può essere declinata in varie forme: *sharing/pooling mobility*, auto di paese, servizi *peer-peer*, ecc.

Di tutte queste possibilità di trasporto dà conto l'analisi delle buone pratiche (*benchmarking*) attuate in contesti territoriali simili, che non solo presenta esempi concreti di forme innovative di mobilità, ma fornisce un *feedback* sulla fattibilità e sostenibilità nel tempo di queste esperienze. Per questo sono state raccolte una serie di best practices già in atto sia in Italia che in altri paesi a supporto delle considerazioni e dell'elaborazione del modello stesso.

Gli elementi di maggior novità del progetto si possono riassumere in due punti fondamentali: *smartness* e nuovo modello di *business*.



Modello attuale di trasporto pubblico



Modello di progetto: implementazione della linea ferroviaria e servizi di adduzione alle stazioni.

Smartness intesa come valorizzazione di tutte le risorse presenti sul territorio, materiali e immateriali, persone e mezzi secondo un'idea di comunità che trova al suo interno le risposte ai propri bisogni. La partecipazione di tutti i portatori di interesse

è l'elemento indispensabile per attivare la costruzione di servizi di mobilità, che muove dai bisogni espressi e dalle opportunità presenti.

Smartness intesa anche come tecnologia (piattaforma ICT e relativa app) che sup-

porta questi servizi, ne permette la messa in rete e li sistematizza, trasformandoli da iniziative spontanee e casuali in servizio di trasporto pubblico che collabori sia con il TPL convenzionale su gomma che con la ferrovia, in un sistema intermodale ad alta integrazione.

La piattaforma, oltre a sincronizzare le offerte e le richieste di trasporto, contribuisce alla sostenibilità economica del modello, permettendo la condivisione di proposte collaterali, sia commerciali che turistiche; la mobilità diviene così un volano economico che promuove la conoscenza e la fruizione del territorio, fornendo visibilità a tutto un sistema diffuso di microimprese di qualità, che avranno la possibilità di farsi conoscere e di allargare il proprio mercato.

Inoltre la creazione di una strategia di fidelizzazione, in cui gli utenti ricevono incentivi attraverso un modello di *value back* (sconti in esercizi commerciali, ristoranti, promozioni per eventi, etc.), aumenta la dinamicità del sistema e lo sostiene maggiormente da un punto di vista economico. Si crea quindi un ecosistema virtuoso territoriale che utilizza gli smart services nel rapporto con l'utenza e per implementare l'offerta di servizi, generando un nuovo modello di *business*; da qui si trarranno le risorse per ammortizzare l'investimento iniziale in tecnologia e alimentare nel tempo i servizi di mobilità integrata, attraverso il recupero di valore generato dai servizi innovativi.

In conclusione, il caso studio della Garfagnana mette in luce la necessità in queste aree, caratterizzate da insediamenti disseminati sul territorio e da una domanda fatta di piccoli numeri, varietà di percorsi, orari e destinazioni, di un approccio alla mobilità totalmente nuovo che ha bisogno di ripensare il modello convenzionale di trasporto pubblico, al posto di un servizio offerto e progettato dall'alto, un servizio che nasce da un ruolo diverso riconosciuto al cittadino, non più solo fruitore passivo ma anche soggetto attivo in quanto concorre alla definizione di questa nuova mobilità e ne diviene soggetto erogatore. L'innovazione tecnologica diviene quindi il presupposto indispensabile di questo sistema in quanto attivatore di risorse umane, sociali ed economiche.

1. Unità di ricerca SUP&R (*Sustainable Urban Projects and Research*) del Dipartimento di Architettura di Firenze - Progetto di ricerca "Mobilità sostenibile nelle aree interne: trasporto pubblico e servizi condivisi. Individuazione di una strategia operativa per l'ambito territoriale della Garfagnana in Toscana" (Prof. Francesco Alberti, coordinatore; arch. Elisabetta Mennucci; progetto co-finanziato dalla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni").
2. Questo concetto è stato sviluppato nella scheda "A3 *Smart Mobility*" redatta, come primo contributo della ricerca alla Strategia Aree Interne Garfagnana e Lunigiana, in collaborazione con Gianluca Cristoforetti, responsabile dell'INU per la "smart city" e Sociolab, società che si occupa di processi di partecipazione.

Riferimenti bibliografici

- Barca, F. (2012), *Metodi ed obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-2020. Documento di apertura del confronto pubblico*, presentato dal Ministro per la Coesione Territoriale, d'intesa con i Ministri del Lavoro e delle Politiche Sociali e delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
- Mennucci, E. (2016) *Il comune di Careggine in Garfagnana. Studio della mobilità in un'area interna*, tesi per il Master di II livello *Il progetto della smart city*, Università degli studi di Firenze, Dipartimento di Architettura.
- Regione Toscana (2017) *Area pilota Garfagnana-Lunigiana - Strategia Nazionale sulle aree interne*
- R. Pasquali, A. Frediani, S. Fresia, G. Zammori, O. Frediani, *La linea ferroviaria Lucca-Piazza al Serchio-Aulla: primi elementi di indirizzo progettuale verso un percorso integrato di modernizzazione e sviluppo*, Castelnuovo di Garfagnana, 5 giugno 2015 (aggiornamento 09.01.2016)
- Regione Toscana (2017) *Area pilota Garfagnana-Lunigiana - Strategia Nazionale sulle aree interne*

Mobilità integrata e sostenibile: esempi di cittadinanza attiva in Trentino

Annapaola Marconi, Marco Pistore

All'interno di una *Smart City* la mobilità gioca un ruolo fondamentale: dalla sua organizzazione e dalla sua efficienza dipende il modo in cui i cittadini vivono la città, accedono ai suoi servizi e partecipano agli eventi della città stessa. In questo contesto, la sfida che le città si trovano ad affrontare è molto ambiziosa: da un lato l'amministrazione deve garantire ai cittadini il diritto alla mobilità e un accesso efficace alle risorse del territorio, dall'altro ha l'obiettivo di ridurre al minimo il costo economico, sociale e ambientale del sistema mobilità. Affrontare questa sfida richiede un approccio a trecentosessanta gradi che permetta di sfruttare al meglio le risorse e i servizi di mobilità in essere e di integrare i nuovi servizi di mobilità che stanno emergendo, in particolare nel contesto del *ride sharing*, al fine di realizzare una gestione integrata, multi-modale e dinamica delle risorse e dei servizi.

A tale scopo, le città stanno pianificando e realizzando interventi a livello di infrastrutture, di servizi e di politiche di mobilità. Tuttavia, questi interventi, per quanto innovativi e spesso costosi, sono destinati a fallire se non sono combinati con azioni volte a rendere la cittadinanza consapevole e partecipe in questo processo e ad influenzare, in modo graduale ma profondo, le abitudini di mobilità dei cittadini.

Smart Community Lab di Fondazione Bruno Kessler (FBK) ha sviluppato negli ultimi anni competenze e soluzioni innovative per promuovere una partecipazione attiva dei cittadini e un cambiamento del comportamento verso scelte di mobilità sostenibile e in linea con le politiche di mobilità definite dall'amministrazione. Queste tecniche, che sfruttano tecniche di *gamification* e meccanismi e concetti di gioco, hanno l'obiettivo di rendere piacevole e gratificante, tramite un *feedback* immediato all'utente e premi virtuali e reali, l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili e di rendere misurabili gli effetti raggiunti e l'impatto sul sistema mobilità.

In particolare, in FBK è stata sviluppata una

piattaforma di *gamification* che supporta la definizione e gestione di campagne di gioco in ambito *Smart Mobility* che possono coinvolgere diverse comunità di utenti (p.es. tutti i cittadini, bambini, studenti, dipendenti, turisti) e promuovere comportamenti virtuosi in diversi ambiti (p.es. mobilità multi-modale, spostamenti casa-scuola sostenibili, ciclabilità e cicloturismo). Qui riportiamo due esperienze particolarmente significative, sia in termini di partecipazione che di impatto sul sistema mobilità, che affrontano le tematiche della mobilità casa-scuola e casa-lavoro.

Play&Go

Play&Go ha l'obiettivo di mobilitare l'intera comunità (ovvero amministrazioni, enti gestori, cittadini, associazioni, aziende e attività commerciali) e di promuovere una maggiore consapevolezza verso gli obiettivi e le politiche di mobilità della città e una partecipazione attiva e collettiva per il raggiungimento di tali obiettivi.

La partecipazione a *Play&Go* richiede ai cittadini di installare una *App*, "Viaggia Trento *Play&Go*", che propone soluzioni di mobilità sostenibile e intermodale per spostarsi nella propria città, coerentemente con le politiche di mobilità definite dall'Amministrazione. I viaggi effettuati dai cittadini sono tracciati dalla *App* e, una volta validati mediante tecniche semi-automatiche, permettono di guadagnare punti virtuali in proporzione alla sostenibilità dei mezzi utilizzati. Varie tecniche di *gamification*, quali classifiche settimanali, sfide personalizzate e collezioni di *badge*, sono utilizzate per incentivare la partecipazione.

Le sperimentazioni sul campo, che nelle diverse edizioni hanno visto il coinvolgimento dei cittadini del Comune di Trento e del Comune di Rovereto, hanno raggiunto risultati molto significativi. Nell'edizione attuale (Trento e Rovereto *Play&Go*, 9 settembre 2017 – 3 marzo 2018) in quattro mesi si possono contare 1.000 giocatori attivi, oltre 36.000 viaggi tracciati, di cui 27.000 a impatto zero, e più di 360.000 Km sostenibili. Inoltre, il 45% dei partecipanti ha sperimentato, grazie al gioco, un nuovo mezzo di trasporto sostenibile. Queste sperimentazioni hanno mostrato sia la capacità dell'approccio di sostenere la partecipazione dei cittadini in giochi di lunga durata, sia la capacità di cambiare i comportamenti dei giocatori – nel caso

specifico, verso abitudini di mobilità più sostenibili. L'iniziativa ha visto il coinvolgimento attivo di aziende locali ed esercizi commerciali in qualità di *sponsor*, che hanno permesso di affiancare agli incentivi di gioco virtuali dei premi reali.

Play&Go si propone come un companion digitale, che affianca e valorizza gli interventi di pianificazione e infrastrutturali, e abilita una realizzazione più efficace e partecipata degli obiettivi definiti nei Pums. La soluzione è pensata per essere facilmente replicabile in altre realtà nazionali e internazionali. L'adozione della piattaforma non è d'altra parte limitata all'ambito cittadino, ma è adatta anche ad ambiti territoriali più ampi (p.es. provincie, regioni) e ad altri contesti (p.es. cicloturismo).

Il progetto CLIMB: Pedibus 2.0 e Kids Go Green

La mobilità sostenibile e attiva dei bambini è fondamentale per lo sviluppo fisico, sociale, cognitivo ed emozionale del bambino e contribuisce a definire il rapporto del bambino con la città.

Nel progetto CLIMB la tecnologia sostiene la riconquista di una mobilità più dolce e attiva dei bambini attraverso due soluzioni tecnologiche: il "*Pedibus 2.0*" - l'uso di soluzioni *Internet of Things* (IoT) a supporto del *Pedibus*, con cui i bambini raggiungono assieme a piedi la scuola accompagnati da un adulto e "*Kids Go Green*" - un gioco che coinvolge l'intera comunità scolastica e promuove un cambiamento collettivo delle abitudini di mobilità.

"*Pedibus 2.0*" è un'*App mobile* dedicata ai volontari del *piedibus*, che ne semplifica le attività di gestione: dall'organizzazione dei turni dei volontari, alla gestione dei bambini/passeggeri, delle loro presenze giornaliere, dei contatti con i genitori. L'*App* è corredata da dispositivi *smart*, che sono distribuiti ai bambini, e che, sfruttando sensori di prossimità, permettono di automatizzare la registrazione della presenza alle diverse fermate e la compilazione del "diario di bordo".

"*Kids Go Green*" è un sistema di gioco che vuole promuovere la mobilità sostenibile e attiva dei bambini coinvolgendo l'intera comunità scolastica (bambini, genitori, insegnanti). In questo gioco, sommando tutti i Km sostenibili (a piedi, in bici, con lo scuolabus) fatti giornalmente da bambini, inse-

gnanti e volontari, si fa avanzare la scuola in un cammino nel mondo reale. L'avanzamento su questo cammino e le tappe raggiunte sono visualizzati su una mappa multimediale interattiva, in modo da trasmettere il valore dei Km fatti collettivamente. Cammino e tappe sono personalizzabili in base agli interessi e al programma scolastico della classe. Inoltre, ogni classe, in base al programma, può associare del materiale didattico multimediale di approfondimento alle diverse tappe che può essere utilizzato in aula al raggiungimento della tappa. La *App* del *piedibus smart* permette di automatizzare il gioco, raccogliendo in modo automatico i Km fatti da bambini e volontari del *piedibus*.

Sono diverse le scuole a Trento che hanno adottato le soluzioni CLIMB e le utilizzano abitualmente per la gestione e promozione di una mobilità sostenibile casa-scuola. Il *piedibus* della scuola "De Carli" di Meano adotta dal 2015 le soluzioni *piedibus smart*. Primi sperimentatori di queste soluzioni hanno affiancato FBK nelle fasi di progettazione e realizzazione del *piedibus smart*. Dall'anno scolastico 2016/2017 anche le linee del *piedibus* della scuola S. Vigilio di Vela adottano le soluzioni *piedibus smart*. L'intera scuola, nell'anno scolastico 2016/2017 è stata inoltre impegnata, per un totale di 87 bambini, in un cammino *Kids Go Green* di oltre 8000 Km, da Vela a Kangole (Uganda), che ha permesso ai bambini di percorrere l'Italia, e di scoprire la Grecia, l'Egitto, e altre parti del territorio africano. Nell'anno scolastico 2017/2018 alle scuole sopra citate, che continueranno ad utilizzare le soluzioni CLIMB, si sono aggiunte diverse altre scuole del territorio (Istituti Comprensivi Trento 2 e Trento 6) che hanno inserito CLIMB nei progetti scolastici annuali (anni scolastici 2017-2018 e 2018-2019). Il progetto CLIMB, dall'anno scolastico in corso, vedrà quindi la partecipazione di 9 scuole e oltre 1.000 bambini.

CLIMB è un'iniziativa sostenibile dal punto di vista ambientale e con un chiaro impatto sulla diminuzione dell'uso di auto, con evidenti risvolti ecologici. Le prime sperimentazioni hanno già dimostrato un alto numero di bambini che scelgono di raggiungere la scuola in maniera ecosostenibile e/o con il *piedibus* anziché con l'auto privata del genitore, con un impatto significativo sia in termini di traffico, che di emissioni. Nella scuola di Vela più di un terzo dei bambini

partecipa al *piedibus*. Si è registrato tra l'altro una costanza nell'utilizzo di mezzi di trasporto ecosostenibile che non è calata nel tempo. Durante il gioco "*Kids Go Green*" nella scuola S. Vigilio di Vela, che ha visto il coinvolgimento di 87 studenti per tre mesi nel 2017, solo 31 viaggi su un totale di 4409 sono stati effettuati in auto. Si tratta dunque di un servizio offerto a genitori e bambini non solo rispettoso dell'ambiente ma promotore di comportamenti virtuosi e (eco-)sostenibili, attraverso pratiche innovative basate sulla condivisione e partecipazione.

CLIMB supporta e sostiene nel tempo, attraverso la tecnologia, la mobilità sostenibile e attiva del bambino, assieme ai suoi coetanei, rendendola divertente, partecipativa e sicura. Il gioco, ben integrato nel percorso didattico scolastico, alimenta e sostiene il progetto nel tempo, evitando la perdita di motivazione. Grazie ai sensori intelligenti e all'applicazione sviluppata, l'iniziativa del *piedibus* viene resa maggiormente gestibile per i vari attori coinvolti. La tecnologia utilizzata in CLIMB è di grande supporto ai volontari, rendendo più facile l'organizzazione e la gestione del *Pedibus* giorno dopo giorno. Anche le famiglie ne hanno chiaramente un beneficio, poiché i vantaggi che il supporto della tecnologia offre ai volontari rendono più sostenibili nel tempo le iniziative come quella del *piedibus*.

ENEA per la Mobilità Elettrica e non solo

Maria Pia Valentini

L'Agenzia Nazionale per le Nuove Tecnologie, l'Energia e lo sviluppo economico sostenibile è da sempre impegnata sui fronti della sostenibilità ambientale, dell'efficienza energetica, dell'uso di fonti rinnovabili di energia e non poteva certo tralasciare l'importanza del settore trasporti per tutti questi aspetti. Il laboratorio sui Sistemi e Tecnologie per la Mobilità sostenibile e l'Accumulo elettrico, del Dipartimento per le Tecnologie Energetiche, sperimenta e valida nuove soluzioni tecnologiche per la trazione veicolare, con un *focus* particolare su quella elettrica, e sviluppa strumenti *software* di supporto alla pianificazione e gestione dei sistemi di trasporto, su scala nazionale, regionale ed urbana. L'articolo declina le principali attività ed i più interessanti prodotti della ricerca ENEA nei campi suddetti, con particolare riguardo alle tecnologie ed agli strumenti di supporto allo sviluppo della mobilità elettrica.

1. Prospettive per la mobilità elettrica

Secondo l'*e-mobility report* (eMR) presentato a gennaio 2017 dall'*Energy Strategy Group* del Politecnico di Milano, le prospettive di sviluppo della mobilità elettrica sono più che rosee, a guardare gli attuali *trend* di crescita del mercato mondiale.

In tutte le aree geografiche, sia pur con entità diverse e ad eccezione del Giappone, aumentano sensibilmente le vendite di veicoli azionati da motori elettrici e alimentati, almeno in parte, da accumuli di bordo; entrando nel dettaglio, sono proprio i veicoli c.d. *full electric* o BEV, ossia interamente alimentati da energia elettrica immagazzinata a bordo del veicolo, a guidare il trend positivo, laddove calano globalmente le vendite di veicoli di tipo ibrido con possibilità di ricarica (PHEV). Non così in Italia, per la verità, dove invece, in un quadro di domanda quantomeno prudente verso l'elettrico, con una quota solo dell'1% del mercato auto, la preferenza viene accordata più alle soluzioni ibride che a quelle totalmente elettriche.

Non solo le auto per il trasporto privato ma anche gli autobus per il trasporto pubblico locale diventano sempre più elettrici, a cominciare dalla Cina, *leader* indiscusso del mercato mondiale, ma anche nella vecchia Europa e

nel nostro Paese. A Shenzhen erano già 6.650 i bus elettrici in circolazione nel 2016, pari al 65% della flotta pubblica; a Londra, Parigi ed altre città europee, non necessariamente metropoli, sono in corso numerose sperimentazioni pilota e si parla di consistenti sostituzioni in elettrico entro il 2020; Torino guida le esperienze italiane, con l'acquisto e la messa in esercizio di circa 20 autobus elettrici nel 2017, peraltro di marchio cinese, mentre a Milano la Atm acquisterà solo ibridi e *full electric*, 1200 mezzi entro il 2030.

Sono i progressi delle tecnologie per l'accumulo a trainare la rivoluzione della *e-mobility*, altresì sostenuta dalle politiche per la differenziazione delle fonti energetiche, la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni inquinanti del settore trasporti. Infatti si stanno sperimentando con successo sempre nuove soluzioni chimiche per le batterie, tali da consentire riduzioni dei pesi e degli ingombri, ovvero maggiore autonomia dei veicoli, e con costi di produzione sempre più contenuti e tali da rendere i veicoli elettrici competitivi con quelli convenzionali sul ciclo di vita, tenuto conto dei risparmi conseguibili sulle spese per il rifornimento energetico e la manutenzione; sotto questo ultimo aspetto vengono in aiuto le sempre migliori *performance* di durata delle batterie, che consentono di dilazionare eventuali costose sostituzioni.

Inoltre si perfezionano i sistemi di ricarica, in grado ormai di consentire il rifornimento di energia elettrica in tempi molto contenuti, dell'ordine dei minuti (e, per particolari configurazioni dell'accumulo, anche della decina di secondi), così che, disponendo di un'adeguata infrastruttura, l'autonomia, vero tallone d'Achille dei veicoli elettrici specie in un utilizzo extraurbano, non rappresenta più un ostacolo alla diffusione dell'alimentazione elettrica.

Certo, molte questioni dovranno essere affrontate per accompagnare la rivoluzione dell'*e-mobility*: i costi di produzione dei sistemi di accumulo, ancora troppo elevati nonostante le drastiche riduzioni degli ultimi anni, la sicurezza, il riuso e lo smaltimento delle batterie, la dotazione di un'infrastruttura nazionale per la ricarica, l'adeguamento delle reti di distribuzione dell'energia elettrica.

Il terreno sembra tuttavia pronto. Gli scenari dell'e-MR 2016 prevedono da 70.000 a 130.000 immatricolazioni di auto elettriche fra il 2017 e il 2020 in Italia.

2. ENEA per la mobilità sostenibile

ENEA da molti anni sviluppa e sperimenta componenti e sistemi per l'innovazione tecnologica dei veicoli stradali, con particolare riferimento all'impiego di sistemi di trazione elettrica.

Numerose sono le tematiche di ricerca e sviluppo sulla Mobilità Elettrica affrontate dal Laboratorio di Sistemi e Tecnologie per la Mobilità e l'Accumulo, a cominciare da quelle inserite all'interno del più ampio contesto della Ricerca sul Sistema Elettrico co-finanziata dal Ministero dello Sviluppo Economico.

In tale ambito (Tema di Ricerca "Mobilità elettrica"), solo per citare alcune delle attività svolte, sono state effettuate prove di durata di diversi tipi di batterie e per diverse condizioni di ricarica, è stato sviluppato un prototipo di ricarica *wireless* di tipo risonante ad 85 kHz adatto all'impiego su *microcar*, è in corso di sperimentazione un sistema ricarica *wireless* di tipo dinamico da 3kW e sono state effettuate valutazioni sulla sicurezza dell'esposizione ai campi elettromagnetici residui; per la ricarica conduttiva, sono in fase di test sistemi di accumulo adatti ai rifornimenti ultrarapidi degli autobus alle fermate lungo linea, mediante l'accoppiamento fra supercapacitori e batterie, ed è stata analizzata la possibilità di realizzare la ricarica scambiando energia fra veicoli ovvero di immettere energia in rete a partire dalla batteria dei veicoli.

Recentemente il Laboratorio ENEA ha collaborato allo sviluppo di due prototipi di autovetture ad azionamento elettrico: un quadriciclo leggero per uso urbano ibrido *range-extender* alimentato ad idrogeno e caratterizzato dalla possibilità di ricaricarsi mediante il cambio bombola in qualsiasi stazione di servizio; la supercar HiZEV nelle due versioni *full electric* e ibrida, in un progetto finanziato dal programma nazionale di Ricerca e Sviluppo Industria 2015 che consorziava piccole e medie imprese nazionali con la Picchio S.p.A come capofila. Parlando di mobilità ad idrogeno non possiamo tralasciare la partecipazione nel progetto *MHybus* per la realizzazione del primo autobus italiano alimentato con una miscela di metano ed idrogeno, che ha circolato in servizio per le strade di Ravenna percorrendo oltre 100.000 km.

Oltre allo sviluppo e alla validazione di componenti *hardware*, il laboratorio STMA realizza modelli informatizzati di supporto agli operatori del trasporto e della logistica ed alle amministrazioni locali e centrali.



La supercar elettrica HiZEV a Ecomondo 2016

Per la Ricerca sul Sistema Elettrico già citata, il Laboratorio ha messo a punto un *software* che supporta le Aziende del Trasporto Pubblico Locale su gomma ad individuare quali linee siano più adatte, sotto il profilo sia tecnico che economico, ad un eventuale utilizzo di veicoli a batteria e per quale specifica soluzione tecnologica. Contemporaneamente è stato sviluppato un software di supporto alla collocazione ottima delle stazioni di ricarica in ambito urbano, a partire dai dati del monitoraggio dei veicoli stradali circolanti sul territorio nazionale realizzato dalla multinazionale OCTOTELEMATICS per il mercato assicurativo e auto motive.

Il Laboratorio, che si compone di 25 unità di personale fra ricercatori, tecnologici e tecnici, dispone di dispositivi e macchinari di prova specialistici quali:

- Banco a rulli per veicoli elettrici ed ibridi (2 e 4 ruote)
- Stazione di Prova sistemi elettrici ed ibridi: 3 banchi prova motori elettrici, ICE e *Fuel Cell System*
- Laboratorio di prova ultracapacitori
- Sala di test per prove di abuso dei sistemi di accumulo
- Stazione di ricarica rapida multi sorgente per veicoli elettrici
- Laboratorio di prova su sistemi di accumulo

Recentemente è stato predisposto anche l'impianto FARO per le prove sulla sicurezza delle batterie e il loro comportamento in caso di incendio.

Grazie a tale dotazione, il Laboratorio è stato

spesso chiamato ad effettuare la validazione *super partes* di nuove tecnologie dell'automotive; giusto di recente, la Toyota ha commissionato ad ENEA ed all'Università telematica Guglielmo Marconi uno studio sul comportamento nel mondo reale delle auto ibride, finalizzato a misurare le percentuali di percorrenza in elettrico delle stesse, che sembra essere ben maggiore di quanto risulti dalle prove di omologazione

L'ENEA riveste anche un ruolo di supporto tecnico - scientifico per i principali Ministeri, MiSE, MATTM, MIT nella definizione di politiche e di misure incentivanti la mobilità sostenibile in generale e la riduzione dei consumi e degli impatti ambientali in particolare. Nel 2017, su incarico del Ministero dell'Ambiente, ha svolto uno studio finalizzato alla definizione degli incentivi all'acquisto dei veicoli a basso impatto ambientale, mettendo a confronto le diverse tecnologie allo scopo disponibili. Sempre nel 2017, ENEA ha preso parte ai lavori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la stesura del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile, destinato, secondo l'art. 613 della Legge di Stabilità 2017, al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative e ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto.



a cura di Enrica Papa

Una finestra su: Bogotá

Giovanni Vecchio

Bogotá: quando democrazia e mobilità trasformano la città

Bogotá negli ultimi vent'anni è diventata un modello di pianificazione per città del Nord e del Sud del mondo.

La tesi è che le politiche per la mobilità messe in atto dai due sindaci visionari di Bogotá sono diventate il mezzo per una trasformazione urbana di più ampio respiro. Il sistema di trasporto pubblico dà infatti un nuovo assetto alla città finalizzati a più ampi obiettivi di riduzione delle ineguaglianze e di coesione sociale. L'articolo offre una riflessione sui significati e le potenzialità che la mobilità ha nelle città di oggi, quale pratica decisiva per garantire a ciascun abitante di scegliere liberamente come modellare la propria vita. Di conseguenza, anche una pianificazione della mobilità che sia più aperta alle aspirazioni individuali e collettive può contribuire allo sviluppo di un territorio.

Introduzione

Come fa la metropoli capitale di uno degli stati più pericolosi del pianeta a diventare un modello di pianificazione per città del Nord e del Sud del mondo? È quanto successo negli ultimi vent'anni con Bogotá, capitale della Colombia. Bogotá ha assunto un chiaro obiettivo, politico e sociale: ridurre le disuguaglianze tra i propri cittadini, dando a tutti migliori possibilità di accedere alle opportunità offerte dalla città. Ha scelto di intervenire ridefinendo un assetto urbano ormai consolidato e utilizzando il sistema di trasporto pubblico (attraverso un nuovo sistema di *bus rapid transit*, il *TransMilenio*). Ha sviluppato una visione, e ogni visione ha bisogno di visionari che la portino avanti: per Bogotá sono stati due sindaci in particolare, Antanas Mockus ed Enrique Peñalosa. Il caso di Bogotá permette allora di raccontare una vicenda di successo, in cui tecnica e politica giocano in coppia per permettere una trasformazione urbana fino ad allora impensabile. Una trasformazione che rende la città tanto un esempio da seguire per i paesi del Sud del mondo, quanto un generatore di buone pratiche adatte anche alle città del Nord del pianeta.

La vicenda urbana di Bogotá è ormai uno dei casi studio più conosciuti al mondo. Tanto UN Habitat quanto la Banca Mondiale hanno iniziato a promuovere un modello di svilup-

po per le metropoli del Sud del mondo che, in relazione ai temi della mobilità urbana, ha proprio in Bogotá il riferimento principale. Eppure, questa e altre buone pratiche che nascono in 'luoghi inattesi' ancora faticano per farsi conoscere e riconoscere nel dibattito urbanistico nel Nord del mondo, come dimostrano i pochi testi in italiano dedicati alle recenti esperienze colombiane (vedi ad esempio Robazza, 2005; Tancredi, 2009); e forse non aiuta che la Colombia sia ancora percepita soltanto come la magica Macondo di García Márquez o come la pericolosa patria dei narcos. Sarebbe invece bello che questa piccola finestra su Bogotá permettesse di ampliare lo sguardo su una vicenda urbana interessante tanto per portata, quanto per ambizione¹.

Una capitale che rinasce da un paese in guerra

La storia di Bogotá come interessante esempio di pianificazione urbana inizia negli anni Novanta. Come molte altre città del Sud del mondo, nella seconda metà del Novecento Bogotá vive una crescita rapida e disordinata. Sono diverse le ragioni che in Colombia spingono le persone verso le città: mancanza di opportunità economiche e servizi nelle zone rurali (Robinson, 2016); il tentativo di migliorare la propria condizione economica, in un paese caratterizzato dai più alti livelli di disuguaglianza di tutto il Sud America (l'in-

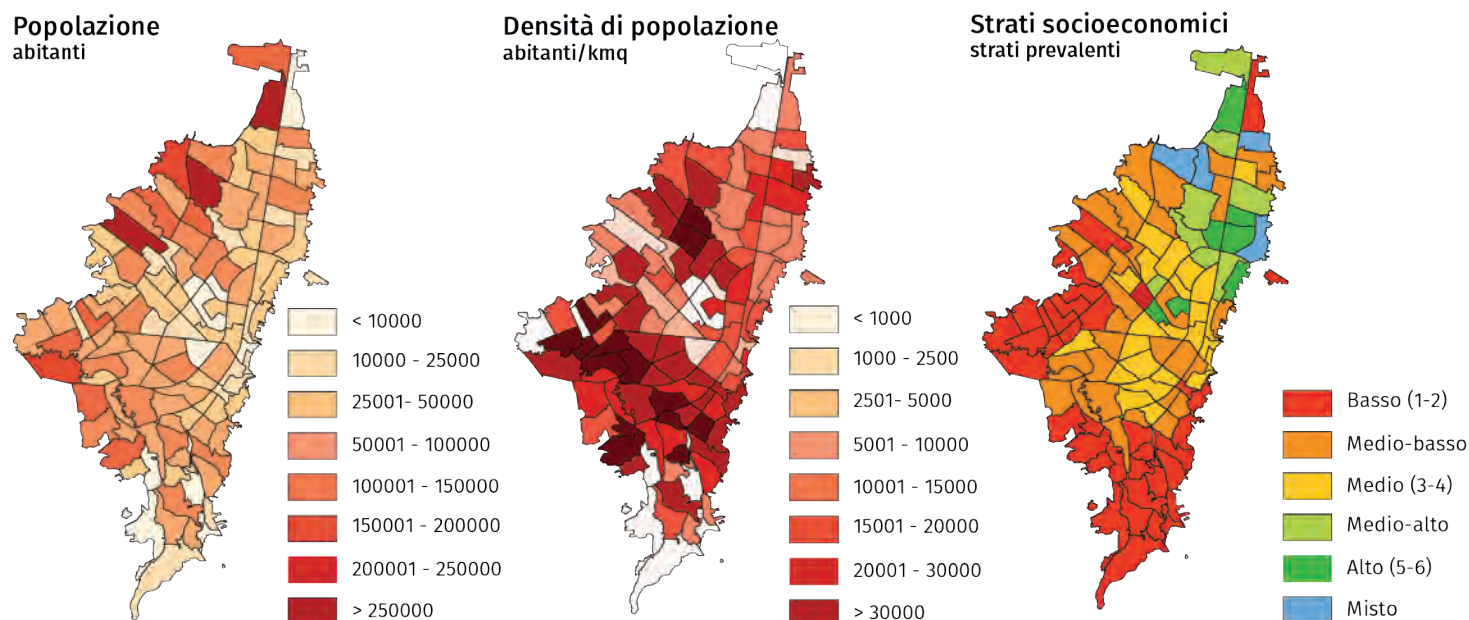


Figura 1. Popolazione a Bogotá: abitanti, densità e condizioni socioeconomiche (fonte: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016)

dice Gini della Colombia è 55,9; vedi Lopez-Calva, Lustig, & Ortiz-Juarez, 2015; Székely & Mendoza, 2015); il conflitto decennale che vede guerriglieri, formazioni paramilitari, cartelli del narcotraffico e Stato in continua lotta tra loro (Ballvé, 2012; Salcedo Fidalgo, 2015). Questo processo di migrazione favorisce la crescita di insediamenti informali, che possono garantire un facile accesso alla residenza, ai servizi di base e anche ad alcune opportunità di lavoro (Torres Tovar, 2009). Allo stesso tempo, quartieri che spesso nascono in modo illegale o semilegale mancano di pianificazione, rendendo difficili gli interventi pubblici che garantiscono servizi di base come elettricità, acqua e trasporti e complicando anche l'accesso a opportunità urbane come servizi e posti di lavoro. Di conseguenza, le aree che rispondono ai bisogni di base di una larga fetta della popolazione urbana generano allo stesso tempo problemi difficili da affrontare, specialmente in confronto alla città formale. Nel caso di Bogotá, la localizzazione degli insediamenti informali peggiora ulteriormente la situazione: tali quartieri infatti si concentrano nella parte meridionale della città, distante dal centro cittadino e caratterizzata da elevate altitudini; inoltre, è in queste aree che si ritrovano le densità abitative più alte ed è qui che si concentrano la maggior parte dei cittadini a basso reddito, mentre le opportunità di studio e lavoro si trovano soprattutto nel nord della città (figura 1 e 2).

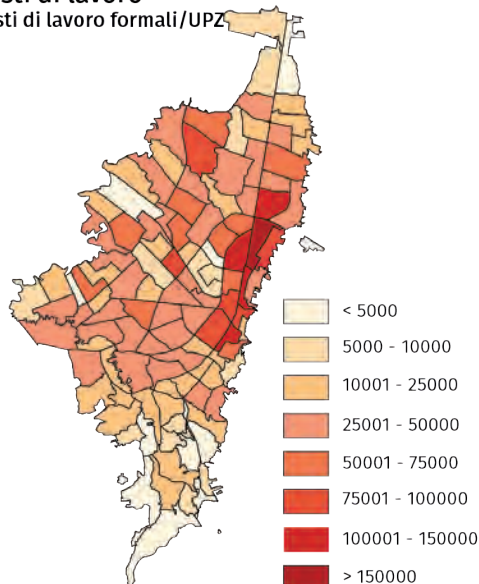
La presenza di grandi insediamenti informali e di forti disparità socioeconomiche rende difficile garantire agli abitanti di Bogotá un equo accesso alle opportunità urbane. La mobilità urbana è particolarmente critica in questo senso. Per gli strati più poveri della popolazione, il trasporto pubblico è l'unica alternativa modale a disposizione per gli spostamenti a medio e lungo raggio (Bocarejo & Oviedo, 2012). Inoltre, prima di introdurre il celebrato TransMilenio la qualità del trasporto pubblico è alquanto bassa, soprattutto a causa delle scarse capacità delle istituzioni quanto a pianificazione e gestione del servizio. Le compagnie private di trasporto a cui è affidato il servizio di fatto sono prive di qualsiasi controllo e sono maggiormente interessate a competere tra loro, così che il servizio offerto è lento (la sovrapposizione di molte linee causa congestione), poco chiaro (linee e tariffe non sono integrate) e scomodo (per mantenere basse le tariffe, le compagnie risparmiano sulla manutenzione dei veicoli). Come soluzione ai problemi di trasporto di Bogotá, le istituzioni nazionali e municipali propongono più volte la costruzione di una rete di metropolitana, ma la proposta non viene mai implementata per mancanza di fondi (si veda Ardila-Gómez, 2004 per una ricostruzione approfondita della pianificazione del trasporto pubblico a Bogotá). Le fortune urbane di Bogotá iniziano a cambiare con gli anni Novanta. La città vive infatti una stagione di rinascita, grazie alla

presenza di alcuni sindaci "fuori dal comune" (Bozzolo, 2012). Il primo è Antanas Mockus, sindaco per due mandati (dal 1994 al 1997 e dal 2001 al 2003). Mockus è un matematico e filosofo, convinto che anche politica e urbanistica possano aiutare a migliorare il comportamento dei cittadini e il modo in cui interagiscono tra loro. Mockus intende infatti "formare la città", intendendo che non solo lo spazio urbano, ma anche la stessa cittadinanza vada formata, modellata; un tema fondamentale, in uno dei paesi che negli anni Novanta mostra tra i più alti indici di criminalità al mondo. Per farlo, Mockus si affida anche ad azioni dimostrative di forte impatto: dai mimi mandati a dirigere il traffico spiazzando gli automobilisti poco rispettosi delle regole della circolazione, ai cucchiaini delle mense scolastiche realizzati fondendo armi come protesta contro la violenza dilagante nel paese.

Tra 1998 e 2000 è invece sindaco Enrique Peñalosa (nuovamente in carica poi dal 2016). È una figura diversa da quella del suo predecessore: politico determinato, con una formazione da storico ed economista, è anche influenzato dall'esperienza politica del padre, a suo tempo responsabile per le Nazioni Unite del programma Habitat. Per questo secondo Peñalosa "il più importante tema del nostro tempo, specialmente nel nostro paese, è quello urbano. Le città, il modo in cui sono state fatte, determinano in modo fondamentale il nostro comportamento. Per-

Posti di lavoro

posti di lavoro formali/UPZ



Scuole

scuole/UPZ

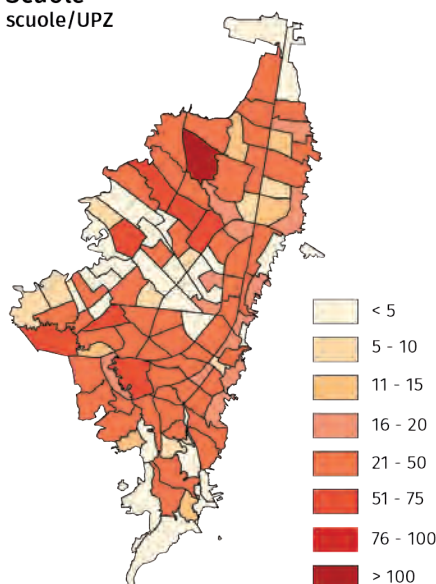


Figura 2. Distribuzione di posti di lavoro e scuole a Bogotá (elaborazione da Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011; Dane, 2017; Ideca, 2017)

ché le persone, in larga parte, si comportano in base all'ambiente circostante. Dunque, le città che costruiamo determinano il livello di civilizzazione, la qualità della vita...” (Ardila-Gómez, 2004, p. 286). Nello specifico, ritiene poi che città dense garantiscano una migliore qualità della vita, poiché danno agli abitanti maggiori opportunità di interagire tra loro. Lavorare sullo spazio pubblico è un modo per rendere democratica anche la città. E anche una mobilità urbana rinnovata può dare un contributo in questo senso.

Il TransMilenio: la democrazia viaggia in autobus

L'iniziativa che rivoluziona la mobilità di Bogotá ha un nome semplice e al tempo stesso evocativo: TransMilenio. È questo il nome dato al sistema di autobus rapidi su gomma (BRT, bus rapid transit) che Peñalosa decide di implementare seguendo l'esempio della brasiliana Curitiba. Il servizio viene inaugurato nel 2000 e intende offrire un sistema di trasporto pubblico più affidabile tanto in centro quanto in periferia, così da servire diversi strati della popolazione, utilizzando un'infrastruttura che richiede investimenti dieci volte più bassi rispetto a quelli di una metropolitana. Nasce così la rete del TransMilenio: il servizio coinvolge le principali direttrici stradali, realizzandovi corsie riservate e fermate distanti tra loro (con un intervallo medio di 500 metri, una distanza simile a quella che separa tra loro le stazioni di una metro-

politana). I capolinea di ciascuna direttrice sono stazioni di interscambio, da cui linee di autobus di quartiere raggiungono le aree più periferiche. Altri elementi contribuiscono a rafforzare l'identità del TransMilenio: i lunghi autobus snodati rossi si stagliano nel traffico cittadino, mentre il nome evocativo del sistema proietta Bogotá e la sua mobilità in una dimensione nuova, innovativa. Rispetto ai piani iniziali, la rete del TransMilenio non è ancora stata completamente implementata. A settembre 2016, la rete include 12 direttrici e si estende per 113 km, con 147 fermate; il servizio ha una velocità commerciale di 26 km/h e trasporta ogni giorno circa 2,4 milioni di passeggeri (TransMilenio, 2016). Il TransMilenio però non nasce soltanto per risolvere i problemi della mobilità. Secondo Peñalosa, il TransMilenio dovrebbe essere “il luogo in cui il vicepresidente di una grande azienda e il portinaio di un edificio possano sentirsi bene. Un luogo in cui possano incontrarsi come uguali, in un ambiente che rispetta la dignità umana (Ardila-Gómez, 2004, p. 332). Nella visione del sindaco, il sistema BRT ha contribuito a rendere più democratico lo spazio della città: “il TransMilenio ha portato ‘democrazia’ nel tessuto urbano perché il sistema si sviluppa su tutta la città e gli autobus sono un simbolo di uguaglianza” (Cesafsky, 2017, p. 15). Il TransMilenio non è quindi stato immaginato come un'alternativa modale esclusivamente per i poveri o per i ricchi, ma piuttosto

come occasione di inclusione sociale, all'interno di una più ampia strategia di rigenerazione urbana. Il sistema è intervenuto sulla qualità del servizio di trasporto pubblico, ha promosso l'idea che anche la mobilità urbana è un elemento chiave per una città più democratica, e ha contribuito ad un generale miglioramento dell'immagine di Bogotá.

Il TransMilenio ha anche fornito l'occasione per una trasformazione più ampia della città. Il sistema BRT infatti ha permesso nuovi interventi sullo spazio pubblico, riferiti soprattutto a mobilità e cultura. (Gouverneur, 2016, pp. 129–134). Ad esempio, la costruzione dei corridoi del BRT lungo le principali direttrici stradali esistenti ha permesso di realizzare sia corsie riservate per gli autobus, sia una rete di percorsi ciclabili (le *Ciclorutas*). La rete ciclabile copre anche gli importanti assi stradali in cui il TransMilenio è assente e, almeno potenzialmente, potrebbero garantire di raggiungere pedalando le stazioni del BRT; in realtà però gli abitanti a basso reddito sono tra i principali utenti della bicicletta e tra i meno entusiasti utilizzatori del TransMilenio (Teunissen, Sarmiento, Zuidgeest, & Brussel, 2015), così che la bicicletta sembra essere non complementare ma alternativa ad un sistema di trasporto pubblico percepito come costoso. Un altro importante intervento pubblico ha riguardato la realizzazione di biblioteche pubbliche, costruite in aree in cui la presenza del TransMilenio ha migliorato l'accessibilità.



La loro realizzazione non è però stata immaginata come parte di una più ampia strategia per la rigenerazione di specifiche aree della città, dato che i piani regolatori di Bogotá (POT, *Plan de Ordenamiento Territorial*) si sono occupati piuttosto di definire una generica visione di sviluppo sostenibile per la città senza associare direttamente nessuno di questi interventi con l'implementazione del TransMilenio (Robazza, 2005).

La stessa infrastruttura del TransMilenio ha però rappresentato un'occasione mancata di miglioramento della qualità dello spazio e di integrazione con l'intorno urbano: le strutture delle fermate e dei terminal sono state concepite come spazi esclusivamente tecnici, destinati al movimento dei passeggeri (presenti in quantità ben più alte rispetto alle previsioni iniziali), privi di servizi accessori e realizzati con materiali di scarsa qualità; paradossalmente, nella sua democraticità il sistema del TransMilenio ha realizzato spazi di uguale qualità tanto nel ricco nord quanto nel povero sud di Bogotá. Inoltre, le fermate rappresentano quasi un sistema a

sé stante, mentre intorno alle stazioni attività commerciali informali occupano i piccoli spazi di risulta disponibili per vendere ai passanti bevande calde, *arepas*, bibite gassate, *empanadas*, accessori per cellulari, minuti di traffico telefonico. In questo senso, la riuscita esperienza di 'urbanistica sociale' di Medellín, la seconda città colombiana, offre un esempio diverso: la costruzione di funivie a servizio di alcuni insediamenti informali è stata immaginata non solo per migliorare l'accessibilità di queste aree marginali, ma anche e soprattutto come punto di partenza per una più ampia strategia di rigenerazione urbana, fatta di azioni materiali e immateriali – come la riqualificazione di spazi pubblici, la realizzazione di nuove biblioteche, l'apertura di incubatori di impresa (Brand & Dávila, 2011; Tancredi, 2009).

Bogotá in apparenza ha tutti le caratteristiche dell'esperienza urbanistica di successo. La città è riuscita a migliorare un sistema di trasporto pubblico destinato ad una metropoli di svariati milioni di abitanti, molti dei quali distribuiti nei quartieri in-

formali sviluppatasi al di fuori di qualsiasi previsione urbanistica. Lo ha fatto introducendo un'infrastruttura relativamente semplice ma allo stesso tempo efficace: rispetto ad altre infrastrutture pesanti, un sistema di autobus rapidi richiede di investire meno tempo e denaro per entrare in funzione, permettendo così di servire un'ampia porzione della città con investimenti contenuti. Inoltre, l'infrastruttura ha dato anche lo spunto per la realizzazione di nuovi interventi di trasformazione urbana. Ed è proprio l'efficacia del sistema BRT a fronte della sua facilità di realizzazione, anche in contesti urbani disordinati e con poche risorse a disposizione, ad aver reso l'esperienza di Bogotá un modello di riferimento per molti altri contesti del Sud del mondo (United Nations Human Settlements Programme, 2013; World Bank, 2002; vedi anche sezione 5). Eppure, è necessario confrontare l'apparente successo del TransMilenio con il suo intento originario, ovvero garantire a tutti gli abitanti di Bogotá un migliore accesso alle opportunità della città.

Il TransMilenio e i quartieri: pratiche ed opportunità di accesso alla città

Il TransMilenio garantisce un migliore accesso alla città e alle sue opportunità, ma solo ad alcuni degli abitanti di Bogotá. Già un primo sguardo d'insieme alla città mostra come una parte significativa – ma comunque limitata – della capitale colombiana possa effettivamente utilizzare il sistema di autobus rapidi. Ipotizzando che i passeggeri possano raggiungere le stazioni a piedi e immaginando quindi che ogni fermata abbia un bacino di utenza di 600 metri (Gutiérrez & García-Palomares, 2008), 534 dei 1128 *barrios* (quartieri) di Bogotá hanno accesso pedonale al sistema. Sono quindi circa 3,7 milioni gli abitanti che hanno accesso diretto al TransMilenio, il 49% della popolazione cittadina totale. Non va però dimenticato che i dati ufficiali non riescono a rappresentare con precisione la popolazione degli insediamenti di origine informale, così che la città in realtà ospita più abitanti di quanti appaiano nelle statistiche ufficiali; di conseguenza, anche la percentuale di popolazione effettivamente in grado di acce-

dere al TransMilenio è potenzialmente più bassa del valore qui indicato.

Il bacino di utenza del TransMilenio è però poco significativo in sé. Intanto, lo sviluppo del TransMilenio non è completo: i piani iniziali prevedevano otto fasi di sviluppo per poter raggiungere l'estensione totale prevista per la rete, arrivando a coprire 388 km; al momento, sono state implementate soltanto le prime tre fasi mentre altre espansioni sono in corso di realizzazione (anche se con forti polemiche, come nel caso della stretta e trafficata Carrera Septima). Inoltre, dal 2012 molte linee di autobus ordinarie sono state incluse in un sistema integrato chiamato Sitp (*Sistema Integrado de Transporte Público*), che intende formalizzare i servizi su gomma esistenti facendoli diventare complementari a quelli del TransMilenio. Le linee del Sitp e gli altri servizi con autobus potrebbero rendere più semplice accedere al TransMilenio, aumentando il numero di utenti potenziali, anche se lo sviluppo e l'implementazione di un sistema integrato di trasporto pubblico continuano a dover affrontare diversi ostacoli (Hidalgo & King, 2014; Kash & Hidalgo,

2014; Urazán Bonells & Velandia Durán, 2012).

Uno sguardo aggregato permette poi di cogliere solo in parte quanto siano diverse le possibilità che il TransMilenio mette a disposizione dei diversi abitanti di Bogotá. Da una parte, le opportunità cittadine – come ad esempio scuole e posti di lavoro (vedi figura 2) – sono distribuite in modo diseguale sul territorio della capitale. Dall'altra, non sempre migliori possibilità di movimento attraverso la città comportano una maggiore facilità di accesso alle opportunità urbane, come evidenziano diverse analisi dell'accessibilità garantita dal trasporto pubblico cittadino (Bocarejo & Oviedo, 2012; Oviedo Hernandez & Dávila, 2016; Vecchio, 2017). Le differenze, anche notevoli, tra parti della città emergono da un primo sguardo ravvicinato su alcuni quartieri, osservando i tempi di viaggio necessari per raggiungere le diverse zone della città con il trasporto pubblico; tale diversità è visibile sia considerando che ciascun individuo sia disposto ad impiegare in tutto un'ora del proprio tempo quotidiano per i propri spostamenti



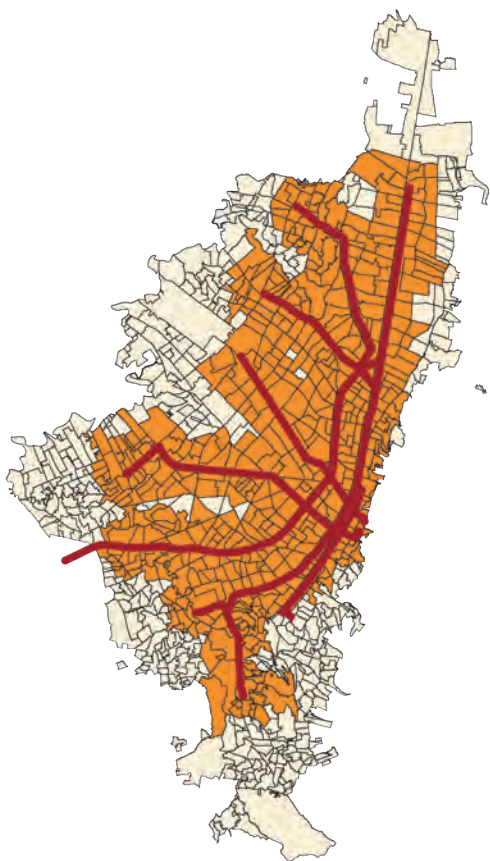


Figura 3. Quartieri serviti dal TransMilenio (in rosso le troncali del sistema; elaborazione da Ideca, 2017)

(come indicato dalla letteratura tradizionale della pianificazione dei trasporti), sia immaginando di raddoppiare tale valore assumendo una soglia di due ore (un valore più realistico nel caso di Bogotá).

I quartieri qui brevemente mostrati sono scelti proprio per la loro diversità in termini di localizzazione e di composizione socio-economica. Del resto, gli abitanti di Bogotá compiono scelte modali differenti in base non solo al quartiere in cui vivono, ma anche alle proprie condizioni socioeconomiche. Secondo l'indagine per la mobilità realizzata a livello cittadino nel 2011, "gli spostamenti a piedi sono i più frequenti tra gli strati 1, 2 e 3; gli spostamenti in auto i più frequenti tra gli strati 4, 5 e 6. Il trasporto pubblico collettivo e il TransMilenio sono più importanti per gli strati dall'1 al 4" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011b, p. 66).

Il quartiere di Chicó Lago si trova immediatamente a nord del centro cittadino ed è una delle zone più ricche della città, con abitanti appartenenti prevalentemente a strati medio-alti e una buona presenza di attività terziarie; con un'ora di viaggio, da Chicó è possibile raggiungere buona parte della città,

mentre le zone con la più alta disponibilità di posti di lavoro sono facilmente raggiungibili anche entro 30 minuti. L'aeroporto El Dorado invece è accessibile con un'ora di viaggio soltanto dalla zona centro-occidentale della città, oltre che da parte dei quartieri a nord; per quanto si tratti di un servizio che di fatto si rivolge solo ad una parte modesta della popolazione cittadina, l'aeroporto risulta difficilmente raggiungibile da buona parte della città. Il quartiere Américas si trova invece in una zona semiperiferica ad ovest del centro, che ospita abitanti degli strati medio-bassi, ma anche diverse attività economiche; trovandosi lungo una delle principali arterie servite dal TransMilenio, la zona ha facilmente accesso alla fascia centrale della città, oltre che a buona parte del nord di Bogotá. Opposta invece la situazione di La Torre, insediamento informale all'estremo sud della città; la mancanza di pianificazione, l'assenza di adeguati servizi e infrastrutture, la posizione marginale rendono possibile raggiungere in tempi brevi soltanto i quartieri immediatamente confinanti, mentre anche il centro cittadino risulta difficilmente accessibile.

Già uno sguardo ad alcuni quartieri emblematici di Bogotá permette di intuire come zone diverse abbiano possibilità nettamente differenti di accedere alle opportunità cittadine. Uno sguardo ravvicinato al più problematico degli esempi appena citati, il quartiere La Torre, restituisce l'esperienza quotidiana di mobilità e accesso alla città così come vissuta da alcuni abitanti del quartiere³.

Carlos (63 anni) e Lina Ines (53) sono sposati e hanno una figlia adolescente; sono arrivati a Bogotá insieme, rifugiandosi in città per sfuggire alla guerra che imperversava nel loro villaggio d'origine, nella regione di Cundinamarca. Entrambi sono disoccupati; Carlos però vende informalmente dolci e caramelle nel nord della città, così che ogni giorno deve affrontare uno spostamento lungo e costoso con i mezzi pubblici per raggiungere le aree più ricche della città. La coppia invece svolge insieme alcune attività. Ad esempio, accompagnano la figlia a scuola e a ricevere le cure mediche di cui ha bisogno ogni giorno, "per essere sicuri che arrivi in sicurezza ovunque abbia bisogno di andare"; si spostano insieme anche per compiere i propri acquisti, seguire le procedure burocratiche per ottenere la pensione, continuare

la costruzione della nuova casa di famiglia. Le loro attività sono localizzate in diverse zone del sud di Bogotá, vicine al loro quartiere o comunque raggiungibili con il trasporto pubblico (sia TransMilenio che Sitp). Carlos e Lina Ines riescono a raggiungere la maggior parte delle destinazioni di cui hanno bisogno, ma per loro il trasporto pubblico è costoso. Inoltre, per entrambi l'esperienza degli spostamenti con i mezzi pubblici è poco piacevole: "I passeggeri si affollano e sono diffidenti gli uni degli altri. Di sicuro, non si tratta di un'esperienza piacevole. Senza parlare dei ritardi o dei lunghissimi tempi di viaggio".

Elizabeth (39 anni) invece arriva dalla regione di Boyacá e lavora come babysitter; abita in una casa autocostruita in un lotto di terra occupato, insieme a quattro dei suoi cinque figli. Per lavorare e portare i propri figli a scuola Elizabeth non deve uscire dal quartiere, così da potersi muovere semplicemente a piedi; invece altre attività meno frequenti, come cercare lavoro all'ufficio di collocamento o seguire le pratiche legali della famiglia, rendono necessario spostarsi in altre zone del sud di Bogotá. Elizabeth si muove perlopiù con i trasporti pubblici, di cui è entusiasta: "Il servizio non è perfetto, ma mi porta dove mi serve. Per me è facile usare il TransMilenio, non capisco perché le persone si lamentino così tanto dei mezzi pubblici". Già da queste brevi 'microstorie' (Ginzburg, 1993) di mobilità e accesso alle opportunità di ogni giorno emerge l'efficacia limitata del sistema di trasporto pubblico. I tre intervistati riescono a raggiungere i luoghi di cui necessitano per le proprie attività quotidiane, sia personali che familiari; non avendo alternative a disposizione, utilizzano perlopiù le linee di autobus a servizio del proprio quartiere; e non ne apprezzano particolarmente la qualità, pur riconoscendo di riuscire ad accedere alle opportunità di cui hanno bisogno. È però interessante osservare come le vite quotidiane dei tre soggetti si concentrino a ridosso del proprio quartiere di residenza, senza uscire dalla zona meridionale di Bogotá. Che sia dovuto a una scelta personale o alla scarsa efficacia del trasporto pubblico, si tratta di un aspetto rilevante per osservare in che modo la mobilità può contribuire alle opportunità di ciascun individuo. Restare nel sud della città significa infatti non poter accedere a luoghi, servizi e occasioni offerte

dal centro cittadino e dal ricco nord, proprio le zone che offrono maggiori opportunità in questo senso. Il limitato impatto che il trasporto pubblico riesce ad avere sugli abitanti del sud di Bogotá, laddove prevalgono gli strati socioeconomici più bassi e dunque migliori possibilità di accesso alla città sarebbero più necessarie, sembra mettere in discussione proprio quell'ambizione di democrazia e inclusione sociale che aveva inizialmente ispirato il TransMilenio e le strategie per la mobilità urbana di Bogotá.

Chi ha imparato da Bogotá

Nonostante risultati solo parzialmente efficaci, il TransMilenio è riuscito a imporsi come modello per le politiche della mobilità urbana non solo per Bogotá e altre città colombiane, ma anche a livello internazionale. A livello cittadino, l'introduzione del TransMilenio ha avuto un impatto cruciale sulle politiche urbane e sulla politica cittadina. In campo urbanistico, l'implementazione di un esteso sistema BRT ha dato una direzione ben precisa alle strategie future per la mobilità urbana, lasciando poco spazio per interventi alternativi: già oggi, il TransMilenio copre una quota significativa degli spostamenti quotidiani in città (Cámara de Comercio de Bogotá, 2015, p. 11), mentre le ingenti risorse richieste per manutenzione ordinaria ed ampliamenti rendono difficile continuare l'espansione del sistema, sia pianificare altri interventi di grandi dimen-

sioni. La costruzione di una linea di metropolitana, recentemente rilanciata dallo stesso sindaco Peñalosa (eletto per un secondo mandato nel 2016), viene presentata come un'opzione complementare in grado di offrire collegamenti più rapidi e permette a oltre l'80% degli abitanti di Bogotá in futuro viva a non più di un chilometro di distanza da una linea di forza del trasporto pubblico urbano (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017). I quartieri periferici invece dovrebbero beneficiare di infrastrutture dedicate come funivie, che, collegando gli impervi insediamenti informali al più vicino terminal del trasporto pubblico, dovrebbero ridurre i tempi di viaggio per gli abitanti delle periferie; adottando la stessa strategia inaugurata anni prima a Medellín (Dávila, 2013), il primo *Metrocable* dovrebbe servire una piccola parte della località periferica di Ciudad Bolívar (Guerrero Arciniegas, 2016). Nonostante le critiche alle valutazioni tecniche riferite a questi interventi, è ancora evidente l'intento dichiarato di dare priorità al trasporto pubblico e utilizzarlo come strumento per garantire un più ampio accesso alla città per tutti. Durante il suo secondo mandato, il sindaco Peñalosa sta puntando sui progetti infrastrutturali come interventi di punta della propria amministrazione. La mobilità quindi continua a giocare un ruolo fondamentale nella politica cittadina di Bogotá, dopo aver lanciato le carriere politiche dei sindaci coinvolti nello sviluppo del TransMilenio; allo stesso modo,

i predecessori del sindaco hanno visto terminare le proprie carriere proprio a causa dei casi di corruzione legati alla manutenzione e all'espansione delle infrastrutture di trasporto pubblico, (Gilbert, 2015), un rischio che lo stesso Peñalosa sembra correre (Carrillo, 2016).

A livello nazionale, le strategie per la mobilità di Bogotá hanno avuto una forte influenza, portando all'adozione di una legislazione nazionale per la promozione di sistemi BRT nelle principali città della Colombia. La diffusione del BRT in altre città colombiane è stata promossa facendo leva sugli effetti positivi che il TransMilenio aveva avuto sull'economia di Bogotá (World Bank, 2002) e ricorrendo a fondi speciali del governo nazionale. Va notato che però la stessa soluzione tecnica è stata replicata in contesti con caratteristiche spaziali, condizioni socioeconomiche e sistemi di trasporto alquanto diversi rispetto a Bogotá, generando così risultati ambigui. Tra i molti esempi fallimentari, è emblematico il caso di Cali, terza città colombiana: il sistema di trasporto pubblico cittadino garantisce soltanto in parte un adeguato accesso alla città (Jaramillo, Lizárraga, & Grindlay, 2012), il servizio che offre è abbastanza criticato (Casas & Delmelle, 2014; Delmelle & Casas, 2012) ed è anche stato oggetto di casi di corruzione. Il contesto colombiano dimostra quindi che non basta semplicemente replicare una strategia di successo per generare un miglioramento del trasporto

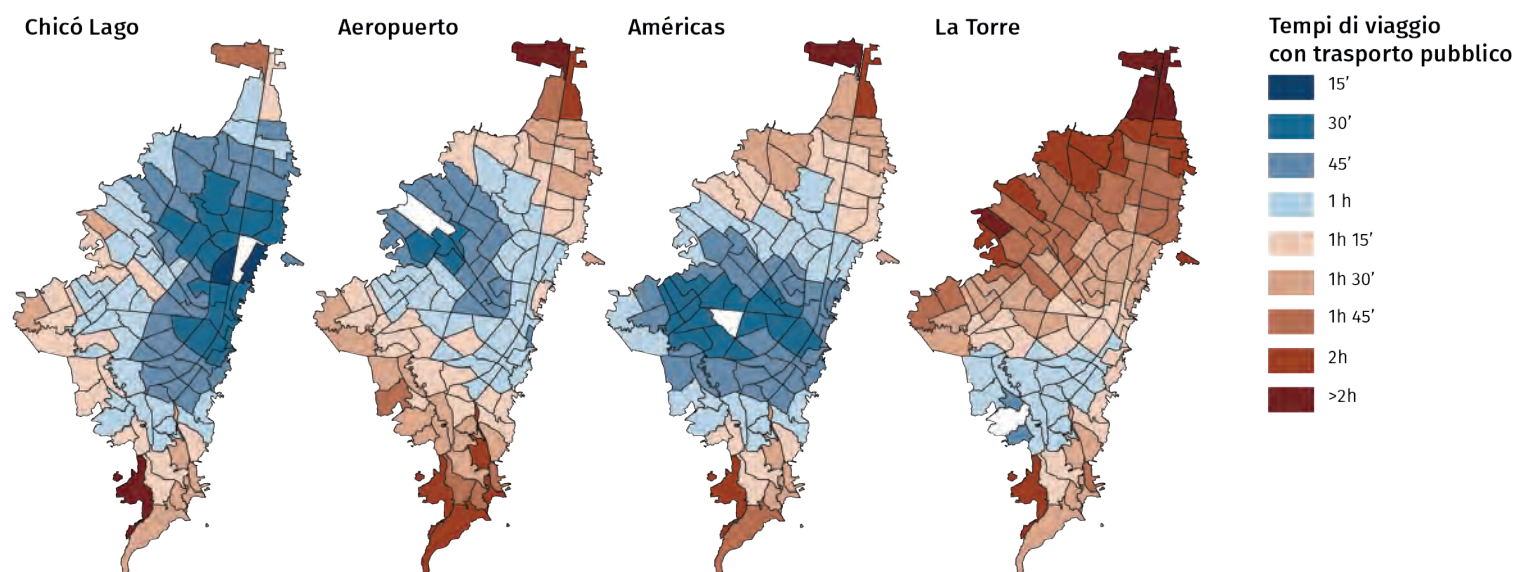


Figura 4. Tempi di viaggio con trasporto pubblico, per quattro diversi quartieri (elaborazione da Ideca, 2017)



pubblico in qualsiasi contesto, specialmente per quanto riguarda l'impatto sociale così generato: in molti casi, continuano a esistere forti squilibri per quanto riguarda le opportunità accessibili dai diversi gruppi che abitano una città, così che per raggiungere le proprie destinazioni "i ricchi continuano a non doversi svegliare presto" (Loterio, Hurtado, Floría, & Gómez-Gardeñes, 2016). Infine, il TransMilenio ha avuto una notevole influenza anche a livello mondiale. È stato il principale progetto utilizzato per raccontare il nuovo corso di Bogotá, promuovendo la sua esperienza di rigenerazione come modello per le principali metropoli del Sud del Mondo alle prese con il miglioramento della qualità della vita in città; un'esperienza premiata anche con il Leone d'Oro della Biennale di Architettura di Venezia, conferitole nel 2006. In modo anche più significativo, il BRT è diventato uno dei principali riferimenti per le strategie del trasporto pubblico nei paesi in via di sviluppo (United Nations Human Settlements Programme, 2013). Il suo successo non deriva soltanto dalla componente tecnica del progetto, ma anche dal suo significato sociale e politico: il TransMilenio

è un'innovazione del Sud, in grado di intercettare le più ampie ambizioni di altre città del sud del mondo (Wood, 2015). Per quanto ispirata dall'esperienza di Curitiba, Bogotá ha potuto replicare a scala più ampia la realizzazione di un sistema di autobus rapidi su gomma, diventando così un riferimento per altre città dell'America Latina, dell'Asia e dell'Africa. In ogni caso, anche a livello mondiale la promozione di una soluzione tecnica facilmente realizzabile come strumento per l'ottenimento di risultati sociopolitici è stata solo in parte un successo, come dimostrano numerosi esempi (Oviedo Hernandez & Joshi, 2016).

Conclusioni

Bogotá è riuscita a trasformarsi grazie ad un piano ambizioso e allo stesso tempo semplice, che utilizza un'infrastruttura di trasporto pubblico per una strategia di coesione sociale di ampio respiro. L'infrastruttura in sé è necessaria ma non sufficiente per garantire il raggiungimento dei risultati sperati. Bogotá utilizza il TransMilenio come strumento per intervenire in una città densa e disordinata, che in precedenza non aveva potuto promuo-

vere investimenti infrastrutturali ingenti. Il sistema di autobus rapidi è un'infrastruttura meno costosa e impattante rispetto ad alternative tradizionali, ma riesce nondimeno a garantire un ampio miglioramento del sistema di mobilità pur avendo a disposizione finanziamenti relativamente scarsi.

L'intervento sulla mobilità cittadina è l'elemento centrale di una strategia più ampia, che nel tempo riesce a promuovere una città più democratica e accessibile realizzando tanto nuovi spazi pubblici (parchi, biblioteche, piste ciclabili) quanto inedite campagne di sensibilizzazione alla *cultura ciudadana*. Rispetto alle finalità di inclusione sociale dichiarate dai promotori del TransMilenio, Bogotá è riuscita solo in parte a migliorare le condizioni di vita degli insediamenti marginali: gli investimenti sul trasporto pubblico hanno parzialmente rotto l'isolamento dei quartieri informali della città, mentre la distribuzione diseguale di abitanti e opportunità continua a far sì che il nord e il sud di Bogotá siano di fatto due città con vite parallele. Anche la realizzazione di infrastrutture ad hoc già in corso, come la costruzione del citato Metrocable, sembra poter avere un impatto limitato su pratiche quotidiane di mobilità intrinsecamente circoscritte alla parte meridionale della città, come brevemente dimostrato dalle microstorie riportate in precedenza. Allo stesso tempo, Bogotá ha fornito ad altre città – una tra tutte, Medellín – lo spunto per riprendere e migliorare la propria esperienza, promuovendo trasformazioni urbane di uguale portata.

Se pure la celebrata trasformazione di Bogotá ha raggiunto solo in parte gli obiettivi attesi, la vicenda della capitale colombiana suggerisce che anche contesti inattesi, come le grandi metropoli del Sud del mondo, sono un fertile campo a cui guardare in cerca sia di nuovi fenomeni urbani che di inedite soluzioni da proporre. Bogotá ne è la dimostrazione in riferimento alla mobilità e non solo: oltre ad aver perseguito una strategia di inclusione sociale attraverso i trasporti, la città è in prima linea per quanto riguarda esperienze di attivismo legate alla bicicletta (Castañeda, 2018), nuove forme di logistica urbana (Moreno Calderón, 2017), nonché repentine trasformazioni del traffico dovute alla diffusione massiccia di app come Waze e Uber. La Colombia solleva poi sfide inedite per le città e il territorio nazionale, dovute

alla gestione della fase del postconflitto, allo squilibrio tra città e campagna, alla necessità di garantire sviluppo per il paese pur tutelando l'immenso patrimonio naturalistico colombiano. Sfide inedite, con le quali architettura e urbanistica si stanno misurando da anni proponendo soluzioni innovative e dimostrando il ruolo civile che discipline eminentemente tecniche possono e devono avere: ed è forse questo l'elemento più interessante per chi dall'Italia guarda a Bogotá e alle sue trasformazioni urbane.

Le foto a pag. 47-50-51 sono di David Raul Vargas
Le foto a pag. 54-55 sono di Geraldine Rodriguez

1. Le sezioni 2, 3 e 5 riprendono e ampliano Vecchio, 2017
2. "La classificazione socioeconomica è una suddivisione in strati che riguarda gli edifici residenziali e la fornitura di servizi pubblici. Viene promossa principalmente per differenziare il prezzo per i servizi pubblici a domicilio forniti ad ogni strato, permettendo di sovvenzionare e raccogliere contributi in ogni area. (...) In questo modo, quanti hanno

- maggiori possibilità economiche pagano di più per i servizi pubblici e permettono che anche i gruppi in condizioni più svantaggiate possano sostenere il pagamento delle bollette (Dane, 2017). La classificazione è diversa nelle zone rurali e urbane e ogni municipio definisce i propri criteri di valutazione. In generale, la stima si basa sulla qualità delle abitazioni così come sulle caratteristiche dell'area in cui si trovano (in riferimento a uso dei suoli, topografia, servizi pubblici e valore dei terreni). Eppure, nonostante la stratificazione si riferisca agli edifici, viene collettivamente percepita come una caratteristica della persona, tanto da poter essere utilizzata come indicatore delle fasce di reddito e conseguentemente delle condizioni di vita di ciascuna persona. A Bogotá gli strati sono sei: 1 e 2 raccolgono i cittadini più poveri, 3 e 4 la classe media, 5 e 6 gli abitanti più ricchi.
3. L'analisi si fonda sul lavoro compiuto dall'autore nella propria ricerca di dottorato, alla quale si rimanda per maggiori dettagli.
 4. Vedi nota 2.

Riferimenti bibliografici

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011a). *Encuesta de Movilidad de Bogotá 2011*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011b). *Informe de indicadores Encuesta de Movilidad de Bogotá 2011*. Bogotá.

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). *Población de Bogotá D.C. y sus localidades*. Bogotá. Disponibile a <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/ProyeccionPoblacion:Proyecciones de Poblaci%F3n>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017). *El metro de Bogotá*. Disponibile a http://es.presidencia.gov.co/Documents/Metro_Rueda_Prensa_2016_917.pdf#search=transmilenio%20
- Ardila-Gómez, A. (2004). *Transit Planning in Curitiba and Bogotá. Roles in Interaction, Risk, and Change*. Massachusetts Institute of Technology.
- Ballvé, T. (2012). Everyday state formation: territory, decentralization, and the narco landgrab in Colombia. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30, 603–622. <https://doi.org/10.1068/d4611>
- Bocarejo, J. P., & Oviedo, D. (2012). Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*, 24, 142–154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.12.004>
- Bozzolo, S. (2012). *Un sindaco fuori del comune*. Bologna: EMI.
- Brand, P., & Dávila, J. D. (2011). Mobility innovation at the urban margins. *City*, 15(6), 647–661. <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.609007>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2015). *Observatorio de Movilidad. Reporte Anual de Movilidad 2014*. Bogotá.
- Carrillo, C. (2016). *Peñalosa y su trancón de intereses. Al Garete*. Disponibile a <http://www.algarete.com.co/penalosa-y-su-trancon-de-intereses/>



- Casas, I., & Delmelle, E. C. (2014). Identifying dimensions of exclusion from a BRT system in a developing country: A content analysis approach. *Journal of Transport Geography*, 39, 228–237. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.013>
- Castañeda, P. (2018). *The Politics of Conviviality: Mobility and the Right to the City in Bogotá's Bicycle Advocacy/Mobile Lives Forum*. Disponible a <http://en.forumviesmobiles.org/mobilithese/2017/12/11/politics-conviviality-mobility-and-right-city-bogotas-bicycle-advocacy-12279>
- Cesafsky, L. (2017). How to Mend a Fragmented City: a Critique of “Infrastructural Solidarity.” *International Journal of Urban and Regional Research*. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12447>
- Dane. (2017). *Gran Encuesta Integrada de Hogares. Bogotá*. Disponible a <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo/geih-historicos>
- Dávila, J. D. (Ed.). (2013). *Urban mobility and poverty. Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. London - Bogotá: DPU, UCL and Universidad Nacional de Colombia.
- Delmelle, E. C., & Casas, I. (2012). Evaluating the spatial equity of bus rapid transit-based accessibility patterns in a developing country: The case of Cali, Colombia. *Transport Policy*, 20, 36–46. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.12.001>
- Gilbert, A. (2015). Urban governance in the South: How did Bogotá lose its shine? *Urban Studies*, 52(4), 665–684. <https://doi.org/10.1177/0042098014527484>
- Ginzburg, C. (1993). Microhistory: Two or Three Things That I Know about It. *Critical Inquiry*, 20(1), 10–35.
- Gouverneur, D. (2016). *Diseño de nuevos asentamientos informales*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit; Ediciones Unisalle.
- Guerrero Arciniegas, C. (2016). *Todo listo para el cable a Ciudad Bolívar. El Espectador*. Disponible a <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/todo-listo-el-cable-ciudad-bolivar-articulo-643590>
- Gutiérrez, J., & García-Palomares, J. C. (2008). Distance-Measure Impacts on the Calculation of Transport Service Areas Using GIS. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(3), 480–503. <https://doi.org/10.1068/b33043>
- Hidalgo, D., & King, R. (2014). Public transport integration in Bogotá and Cali, Colombia - Facing transition from semi-deregulated services to full regulation citywide. *Research in Transportation Economics*, 48, 166–175. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.039>
- Ideca. (2017). *Portal de mapas de Bogotá*. Disponible a <http://mapas.bogota.gov.co/>
- Jaramillo, C., Lizárraga, C., & Grindlay, A. L. (2012). Spatial disparity in transport social needs and public transport provision in Santiago de Cali (Colombia). *Journal of Transport Geography*, 24, 340–357. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.014>
- Kash, G., & Hidalgo, D. (2014). The promise and challenges of integrating public transportation in Bogotá, Colombia. *Public Transport*, 6, 107–135. <https://doi.org/10.1007/s12469-013-0083-7>
- Lopez-Calva, L. F., Lustig, N., & Ortiz-Juarez, E. (2015). A Long-Term Perspective on Inequality and Human Development in Latin America. *Journal of Human Development and Capabilities*, 16(3), 319–323. <https://doi.org/10.1080/19452829.2015.1082720>
- Lotero, L., Hurtado, R. G., Floría, L. M., & Gómez-Gardeñes, J. (2016). Rich do not rise early: spatio-temporal patterns in the mobility networks of different socio-economic classes. *Royal Society Open Science*, 3(10).
- Moreno Calderón, A. (2017). Mensajería en bicicleta: una apuesta alternativa para la movilidad y la inserción laboral en las ciudades. *Revista Planeo*, 33.
- Oviedo Hernandez, D., & Dávila, J. D. (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia — Placing splintering urbanism in the context of transport networks. *Journal of Transport Geography*, 51(January), 180–192. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.003>
- Oviedo Hernandez, D., & Joshi, R. (2016). Transport governance of the “International best practice”: Parallels between BRT developments in Ahmedabad and Bogotá. In *World Conference on Transport Research*. Shanghai.
- Robazza, G. (2005). Bogotá DC: una rivoluzione urbana. *Area*, 82, 160–181.
- Robinson, J. A. (2016). La miseria en Colombia. *Revista Desarrollo Y Sociedad*, 76, 9–90. <https://doi.org/10.13043/DYS.76.1>
- Salcedo Fidalgo, A. (2015). *Víctimas y trasegares: forjadores de ciudad en Colombia 2002-2005*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Székely, M., & Mendoza, P. (2015). Is the Decline in Inequality in Latin America Here to Stay? *Journal of Human Development and Capabilities*, 16(3), 397–419. <https://doi.org/10.1080/19452829.2015.1050320>
- Tancredi, M. (2009). L'esperienza urbanistica di Medellín. *Urbanistica*, 139, 121–127.
- Teunissen, T., Sarmiento, O., Zuidgeest, M., & Brussel, M. (2015). Mapping Equality in Access: The Case of Bogotá's Sustainable Transportation Initiatives. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(7), 457–467. <https://doi.org/10.1080/15568318.2013.808388>
- Torres Tovar, C. A. (2009). *Ciudad informal colombiana. Barrios contruidos por la gente*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- TransMilenio. (2016). TransMilenio en cifras. Retrieved September 21, 2016, da http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/transmilenio_en_cifras
- United Nations Human Settlements Programme. (2013). *Planning and design for sustainable urban mobility*. Abingdon: Routledge.
- Urazán Bonells, C. F., & Velandia Durán, E. A. (2012). Consideraciones sobre el esquema del Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá. *Epsilon*, 18, 105–121.
- Vecchio, G. (2017). Democracy on the move? Bogotá's urban transport strategies and the access to the city. *City, Territory and Architecture*, 4(15), 1–15. <https://doi.org/10.1186/s40410-017-0071-3>
- Wood, A. (2015). The Politics of Policy Circulation: Unpacking the Relationship Between South African and South American Cities in the Adoption of Bus Rapid Transit. *Antipode*, 47(4), 1062–1079. <https://doi.org/10.1111/anti.12135>
- World Bank. (2002). *Cities on the Move: World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington: The World Bank. <https://doi.org/10.1596/0-8213-5148-6>

Rassegna urbanistica

Alessandra Montenero

La rigenerazione della periferia romana e la Lr 7/2017

Il tema della rigenerazione si presenta come una pratica che caratterizza le nuove leggi regionali e le pratiche riferite ai paesaggi urbani e territori naturali.

Due riflessioni emergono dalla lettura degli articoli pubblicati:

il cambiamento del rapporto tra gli attori che nel caso del "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazioni per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani" del Comune di Bologna si configura come uno strumento attraverso cui sostenere interventi di cura dello spazio pubblico (C. Lucarelli);

il limite che evidenziano le norme di premialità attraverso cubature aggiuntive (Lr 7/2017 del Lazio) in presenza di una limitata dinamica immobiliare e della loro ridotta efficacia dove (periferie) i valori immobiliari sono modesti (A. Montenero).

Prima di prefigurare interventi edilizi e/o urbanistici nella vastissima periferia romana a seguito della nuova Lr 7/2017 sulla "Rigenerazione urbana" è opportuno ricordare le fasi più significative dello sviluppo dei relativi insediamenti residenziali legali e "spontaneamente sorti".

I fenomeni negativi prodotti dall'abusivismo edilizio sull'agro romano si riassumono in pochi numeri esemplificativi: annullamento di migliaia di ettari agricoli e realizzazione di milioni di metri cubi, in gran parte "sanati" legalmente ed interessati da interventi di "risanamento primario" realizzati da comune, ovvero dotazione di acqua, luce, gas e fogne.

Già nel 1935, la deliberazione governatoriale "Rilascio di licenze per costruzioni fuori del Piano regolatore in borgate e frazioni del Suburbio e dell'Agro Romano, lottizzate prima del Rdl 6 luglio 1931 di approvazione del Prg", prendeva atto di 19 "nuclei edilizi" e stabiliva che il rilascio della licenza di costruzione avrebbe legittimato l'esistente edificazione. Anche nel primo periodo del dopoguerra, per superare l'emergenza sociale di mancanza di case, sorsero decine di insediamenti edilizi abusivi.

Successivamente nell'intero agro romano, il Piano Regolatore di Roma adottato nel 1961 ed approvato nel '65 basandosi sull'abnorme previsione di crescita demografica di circa due milioni e mezzo di nuovi abitanti, aveva in esso previsto la realizzazione di centinaia di comprensori da edificarsi per iniziativa privata.

L'approvazione della legge n. 167 del 1962 "Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare" impose ai comuni la predisposizione

di "Piani per l'edilizia economica e popolare" (Peep). Conseguentemente il Comune di Roma vincolò a "piani di zona" (PdZ) circa il 30% delle aree previste edificabili dal Prg già adottato, così prevedendo un Peep che avrebbe consentito la realizzazione di case di edilizia sovvenzionata, agevolata e convenzionata per circa 700.000 abitanti. Purtroppo la L. 167/62, tanto innovativa per le finalità sociali, non fu subito accompagnata da adeguati provvedimenti finanziari, sia per espropriare i suoli vincolati e sia per le previste realizzazioni edilizie e relative urbanizzazioni primarie e secondarie.

Con lo stesso Prg del 1965 i nuclei edilizi ex-abusivi furono destinati a zona F, "Ristrutturazione urbanistica", rinviando alla predisposizione dei relativi piani particolareggiati il reperimento delle aree per verde e servizi. Dopo una legge di sanatoria urbanistica nazionale, nel 1980 con una variante al Prg il comune di Roma convalidava altri 85 nuclei edilizi abusivi.

Seppure il Prg del 1965 fosse dimensionato per circa cinque milioni di abitanti, trascorsi più di cinquanta anni, Roma ne conta circa 2.850.000, compresi i circa 800.000 presenti negli edifici edificati abusivamente ed i circa 500.000 presenti nei PdZ, ovvero negli interventi di edilizia sovvenzionata, agevolata e convenzionata.

Come è noto il primo Peep, che avrebbe dovuto attuarsi entro dieci anni dalla sua approvazione, era formato da circa 70 piani di zona, quasi tutti periferici ed ultra periferici, di cui circa trenta piani con una potenzialità insediativa compresa tra trentamila e diecimila abitanti e con una prevista densità di circa 100/abitanti per ettaro.



Per approvare il Peep il Comune fece redigere in gran fretta i piani particolareggiati per ciascun piano di zona, ma già all'inizio degli anni '70 ottenuti, i primi finanziamenti pubblici, i progettisti incaricati degli interventi di edilizia sovvenzionata elaborarono p.p. in variante, spesso utilizzando modelli insediativi che annullavano qualsiasi segno morfologico presente nel territorio, con l'ambizione e la speranza di far divenire la residenza economica e popolare un elemento di forte condizionamento per l'espansione urbana, così come stava accadendo in altre città europee. Nei decenni successivi l'approvazione del primo Peep seguirono integrazioni ed anche macroscopiche sottrazioni di numerosi piani di zona.

Le grandi realizzazioni di edilizia residenziale pubblica, avvenute negli anni '70 ed '80, in pochi comprensori localizzati nelle aree più periferiche della città, certamente ridusse il "bisogno di casa" per le fasce più deboli della popolazione ma, a distanza di decenni, risulta evidente la sottovalutazione degli esiti socialmente negativi prodotti dalla scelta di concentrare gli interventi di edilizia sovvenzionata in pochi piani di zona, realizzando migliaia di alloggi in comprensori dimensionati per accogliere quindici - ventimila abitanti, praticamente monofunzionali ed in assenza dei necessari finanziamenti per l'attuazione dei servizi pubblici e delle infrastrutture.

I nuovi modelli insediativi così realizzati e di alcuni di essi ancora si può riconoscere la qualità architettonica, con edifici a torre di dieci-quindici piani, lunghe case in linea ed edifici con corti interne di rilevanti dimensioni, anche a causa delle loro forti densità fondiarie in palese contrapposizione con le basse densità territoriali (circa 100 ab/ha) previste per i piani di zona generalmente contigui ad aree agricole, ancora rappresentano forti soluzioni di continuità con il diradato tessuto edilizio in gran parte abusivo della periferia romana.

L'attuale situazione edilizia e sociale di molti PdZ dimostra che la committenza pubblica, IACP (oggi ATER) e Comune di Roma, ha avuto notevoli difficoltà nel garantire una soddisfacente utilizzazione di quanto era stato complessivamente costruito ed i maggiori problemi gestionali si riscontrano proprio all'interno dei piani di zona più grandi, con limitata presenza di edilizia agevolata e convenzionata e con servizi pubblici e strutture viarie scarsamente integrati con le confinanti zone residenziali.

L'aver lasciato inutilizzate ed a volte incomplete le cosiddette "cubature non residenziali", continua a generare degrado edilizio e sociale nonostante la loro diffusa e non soddisfacente trasformazione in alloggi precari ed abusivi. Si pensi ai ponti del "Laurentino", al quarto piano di Corviale, ai primi piani di Vigne Nuove, ai locali non residenziali di Tor Sapienza, Tor Bella Monaca e tanti altri ancora.

Oggi, la generalità dei residenti nei piani per l'edilizia economica e popolare e nei "nuclei edilizi sorti spontaneamente" richiede sia interventi finalizzati ad una maggiore integrazione con la città attraverso un più efficiente trasporto pubblico unitamente alla realizzazione di servizi di interesse urbano e sia interventi specifici di manutenzione edilizia e l'eliminazione delle utilizzazioni improprie delle cubature non residenziali.

L'insoddisfacente qualità della vita si avverte meno nei piani di zona più piccoli, con un rapporto più equilibrato tra edilizia sovvenzionata e convenzionata e con la presenza di attività private produttive e commerciali.

Nuove speranze per migliorare la vivibilità della periferia romana ed in particolare nei piani di zona possono essere riposte nell'applicazione della recente Legge Regionale del 18 luglio 2017, n.7 "Disposizioni per la rigenerazione urbana e per il recupero edilizio" in quanto detta "disposizioni ordinarie finalizzate ad incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, promuovere la riqualificazione di aree urbane degradate e di tessuti edilizi disorganici o incompiuti e riqualificare edifici a destinazione residenziale e non residenziale mediante interventi di demolizione e ricostruzione, di adeguamento sismico e di efficientamento energetico".

Con la citata legge n.7/2017, la Regione Lazio affida ai Comuni un ruolo centrale nel governo della rigenerazione urbana e della riqualificazione del tessuto edilizio esistente ed introduce modalità di semplificazione delle procedure per garantire tempi certi all'attuazione di quanto previsto. L'art.1 sollecita ad intervenire nei piani di zona ove si riscontrano le maggiori criticità di carattere urbanistico ed edilizio, prevedendo sia che le aree oggetto degli interventi di rigenerazione urbana costituiscano ambiti prioritari per l'attribuzione dei fondi strutturali europei a sostegno delle attività economiche e sociali e sia che la stessa Regione promuova specifici programmi di rigenerazione urbana nelle aree di edilizia resi-

denziale pubblica (Erp), anche con interventi di demolizione e ricostruzione, con particolare riguardo alle periferie e alle aree di maggiore disagio sociale.

Inoltre detta legge stabilisce che con il coinvolgimento di altri soggetti pubblici, è affidato ai Comuni lo svolgimento delle procedure di attuazione dei programmi di rigenerazione urbana. Tali programmi saranno costituiti da un insieme coordinato di interventi urbanistici, edilizi e socioeconomici e, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, economica e sociale e con finalità di interesse generale, potranno recuperare complessi edilizi ed edifici dismessi o inutilizzati per migliorare le condizioni abitative, sociali, economiche, ambientali, culturali e paesaggistiche oltre al conseguimento dell'autonomia energetica basata su fonti rinnovabili.

Anche su proposta dei privati, possono essere individuati ambiti territoriali nei quali sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia e urbanistica o interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti con il riconoscimento di una volumetria o di una superficie lorda aggiuntive rispetto a quelle preesistenti nella misura massima del 30% ed, al fine di promuovere la qualità urbanistica, edilizia ed architettonica degli ambiti territoriali di riqualificazione e recupero edilizio, è prevista un'integrazione della premialità del 5% nel caso in cui gli interventi edilizi siano realizzati mediante la procedura del concorso di progettazione.

Inoltre, per promuovere il miglioramento sismico e per l'efficientamento energetico degli edifici, i comuni possono prevedere nei propri strumenti urbanistici la possibilità di poter realizzare interventi di ampliamento fino al 20% della volumetria o della superficie utile esistente degli edifici a destinazione residenziale, per un incremento massimo di 70 mq di superficie.

Negli anni trascorsi, gli enti gestori dell'edilizia sovvenzionata, sia ATER che Roma Capitale avvalendosi del precedente "Piano regionale per la casa", hanno promosso pochissime azioni innovative per il risparmio energetico, per il rinnovo di impianti tecnici, per adeguare gli alloggi alle mutate composizioni delle famiglie. È noto come gli stessi incentivi in termini di cubature aggiuntive applicabili anche in "zone pregiate", con alte valutazioni immobiliari, hanno dimostrato la loro efficacia nell'assicurare demolizioni e ricostruzioni,

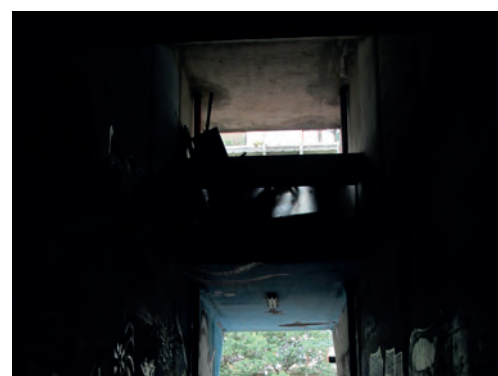
dannose per la perdita della storicità di alcune aree urbane e per la modifica del carattere estetico di quegli edifici dove il valore di vendita di un metro quadrato di superficie supera i 6.000 euro a mq.

Oggi a seguito di un'attenta valutazione delle criticità presenti nei diversi PdZ, che possono ulteriormente emergere da un auspicato processo informativo e di partecipazione attiva con gli abitanti, con l'attivazione di un processo di "rigenerazione urbana" potranno realizzarsi interventi di recupero edilizio e di riqualificazione urbana incrementando di poco le bassissime densità territoriali dei piani di zona, tutelando al contempo le aree non compromesse dell'agro romano

L'utilizzazione delle cubature derivanti dalle premialità previste dalla Lr 7/2017 consentirà di effettuare i necessari interventi non solo di efficientamento energetico degli edifici residenziali pubblici, ma di utilizzare i troppo ampi spazi porticati, i numerosi locali non residenziali che avrebbero dovuto accogliere attività comuni con finalità sociali, i negozi trasformati abusivamente in abitazioni, i servizi pubblici in disuso (come una scuola a Tor Sapienza) e molte altre "cubature" che rappresentano una rilevante risorsa economica per il finanziamento necessario alla realizzazione di nuovi alloggi di carattere economico e popolare e, non ultimo, per adeguare gli esistenti alloggi di edilizia sovvenzionata alle mutate composizione numerica delle famiglie.

Oltre alla realizzazione con finanziamenti pubblici di nuovi alloggi sovvenzionati, a seguito della citata Lr 7/2017, l'ATER e Roma Capitale potranno predisporre bandi pubblici concorsuali per un coinvolgimento degli imprenditori privati sia in qualità di soggetti concessionari per l'esecuzione degli interventi pubblici e sia come gestori a tempo determinato di attività private residenziali e non, inseribili nei piani di zona in conseguenza dei previsti incentivi di cubatura.

Purtroppo nelle aree più periferiche della città, nei nuclei residenziali ex abusivi dove i valori immobiliari sono modesti e la proprietà privata è frazionata, in uso diretto o in affitto e con edifici in differenti stati di conservazione, quanto previsto dalla Lr 7/2017 non potrà produrre una significativa rigenerazione urbana in assenza di necessari ausili di tipo promozionale-organizzativo promossi dagli enti locali e senza accordi con il sistema creditizio-bancario.



In presenza di una maggiore consapevolezza dell'importanza del risparmio energetico, della sicurezza edilizia e della qualità dell'ambiente, concludendo si può affermare che nelle aree periferiche della città ove la proprietà edilizia è principalmente pubblica, l'utilizzazione da parte delle pubbliche Amministrazioni delle molteplici modalità di intervento contenute nel recente provvedimento legislativo regionale, permetterà di tutelare le aree non ancora compromesse dell'agro romano e di attivare interventi di recupero con effetti positivi per l'intera collettività a condizione che le stesse competenti Amministrazioni svolgano un'efficace attività di controllo, analizzando e valutando le proposte d'intervento, i progetti tecnici e finanziari nonché l'intera fase realizzativa delle opere previste fino alla conclusione dei lavori.

Francesco Gastaldi

Waterfront di Levante, nuovo progetto di Renzo Piano per Genova

Waterfront di Levante è un nuovo e ambizioso progetto per la città di Genova firmato da Renzo Piano e costituisce una evoluzione di un precedente disegno denominato Blue Print che era stato proposto nel 2015 per la rigenerazione dell'area portuale che si estende da Porta Siberia, estremità ad est del Porto Antico, fino a Punta Vagno in zona Foce più verso levante. Si tratta della terza proposta, a partire dal 2004, di Renzo Piano per la riorganizzazione del *waterfront* della città, con obiettivo prioritario un potenziamento e valorizzazione della zona della Fiera del Mare¹. Le ultime due proposte (Blue Print e Waterfront di Levante) interessano una parte di territorio più limitata, la prima (denominata Affresco di cui si è discusso fra il 2004 e il 2008) prevedeva una progettualità complessiva fino all'estremo ponente cittadino (Voltri), con spostamento e riorganizzazione dell'aeroporto

Secondo quanto esposto da Renzo Piano nell'autunno 2017, il principale obiettivo dell'ultima proposta è: "ridare il mare alla città mediante il rammento" delle relazioni strutturali urbane che storicamente hanno connotato questa parte di città. Il progetto intende favorire un buon equilibrio e una crescita armonica, in cui le esigenze dello scalo (in un quadro di competitività sempre più spinta fra porti a livello europeo e mediterraneo) e quelle di un miglioramento della qualità urbana della città raggiungano il massimo livello di compatibilità. Il settore navale è un elemento di gran peso per l'economia locale e per tali ragioni di cruciale importanza si è rivelata la riorganizzazione e l'adeguamento degli spazi dedicati alla cantieristica navale e delle attività nautiche. L'arteria principale

di riconnessione territoriale sarà un percorso a livello zero che si tradurrà in un proseguimento dell'asse viario di Corso Italia e che incontrerà il cuore della città storica, tenendosi, da Levante a Ponente, a destra le mura della città ed a sinistra il mare. La nuova mobilità sarà concepita per diversi tipi di fruizione e velocità. Partendo da punta Vagno, il primo tratto del percorso sarà caratterizzato da sistemi naturali che dalla città consolidata andranno a degradare verso il mare: un parco urbano ed un parco lineare che proseguirà lungo tutto il percorso di riconnessione con il Porto Antico, lungo circa alcuni chilometri. Sempre in zona Foce all'interno dell'area della Fiera, verranno abbattuti alcuni padiglioni obsoleti e saranno liberati circa 24.000 mq di superficie edificata. Il progetto prevede che all'interno dell'area vengano introdotti funzioni di servizio alle attività nautiche e di commercio diffuso, saranno inoltre previsti circa 12.000 mq di edifici ad uso di abitazioni temporanee, pensate per essere integrate ai servizi alberghieri.

La trasformazione nel suo complesso non prevede un aumento dei volumi edificati. Nello specifico gli interventi di trasformazione riguarderanno:

- Il progetto della nuova Torre dei Piloti in corrispondenza dell'estremità del molo d'ingresso al porto;
- La riorganizzazione dello specchio acqueo dello Yacht Club;
- La realizzazione di una darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città, che conetterà il Porto Antico alla Fiera con la demolizione di alcuni edifici quali l'ex Nira e alcuni padiglioni;
- Un nuovo canale-urbano ed il manteni-

mento del Duca degli Abruzzi che definirà le due isole della “Fabbrica del porto”: quella dei bacini di carenaggio e quella delle riparazioni navali;

- La ricollocazione dei Circoli nautici e della “Marina Molo Giano” lungo il nuovo porto-canale e lungo il canale-urbano;
- La riorganizzazione della superficie di destinazione ricettivo/residenziale, terziario, commerciale al dettaglio (coerenti con la vocazione fieristica nautica e sportiva) e fieristico polivalente.
- La realizzazione di un sistema di movimentazione delle acque ferme del porto e di ossigenazione e bonifica delle acque interne attraverso dispositivi energetico-ambientali connessi ai nuovi interventi.
- La realizzazione di un parco lineare urbano caratterizzato da più di 1000 alberi (lecci, pini, palme e platani) da Porta Siberia a Punta Vagno.
- La realizzazione di un parco urbano (con

relativa spiaggia) in Piazzale Kennedy.

- La prosecuzione della passeggiata a mare di Corso Italia, dalla Foce sino a Porta Siberia nonché, l’inserimento di collegamenti verticali con corso Aurelio Saffi².

Il Comune dichiara che l’operazione è sostenibile economicamente e specifica che sono già stati stanziati 28,5 milioni di Euro. Allo stesso tempo, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti ha espresso l’intenzione di ricorrere ad azioni di *project financing*, specialmente per quanto riguarda interventi nell’area della Fiera di Genova. Quello che più preoccupa in questa operazione è la complessità gestionale e procedurale vista la molteplicità degli attori potenzialmente coinvolti. Inoltre, occorrerà partire proprio dall’adeguamento dei due principali strumenti urbanistici che ricadono sull’area di progetto: il piano urbanistico comunale e il piano regolatore portuale.

Il disegno elaborato da Renzo Piano riguarda una prospettiva di futuro per i prossimi anni per la zona della Foce e della Fiera del Mare e tenta di coniugare insieme nuove opportunità nel campo turistico e dell’offerta urbana con il miglioramento della qualità ambientale e della vita, cerca di dare coerenza ad una serie di progettualità esistenti. Il progetto, infatti, inserisce nuovi elementi volti al miglioramento della vivibilità e degli spostamenti in ambito urbano, puntando al potenziamento delle risorse di cui la città dispone a fini ricreativi e turistici (in primo luogo, il rapporto con il mare) e all’eliminazione di fattori di rischio ambientale. La proposta per il ridisegno del Waterfront di Levante ha suscitato alcuni semplici interrogativi rivolti all’autore, ma principalmente al comune di Genova, ente che dovrebbe avere un ruolo prioritario nella concretizzazione del progetto, ci si chiede:

1) Esiste un piano economico-finanziario-gestionale della realizzazione?



Waterfront di Levante, RPBW e Renzo Piano Foundation, Genova, Ottobre 2017

2) Per un progetto di tale complessità è prevista una regia inter-istituzionale (comune, porto, demanio ecc.). A chi spetta tale regia e con quali modalità?

3) La soluzione prospettata rispetta gli strumenti di pianificazione e le normative vigenti? La proposta cerca di dare coerenza ad una serie di progettualità già esistenti da tempo all'attenzione degli attori pubblici, inserisce nuovi elementi volti ad un miglioramento della vivibilità, degli spostamenti in ambito urbano, al potenziamento a fini ricreativi e turistici e della valorizzazione di potenzialità e risorse di cui la città dispone, in primo luogo il rapporto con il mare. La questione del reperimento dei finanziamenti per poter concretizzare le progettualità previste è il tema che ha suscitato più dibattito dal momento che nessun ente potrà mai disporre delle risorse necessarie per attuarle. Appare altresì evidente che per tradurre i contenuti in regole con valore normativo si dovrebbero apportare modifiche significative a diversi strumenti di pianificazione vigenti. Il disegno elaborato da Renzo Piano prevede una completa ridefinizione dell'area litoranea orientale genovese con implicazioni significative sul retrostante tessuto urbano e, più in generale, sul posizionamento strategico della città.

In una città che spesso è stata incapace di elaborare scenari e di ragionare attentamente sul proprio futuro, il contributo ci fornisce un'infinità di occasioni di riflessione. La questione della traduzione in pratica della progettualità dovrà però scontrarsi con gli interrogativi posti, in Italia abbiamo troppi progetti nei cassetti delle pubbliche amministrazioni e pochi di questi si realizzano. Il progetto di Piano, accolto da molti attori della scena pubblica genovese, con grandi entusiasmi, al di là dei risultati concreti che, sono stati minimi, per le precedenti proposte, ha avuto il merito di sollevare una discussione sulle prospettive di sviluppo della città. Fino ad ora la proposta di Piano non è mai divenuto un documento ufficiale di programmazione dello sviluppo, né ha mai avuto una valenza dal punto di vista della pianificazione urbanistica comunale e non ha mai avuto quindi effetti vincolanti (e neppure giuridici) per attori e soggetti interessati.

Una buona proposta deve saper valutare tutti gli aspetti di fattibilità reale, soprattutto nel quadro attuale di crisi economica e di scarsità di risorse pubbliche che spesso impediscono

anche un quadro minimo di manutenzione e riqualificazione urbana. Ma questa riflessione non può ora fermarsi, Genova necessita di continue sollecitazioni a riflettere su se stessa e di nuove (e concrete) occasioni di concertazione delle scelte.

1. Si veda: Francesco Gastaldi, "Renzo Piano e la visione di futuro per Genova: utopia o possibile realtà?" in *Urbanistica Informazioni* 197, 2004 e Francesco Gastaldi, "La proposta di Renzo Piano per Genova: dibattito in corso", in *Urbanistica Informazioni* n. 206, 2005
2. Dal documento di presentazione del progetto Watefront di Levante, RPBW e Renzo Piano Foundation, Genova, Ottobre 2017

Giampaolo Evangelista

La palazzina Q8 di Genova: architettura storica tra compromissione, degrado e vincolo culturale

Affacciata su uno dei crocevia maggiormente frequentati di Genova, ai piedi della rampa che introduce alla Sopraelevata in zona Foce, si erge quasi inosservata la cosiddetta 'palazzina Q8'. Nonostante l'apparenza trasandata, oltre la sbarra di acceso divelta, ci troviamo davanti a un'architettura dal grande valore storico. Si tratta, infatti, di un esempio di architettura razionalista tra i più interessanti del panorama genovese, se non italiano. A progettarlo fu Mario Labò, noto architetto genovese attivo tra gli anni '20 e '60 del secolo scorso.

Si tratta di un edificio costruito tra il 1935 e il 1938 adibito originariamente ad ospitare il "Ristorante San Pietro". Dopo alcuni decenni di onorato servizio, la struttura fu demolita in parte nel 1965 per favorire la costruzione di un passaggio pedonale per raggiungere la Fiera, contestualmente alla rampa di accesso della nuova Sopraelevata. Tale intervento ha portato alla demolizione di un terzo dell'edificio e alla perdita del linguaggio originario di facciata, che ha causato anche lo stravolgimento irreversibile della disposizione spaziale interna. Successivamente, la palazzina è stata trasformata in uffici, convertita in distributore di benzina, abbandonata al degrado e infine destinata a dormitorio per profughi da parte della Prefettura, alla quale è stata concessa in comodato d'uso dal Comune.

Girando intorno all'ex distributore, i segni del tempo sono evidenti. A vederla da fuori pare serva un restauro decisamente importante, in quanto lo stato di degrado è evidente, anche a causa di infiltrazioni di acqua dal tetto dovute alla scarsa manutenzione. Accanto all'ingresso, chiuso con una catena, c'è un altro locale fatiscente che viene utilizzato come riparo dai clochard. I fili dell'impianto elettrico penzo-

lano dal muro e sul retro, dove una volta c'era l'autolavaggio, sono stati accatastati parti dell'impianto dell'aria condizionata e diversi rifiuti.

Poco resta dell'architettura originale del ristorante, del quale ora rimane soltanto una parte della struttura principale. Dal punto di vista compositivo, si leggono ancora alcune caratteristiche del progetto originale, quali i due corpi di fabbrica comunicanti leggermente sfalsati, evidenziati dalle fasce finestrate del primo e del secondo piano ad altezze diverse. Il prospetto est risulta poi "accorciato" verso nord a causa delle demolizioni che hanno portato alla scomparsa dell'ala dell'edificio destinata a bar e magazzino, nonché dell'ingresso originale. Anche l'angolo sud-est è stato rivisto, con le finestre della sala situata al piano terra che sono diventate delle vetrine (con tanto di saracinesche).

Inoltre, è scomparsa la terrazza aggettante che, originariamente, ospitava i tavoli esterni del ristorante al primo piano. Di quella al secondo piano invece è rimasto quantomeno l'aggetto completo, anche se funzionalmente del tutto fuori luogo nell'edificio odierno. Anche il piano terra risulta completamente stravolto, in quanto in parte "scavato" per realizzare una sorta di loggia utilizzata dal distributore di benzina per il rifornimento coperto dei mezzi. Anche il lato ovest dell'edificio è stato vittima di rimaneggiamenti, con un ampliamento al piano terra e l'inserimento del nuovo blocco scale, dato che quello originale si trovava nella parte demolita. La "terza vita" dell'edificio, seppur abbia portato ad una "ripulitura" della facciata, lo ha reso nel complesso ancora meno leggibile rispetto sia all'uso originale che a quello successivo, con anche la loggia coperta che ha finito col perdere qualsiasi significato funzionale.

In ultimo, doveva essere allestito all'interno della palazzina Q8 il nuovo centro di identificazione per profughi ma i lavori, che si sarebbero dovuti concludere entro fine 2017, non sono nemmeno partiti. La volta buona è rappresentata dal sodalizio tra Fidas (Federazione Italiana Associazioni Donatori di Sangue) e Avis comunale Genova che, insieme al sindaco, hanno presentato alla città nei mesi scorsi l'innovativo progetto "La casa del Donatore", che sarà realizzato proprio al suo interno. I lavori di ristrutturazione, interamente finanziati dalle due associazioni che si sono impegnate a raccogliere i fondi, non termineranno prima del 2021.



L'attuale sindaco assicura però che sarà soltanto una “parte del progetto di riqualificazione che coinvolgerà la zona: “Come non lo so ancora, non so ancora i particolari del piano, ma certamente dovremo intervenire, e lo faremo” ha dichiarato nei mesi scorsi.

L'edificio in questione è attualmente sottoposto a vincolo *ope legis* da parte della Soprintendenza competente, in quanto opera di proprietà pubblica di autore non più vivente e la cui esecuzione risale ad oltre settant'anni, in attesa del conclusione del procedimento di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art.12 del D. Lgs. 42/2004. Il Piano Urbanistico Comunale di Genova inserisce la palazzina nella Cartografia Livello Paesaggistico Puntuale genericamente tra gli “elementi storico-artistici ed emergenze esteticamente rilevanti”, al pari di elementi ben più imponenti nella composizione urbana, quali il Palasport, il Padiglione espositivo J.Nouvel e altri.

Alla luce di quanto evidenziato, sarebbe davvero proficuo emettere un provvedimento di dichiarazione di interesse culturale su un'opera così compromessa come la palazzi-

na Q8? Nonostante l'evidente valore storico dell'opera allo stato originario, non sembra proprio che la conformazione attuale possa essere definita rilevante e interessante dal punto di vista culturale e architettonico. Se ne potrebbe discutere qualora venisse deciso di ripristinare (per quanto possibile) il progetto di Mario Labò, anche se il contesto attuale non permetterebbe più di poter ripristinare tutte le parti dell'edificio e di avere lo stesso risultato dal punto di vista percettivo. Non sembra esserci un reale motivo per cui la palazzina, nelle condizioni attuali, rappresenti un interesse architettonico di questo tipo. In questo momento, è molto più vicina a un reperto archeologico, che a un'architettura da tutelare. Le persone continuerebbero ad ammirare con immutato interesse Villa Savoye o Casa Kaufmann se mutilate in alcune delle loro parti? Probabilmente no.

La palazzina sembra comunque destinata a rimanere così com'è, anche perché le funzioni che verranno inserite al suo interno esulano dal rapporto con l'architettura e avranno l'unico scopo di “riempirla”. Viste queste premesse, sarebbe più sensata la sua

demolizione e la costruzione di un edificio maggiormente funzionale in quel sito, ricostruendo eventualmente, qualora ce ne fosse la volontà, la palazzina Q8 da un'altra parte seguendo il progetto originale.

Un caso clamoroso, ma non di certo unico nel panorama genovese, di mutilazione e poi di abbandono da parte degli enti pubblici di un edificio dall'importante pregio storico-architettonico. La posizione strategica, proprio davanti alla Fiera e quindi alle grandi kermesse come il Salone Nautico suggerirebbe una funzione in grado di metterlo in risalto agli occhi di tutta la città. Così come lo suggerirebbe la posizione di un altro 'vuoto urbano' non molto lontano, benché molto più grande: l'Hennebique. Il silos granario eretto nel 1901 nel bacino portuale: lungo 210 m, largo 33 e alto 44 all'apice della torre. Un edificio realizzato in calcestruzzo armato, secondo il sistema Hennebique, che nel corso degli anni è stato oggetto di varie destinazioni d'uso e che oggi suscita le stesse domande della palazzina Q8: meglio demolirlo o riqualificarlo?



Cinzia B. Bellone, Andrea Fiduccia

Rigenerazione fluviale e riqualificazione urbana

La riqualificazione fluviale delle aree urbane è una progettualità più complessa rispetto alle tecniche finalizzate alla riduzione del rischio idrogeologico ed a quelle dell'ingegneria naturalistica. Nella riqualificazione fluviale delle aree urbane entrano in gioco, infatti, anche fattori squisitamente urbanistici, economici e sociali.

La messa a punto di una metodologia deve seguire un approccio olistico: dobbiamo partire dal fiume, interfaccia tra due ecosistemi, e dilatarci a scala territoriale.

Partendo da questa premessa, la proposta metodologica di seguito delineata nei suoi elementi essenziali, ha come fine l'identificazione delle tipologie del lungofiume urbano e di un sistema di Linee Guida per la sua riqualificazione urbanistica sostanziate da "buone pratiche", indicatori ed indici.

Un primo momento della metodologia è finalizzato all'analisi delle tipologie di lungofiume urbano.

Questa attività si articola in due distinte fasi. La prima consiste in una ricognizione delle classificazioni di tipologie reperibili in letteratura.

Esaminiamone alcune.

In Liu (2005)¹ le città fluviali sono ripartite secondo un criterio funzionale in città politiche o culturali (es. Parigi), città economiche o regionali (es. Brooklyn Bridge Riverfront a New York), città dell'industria pesante (Emscher River Project in Germania) e città recenti o di medie dimensioni (Cina).

Una classificazione della configurazione spaziale del riverfront nel suo rapporto con la città è quella riportata in Chen (2011)² che individua le tipologie *Cross-shape* (Senna, Tamigi, Los Angeles River, Jinshui River

a Zhengzhou, fiume Neckar a Heidelberg), *Net-shape* (fiume Spree a Berlino), *Circle-shape* (Lubecca in Germania) e *Linear-shape* (Vienna, Charleston).

In Mathur, Gupta (2012)³ viene proposta una possibile tassonomia dei *riverfront* urbani:

- *Riverfront* "culturale" – è un luogo per passare il tempo libero, per feste, espressioni artistiche e per eventi commerciali (fiere, saghe, mercati festivi) e che fornisce un senso di comunità;
- *Riverfront* "ambientale" – È realizzato secondo il paradigma della progettazione urbanistico-ecologica e si concretizza in interventi quali la stabilizzazione delle rive, la conservazione delle zone umide, il ripristino della vegetazione originale;
- *Riverfront* "storico" – Conferisce ad un luogo un senso di unicità e carattere esprimendo una progettualità di conservazione del patrimonio culturale;
- *Riverfront* "ad uso misto" – È un contenitore dinamico che comprende un mix di commercio al dettaglio, abitazioni, uffici, ristoranti, spazi aperti ecc. miscelati per completarsi a vicenda;
- *Riverfront* "ricreativo" – Si configura come il luogo di ritrovo della comunità per il tempo libero e offre opportunità di svago sia relative alle rive (parchi, giardini, aree pic-nic, percorsi panoramici, ciclismo) che connesse all'acqua (canottaggio, pesca, ...);
- *Riverfront* "residenziale" – In questa tipologia prevale l'uso del suolo residenziale, il quale, però, fa da induttore per le attività complementari (commercio al dettaglio, ristorazione, ...);

- *Riverfront* "produttivo" – È caratterizzato da attività produttive collegate al fiume (acquacoltura, cantieri navali).

La seconda fase dell'analisi delle tipologie di *riverfront* è focalizzata sulla produzione, mediante un approccio induttivo a partire da casi di studio, di una tassonomia originale decisamente orientata alla progettazione urbana.

Per l'analisi dei casi di studio è stata realizzata una Scheda utilizzata sia per la fase di lettura dei piani che per la sintesi degli stessi. Una base di partenza è stata individuata nei format per le schedature archivistiche e bibliotecarie in tema di pianistica territoriale, ma è stato necessario arricchire la scheda per le finalità specifiche del nostro studio.

Come casi di studio sono stati selezionati dei Piani caratterizzati da un esplicito ed articolato progetto della componente urbana del *riverfront* tra i quali citiamo Ahmedabad (Stato del Gujarat, India), Fort Wayne (Indiana, USA), Cambridge (Massachusetts, USA), il Riverfront Crossings District Sub-Area Plan del 2011 e il Downtown & Riverfront Crossings Master Plan del 2013 di Iowa City (Iowa, USA).

Per ogni Piano la metodologia prevede la compilazione della Scheda nella quale deve essere realizzata la sintesi ideogrammatica delle scelte strategiche.

La comparazione delle esperienze internazionali utilizza un processo di astrazione a partire dalle sintesi ideogrammatiche per individuare delle configurazioni di riferimento dei *riverfront* urbani. Una prima tassonomia è costituita dalle seguenti tipologie:

- *Riverfront* "diametrale";
- *Riverfront* prodotto dalla confluenza di più fiumi in un'area centrale della città;
- *Riverfront* tangente all'area centrale della città;
- *Riverfront* tangente ad un'area periferica della città. *Riverfront* (secante) di un'area periferica con valenza per un progetto di "ricucitura" tra periferia e aree centrali della città;

Un secondo momento di comparazione è relativo alle analisi urbanistiche adottate nei Piani esaminati. La scelta dell'apparato analitico deve essere confrontata sia con le criticità del sito che con gli elementi innovativi evidenziati nei singoli casi di studio.

Il processo induttivo prosegue con l'identificazione dei Principi meta-progettuali per la progettazione del *riverfront* urbano.

I principi meta-progettuali devono essere, poi, esplicitati in un sistema di obiettivi generali per la riqualificazione.

Le Prescrizioni sono articolate in Prescrizioni Generali (sia a livello di *riverfront* che di sistema urbano) e Prescrizioni Specifiche.

Ai fini della strutturazione delle Prescrizioni Specifiche si adotta un modello di zonizzazione della fascia fluviale urbana. Tra quelli presenti in letteratura si è scelto un modello impostato su tre zone successive:

- la Sponda fluviale (*Riverbank Zone*) – tra la linea di riva e la parte più alta della sponda;
- Interfaccia verde urbana (*Urban Greenway Zone*) – tra il colmo della sponda e l'area di sviluppo;
- Area di sviluppo (*Development Zone*) – immediatamente a ridosso della *Urban Greenway Zone*.

Sono stati, poi, identificati due materiali urbani complessi per i quali devono essere formu-

late "Prescrizioni Specifiche":

- la *Promenade*, spazio pubblico opportunamente attrezzato che arriva fino alla sponda del fiume e che dilata la *urban greenway zone*;
- la *Living Infrastructure*, la Rete Ecologica Urbana che ha i suoi nodi primari nei Parchi e negli spazi naturali urbani ed i suoi archi principali nella vegetazione ripariale del fiume e nelle strade "verdi".

Le "Prescrizioni Specifiche" devono essere corredate con esempi di "buone pratiche".

Il sistema degli indicatori e degli indici deve essere articolato in riferimento a:

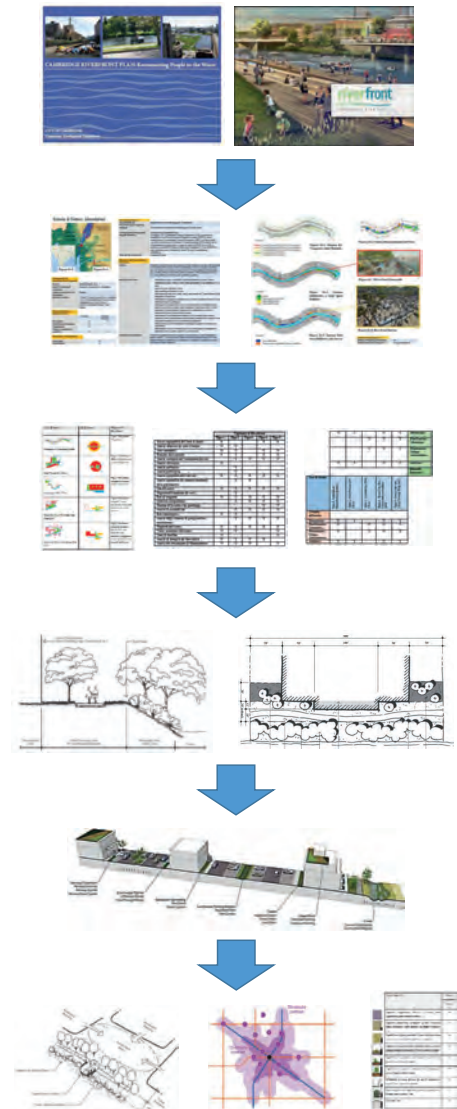
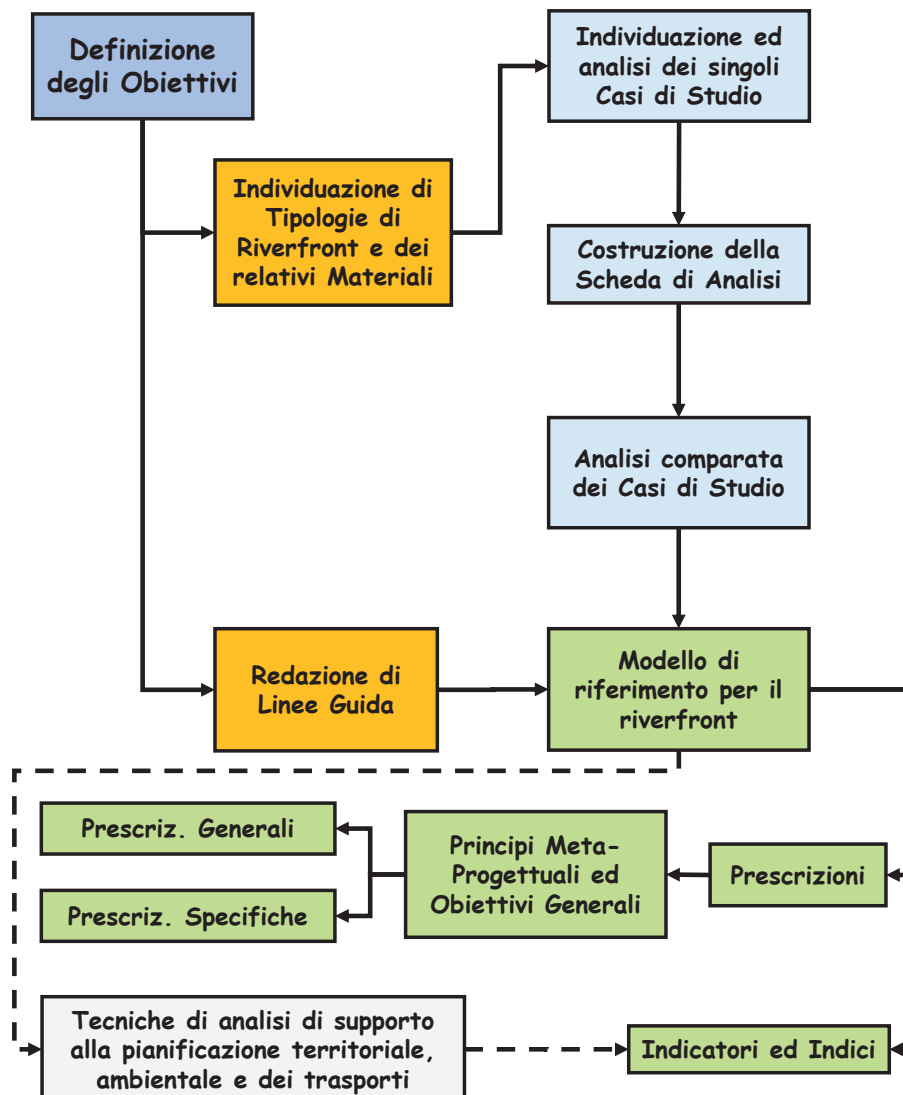
- Sistema della mobilità e dei trasporti
 - Accessibilità;
 - Livello di servizio del trasporto pubblico;
- Sistema ambientale
 - Analisi dell'ecomosaico;
 - Analisi della Rete Ecologica;
 - Indici Urbanistico-Ambientali;

- Sistema degli spazi pubblici (*Walking Suitability Index of the Territory T-WSI*).

Gli indicatori ed indici da adottare sono quelli con la caratteristica di essere:

- effettivamente utilizzabili come supporto alla progettazione sia come strumento diagnostico dello stato di fatto, che come strumenti di supporto alla decisione nella scelta tra alternative progettuali;
- realmente calcolabili mediante software per la gestione dell'informazione geografica (GIS - *Geographic Information System*) a partire da dati facilmente reperibili (*open data*).

La metodologia descritta costituisce un *framework* di immediata utilizzabilità da parte dei progettisti ed è il punto di partenza per ulteriori sviluppi finalizzati alla realizzazione di un Sistema Informativo di Supporto alla Progettazione del *riverfront* nelle aree urbane che integri Sistemi di Supporto alle Decisioni di tipo multicriteriale.



Carmen Lucarelli

Rigenerazione e paesaggio

Sempre più spesso si sente parlare di processi di «riciclo» come soluzioni di rigenerazione di «luoghi» e «cose» che hanno perso la loro iniziale funzione. L'attuale contesto di sperimentazione ed attuazione è quello urbano, nel quale azioni di questo tipo sembrano imporsi, nelle «coscienze» degli amministratori e delle comunità, quasi come una sorta di redenzione dall'uso e dall'abuso irresponsabile che si è fatto del territorio, dell'ambiente, del paesaggio e delle città, frutto di norme che hanno legittimato alcuni «scempi» con i quali ancora oggi siamo costretti a convivere. L'urgenza e la volontà di muoversi verso direzioni opposte rispetto a quelle del passato sono «condizioni» dettate da precise e crescenti esigenze di natura economica, sociale e soprattutto culturale, manifestate da chi abita e vive un luogo, da chi si muove all'interno di un preciso spazio e lo trasforma continuamente e lentamente nella forma e nel significato. La necessità di definire questo processo di cambiamento culturale, non solo come corrente di pensiero, bensì come pratica operativa di rigenerazione di singole unità o di porzioni di spazi, pone come obiettivo la rivisitazione del concetto di «conservazione», non più come limite allo sviluppo (conservazione statica ed immobile), bensì come politica di sviluppo che mira alla tutela attiva (fruizione del patrimonio aperto a tutti). In questa ottica, gli attori pubblici e privati, e soprattutto i singoli cittadini che fino a qualche anno fa venivano considerati «antagonisti biologici» (provando ad astrarre il concetto di città ad ecosistema antropico), saldamente ancorati ad un sistema di tipo gerarchico, oggi si ritrovano a dover convivere in un apparato di regole condivise, in cui si allenta quella rigida gerarchia

per lasciare spazio alla definizione di nuovi equilibri, in cui scelte e responsabilità vengono ugualmente ripartite. Questo nuovo assetto il cui obiettivo è, appunto, quello di ristabilire gli equilibri tra i diversi attori, spinge ad immaginare una struttura metodologica di tipo «attori-regole» (pratiche), piuttosto che, esclusivamente, «luoghi/«cose»-regole» (strumenti), come finora pensato. Il cambiamento sta proprio in questo, ovvero nel regolamentare i rapporti e definire i ruoli tra gli attori ai diversi livelli, e contestualmente definire gli strumenti, alle diverse scale, con i quali rendere operative le scelte. Un esempio ci viene fornito dal «Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani», modello sperimentato dal comune di Bologna e oggi adottato anche da altri comuni italiani, il quale si configura come uno strumento attraverso cui sostenere ed alimentare la collaborazione tra cittadini e amministrazione comunale mediante «patti di collaborazione», le cui azioni sono dirette a generare sinergie e a stimolare interventi di cura dello spazio pubblico o rigenerazione di edifici e spazi pubblici e privati attraverso metodi di co-progettazione. Strumenti di questa natura rappresentano un importante riferimento per la sperimentazione e lo sviluppo di nuove forme di sussidiarietà tra le diverse tipologie di attori urbani.

L'efficacia dei processi di «riciclo», quindi, passa anche dalla revisione del quadro normativo, nel senso di immaginare e costruire un nuovo apparato regolativo in grado di rigenerare strumenti vigenti e di ridefinire rapporti/ruoli attraverso una nuova prospettiva d'azione. Ma che tipo di regole?

1. Bingyi Liu (2005) *Urban Riverfront Landscape Space Design*, Dongnan University, Nanjing, China (Translated by Chen Chen).
2. Chen Chen (2011) *A study on sustainable riverfront landscape design: on design strategy based on ecological recovery and context protection*, Thesis, University of Florida.
3. C. A. Mathur, T. Gupta (2012) *RIVERFRONT DEVELOPMENT - Some Thoughts and Guidelines. Bright Breathing Edges of City Life. Planning for Amenity Benefits of Urban Water Resources*, ArchiDesignOne, 1/2012 (<http://archidesignone.com/newsletter/issue-6/riverfront/thesis.php>) [ultimo accesso: 02.04.2016].

La maturata consapevolezza che «la terra è proprietà collettiva, ma gestita da ‘trust’ privati e da governi locali, per soddisfare le esigenze di piccole comunità organizzate in realtà regionali» (Lynch, 1990), ispira quei principi di urbanistica americana, alla fine degli anni ‘60, secondo i quali vengono formulate due tipologie di regole: le ‘regole comportamentali’ e le ‘regole prestazionali’. Le prime, valide *erga omnes*, esprimono l’esigenza per la quale ogni decisione deve essere presa sulla base di un ‘sistema di conoscenza’ i cui contenuti siano precisamente individuati e resi obbligatori, nonché la conseguente verifica che l’insieme dei valori sia rispettato, le seconde (*performance dimensions*) stabiliscono dei valori di riferimento costruiti sulla base di un insieme di esigenze che è necessario tradurre in progetti e azioni le cui parole chiave sono vitalità, significato, coerenza, accessibilità, controllo.

Ma se cambia la scala d’azione? Se si guarda oltre il confine della città, dei quartieri, dei singoli immobili?

Gli attori si moltiplicano, le esigenze crescono e le logiche di trasformazione si correlano, strettamente e sinergicamente, alla definizione di un programma e non più, soltanto, alla progettazione puntuale di singoli interventi in un tempo definito. Se si pensa al paesaggio, oggi ambito privilegiato di osservazione e sperimentazione per quanto attiene il governo del territorio, gli spazi ed i tempi ai quali ci si riferisce sono difficilmente quantificabili; esso muta sempre, lentamente e costantemente lungo le due variabili. Il paesaggio, oggi, non solo è espressione culturale di una società, ma ne rappresenta i suoi livelli di democrazia e di potere, e «manifesta le relazioni tra ambiente fisico, società civile e potere - politico, economico, religioso, mafioso o di società collettive evolute», come ricordato da Fabio Di Carlo.

A seguito della sottoscrizione della Convenzione Europea del Paesaggio (CEP, Firenze, 2000), il concetto di paesaggio si evolve e con esso anche il significato di alcuni ‘spazi’, ovvero «i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati» (art. 2), quelli per i quali lo stesso documento pone come obiettivo la creazione di nuovi valori paesaggistici coerenti con le richieste sociali, economiche e culturali, ed integrati con i contesti storicamente ereditati e saldamente tutelati e valorizzati.

La riformulazione del concetto di paesaggio ci suggerisce di considerare lo stesso come risorsa favorevole all’attività economica con importanti funzioni di interesse generale, sul piano culturale, ecologico, ambientale e sociale, nonché componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale d’Europa. Si sottolinea, così, la multidimensionalità nonché multidisciplinarietà del concetto stesso di paesaggio, inteso non più nella sua visione riduttiva, ovvero sommatoria di singoli beni vincolati e tutelati, ma come ambito di sperimentazione in cui creare e far vivere nuovi equilibri tra fattori culturali, sociali ed economici. Per quanto attiene la multidimensionalità, lo stesso concetto è da riferirsi non solo alla scala d’azione ma anche alla pluralità di attori in gioco coinvolti. La stessa CEP, all’art.6, infatti, riconosce il ruolo attivo dei cittadini come condizione ‘obbligatoria’ al raggiungimento degli obiettivi prefissati, ed in particolare di sviluppo sostenibile, con la conseguenza che la salvaguardia, la gestione e la pianificazione del paesaggio comportano diritti e responsabilità per ciascun individuo, anche in una prospettiva di rafforzamento del precetto contenuto nell’art. 9 della Costituzione italiana.

I mutamenti dei quadri normativi di riferimento impongono, altresì, di ripensare all’intero ciclo di produzione ed uso del paesaggio attraverso un’efficace assunzione di responsabilità pianificatoria e progettuale, con l’obiettivo di restituire il senso e la qualità agli spazi, contestualizzando l’azione progettuale su dinamiche complesse, soprattutto quelle derivanti dai crescenti processi di globalizzazione che con i loro contraddittori effetti di omologazione e modernizzazione stanno causando la scomparsa dei paesaggi a piccola scala.

Dunque, rispetto a quanto brevemente anticipato in partenza sui processi di «riciclo» come soluzioni di rigenerazione di contesti urbani, considerato che gli attori, anche quando si parla di paesaggio, non cambiano, è possibile parlare ugualmente ed in particolare di rigenerazione di paesaggi? A ben vedere non solo è possibile farlo, ma guardando ancora una volta alle nuove regole introdotte al riguardo si ha l’impressione che questa sia una delle vie ‘imposte’ per il governo del paesaggio; basta leggere il Codice dei beni culturali e del paesaggio (DLgs 42/2004) per trovare una conferma in tal senso sia con ri-

ferimento ai principi e alle prescrizioni (artt. 6, comma 1, e 131), sia con riferimento agli strumenti di intervento e azione (art.135).

Come già premesso, la creazione di nuovi valori paesaggistici è condizione necessaria allo sviluppo sostenibile, oltre che obiettivo incentivato dal legislatore, e dovendoci rapportare alle diverse scale d’azione e ai diversi livelli di attori è indispensabile che ciò avvenga in maniera integrata e sinergica. È fondamentale, dunque, che i diversi programmi e gli strumenti di pianificazione, alle diverse scale, vengano tra loro integrati, inglobando, altresì, le pratiche di intervento e le modalità di uso dello spazio tipiche di un approccio meno rigido e spesso carenti di strategia che appartengono a quelle iniziative provenienti dal basso, ossia da parte di cittadini singoli o in forma associata. Ma contestualmente, è altrettanto necessario l’instaurarsi di un rapporto sinergico tra progetti strategici, con alla base le ‘regole comportamentali’ prima accennate, e progetti fisici con alla base le ‘regole prestazionali’. I primi, necessari a definire i metodi con i quali agire partendo da un sistema di conoscenze a livello di macroscale, e dunque improntati su una visione globale, mentre i secondi fondamentali a definire i singoli obiettivi in risposta alle esigenze economiche, sociali e culturali a livello di microscale, e quindi su una visione locale.

Un simile approccio è riscontrabile nel Piano Paesaggistico della Regione Toscana, approvato a marzo 2015, e nella riforma della legge regionale n. 65/2014 in materia di governo del territorio, la quale introduce, tra le diverse novità, la definizione di ‘statuto del territorio’, ovvero la descrizione, l’interpretazione e la rappresentazione del patrimonio territoriale e delle sue regole di trasformazione, e di ‘invarianti strutturali’ vale a dire quell’insieme di «regole statutarie di buon governo che riguardano l’intero territorio» (Marson, 2016), dunque regole di trasformazione dello stesso. Queste ultime non solo richiedono conoscenza e condivisione collettiva, ma indicano le corrette relazioni tra insediamento ed ambiente per una buona trasformazione e riproduzione del funzionamento, dell’identità e della bellezza dell’intero territorio regionale, alle quali le trasformazioni proposte dai piani, dai programmi e dai progetti devono rispondere in maniera coerente. Il Piano Paesaggistico della Regione Toscana si propone, su molti aspetti, come esempio innovativo

e concreto con particolare riferimento, oltre che alle diverse forme di partecipazione nella costruzione del piano, allo sforzo di integrare sviluppo regionale, pianificazione del territorio e valorizzazione del paesaggio. Su quest'ultimo punto, il piano, si appropria in maniera completamente innovativa per quanto riguarda la 'conservazione attiva' del patrimonio materiale ed immateriale relativamente, appunto, alla tutela ed alla valorizzazione del paesaggio attraverso cui privilegiarne il valore di esistenza ed uso (patrimonio) rispetto al suo valore di risorsa (scambio) all'interno di logiche di mercati mutevoli. Questa sostanziale distinzione tra «patrimonio» e «risorsa» è determinante nella comprensione della parte 'identitaria' e 'statutaria del piano' prima accennate, e la parte 'strategica', ossia tutti i progetti di trasformazione che 'utilizzano' i beni patrimoniali come risorsa. Un Piano, quello della Regione Toscana, che, quindi, presuppone una nuova visione e si proietta in maniera ambiziosa nell'affermazione di un'idea di paesaggio inteso come «un valore aggiunto al territorio che se ben gestito può essere fattore di attrattività e sviluppo per tutta la comunità».

L'esigenza e l'urgenza di definire nuove regole, provando, altresì, a riconsiderare gli strumenti di intervento sotto un aspetto innovativo e strategico in risposta alle manifestate esigenze di natura sociale, economica e culturale, si registrano anche in altri settori di governo e di azione, sempre secondo logiche di sperimentazione. Un riferimento in tal senso deve essere fatto ai Contratti di Fiume. Questi ultimi rappresentano strumenti «di riferimento per le comunità locali di un fiume che intendono intraprendere un percorso di riqualificazione del proprio territorio, in modo sostenibile e partecipato, e di guida e accompagnamento dei processi di crescita del patrimonio e di relazioni presenti su un territorio, dal quale il Contratto deve partire rispettandone e valorizzandone le peculiarità caratteristiche» (IV Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume. Torino, 3 Febbraio, 2012). Ancora una volta, un esempio di strumento alternativo di conservazione e valorizzazione, di tipo negoziale, promosso dal basso e finalizzato alla rigenerazione dei territori.

È possibile notare che ogni settore che attiene al governo del territorio può essere preso in considerazione come contesto di

sperimentazione, anche se il paesaggio rappresenta l'ambito privilegiato soprattutto in riferimento allo strumento del piano. Contestualmente all'evoluzione del concetto di paesaggio, si sono evoluti anche i contenuti e le metodologie dello strumento pianificatorio. È opportuno ricordare che in seguito alla sottoscrizione della CEP, infatti, il Codice dei Beni culturali e del paesaggio è stato modificato nella parte contenente la disciplina del piano paesaggistico, in particolare all'art. 135, che ne fissa i principi e ne definisce le funzioni, e all'art. 143, che invece si occupa dei contenuti. Del resto, la CEP sottolinea il fondamentale ruolo della pianificazione paesaggistica per il raggiungimento di obiettivi indirizzati alla salvaguardia, alla gestione, nonché alla conoscenza del territorio in virtù dei valori che esso esprime, definendo, in particolare per «"Pianificazione dei paesaggi"» quell'insieme di «azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi» (art. 1, lett.f)). Il piano, così come disciplinato dal Codice, dunque, dovrebbe operare per coordinare, in strategie più ampie, le politiche paesaggistiche e quelle di settore riferite all'intero territorio, e le azioni e gli interventi puntuali, in modo così da adempiere all'obbligo fondamentale che le leggi impongono allo Stato e alle Regioni di assicurare un'adeguata conoscenza di tutto il territorio e le attività di salvaguardia, pianificazione e gestione del paesaggio. Ma non solo, il Codice sottolinea il sostanziale ruolo delle Regioni le quali «sottopongono a specifica normativa d'uso il territorio, mediante piani paesaggistici, ovvero piani urbanistici-territoriali con specifica considerazione dei valori paesaggistici» (art. 135, comma 1). In particolare, «i piani paesaggistici, con riferimento al territorio considerato, ne riconoscono gli aspetti e i caratteri peculiari, nonché le caratteristiche paesaggistiche, e ne delimitano i relativi ambiti. In riferimento a ciascun ambito, i piani predispongono specifiche normative d'uso (...), definiscono apposite prescrizioni e previsioni ordinate (...) alla riqualificazione delle aree compromesse o degradate» (art. 135). Il fine ultimo è, appunto, la creazione di un quadro unitario tra uno «scenario di progetto 'istituzionale' (derivante dalla pianificazione vigente)», il cui obiettivo generale deve tendere a delineare un paesaggio futuro coerente con quanto av-

viene o si profila sul territorio, e «uno scenario di progetto 'collettivo' nel quale dare voce alle più rilevanti modalità di valorizzazione del territorio da parte delle comunità locali» (Piccinini, 2016).

E allora, quando si restituisce un nuovo senso e maggiore qualità ai luoghi – ripensando all'intero ciclo di produzione ed uso del paesaggio –, quando si ristabiliscono equilibri e si creano nuovi valori identitari di un preciso luogo – in risposta alle manifestate esigenze delle comunità che lo vivono –, non è forse, questo, un processo di rigenerazione del paesaggio? Le regole, gli attori istituzionali, le comunità sono tutti orientati verso un'idea del paesaggio come bene da salvaguardare anche attraverso percorsi di rigenerazione. Una strada obbligata, ma anche una sfida, soprattutto se si pensa all'azione complessa che tali processi richiedono: programmare/pianificare/progettare/gestire in maniera integrata e sinergica, oltre che consapevole, responsabile e condivisa, perché il «"Paesaggio"» designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni» (art. 1, lett. a, CEP).

Riferimenti bibliografici

- Lynch, K., *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, (1 edizione italiana 1990). R. Melai, Trad., Etas s.p.a., 1990.
- Marson, A., a cura di, *La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il Piano della Toscana*, Editori Laterza, 2016.
- Piccinini, M., a cura di, "Paesaggi in divenire: la via Emilia e la costa romagnola", *Urbanistica Informazioni* 269-270, 2016, pp. 117-125

a cura di INU Edizioni

Premio Inu Letteratura Urbanistica 2017

Ginevra Balletto

STONES IN THE CITY: tra dense e rarefatte relazioni

Pubblichiamo in forma di articolo la presentazione, a cura degli autori, degli inediti presentati al Premio INU letteratura urbanistica 2017.

Estratto dalla motivazione della Giuria
In data 25 novembre 2017 la giuria sezione inediti ha esaminato le opere pervenute, sulla base dei seguenti criteri:

- attinenza del tema ai problemi della città e del territorio contemporanei, agli strumenti di governo del territorio e alle politiche di intervento;
- attinenza del tema alle linee di ricerca e ai campi di interesse INU;
- originalità del tema / freschezza dell'approccio;
- coerenza interna nell'organizzazione del testo e nelle argomentazioni discusse;
- presenza di una rassegna della letteratura e/o delle pratiche (dei piani, progetti, programmi e politiche realizzati o in corso);
- linguaggio appropriato e pertinente, scorrevole e anche di piacevole lettura.

Dopo un attento esame, e avendo ciascuno dei membri espresso le proprie valutazioni, esplicitandone anche i motivi la Giuria ha ritenuto di non designare un vincitore del Premio, dal momento che le opere presentate necessiterebbero di modifiche, anche sostanziali, e integrazioni per renderle ospitabili nel catalogo di INU Edizioni. Per questo motivo, all'unanimità, ha stabilito di segnalare ex aequo le tre opere come meritevoli di divulgazione nella forma di un articolo, da ospitare nelle riviste editate da INU Edizioni.

Gilda Berruti; Francesca Calace; Giuseppe De Luca; Francesco Domenico Moccia; Federico Oliva; Enrica Papa; Laura Pogliani; Francesco Sbeti

Premessa

Stones and the City è un progetto che nasce dal fruttuoso e stimolante confronto con molteplici anime di derivazione: urbanistica, di geografia urbana, del *design* litico-sonoro e geologica, ed alla grande e sempre alimentata passione per le tematiche della città. Ciò ha permesso di riflettere sull'intersezione tra geomorfologia, materiali e la stessa città, ed in particolare sulla sua 'sostanza materica'. Un'occasione per rintracciare i fili delle 'vecchie' pietre della città e delle 'nuove', che caratterizzano le *Smart Cities*.

1. Invenzione dal cuore in pietra

Il presente contributo, unitamente all'imminente uscita di *'Stones in the city'*¹ si inquadra in un disegno di ricerca più vasto, che intende investigare gli elementi da Empedocle chiamati 'radici' e specificamente riferiti alla città: terra, acqua, aria e dove il fuoco è avvicinato dalla musica. Il gesto di Prometeo nel rubare il fuoco agli dèi per donarlo agli umani bisognosi di aiuto, trasmettendone la potenza distruttiva e rigenerativa, non è molto diversa dalla potenza derivante dall'esperienza del suono², che anima tutte le città, in qualunque luogo e contesto esse si trovino.

Questo incoraggiante ambiente di ricerca, in cui si innesta il lavoro *Stone in the City, Extraction Sites and Spoliation of Stone Materials in the City of Nora* (South -West Sardinia) unito all'incontro con due creativi (immagini e suoni) ha fatto maturare la consapevolezza che il lavoro potesse essere sviluppato

per divenire monografia, con l'obiettivo di rintracciare le correlazioni tra geo-risorse e forma urbana, indipendentemente dal luogo e dal tempo.

In questo senso i materiali litici sono ritenuti importanti quali basi fondanti delle città e per l'eredità che questi lasciano alle città del presente e del futuro, smart cities comprese, dove la componente materiale è dotata di intelligenze multiple³.

Si tratta di intelligenze diverse da quella tradizionale: i materiali geologici, infatti, sono 'intelligenti' in quanto durano, cambiano ruolo e funzione nel tempo. Le città non sono solo relazioni rarefatte (immateriali o flussi) ma anche e soprattutto dense relazioni di pietra, di ieri come oggi e domani.

La decrittazione di 'pietra' è quindi quella del materiale da costruzione, il cui impiego ha accompagnato il corso della storia dell'architettura, lasciando un'impronta particolarmente profonda, sia caratterizzando l'*urbs*, ma anche e di conseguenza esercitando un'azione determinante sulla *civitas*⁴.

Gli insediamenti urbani sono luoghi dove sfuma la natura e su di essa comincia la mano dell'uomo, prendono forma dalla natura attraverso i suoi materiali più elementari come rocce e pietre, per effetto della lavorazione sapiente, intesa come patrimonio del sapere immateriale⁵. Le origini dell'architettura lapidea risalgono alla notte dei tempi, e quindi l'estrazione della pietra; le stesse civiltà antiche arriveranno ad erigere complessi monumentali imponenti e che in molti casi sono perdurati fino ai tempi nostri.

Nel corso del tempo la ‘pietra’⁶ è sempre stata attuale: il suo impiego non ha mai conosciuto ‘tempi morti’. Inoltre, una parte molto significativa delle forme archetipiche ricorrenti ancora oggi nelle costruzioni deriva dall’impiego della pietra: nessun altro materiale è stato altrettanto in grado di instaurare una relazione così stretta e di reciprocità con la cultura dei popoli⁷.

Questo legame si è tuttavia per lungo tempo sgonfiato di significato, di motivazione e di suggestioni; ed è in questo senso che riaccendere il dialogo tra pietre e città può offrire un rinnovato significato, anche per contrastare l’abbandono dei centri minori⁸. Infatti, la reinterpretazione dei materiali da costruzione locale, sia in termini di performance fisico-termica, sia estetici, per meglio adattarsi alle nuove esigenze abitative⁹, allo stesso tempo mantenendo la coerenza con le preesistenze architettoniche e paesaggistiche¹⁰, contribuisce al disegno del ‘paesaggio consapevole’¹¹.

2. Paesaggi di roccia e smart city. From stone to cyberstone

I paesaggi di roccia, anche attraverso la memoria collettiva¹², sono in grado di incidere in maniera palpabile nella sfera razionale della collettività. Il valore ed il significato che le rocce si trascinano dall’antichità, anche perché trattandosi di materiali di prossimità rispetto ai luoghi di destinazione (filiera corta) hanno contribuito nel tempo a consolidare i paesaggi di roccia urbana e le antiche cave nella memoria collettiva ed influenzano la città del futuro¹³.

Diversamente accade per i minerali energetici e rari, essenziali per comporre tecnologia collegata alla *smart city*.

Poiché tali minerali sono di lontana provenienza, e sono interessati da lunghi processi industriali di lavorazione e trasporto, non riescono a fissarsi nella memoria collettiva urbana. In altri termini, è come se mancasse la memoria recente della città, quella della *smart city*, ovvero quella associabile ai materiali per l’ICT.

L’indissolubile connubio città ed energia¹⁴ porta ad un ripensamento dei centri urbani in chiave *smart*, piccoli o grandi che siano. Un’evidenza che trova conferma dal *boom* registrato dal mercato ICT e delle *Smart Grid* – capaci di scambiare dati con le amministrazioni e regolare i flussi di energia pubblica, gestione del traffico, sicurezza e monitorag-

gio ambientale. Con il paradigma della *smart city*, si rintracciano i legami tra ambiente ed energia, per garantirne il futuro, come punto di massima concentrazione dell’energia e della cultura della sua comunità¹⁵. Le città sono luoghi dove si esprime l’entropia, quale condizione di crescita ed allo stesso tempo è causa di depauperamento delle risorse, e silenziosamente ciò accade anche nella *smart city*, dove la prefigurazione dell’ordine continua ed essere possibile a spese del disordine altrove¹⁶.

In questo senso la visione della *smart city*, oltre a risparmio energetico e fonti rinnovabili, mobilità sostenibile, ecc., punta anche su bioedilizia: energia, ICT e internet diventano il suo sistema nervoso¹⁷ anche sulla pelle degli edifici¹⁸. Tanto è vero, che attraverso il rivestimento di *stones 2D* e di applicazioni di tipo “*hard and soft*”¹⁹ si ristabilisce la terza se non addirittura una quarta dimensione: quella della comunicazione-informazione (*stones 2D plus*).

Nelle lastre (*stones 2D*) troviamo innestati sistemi di contenimento (coibenti), e di generazione energetica (pannelli solari etc.) e di telecomunicazione (sensori, connettori e trasmettitori). Un nuovo approccio per cui non è tanto importante quanta energia-materiali viene prodotta, bensì quanta non ne viene consumata²⁰. Sono questi i presupposti delle operazioni di rigenerazione urbana cui si fa

spesso riferimento per la *smart city*, il nuovo paradigma urbano per il quale la città diviene una rete di informazioni, tra persone, edifici e cose fisse e in movimento. Ed è in questo senso che la pelle delle nuove architetture (*2D plus*) si inserisce nella rigenerazione urbana per comunicare - informare, una vera rivoluzione nel modo di interpretare la pietra.

E’ altrettanto interessante sapere che sempre più spesso la *Smart City* si esprime mediante *3D print*, dagli arredi urbani a *landscape houses*²¹, e come questo modificherà gradualmente l’organizzazione urbana, passando con ogni probabilità dalle mega (fabbriche, centri commerciali, ecc.) alle mini organizzazioni produttive, personalizzate e di prossimità²². La recente tecnologia *3D print*, inoltre, conferma come i materiali del futuro siano quelli sciolti (sabbia), naturali e/o derivanti da recupero di scarti e eccedenze di lavorazione di cava, conferendo alla città innovazione e sensibile creatività etica. Si apre una frontiera di industrializzazione urbana creativa e sensibile dall’alto profilo tecnologico, in grado di reinterpretare la pietra, come un nuovo materiale, pur conservando la sua memoria storica, consentendo di conciliare antico e contemporaneo. Tuttavia, la gestione dell’approvvigionamento e del consumo delle risorse appare critico anche di fronte alla città nella sua versione *smart*.



Corte della Reggia di Barumini, ph GB (<http://www.fondazionebarumini.it/it/>)



La città bianca (<http://www.fondazioneosciola.it/>), ph GB

Nella *Smart City*, infatti, sebbene si miri a raggiungere migliori livelli di efficienza e performance per fronteggiare aspetti ambientali di più vasta scala, si continuano a tralasciare quelli correlati alle geo-risorse. Dal punto di vista della gestione delle materie prime minerali, la nuova visione deve necessariamente includere non solo i “classici” *building raw materials*, sempre indispensabili per lo sviluppo fisico della città (materie prime per cementi, calce, aggregati, acciai, alluminio, ceramici, pietre ornamentali e da costruzione), ma deve comprendere anche una lunga lista di nuovi e “*high-tech raw materials*”²³ essenziali per la rete tecnologica che sostiene la *Smart City*. Le terre rare sono le ‘nuove stones’ essenziali per l’elettronica, illuminazioni LED, sistemi di comunicazione, cellulari e LCD; per leghe e superconduttori, che tuttavia sono le principali cause delle tensioni e conflitti bellici in paesi in ritardo

di sviluppo. In particolare si tratta di alcune delle materie prime che in tempi recenti hanno alimentato in Africa centrale (Repubblica Democratica del Congo, Ruanda, Burundi) la cosiddetta “guerra dei quattro minerali”, sostenuta dalla “fame di tecnologia universale”²⁴, che in definitiva trova nella *smart city* la sua massima espressione.

L’opera di razionalizzazione e risoluzione di “conflitti” economici e sociali è attualmente estesa alla sola sfera continentale europea e non riguarda che in maniera molto limitata i *raw materials* “strategici” legati alle nuove tecnologie. Nel caso di questi ultimi, infatti, la trasformazione e lo sviluppo delle aree urbane da energivore a *smart* cambia i materiali di dipendenza, ma si risolve in una delocalizzazione e in un incremento di scala, qualitativo e quantitativo, dei conflitti.

La faccia inedita, quella poco conosciuta della *Smart City*, dall’impronta ecologica non più

vasta come nel recente passato²⁵, ma sempre più polarizzata in luoghi fragili sia in termini ambientali e sia dei diritti umani²⁶.

L’intervento da parte della UE con la recente “*Conflict Minerals Regulation*”²⁷ (2017), segue una analoga legislazione USA²⁸ e dovrebbe entrare pienamente in vigore a partire dal 2021. Sebbene l’obiettivo sia interrompere il legame tra le estrazioni illegali di minerale, la loro commercializzazione sui mercati, la dimensione delle città sempre più ‘mega’, lascia pensare che la questione rimarrà ancora aperta.

Questioni aperte

Nel persuadersi che gli aspetti materici della città sono ancora attuali, sebbene poco riscontrabili in letteratura, è emerso come la città del prossimo futuro ne avrà sempre bisogno, anche e soprattutto per esprimere l’iperconnessione tanto attesa attraverso le infrastrutture ICT.

Infatti, se in passato la città si esprimeva prevalentemente con azioni materiche, come l'edificazione di strade e architetture varie; con le recenti e sempre più innumerevoli infrastrutture ICT si richiamano materiali sempre più rari, che in aggiunta al grande consumo di quelli sciolti e cosiddetti poveri (sabbie e gli aggregati) costituiscono il nuovo incalzante panorama del prelievo minerario globale. Rispetto al passato, cambiano quindi i materiali da costruzione, che si riferiscono prevalentemente a quelli "poveri" e "rari", dove invece erano altamente "diversificati", come le rocce di prossimità.

La città diventa quindi globale anche attraverso le sue materie prime, e l'intelligenza sta nel trovare nuova vita con le materie prime seconde, il riuso e riciclo creativo e il contenimento dello spreco, senza trascurare bellezza e fascino urbano, strano a dirsi, ma mai contemplati nel concetto di *smart city*.

1. Free ebook - <http://www.publicapress.it/index.php/it/sample-page/>
2. Piana, G. (2013) Filosofia della musica. Lulu.com
3. Angelidou, M., Angelidou, M., Psaltoglou, A., Psaltoglou, A., Komninos, N., Komninos, N., & Panori, A. (2017) Enhancing sustainable urban development through smart city applications. *Journal of Science and Technology Policy Management*
4. Acocella A. (2004) L'ARCHITETTURA DI PIETRA, Antichi e nuovi magisteri costruttivi, Firenze, Lucense-Alinea
5. Giuliani C.F. (1993) L'edilizia nell'antichità, La Nuova Italia Scientifica, Roma
6. Daloiso P. (2006) Arte e architettura della pietra, Il Castello Edizioni
7. Cagnana, A., & Mannoni, T. (2000) ARCHEOLOGIA DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE. Editrice SAP, Mantova
8. <http://mag.sardarch.it/2016/spop-istantanea-dello-spopolamento-in-sardegna/>
9. Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti DDL approvato il 28 settembre, Legge n. 158 del 6 ottobre 2017, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 256 del 2 novembre 2017
10. http://www.sardegna.territorio.it/documenti/6_288_20121227103015.pdf
11. Jakob M. (2005) Paesaggio e letteratura. Leo S. Olschki
12. Cellamare C., & Vettorello L. (2017) Is Italy still special? Post-Metropolitan Territories: Looking for a New Urbanity, 294
13. Ciamarra M. P. (2017) Appunti su città e futuro. *RESEARCH TRENDS IN HUMANITIES Education & Philosophy*, 4, 1-6
14. <http://www.navigantresearch.com/>
15. Lewis Mumford, The city in history: its origins, its transformations, and its prospects, New York, Harcourt, Brace & World, 1961; trad. it., La città nella storia, vol. III, Dalla corte alla città invisibile, Milano, Bompiani, 1997, pp. 472-780
16. Pianta M., & Franzini M. (2016) Disuguaglianze: Quante sono, come combatterle. Gius. Laterza & Figli Spa.
17. <https://www.paragkhanna.com/>
18. Balletto, G., Casu, A., & Scalas, A. (2014) The Building Dynamic Simulation Software ODESSE (Optimal DESign for Smart Energy): Analysis and Suggested Improvement. <http://www.ipcbee.com/vol66/002-IEEEA2014-A007.pdf>
19. Balletto G, Naitza S, Vargiu C (2015) Local identity and technological innovation. Urban and territorial policies for the re-interpretation of the historical center of Sadali (Sardinia), AGRIBUSINESS PAESAGGIO & AMBIENTE.
20. Calvillo C. F., Sánchez-Mirallas A., & Villar J. (2016) Energy management and planning in smart cities. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 55, 273-287
21. <http://d-shape.com/>
22. Ben-Ner A., & Siemsen E. (2017) Decentralization and Localization of Production: The Organizational and Economic Consequences of Additive Manufacturing (3D Printing). *California Management Review*, 59(2), 5-23
23. Commissione delle Comunità Europee (2017) Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni concernente l'elenco 2017 delle Materie Prime Essenziali per l'UE. COM(2017) 490
24. Tietenberg T. H., & Lewis L. (2016) Environmental and natural resource economics. Routledge
25. Deakin M., & Al Waer H. (2011) From intelligent to smart cities. *Intelligent Buildings International*, 3(3), 140-152
26. Le Billon P. (2013) Fuelling war: natural resources and armed conflicts (No. 373). Routledge
27. <http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/conflict-minerals-regulation/>
28. US Congress (2010) Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act, Sec. 1502

A.b.u.s.e. of Fun: Soluzioni Urbane Divertenti (Attractive, Beautiful, Useful, Sustainable, Entertaining)

Manuele Gaetano Giovanni Daniele

1. A.b.u.s.e. of Fun

Il divertimento rappresenta un aspetto fondamentale per raggiungere il benessere individuale. Gli effetti positivi dell'essere allegri sarebbero psicologici ma anche fisici.

Diversi studi in campo medico hanno dimostrato come ridere sia salutare. Una ricerca del 1996 di Steve Ayan ha evidenziato come pazienti sottoposti ad interventi chirurgici dopo aver visto film comici, avessero meno bisogno di antidolorifici. (Steve, 2009)

Uno studio del 2007, condotto da Hajime Kimata, ha mostrato come la risata accresca la presenza di melatonina nel latte materno utile a contrastare le allergie agli acari dei neonati. Un altro studio di Nancy Yovetic, ha rilevato come l'allegria riduca l'ansia. (Floriani, 2009) Appare evidente come sia aspirazione nobile incentivare il buonumore degli individui.

Il titolo *A.b.u.s.e. of Fun: Soluzioni Urbane Divertenti*, sottolinea l'obiettivo del testo, ovvero sensibilizzare sulla necessità di ricercare buone pratiche urbane che possano incentivare l'allegria. L'utilizzo del termine *abuse* non è casuale, esso – normalmente utilizzato per indicare un uso eccessivo o un andare contro le regole – vuol essere un monito a provocare divertimento negli spazi pubblici ed un incentivo a rompere i soliti schemi che regolano le scelte urbane. *Abuse* è anche un acronimo che riporta le iniziali delle caratteristiche che devono avere le soluzioni che migliorino la qualità urbana ed il benessere umorale dei cittadini. L'acronimo è sintesi infatti dei termini *Attractive, Beautiful, Useful, Sustainable* ed *Entertaining*.

Le soluzioni adottate, oltre a generare divertimento, devono anche essere attrattive e gradevoli, risolutive di problemi, rispettare l'ambiente promuovendo comportamenti sostenibili. Nella scelta di una soluzione urbana – in generale – si è propensi a non includere tutte queste caratteristiche.

La pericolosità per i pedoni di un'arteria, viene risolta inserendo semafori pedonali a chiamata o attraversamenti rialzati.

Allo stesso modo l'eccessiva sporcizia di un sito viene contrastata introducendo dispositivi per rifiuti ed intensificando i controlli.

Un approccio corretto sicuramente dare risposte immediate che, badando al concreto, risolvano le criticità.

Eppure esiste un altro approccio, più complesso, ma capace anche di contribuire al benessere umorale degli individui, ovvero adottare Soluzioni Urbane Divertenti (S.U.D.).

Esse mirano a risolvere problemi urbani generando però contemporaneamente curiosità e divertimento.

Naturalmente esse non rappresentano la panacea che risolve tutti i problemi della città e non vogliono sostituirsi alle soluzioni codificate e normalmente utilizzate per risolvere problemi urbani, ma vogliono essere pennellate di colore nel grigiore della standardizzazione e della ovvietà che spesso caratterizza le nostre città.

Le strisce pedonali artistiche, la musica che si diffonde dall'installazione *The Red Light Player* di Guy Dayan durante il rosso per i pedoni ad un semaforo, i videogiochi arcade a cui possono sfidarsi i pedoni che attendono il verde a Berlino, le fermate del bus con le altalene di Tony Taylor a Londra, il gioco della campana realizzato a Strasburgo dai *Democratie Creative* in una fermata del tram, i tabelloni interattivi di *JCDecaux* nelle pensiline dei bus con cui è possibile interagire in vari modi, risolvono problemi quali il fastidio per l'attesa di un mezzo o il non rispetto degli attraversamenti pedonali ma contemporaneamente divertono.

Le S.U.D. possono anche promuovere comportamenti virtuosi come nella metro di Stoccolma dove la *Piano Staircase*, grazie ai gradini sonori, incentiva a fare attività fisica non utilizzando le scale mobili, o come a Singapore dove le bare disegnate attorno ai posacenere pubblici da *The Singapore Cancer Society* sensibilizzano sui danni del fumo.

2. Navigando verso S.U.D.: teorie per costruire Soluzioni Urbane Divertenti

Per realizzare un'installazione urbana creativa e divertente è necessario adottare, come detto, un approccio differente rispetto a quello normalmente utilizzato per risolvere le criticità di un luogo. Solitamente, per risolvere un problema urbano, si procede in maniera lineare, ovvero si parte dal problema (A), e si arriva – nel più breve tempo e col minore utilizzo di risorse possibili – alla soluzione (B).

Quando si realizza un'installazione creativa e divertente, si parte sempre dal problema (A), ma per arrivare alla soluzione (B) si introducono elementi nuovi, che non renderanno diretto e lineare il percorso della scelta. Tali elementi sono la curiosità (C) ed il divertimento (D).

La soluzione dunque dovrà risolvere un problema urbano ma contemporaneamente riuscendo ad incuriosire e divertire.

L'approccio renderà meno semplice la soluzione, a volte rendendola più costosa ed allungandone i tempi di realizzazione.

Per fare un esempio, i cestini *Ioglo*, a Villiers Street a Londra, che emettono un rumore diverso ogni volta che vi si conferisca un rifiuto, oltre a contribuire a risolvere il problema del 'rifiuti a terra', rispetto a quelli tradizionali creano curiosità ed allegria.

I loro costi e tempi di realizzazione maggiori, saranno ricompensati:

- da una maggiore possibilità che l'utente li utilizzi grazie alla curiosità che generano
- dal divertimento che suscitano
- dal fatto che educano, soprattutto i più piccoli, al conferimento dei rifiuti nei cestini

Dunque il maggior costo e la maggiore complessità delle S.U.D., vengono compensati dai benefici in termini di piacere, di soddisfazione sui luoghi, di rigenerazione umorale che sono capaci di scatenare.

Con questo non voglio assolutamente affermare che si debbano ripudiare le soluzioni tradizionali, ma che sia opportuno affiancarvi le S.U.D.

È bene considerare però come soluzioni divertenti, se rivolte ad una comunità chiusa, tenderanno a perdere efficacia velocemente perché diverranno routinarie.

Esse hanno una maggiore efficacia in aree frequentate da individui sempre diversi, ad esempio turisti, tuttavia una buona strategia per aumentarne l'efficacia potrebbe essere trasformarle in ambulanti, spostandole periodicamente in realtà diverse.

Chiunque potrà ideare Soluzioni Urbane Divertenti originali, per farlo dovrà però seguire le sei tappe verso S.U.D.:

1- È necessario individuare un problema da risolvere o un obiettivo di qualità urbana da raggiungere.

La S.U.D. va progettata sempre partendo da un problema da rimuovere o da un obiettivo di qualità urbana a cui aspirare.

Obiettivi possono essere l'incremento dei rifiuti riciclati, la diminuzione degli incidenti veicolari, aumentare la sicurezza dei ciclisti, etc.

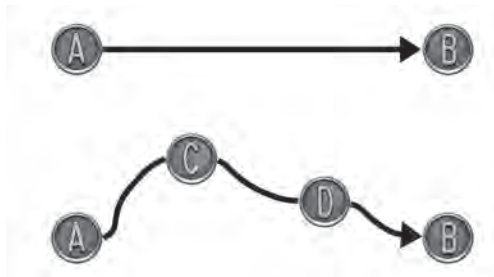
2- Vanno individuati elementi che incuriosiscano e rendano divertente la soluzione.

Va individuato un 'gioco' (o azione divertente) semplice e conosciuto da inglobare nella S.U.D.

Il gioco (o l'azione divertente) è consigliabile che richiami attività note agli individui. L'utilizzo di un tabellone da basket per un cestino, richiama nel passante l'idea di 'fare canestro' con il rifiuto, così come nella *Shout it Out!* di *Solupancake*, l'utilizzo di un megafono gigante suggerisce al passante che vi debba urlare dentro.



Piano Staircase, Stoccolma - Fonte: https://c1.staticflickr.com/3/2474/3668908841_9ee88b7b9f_b.jpg



Una scelta urbana parte da un problema (A) per raggiungere, nel minor costo e tempo possibile, una soluzione (B). In una S.U.D. si parte sempre da un problema (A), ma prima di raggiungere la soluzione (B), s'introducono gli elementi della curiosità (C) e del divertimento (D).

La semplicità del gioco ed un bisogno minimo di spiegazioni, possono determinare il successo della soluzione adottata.

3- La scelta del gioco (o azione divertente) va effettuata valutando il contesto in cui si applicherà.

Vanno valutate le caratteristiche sociali, tradizionali e culturali del luogo in cui si interviene.

Sarà inutile, per rivitalizzare un'area, dislocare una lavagna che inviti a scrivere i propri desideri in un contesto dall'alto tasso di alfabetismo.

Allo stesso modo, un'installazione che rivitalizzi un luogo invitando al ballo di una tarantella, potrebbe avere successo a Bari, ma essere del tutto inutile a Padova.

Un'ottima strategia è anche utilizzare giochi o attività tipici di un luogo. Riproporre in un'installazione giochi tradizionali può favorire difatti l'interazione nonni-nipoti, così come in un dispositivo simulare attività svolte nel passato – quali ad esempio la pigiatura coi piedi dell'uva – può essere spunto per tramandare vecchi racconti.

4- La S.U.D. va progettata secondo le caratteristiche dell'acronimo A.B.U.S.E. (*Attractive, Beautiful, Useful, Sustainable, Entertaining*).

Le soluzioni devono risultare utili e divertenti, ma per divenire elementi qualificanti dello spazio urbano non possono non essere anche attrattive, gradevoli e sostenibili.

Una S.U.D. dunque deve:

- *Attractive*: essere capace di attirare l'attenzione
- *Beautiful*: avere aspetto gradevole
- *Useful*: risolvere un problema urbano o raggiungere un obiettivo di qualità
- *Sustainable*: avere rispetto per l'ambiente

contribuendo alla sostenibilità urbana

- *Entertaining*: essere in grado di provocare buonumore

5- Vanno valutati costi e benefici delle S.U.D. Nella valutazione tuttavia non si deve ragionare in termini assoluti, è infatti ammissibile una leggera perdita in termini di risorse e costi rispetto ad altre soluzioni, purché venga ricompensata dal benessere umorale che ne traggono gli individui o dalla promozione di comportamenti virtuosi in una comunità. Per fare un esempio, un'installazione che promuova le energie rinnovabili, che richieda più energia di quanta ne produca, non sarà da scartare a priori se essa riuscisse a sensibilizzare sull'importanza delle fonti rinnovabili.

6- Le S.U.D. vanno progettate affinché siano efficaci per quanto più tempo possibile.

Come descritto in precedenza, l'effetto 'sorpresa' col passare del tempo perde efficacia. Vanno previsti degli accorgimenti che ne allungano l'interesse nel tempo. Attraverso interventi minimi, a volte, è possibile rilanciare l'attenzione verso le S.U.D.

La presenza di domande che cambiano nel dispositivo in cui si risponde coi mozziconi di sigarette nella Villiers Street a Londra ne è un esempio, così come allungare la distanza della lunetta nei cestini-canestro rilancia il gioco.

Riferimenti bibliografici

- Ayan S. (2009), *Laughing Matters*. Scientific American MIND 20 (2), 2009
- *Beyond the Billboard- The Floor*, o-sempfmp-dc.blogspot.it, 20/04/2010 <http://o-sempfmp-dc.blogspot.it/2010/04/beyond-billboard-floor.html>
- Bevington A. (2012), *Friday Fun: Bus Stops Crackle, Swing, the city fix*, 23/11/2012 <http://thecityfix.com/blog/friday-fun-bus-station-art/>
- Colombo M. (2012), *Play Pong While Waiting for the Light to Change, Make*, 12/09/2012
- Floriani I. (2009), *Le basi e l'iso degli effetti benefici di umorismo e risate*, pag. 15 <http://www.brainmindlife.org/basiumorismoerisate.pdf>
- *Piano Staircase*, The Fun Theory <http://www.thefuntheory.com/piano-staircase>
- *Spielplatz*, Democratie Creative <http://www.democratiecreative.com/index.php?projets2011/spielplatz/>
- *The Red Light Player*, The Fun Theory <http://www.thefuntheory.com/2009/12/15/red-light-player>
- *The World's Deepest Bin*, The Fun Theory <http://www.thefuntheory.com/worlds-deepest-bin>

Le mura di Lucca. Come strumento interpretativo delle trasformazioni della città

Claudio Pardini Cattani

La Vicenda Urbanistica Lucchese a partire dal 1° Piano di Ampliamento del 1886 sino al P.R.G.C. del 1958 e alle successive Varianti Urbanistiche degli anni ottanta del secolo XX°.

Il contenuto del saggio rivisita la vicenda urbanistica lucchese a partire dal 1° Piano di Ampliamento del 1886, il primo dell'era moderna, con Lucca annessa all'Italia.

Prosegue con gli altri Piani di Ampliamento precedenti la prima guerramondiale, tra cui il "Piano Benedetti", si sofferma quindi sull'inerzia urbanistica del regime fascista a Lucca e continua con il "risveglio" del secondo dopoguerra che si concretizza con il Piano Regolatore del 1958.

Viene riportato il dibattito, interessantissimo che si svolse, al riguardo, nella Città. Personaggi come Eugenio Luperini, Carlo Ludovico Ragghianti, PierCarlo Santini, intervennero più volte e portarono il problema all'attenzione della ribalta nazionale, mettendo in guardia gli amministratori, i tecnici incaricati, i politici, la popolazione, circa le ricadute negative che sarebbero seguite ad una politica urbanistica non attenta ai valori della Città e del suo Territorio.

Al dibattito presero parte anche associazioni culturali molto vivaci come gli "Amici di Lucca" che dettero un contributo importante. E ciò, anche se non fermò l'approvazione del Piano, certamente contribuì ad evitare guai peggiori. Se abbiamo ereditato questo Centro Antico con le sue Mura così come sono, dobbiamo essere grati a queste persone che ne capirono il valore e lottarono per conservarne l'integrità.

Attraverso la ricerca presso l'archivio storico comunale, sono state reperite le delibere e i documenti inerenti le accessissime discussioni consiliari che si svolsero all'epoca, tra chi voleva un ampliamento della Città storica, con abbattimento delle Mura e chi invece si opponeva e auspicava una loro conservazione e tutela.

Discussione che si svolse non solo nelle sedi istituzionali ma che coinvolse l'intera società lucchese.



La ricerca contiene le procedure, i contatti epistolari tra l'amministrazione comunale e i tecnici incaricati, da cui si evince il clima di quel periodo, la gestione amministrativa e politica del territorio, che poi avrebbe portato a determinate scelte urbanistiche.

Proseguendo nel processo storico della vicenda urbanistica lucchese, la ricerca si estende ulteriormente, riporta e analizza anche gli studi intrapresi nel decennio 1960-1970 da Quaroni per il Centro Antico e da Clemente e De Luigi per la revisione del Prgc del 1958, sino al decennio 1970-1980, con l'opera di revisione del Piano del 1958 a cura del "Gruppo di Studio del Prgc".

Partendo da questa vicenda urbanistica che, nel suo dipanarsi ha posto le premesse per una modifica sostanziale del territorio lucchese, con la perdita del rapporto Città-Campagna, con la costruzione di una periferia disordinata, priva di ingredienti che "fanno" la Città, il saggio individua la necessità di una ricucitura tra il Centro Antico e l'immediata periferia; e tra questa e il resto del territorio. Viene analizzato il "nodo" del Centro Antico, il ruolo che dovrebbe avere, anche sulla base di un dibattito che si aprì, e che varrebbe la pena di recuperare, sul finire del 1970, voluto in modo particolare da due amministratori illuminati, oggi non più tra noi: l'ing. Franco Fanucchi e il prof. David Rovai.

Infine viene proposta una categoria progettuale forte, che dovrebbe stare alla base della costruzione della nuova Città e dei nuovi rapporti territoriali e cioè l'infrastruttura Mura.

L'infrastruttura Mura viene interpretata progettualmente secondo diverse chiavi di lettura appropriate e cioè "La Dimensione", "Il Simbolo", "L'Immagine", "L'Effetto Barriera", "Il Genius Loci", "La Qualità Urbana".

Se ne deduce che le Mura sono uno strumento fondamentale per costruire la nuova Città. Le Mura esprimono valori forti e invitano a riflessioni che assumono valenza progettuale, capaci di indicare - attraverso il loro uso e riuso - un loro coerente rapporto con gli spazi al di dentro e al di fuori della cinta, nuove e coerenti rifunzionalizzazioni delle aree e degli immobili degradati e dimessi.

Edoardo Salzano ricorda che "Una lunga, plurisecolare accumulazione storica genera... la città, geniale costruzione della civiltà. La crescita impetuosa dello sviluppo produttivo, e la crisi che tale sviluppo provoca, generano l'urbanistica moderna.

È a questo doppio processo storico che occorre perciò riferirsi per comprendere i fondamenti dell'urbanistica quale oggi viene praticata. Nella consapevolezza che - come afferma Giambattista Vico - la natura delle cose è implicita nella loro origine: nel modo

e nel tempo in cui esse nascono, talché senza comprendere la loro radice, la loro ragione storica, non è possibile comprendere la loro attuale natura".

Per porci correttamente di fronte ad una problematica urbanistica ed avere qualche speranza di individuare delle soluzioni coerenti e condivise, risulta necessaria la "conoscenza" del problema rappresentato.

Per questo l'analisi storica e filologico-documentaria della realtà lucchese risulta necessaria per qualsiasi tipo di operazione che si voglia compiere, sia essa di natura urbanistica o compositiva o di arredo urbano.

Essa è fonte di informazioni, suggerimenti, che mettono in grado l'operatore culturale, il pianificatore, il progettista, di individuare metodologie di intervento efficaci.

L'acquisizione concreta di questo concetto la si esprime quando alle intenzioni dichiarate, spesso piene di riguardo per la realtà in cui si individua l'intervento, seguono scelte coerenti, all'interno di una metodologia che considera strettamente uniti il momento dell'analisi e della conoscenza con quello della proposta di intervento.

Purtroppo non sempre ha prevalso la coerenza. Sorge il dubbio che spesso le buone intenzioni dichiarate siano state ad arte utilizzate come chiave di accesso e grimaldello, nei confronti di uno spazio storicamente importante e purtroppo non sempre tutelato, con il risultato che spesso si è scatenata la logica delle rendite edilizie e di posizione, con tanti saluti ai valori espressi dalla Città Murata, anche in rapporto con il suo Territorio.

Una prassi ipocrita, che in passato non sempre è stata smascherata e che ancora oggi a volte riemerge.

Spesso il "soggetto" che consideriamo, bisognoso di interventi, a volte di recuperi anche sostanziali, è stato oggetto di modifiche, di iniziative non sempre corrette; iniziative comunque da valutare, per comprendere come nel corso del tempo ci si è posti di fronte ai problemi che man mano emergevano e come si è pensato di risolverli.

Ciò, anche per far lume sulla sedimentazione urbanistico-architettonica di un "luogo perso", quello della periferia della Città di Lucca, su cui bisogna operare con "bona teorica" ("Sempre la pratica dev'essere edificata sopra la bona teorica." Leonardo Da Vinci), nel tentativo di un suo recupero di "identità" e di "urbanità".

La seconda parte del saggio affronta il tema della Città e il ruolo dell'infrastruttura oggi, da cui scaturisce una possibile interpretazione progettuale.

“... operare su una realtà, sapendone e volendone riconoscere la storia, la moltitudine dei legami e dei rapporti tra le diverse dimensioni costitutive, non può essere considerata né un limite né un ostacolo: al contrario, un tema impegnativo e severo - che implica e richiede una preparazione e insieme una immaginazione. E non ultima, quella modestia nell'essere nelle cose che attinge direttamente da un interno *modus* non sempre e immediatamente gratificante: da quella misura, cioè, che esprime - ad un tempo - il coraggio di riconoscere le proprie radici e la capacità di ramificarne di nuove. Un atteggiamento, quest'ultimo, né facile né abituale, appunto: ma assai più maturo - assai più progressivo - che non quella presunzione diffusa - così soffusa di avanguardia - di non voler attribuire al passato un suo continuo presente (...)

la riprogettazione di una simile spazialità (del C.A.) complessa ridiventa, ancora, severa scelta di spazi economici e sociali da compenetrare con la dimensione singolare e preziosa dello spazio fisico; richiede una cauta, ed insieme, decisa politica di salvaguardia complessiva di valori a loro volta complessi; deve impegnare ad una intelligente e oculata gestione di un bene economico, sociale e culturale particolarmente fragile proprio perché pervicacemente appetito (....). Attribuiamo tutto ciò (...) al termine di riprogettazione dello spazio storico: ma con in più quella necessità di una nuova immaginazione progettuale che faccia della città storica una città nella nostra storia: e con in meno quel tanto di ambiguità che ci viene dal pensare ancora ad un impensabile ritorno - a quel ricupero appunto - ad una dinamica socio - economica e culturale non più sperimentabile e, quindi, ad una città storicamente improponibile.

Considerare con estrema attenzione questa

specie profonda dello spazio, saperne trarre le conseguenze, aggiunge certamente nuove difficoltà anche alle soluzioni operative, oltre ad avere una sua scomodità culturale. Ma può indirizzare decisamente la ricerca ad una nuova comprensione di significati di quella proposizione secondo la quale il centro antico può essere inteso come una preesistenza progettabile, evitando - soprattutto - i non pochi equivoci recati da una semplificazione formale o ideologica del problema”.

Questa forma mentale, questo modo di affrontare, impostare, procedere nella problematica della città - e del C.A. in particolare - appare indispensabile perché consente un'affrancazione dalle “ facili certezze “, dal “manuale dei metodi ortodossi“ e consente l'utilizzo di strumenti di analisi, di chiavi di lettura, di elementi di verifica; una specie di prova del nove riferibile all'intervento concreto. La progettualità che esprimono questi strumenti, queste chiavi di lettura, consente di innescare un processo di concretizzazione operativa adeguata al luogo in cui si opera.

Le chiavi di lettura, gli ingredienti di questa interpretazione progettuale, rivelatrici dello spessore del possibile intervento, possono essere per Lucca la Dimensione, il Simbolo, l'Immagine, l'Effetto Barriera, il Genius Loci, la Qualità Urbana.

Naturalmente queste categorie sono state individuate e ritenute idonee, ottimali, per affrontare la specifica situazione lucchese; ciò non toglie che in altre situazioni tali categorie siano altre, in eguale numero, oppure maggiore o minore.

L'intenzione è quella di proporre una metodologia che affronti il problema della città con l'obiettivo della definizione di un modello di struttura urbana affrancato, in questo stadio, da slanci o proposizioni progettuali assolute che devono corrispondere ad un successivo stadio più propriamente operativo. A tale processo metodologico, dal quale scaturisce il modello progettuale, deve essere associata, appunto, una verifica basata sulle categorie individuate.

La categoria della Dimensione rappresenta una chiave di lettura necessaria, fondamentale per Lucca. Una dimensione che si estrinseca nel “ tempo”, nell’ “uso”, nello “spazio”.



Piano di Ampliamento della Città di Lucca detto anche “Piano Benedetti”(1917), dal nome dell'ing. capo dell'U-T comunale. La planimetria rappresenta la restituzione grafica di uno degli ultimi studi che portarono poi alla stesura definitiva del P.d. A. La circonvallazione a nord, risulta ancora molto vicina alle Mura e non rispetta le due ultime lunette rimaste; ad est, di fronte alla nuova porta prevista, ancora non compare la piazza che successivamente verrà inserita; queste previsioni poi non si realizzarono.

Consiglio Direttivo INU Lazio Per difendere i tessuti urbani a villini di Roma

Da tempo è aperta in città la questione “villini”. Più in generale si pone il problema della difesa dei caratteri storici, morfologici e tipologici della Città storica di Roma come individuata dal Prg vigente.

Diversi casi di demolizione e ricostruzione, con aumento delle dimensioni dei nuovi edifici, sono stati segnalati da Comitati di cittadini impegnati a contrastare le demolizioni, da alcune benemerite Associazioni, da campagne di informazione. Tuttavia tali iniziative, senz'altro opportune e lodevoli, non sembrano finora in grado di risolvere alla radice i problemi segnalati.

Occorre un'azione sistematica, radicale e sostenuta da efficaci regole urbanistiche.

C'è il fondato rischio che episodi simili si ripropongano nei prossimi mesi.

Il vecchio “Piano casa” (LR 21/2009) scaduto il 31 maggio 2017 ha lasciato una coda di domande di sostituzione di villini (demolizione e ricostruzione con aumento di volume) e di edificazione degli spazi verdi privati: nel solo Municipio Roma II sarebbero circa 30 le richieste pendenti. Purtroppo il Comune non ha finora reso pubbliche informazioni sul fenomeno. L'allarme dell'opinione pubblica è quindi giustificato. Si tratta di interventi che vanno valutati non soltanto per la qualità delle architetture di cui si pretende l'abbattimento, ma anche per l'inserimento di edifici “gonfiati” in tessuti tipologicamente omogenei, ossia per gli effetti che i nuovi edifici avranno sulla qualità di significative parti di città.

Indipendentemente dall'iter amministrativo e quindi dall'esito di questi progetti, si deve far tesoro dell'esperienza ed evitare che questi rischi si ripresentino anche per la nuova legge sulla rigenerazione urbana.

Si ricorda che alla scadenza del vecchio “Piano casa” la Regione Lazio ha approvato la legge n.7 del 18 luglio 2017 “Disposizioni per la rigenerazione urbana e per il recupero edilizio” che, superando l'impostazione emergenziale della legge precedente, persegue analoghe finalità di rinnovo ed adeguamento sismico ed energetico del patrimonio edilizio, però in un quadro ordinario, promosso e indirizzato dai Comuni. La nuova legge, come la precedente, incentiva le azioni di rinnovo edilizio, affiancate ora da quelle di rigenerazione urbana, con premialità consistenti in incrementi di volume edificabile. Essa tuttavia può avere un impatto negativo su quei tessuti storici realizzati a Roma a partire dall'Unità d'Italia e soprattutto in attuazione del Piano Nathan-Sanjust del 1909. In particolare i villini della prima metà del secolo scorso, spesso associati alla proprietà unica dell'immobile, sono inseriti in ambiti di grande valore storico, ambientale e di paesaggio urbano, quindi anche immobiliare. Tale valore è in gran parte determinato dalla tipologia prevista dal Piano del 1909, in base alla quale solo 1/4 del lotto poteva essere edificato ed i 3/4 andavano sistemati a verde; ciò ha contribuito alla qualità estetica e ambientale dei tessuti a “villini”, nei quali il verde privato, con alberature che si affacciano sui marciapiedi, rende gradevole e più salubre l'ambiente circostante. Queste condizioni di contesto rendono finanziariamente appetibili le operazioni di integrale sostituzione edilizia con ampliamenti che però snaturano la qualità dei tessuti in cui sono inseriti. Basti ricordare in proposito gli effetti negativi provocati dalla autorizzazione (Regolamento edilizio del 1920) a costruire palazzine nei lotti destinati a villini e poi, negli anni '50 e '60, la diffusa sostituzione con tipologie a palazzina dei villini di Città Giardino a Monte Sacro. Oggi questo fenomeno molto dannoso per la qualità urbana si potrebbe riprodurre nei quartieri Trieste, Salario, Nomentano, San Lorenzo, Garbatella, Monteverde vecchio, Prati, Delle Vittorie e nella stessa Città Giardino.

Una difesa efficace dei tessuti a villini – testimonianza significativa dei valori storici, estetici ed ambientali della città di Roma, ele-

mento importante della sua memoria materiale – richiede la concreta e leale collaborazione tra tutte le pubbliche amministrazioni che possono svolgere un ruolo nell'azione di tutela. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, anzitutto, dovrebbe procedere, attraverso le sue strutture preposte, alle verifiche della sussistenza dell'interesse culturale di cui all'art. 12 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. Le verifiche andrebbero svolte con riferimento ai tessuti urbani a villini della Città storica, classificati come T5 e dettagliatamente individuati nelle planimetrie del PRG vigente. A questi andrebbero aggiunti anche altri tipi di tessuti, in particolare quelli T4, T7 e T10, all'interno dei quali possono ricadere edifici e giardini cui applicare la tutela¹. Inoltre, qualora a seguito della auspicabile pubblicazione di informazioni circa i procedimenti autorizzativi attivati presso il Comune, emergessero casi particolarmente gravi per la perdita di valori urbani, il MiBACT o la Regione potrebbero ricorrere a quanto stabilito dall'art. 150 del Codice medesimo (inibizione o sospensione dei lavori).

Protagonisti della salvaguardia dei richiamati valori storici, estetici ed ambientali dovrebbero essere anche la Regione Lazio e il Comune di Roma, sempre nel quadro di una concreta e leale collaborazione istituzionale. Le proposte che seguono non sono alternative ma complementari.

PRIMA PROPOSTA (rivolta alla Regione Lazio): Modifiche al campo di applicazione della Lr 7/2017

La Lr 7/2017, per evitare effetti negativi sui tessuti storici, ha escluso gli interventi di sostituzione negli “insediamenti urbani storici” e, in questi stessi ambiti, ha dato ai Comuni la possibilità di limitare i cambi di destinazione d'uso.

Gli insediamenti urbani storici richiamati dalla legge sono però quelli delimitati dal Piano Territoriale Paesistico Regionale adottato (Ptpr): nel caso di Roma l'insediamento storico coincide con la città interna alle mura aureliane, cioè una porzione urbana molto ridotta rispetto alla “Città storica” delimitata dal Prg vigente.

La differenza tra i due perimetri (1.400 ettari circa all'interno delle mura, 4.982 ettari la Città storica del Prg) consiste principalmente nella città edificata tra la fine dell'ottocento ed il primo novecento, ove si collocano appunto i tessuti a villini.

Occorre dunque una modifica della Lr 7/2017 che, per gli interventi diretti di ristrutturazione edilizia e di demolizione e ricostruzione con ampliamento (fino al 20%) previsti all'art. 6 della legge, estenda l'esclusione anche alle "zone omogenee A individuate dal Prg approvati, o a loro parti da definirsi con deliberazione di consiglio comunale, purché più ampie di quelle definite dal Ptp".

Questa esclusione è necessaria perché, mentre nei precedenti articoli della Lr - art. 2 (programmi di rigenerazione urbana), art. 3 (ambiti di riqualificazione e recupero edilizio), art. 4 (cambio di destinazioni d'uso) e art. 5 (miglioramento sismico ed efficientamento energetico) - gli interventi devono essere preceduti da una valutazione di merito del Comune (approvazione di programmi, definizione di ambiti, approvazione di varian-

ti), nel caso degli interventi diretti previsti all'art. 6 l'attuazione "sempre consentita" è rimessa alla sola decisione della proprietà immobiliare.

Si segnala che la recente direttiva dell'Assessore all'Urbanistica L. Montuori (n. 10 del 19 febbraio 2018) sospende bensì temporaneamente gli interventi nei tessuti della Città storica e della Città consolidata previsti dall'art. 4 della Lr 7/2017, e rinvia gli altri (ex artt. 2 e 3), ma nulla dice sull'art. 6, di fatto il più "pericoloso" per la tutela dei tessuti della Città Storica e in particolare di quelli a villini.

SECONDA PROPOSTA (rivolta al Comune di Roma): Esclusione dalla applicazione della LR 7/2017 dei tessuti a villini di Roma e riduzione delle utilità private negli ampliamenti e nei cambi di destinazione d'uso

Il Prg di Roma articola la Città storica, ove vivono oltre 600.000 persone, in dieci tipi di tessuti urbani: si tratta di una innovazione importante sotto i profili tecnico e culturale che supera la tradizionale suddivisione in

zone urbanistiche per tener conto delle caratteristiche reali della città esistente.

Tra i tessuti individuati e dettagliatamente definiti nelle planimetrie del Piano, i "Tessuti di espansione otto-novecentesca", articolati in base alle differenti morfotipologie che li caratterizzano, in sigla il T4 (tessuti a isolato) e il T5 (tessuti a villini), riguardano parti di città alle quali il Piano attribuisce particolare valore per il processo storico-formativo che li ha generati e per i caratteri identitari che hanno assunto "nella memoria delle comunità insediate".

Con una deliberazione autonoma, motivata in base alla rilevanza culturale, architettonica ed ambientale di tali tessuti, cui andrebbero eventualmente aggiunti, previa dettagliata verifica sul campo, anche quelli classificati T7 e T10, il Comune di Roma dovrebbe escludere l'applicazione ad essi delle norme della LR 7/2017, ed in particolare di quelle del citato art. 6.

In effetti, poiché il Comune deve considerarsi unico soggetto competente in materia urbanistica a definire le cosiddette "zone A"



di cui al Dm n. 1444/1968, esso può ben deliberare di escludere l'applicazione dell'art. 6 della Lr anche oltre gli stretti perimetri degli insediamenti storici come definiti dal Ptp². Inoltre l'art. 20 delle Nta del Prg vigente sottopone tutte le più rilevanti valorizzazioni immobiliari ad un "contributo straordinario" pari al 66,6% della valorizzazione stessa, a carico di chi realizza la valorizzazione e da destinare al miglioramento urbano. Tale norma è stata poi recepita nel Testo Unico dell'Edilizia (DPR 380/2001 aggiornato, articolo 16, comma 4 lettera d-ter) che stabilisce che il contributo sia "non inferiore al 50% [della valorizzazione]". Tale contributo è richiamato, all'art. 2, comma 3, della Lr 7/2017, ma solo come una facoltà che i Comuni hanno per sostenere i programmi di rigenerazione urbana. Non è invece previsto per gli altri interventi di cui agli artt. 3, 4, 5 e 6 della legge. Il Comune di Roma Capitale, con proprio atto deliberativo, dovrebbe decidere di applicare il contributo straordinario a tutti gli interventi previsti dalla legge regionale 7/17, di fatto in variante o in deroga al Prg. Naturalmente il contributo inciderebbe sulla sola superficie di incremento e sulle funzioni pregiate di nuovo inserimento, ossia sulle componenti di maggiore impatto sui tessuti urbani, mentre lascerebbe intatte le utilità derivanti dal miglioramento edilizio dell'esistente.

TERZA PROPOSTA (rivolta al Comune di Roma): Aggiornamento della Carta per la Qualità e controllo preventivo delle trasformazioni

Nella citata direttiva l'Assessore L. Montuori dichiara "indispensabile e urgente un aggiornamento della Carta per la qualità [...] che consenta un maggiore controllo e formuli linee di indirizzo prescrittive per gli interventi di sostituzione edilizia e/o di ampliamento".

Nel condividere la valutazione espressa dall'Assessore si ricorda che l'art. 16 delle Nta del Piano vigente stabilisce (c. 12) che "La Carta per la qualità è soggetta ad aggiornamenti periodici, di norma biennali, da approvarsi con le procedure di cui all'art. 2, commi 5 e 6"; che non risulta che nel decennio di piena vigenza del Piano sia stata effettuato alcun ag-

giornamento; che, di conseguenza, l'invocato aggiornamento richiede di essere quanto prima avviato ed efficacemente concluso.

Il Comune di Roma, infine, dovrebbe controllare, attraverso le sue strutture preposte, l'effettiva applicazione di quanto previsto dalle Nta del Piano vigente all'art. 24 (Città storica, Norme generali), comma 12: "Gli strumenti urbanistici esecutivi e i progetti edilizi ammessi con modalità diretta sono predisposti secondo i contenuti e le modalità stabilite nell'elaborato G2. "Guida per la qualità degli interventi"; ove riguardino interventi di categoria RE, DR, AMP, NE, sono obbligatoriamente sottoposti, ai fini dell'approvazione o abilitazione, al parere consultivo del "Comitato per la qualità urbana e edilizia" che si esprime entro 45 giorni dalla richiesta". Il parere del COQUE dovrà essere reso sia in relazione al valore testimoniale dell'edificio che si chiede di demolire, sia in relazione alla coerenza del nuovo edificio progettato con il tessuto in cui va a inserirsi.

1. I tessuti T5 sono definiti "Tessuti di espansione otto-novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme" dall'art. 30 delle Norme Tecniche di Attuazione, che detta le prescrizioni specifiche e stabilisce gli interventi consentiti. L'art. 29 delle stesse norme detta prescrizioni specifiche e interventi consentiti per i tessuti T4 "Tessuti di espansione otto-novecentesca ad isolato". I Tessuti T7 e T10 sono rispettivamente quelli "di espansione novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme" e i "Nuclei storici isolati" (artt. 32 e 35 delle Nta).
2. Ciò risulta evidente se si considerano le diverse funzioni correlate alla tutela dei valori paesaggistici (art. 143 Codice BB.CC.AA.) ed alla individuazione delle "zone territoriali omogenee" di cui all'art. 17 della legge ponte (n. 765/1967). Ne consegue che, data la suddetta diversa funzione, la concreta applicazione ai fini paesaggistici deve considerarsi esclusa negli ambiti definiti dall'art. 43 delle Nta del Ptp²; ma fuori di tale perimetro valgono le prescrizioni dettate dalla pianificazione urbanistica assunta dall'ente locale.

Ennio Nonni

Amministrare o Governare: l'urbanistica e la città

Per chi conosce la reale situazione degli enti pubblici, con le relative modalità di formazione di una decisione, non può che convenire sulla totale diversità di contenuto fra il concetto di amministrare e quello di governare; fatte salve alcune e limitate situazioni locali, ascrivibili ad una fortunata coincidenza fra innovazione tecnica e lungimiranza politica, generalmente in campo urbanistico, specialmente oggi, vengono prese decisioni di tipo amministrativo.

Questo termine, che di per sé non è negativo se associato alla gestione di qualcosa di concreto, è quanto mai limitativo, ad essere benevoli, se utilizzato per immaginare le strategie urbanistiche.

Oggi, o meglio da qualche decennio, l'urbanistica in Italia si amministra e non si governa; nel senso che amministrare è gestire il quotidiano, il breve periodo, la durata di una legislatura, mentre governare significa avere ideali e pensare ad un lontano futuro a cui arrivare con strategie che iniziano ora e che proseguiranno a cura di altri, con azioni coerenti.

Di sicuro, nel nostro paese ci sono troppi strumenti legislativi e urbanistici inutili, si confida nel fatto che la qualità discenda dal procedimento o dall'emanazione di una nuova legge che si adagia sul territorio in modo arido: di fatto c'è poco progetto urbano o di configurazione dello spazio pubblico, per la ritrosia politica di scommettere sulla invenzione urbana.

È perciò necessario ridurre all'essenziale le norme, cancellando ogni inutile formalismo burocratico, per concentrarsi prevalentemente sulle valutazioni del merito progettuale e delle prestazioni.



Foto anni '30: il cuore della città di Faenza formatosi nel tempo con una successione di azioni di governo.



Foto anni '50: Faenza sostituzioni edilizie e conferme di manufatti storici sono azioni di governo che superano le generazioni.

Nel concreto si confonde il procedimento (amministrativo) e il suo snodarsi con scelte tecniche, tempistiche e altro, con la strategia (scelta di governo), che immagina il futuro in modo creativo, innovativo e spesso volte alternativo al modo di agire corrente. La soluzione probabilmente è ancora quella di

un piano unico, semplice, che parli una lingua moderna anche sulla mobilità elettrica, i rifiuti, l'acqua, la sismica, l'energia, le infrastrutture telematiche e che colleghi gli investimenti pubblici a questi temi; invece, sul tema principe di governo, vale a dire lo stop al consumo di suolo, lo si rinvia, si percentualizza, si affronta

in modo transitorio e matematico, allontanando per l'ennesima volta il confronto vero sulla idea di città.

Se amministrare, nel tempo presente, necessita di un adeguamento alle norme (spesse volte viste come l'unico aspetto a cui fare riferimento), governare invece vuol dire andare ben oltre, strappare in avanti, immaginare evoluzioni innovative a volte drastiche, a volte graduali; trattasi di approcci mentali diversi, nel primo caso è navigare a vista immaginando un auspicabile consenso e sperando nella buona sorte, nel secondo caso invece è avere ben chiaro l'obiettivo da raggiungere, nel tempo che sarà necessario, con una direzione prefissata.

È evidente che stando così le cose è più facile amministrare che governare le questioni urbanistiche, anche perché il decisore di turno, magari senza avere grandi competenze o conoscenze, offre una sua risposta ad un problema sul tavolo, si immagina un tempo di procedimento, verifica il consenso e agisce con il suo buon senso, senza però avere il polso delle problematiche generali di lungo periodo, che reggono i fili della vera convivenza urbana, sociale e ambientale.

Ancora oggi la discussione (che conta) sull'urbanistica è circoscritta fra necessità di tutela e controllo ed esigenza di intervenire velocemente, a dimostrazione ulteriore dell'assenza di una chiara strategia di governo all'interno degli organi che devono decidere.

Molti possono ritagliarsi un ruolo nell'urbanistica amministrata, pochi quelli che invece riescono ad individuare quelle strategie di lungo periodo, tali da imprimere una identità e una qualità urbanistica che supera i tempi della politica ordinaria.

È evidente che per individuare progetti strategici è necessario capire quale significato attribuire al governo della materia urbanistica per non incorrere in idee estemporanee, dettate dal cosiddetto "lampo di genio", ma che si scontrerebbero con la verifica nel lungo periodo.

Per questo è necessario definire e condividere precisi indirizzi, suddivisi per i diversi livelli di intervento, dalla scala territoriale a quella del quartiere, che dovranno rappresentare binari invalicabili all'interno dei quali muoversi.

Questi indirizzi strutturali (che attengono al governo dell'urbanistica), devono avere un ampio grado di flessibilità e a seconda dei momenti attuativi e dei tempi della società, vanno consolidati con regole puntuali (concrete e qualitative), senza avere la pretesa o l'ambizione che siano le norme di un Piano a validarne permanentemente l'attuazione.

Un esempio concreto di governo del territorio attinente alla pianificazione locale e che non necessita di specialisti tecnici, che verranno messi in campo successivamente, può riguardare anche aspetti quali:

- cingere il centro urbano con un perimetro virtuale da non superare con ulteriori urbanizzazioni di terreni agricoli;
- decidere che ogni quartiere urbano deve contenere al centro una piazza o un luogo identitario da riconoscere anche con grandi installazioni artistiche;
- orientare le trasformazioni urbane a miglioramenti sismici, sicurezza idraulica e consumi energetici ridotti.

Tutto il resto che attiene alla forma della città, al suo stile, alle sue esigenze e alla sua qualità va trattato liberamente essendo una conseguenza dei tempi in cui vengono prese le decisioni.

Sappiamo quanto è difficile mantenere coerenti, nel tempo le decisioni strategiche, infatti dietro l'angolo, con varie giustificazioni o eccezioni, vengono effettuate varianti per insediare magari nei terreni agricoli (oltre il confine virtuale), attività economiche, capannoni nuovi e riconversioni residenziali per quelli dismessi; ecco, queste azioni sono l'esatto contrario del concetto di governare; sono solo decisioni amministrative che nell'arco di qualche tempo (decenni), qualcuno dovrà correggere con azioni di governo. Da tutto questo, si ravvisa che il problema vero è indicare quale strada seguire (governare).

Non è certamente un'azione di governo del territorio, avere disseminato di capannoni a seconda delle esigenze private e senza una strategia di lungo periodo, gran parte della pianura veneta, alterando un paesaggio di ville e di poderi, creando quello che



Foto anni '60: Faenza importanti rifacimenti di viabilità sono azioni che attengono alla buona amministrazione di una città.

in senso dispregiativo chiamiamo *Sprawl*, vale a dire disordinata crescita di una città, con assenza di identità. Una strada senza ritorno, aggravata dal fatto che, come sta avvenendo oggi, i capannoni sono vuoti per la stringente crisi economica e per la erronea collocazione rispetto al territorio.

Governare è difficile, amministrare è relativamente semplice. Governare vuol dire porre dei limiti o indicare delle soluzioni obbligate che presuppongono anche il dissenso temporaneo; amministrare è organizzare un percorso per risolvere un problema, il più delle volte politico.

Facciamo delle considerazioni proiettandoci in altre epoche, dove era ben chiara la funzione di governo e di amministrazione della cosa pubblica: vale a dire il futuro e il presente di una comunità.

Nel medioevo la costruzione di una cattedrale gotica era il frutto di una scelta di governo che coinvolgeva più generazioni, in quanto oltre ad essere l'espressione temporale dell'orgoglio cittadino, sanciva la testimonianza eterna nella fede, era l'incontrastato emblema della città in cui tutti si riconoscevano e contribuivano con vari mezzi ad arricchirne l'immagine.

A distanza di secoli questa contrapposizione fra la scala umana rappresentata dal tessuto abitativo e la elevazione vincente dello spazio sacro è ancora ben presente, certamente a livello figurativo, e ci consente di individuare il tipo di città e il suo centro principale.

Il contrasto evidente fra le sue dimensioni orizzontali e verticali coesistono e dettano ancora oggi le regole della permanenza dei segni.

Ma sempre nel medioevo le città dovevano funzionare con regole, eliminando gli inconvenienti e migliorando l'esistente; come quelle relative al decoro e arredo urbano, regolamentando l'accesso di carri nei luoghi centrali della città, creando luoghi appartati per la prostituzione e tanto altro: in pratica venivano adottate decisioni di buona amministrazione, che assicuravano una temporanea e migliore convivenza senza però lasciare segni duraturi. In ogni periodo storico, almeno fino al secondo dopoguerra, riusciamo a decifrare questo duplice aspetto nella storia degli eventi urbani, avendo ben presente che governare e amministrare sono due facce della stessa medaglia.

Le città sono il risultato secolare della loro storia di governo; solo con questa proiezione è possibile immaginare di trasformare e rimodellare gran parte degli insediamenti urbani degli ultimi 50 anni.

È illuminante lo scritto di Voltaire del 1794 sugli abbellimenti di Parigi volto a stimolare azioni di lungo periodo: "... quartieri immensi esigono pubbliche piazze; ... a chi mai spetta di abbellire se non agli abitanti

che godono nel suo seno tutto ciò che l'opulenza e i piaceri possono prodigare agli uomini?...La meschinità di idee, il timore ancor più meschino di una spesa necessaria, vengono a combattere questi progetti di grandezza, che ogni buon cittadino ha fatto cento volte in se stesso...".

È un modo di spronare azioni di governo che guardino al futuro.

Ora che la scarsità di risorse, ha certificato la fine di una esplosione urbana incontrollata, si pensa, anche nelle migliori realtà comunali, che non sia necessario mettere in campo delle straordinarie decisioni di governo con

strategie di medio lungo periodo.

Che in molte amministrazioni sia scomparsa l'ambizione della strategia nel governo del territorio è evidente: si è sempre in attesa di qualcosa, magari di una nuova legge nazionale o regionale che indichi la strada e a cui dare la colpa poi quando è certo che nulla cambierà.

Per la città, non sono le leggi generaliste che modificheranno lo *status* urbano, bensì le azioni di progetto, sempre possibili se si ha l'idea della direzione da seguire.

Questa abitudine ad amministrare, ha fatto perdere quindi la capacità di avere visioni sul futuro delle comunità, per scarsa abitudine ad affrontare le poche e grandi questioni di un territorio; in questo modo le società regrediscono assieme agli attori che temporaneamente hanno tenuto la scena. Ma se nel campo dell'amministrare è bene che ci sia un buon "Piano del traffico", non medioevale, quale sarà la "cattedrale" virtuale di questo secolo?

Nel futuro dell'urbanistica, governare vorrà dire anche decidere anticipatamente quali prestazioni devono essere garantite nella città (sicurezza, sostenibilità, bellezza), cancellando quella indistinta elencazione di parametri urbanistici (indici, distanze, rapporti) contrari al buon senso e senza garanzie per la qualità della vita cittadina.

Governare significa immaginare il futuro di una città, sempre diversa e mutevole, che conosce e rilegge il suo passato senza soluzioni precostituite o slogan tanto inutili quanto condivisibili, quali sostenibilità,

rigenerazione, partecipazione e altro; ma governare può anche essere la scelta cosciente di liberare certe aree da regole imposte e lasciare che lo spazio si modelli e si autogeneri seguendo esigenze individuali, temperate solo da azioni di sicurezza, sostenibili e identitarie; amministrare invece è assicurare la sopravvivenza della città, alimentarla, regolarla affinché sia sempre pronta, al momento giusto, ad adottare le imprescindibili scelte di governo.

Giuseppe De Luca

MANIFESTO PER L'URBANISTICA ITALIANA.

Dieci punti per l'avvio di un dibattito pubblico

Tra le numerose riforme che il Paese aspetta vi è quella del Governo del territorio – o dell'urbanistica se vogliamo usare una dizione più popolare nelle pratiche amministrative locali – che aggiorni l'intero sistema del governo e controllo delle trasformazioni del suolo. Una riforma attesa da almeno 66 anni, da quando sono scaduti i termini della 9^a disposizione transitoria della Carta Costituzionale italiana. Ricordiamo il suo contenuto: «La Repubblica, entro tre anni dall'entrata in vigore della Costituzione, adegua le sue leggi alle esigenze delle autonomie locali e alla competenza legislativa attribuita alle Regioni». La Costituzione è entrata in vigore il 1° gennaio 1948, mentre la legge urbanistica nazionale – nonostante le modifiche, integrazioni e aggiunte e nonostante la nascita delle Regioni nel 1970 – è ancora quella del 1942 e le prassi sono ancora a questa ancorata. Non è bastata nemmeno la modifica del Titolo V della Costituzione nel 2001, che ha elevato la materia “urbanistica” in “governo del territorio” (art. 117 Cost.) a generare le condizioni per un ripensamento globale e significativo di questa materia, così centrale e fondamentale per qualsiasi politica di tutela, valorizzazione e sviluppo del territorio nazionale.

Tra i ritardi che il Paese ha accumulato vi è proprio quella dell'urbanistica e del regime dei suoli. Nessuno può negare, infatti, che il territorio è la principale risorsa in mano agli Enti territoriali, e il suo governo, con strumenti tecnici snelli, trasparenti e veloci, sia la migliore condizione per contribuire a far uscire il Paese dalle secche in cui sembra crollato. Nella sua accezione più ampia, il governo del territorio non è altro che il principale atto di indirizzo politico che, partendo dalla piani-

ficazione, abbraccia la programmazione, la difesa e conservazione del suolo, la tutela del paesaggio e del patrimonio storico, la protezione dell'ambiente, nonché la guida e il controllo delle trasformazioni fisiche dell'interno spazio nazionale. Rilanciare la necessità di una nuova legge di principi di livello nazionale, che abbia come esito un ripensamento globale delle legislazioni regionali e di quelle settoriali, è oggi una necessità impellente. Necessità dettata anche dalla nuova geografia economica che non è più in linea con quella presente a metà del Novecento e con una rivoluzione tecnologia e informatica in atto che ha reso obsoleti i classici strumenti dell'azione pubblica e privata elaborati nel Novecento. Proprio in questo sfondo nuovo sfondo è auspicabile che si apra finalmente uno spazio per avviare una modernizzazione del governo del territorio in Italia.

La disciplina urbanistica, da materia di progetto e di cornice per il controllo delle trasformazioni pubbliche e private, si è via via avvinchiata su sé stessa e “burocratizzata” tanto da diventare più materia per azzeccarbugli e avvocati amministrativisti, che non materia tecnica per il governo degli assetti fisici e spaziali dei territori italiani. La classica disciplina urbanistica è diventata incomprensibile per la maggior parte dei cittadini e lunga, molto lunga nella sua messa in partica, tanto che i tempi di redazione degli strumenti urbanistici si misurano oramai in anni, se non in decenni, mentre l'economia e la società corrono e richiedono risposte veloci. È venuto il momento di prenderne atto e di correre ai ripari. Serve perciò l'avvio di un dibattito, molto pragmatico e libero, che ruoti intorno ad un processo di adattamento della definizione delle politiche pubbliche con l'esigenza di una modernizzazione del Paese, così come richiesto dalle componenti attive della società: imprese, famiglia e istituzioni.

In questo spirito nel 2015 ho avviato una ricerca sui punti essenziali per una disciplina urbanistica che prende corpo nel dominio pubblico (cfr. UI 264), coinvolgendo diversi colleghi e amici. Il risultato di questa riflessione è il presente Manifesto, ordinato in dieci punti di riflessione, intorno ai quali aprire un dibattito pubblico.

1. SCEGLIERE IL MODELLO SOCIALE

Urbanistica è una azione che fa riferimento alla ragion pratica. Per questo è un investimento tecnologico per trasporre nel futuro prossimo un desiderato assetto organizzativo sociale, economico, ambientale. Prima di porre mano a qualsivoglia dispositivo regolativo è necessario interrogarsi su quale modello sociale di riferimento vogliamo avere. Il modello sociale ed economico di riferimento è quello dell'Unione Europea e i principi sono quelli europei recepiti dagli stati membri: sussidiarietà, adeguatezza e coesione, sulla cui base è necessario trovare la scala appropriata rispetto alle funzioni e alle politiche urbane e territoriali.

2. SUPERARE IL PRINCIPIO DELLA UNIFORMITÀ TRA I COMUNI

Urbanistica è riordino degli assetti territoriali. È una azione che delinea modalità organizzative tra i territori, per questo richiede il superamento del principio della uniformità di tutti gli enti territoriali, rispetto alle pratiche urbanistiche e ai suoi “ingredienti” spaziali. Per avvicinare il territorio delle varie istituzioni ai territori dell'economia reale servono nuove narrazioni e una nuova governance cooperativa interistituzionale.

3. OLTREPASSARE I CONFINI ISTITUZIONALI

Urbanistica è giusta dimensione spaziale per l'azione. I confini amministrativi comunali non sono più in grado di includere i fattori economici e produttivi che stanno alla base delle comunità. Far cooperare territori istituzionali per definire il giusto ambito spaziale è una necessità per politiche territoriali e urbane innovative, inclusive e attive.

4. RIDURRE L'ECCLETTISMO REGIONALISTA

Urbanistica è interconnessione degli assetti istituzionali. I sistemi legislativi regionali hanno prodotto una sorta di “ecclettico” federalismo regionalistico con l'introduzione di strumenti, procedure e contenuti assai diversificati, e, cui non sembra corrispondere un dibattito interregionale e interistituzionale sulla definizione effettiva del campo d'azione del cosiddetto “governo del territorio” e sul suo ancoraggio concreto alle pratiche dell'agire, cui sono chiamate tutte le amministrazioni territoriali italiane.

5. RICOMPORRE IL SETTORIALISMO INCONCLUDENTE

Urbanistica è superamento delle pianificazioni separate. L'urbanistica come governo del territorio è azione cooperativa, che presuppone la ricomposizione e l'integrazione di ciò che riguarda la difesa del territorio, la tutela e valorizzazione dell'ambiente (piani paesaggistici, di bacino, di bonifica, dei parchi, ecc.); e di ciò che ha contenuto operativo (infrastrutturazione, trasporti, sanità, impianti di smaltimento, discariche, cave, ecc.).

6. URBANISTICA È PROGETTO

Interpretare, selezionare, prospettare è la filiera operativa del pianificatore. Non c'è urbanistica senza interpretazione sociale ed economica. Non c'è urbanistica senza selezione di sfondi, fatti, e contenuti. Non c'è progetto urbanistico senza una narrazione e una vision, efficiente, sostenibile e equa, verso cui andare.

7. AUMENTARE LA CITTÀ PUBBLICA

Urbanistica è costruzione della città pubblica e dello spazio comune. Il progetto della città pubblica necessita di dotazioni territoriali e di prestazioni diverse dal tradizionale standard urbanistico. Le dotazioni territoriali costituiscono quell'insieme di attrezzature, opere e spazi attrezzati pubblici, o di

pubblico interesse, che rendono "urbano" un sito e ne determinano la qualità. Per questo devono includere anche le infrastrutture immateriali, senza le quali la società contemporanea è parziale.

8. ORIENTARSI VERSO UN PROGETTO DI EQUITÀ

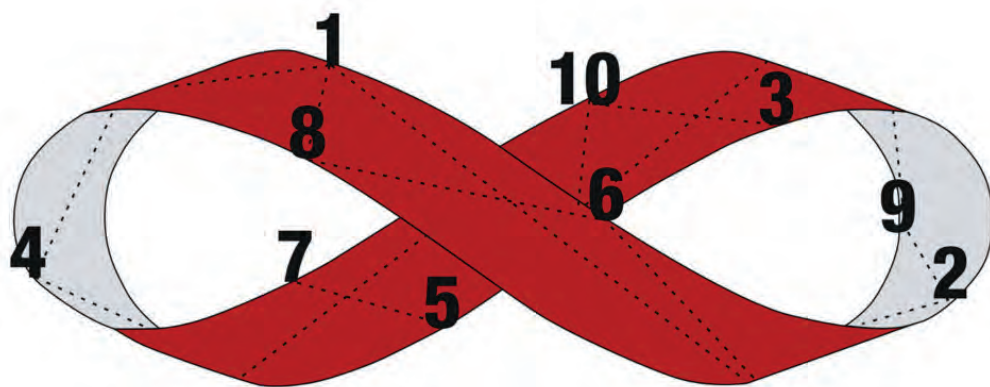
Urbanistica è strumento di gestione per il governo pubblico. Per governare il territorio bisogna avere principi ispiratori: quelli dell'equità e dell'efficienza nell'azione. Forme di cooperazione e di coordinamento degli strumenti, alle diverse scale del progetto, devono determinare condizioni di maggiore equità e di superiore efficienza. Queste si raggiungono quando il progetto fa appello alla perequazione e alla compensazione urbanistica.

9. USARE I PIANI PER IL RIORDINO FISCALE

Urbanistica è progetto di territorio e di città. È uno dei principali strumenti di formazione della rendita fondiaria urbana, ma non ne governa il prelievo fiscale, contributivo o tariffario sui plusvalori generati dalla rendita stessa e dai redditi che da essa derivano in modo diretto o indiretto. La dimensione regolativa del piano urbanistico adattivo deve essere usato anche come strumento fiscale.

10. UTILIZZARE NUOVI STRUMENTI ADATTIVI PER L'AZIONE

Urbanistica è un processo di ricerca-azione, per questo è adattiva al contesto fisico-spaziale e alle circostanze socio-economiche esistenti. Il comportamento degli attori nell'azione è tattico, perché aperto agli imprevisti e al controllo delle ripercussioni che l'azione produce nella realtà. Un piano adattivo si costruisce con una vision d'area, che ha l'obiettivo di regolare le esigenze di governo delle città e dei territori in una prospettiva ecosistemica, sostenibile e creativa.





Francesco Gastaldi

Leonardo Benevolo fra società e urbanistica

Il contributo propone una riflessione, certamente non completa e non esaustiva, sulla figura di Leonardo Benevolo protagonista di una lunga stagione di attività campo culturale, dell'insegnamento, dell'editoria e della professione che appare complessa e difficilmente schematizzabile e riprende un testo già apparso su Urbanistica Informazioni n. 271 del 2017.

Benevolo fu considerato per moltissimi anni da alcuni gruppi culturali di sinistra, nonché da molti docenti universitari di facoltà di architettura italiane, persona non intellettualmente stimolante e poco *politically correct*. In questo contesto non giovarono le pesanti critiche di Benevolo ai quattro volumi di Storia dell'Arte italiana, usciti tra il 1968 e il 1970, di Giulio Carlo Argan, destinati (e poi assai diffusi) ai licei italiani. I testi apparirono a Benevolo, convinto sostenitore di una partecipazione attiva dell'architetto che, attraverso le sue opere, contribuisce al miglioramento della società, viziati dall'accademica separazione tra lavoro artistico e lavoro tecnico e volti a presentare l'operare architettonico come un'azione completamente svincolata dalla quotidianità sociale. In questo senso e su questi temi, le sue critiche non risparmiarono nemmeno i "grandi" nomi della cultura e della progettazione architettonica contemporanea. In un breve articolo pubblicato su *Sette Giorni* dell'aprile del 1969, poi ripreso nella raccolta *Le avventure della città*¹, Benevolo critica aspramente il nuovo *Dizionario enciclopedia di architettura e di urbanistica* diretto da Paolo Portoghesi, allora preside della facoltà di architettura del Politecnico di Milano. Aspre critiche sono rivolte all'uso di voci «che danno ancora credito alle categorie stilistiche adoperate nei manuali» e a quelle che definisce come «voci concettuali» - «illustrate con esempi che mescolano volutamente edifici di ogni epoca, sempre per far vedere che i problemi non cambiano mai»² - all'accademismo strisciante che Benevolo percepisce nell'impostazione metodologica del lavoro presente, a suo parere, anche nelle scelte editoriali di *Controspazio* diretto, proprio

in quegli anni, dallo stesso Portoghesi e area di azione degli stessi intellettuali e architetti che lavorano al *Dizionario* (Franco Borsi e Sergio Petruccioli, tra i protagonisti del movimento studentesco romano, membro della redazione e collaboratore dello stesso Portoghesi³). Lucida e caustica la conclusione rivolta, come spesso nei suoi scritti, a un'auspicabile connessione tra l'operato degli architetti e degli urbanisti e il governo della società: «Oggi, nel corso della lotta per il rinnovamento dell'architettura, servirebbe infatti un dizionario completamente diverso, fatto per segnalare e sviluppare le contraddizioni su cui si gioca l'avvenire delle città»⁴.

Convinzioni sempre chiaramente espresse ma che molto spesso gli fornirono occasione di polemica anche sul delicato piano del rapporto tra urbanistica e politica: particolarmente significativa è, in questo senso, la polemica avuta con Carlo Aymonino alla metà degli anni Sessanta, proprio nel periodo in cui entrambi approdavano all'Università di Venezia, chiamati da Samonà (1963-68) insieme a Manfredo Tafuri, Mario Manieri Elia e Guido Canella. Mentre Benevolo sosteneva all'interno della *Premessa a Le origini dell'urbanistica moderna* (1963) un necessario o, quantomeno, inevitabile, rapporto di correlazione tra urbanistica e politica - di cui essa stessa era «una parte [...] necessaria a concretare ogni programma operativo e nello stesso tempo non riducibile alle formule programmatiche generali»⁵ -, insita nel carattere tecnico e moralistico della disciplina stessa, Aymonino rispondeva, in *Origini e sviluppo della città moderna*, pubblicato a Venezia per i tipi di Marsilio nel 1965, ammettendo, sì, l'esistenza di un rapporto tra la prima e la seconda, ma solo in termini di

eccezionalità⁶. Scriveva appunto Benevolo: «Le istanze rinnovatrici della cultura urbanistica moderna possono infatti tradursi in realtà solo ritrovando i contatti con le forze politiche che tendono a un'analoga trasformazione generale della società. Il dibattito culturale degli ultimi trent'anni ha insegnato a riconoscere il virtuale contenuto politico delle scelte urbanistiche, ma questo riconoscimento resta solo teorico finché vige il concetto dell'urbanistica come un campo separato d'interessi, da mediare poi con quelli politici, che è appunto l'eredità persistente del distacco fra i due termini operato nel 1848»⁷.

Benevolo cercò di porre in pratica queste sue convinzioni nell'ampia e articolata l'attività condotta nell'ambito della pianificazione urbanistica e della progettazione architettonica dalla fine degli anni Cinquanta: oltre alle già citate esperienze, per molti versi sperimentali, bresciane e veneziane, si ricordano anche quelle condotte nelle città di Ferrara, Urbino, Modena, Venezia, Palermo e Torino⁸, tutte esperienze nelle quali Benevolo cercò di portare avanti una linea di politica e di attuazione delle previsioni edificatorie comune e consolidata. Come egli stesso dice all'interno della lunga intervista concessa a Francesco Ermani, da cui scaturì nel 2011 il volume *La fine della città*, «lo scopo che questa disciplina si pone, vale a dire migliorare anche solo di poco l'ambiente fisico in cui vive la gente, è troppo importante e difficile per tentare di raggiungerlo in un unico modo. Qualche volta è possibile costruire un piccolo pezzo di questo ambiente in un contesto accettabile; qualche volta bisogna tentare di correggere questo contesto, cioè aiutare l'amministrazione pubblica a fare i piani urbanistici; qualche volta invece si scopre che occorre prima rifare le leggi; e qualche volta ancora che non si può fare nessuna di queste cose e dunque non resta che riflettere e scrivere». L'atteggiamento con il quale Benevolo si rivolge alla pianificazione è quindi questa: cercare, ogni volta con strumenti, contesti e situazioni differenti, di migliorare la situazione dalla quale si è partiti; un atteggiamento che egli ben delinea all'interno di un testo che, intorno alla metà degli anni Novanta (pubblicato sulla rivista «Urbanistica» n. 102/1994)⁹ fa un po' il punto della situazione degli strumenti urbanistici da lui seguiti tra anni Ottanta e inizio Novanta. Ecco che quindi racconta, delineando successi, fallimenti o situazioni in qualche modo «interrotte», le esperienze condotte nei comuni di Urbino, Foggia, Palermo, San Marino, Rimini, Melfi, Monza. Obiettivi comuni in

tutti i PRG, consulenze, varianti, piani particolareggiati furono ostacolare il mercato speculativo delle aree edificabili avviando, di conseguenza, un'offerta di servizi pubblici più razionale, per arrivare così, con il tempo, ad una totale sostituzione delle aree edificabili private con aree fabbricabili pubbliche e ad una pianificazione urbanistica più equa sia per i cittadini sia per il bilancio dell'amministrazione. Il sistema che, sul modello delle esperienze già da tempo ampiamente praticate in Europa, prevedeva la partecipazione diretta delle amministrazioni comunali non fu sempre compreso e condiviso dalle forze politiche che, talvolta, preferirono muoversi nell'ambito di una pianificazione più «tradizionale», viziata, nella sua applicazione, dalle leggi di mercato delle aree e della rendita fondiaria. È il caso di Melfi, la cui prima relazione programmatica del 1993 (condotta insieme allo Studio Caputo di Napoli) venne rifiutata; di Urbino, il cui nuovo PRG, iniziato 1982, non andò – per volontà dello stesso Benevolo – oltre il Progetto Preliminare, poi revocato dalla stessa amministrazione; di San Marino, dalla cui variante al PRG, iniziata nel 1990, venne stralciata la previsione di urbanizzazione pubblica. Forse un tentativo troppo ambizioso rispetto al contesto politico, sociale e istituzionale italiano, molto diverso da altri paesi europei, ma Benevolo legge in tutte le esperienze che esamina con il lettore un filo rosso, un minimo comune denominatore, che è poi quello che gli fa affermare come «successi e fallimenti sono ugualmente istruttivi». In questa carrellata di esperienze ricorda anche quella che, insieme a Cervellati e Insolera, condusse tra 1988 e 1989, durante l'amministrazione del sindaco DC Leoluca Orlando, per delineare il Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) del centro storico di Palermo¹⁰: anche qui, come fece con molte altre amministrazioni, richieste e ottenne di poter contare su un ufficio stabile e potenziato, che potesse gestire con continuità di mezzi e persone tutte le necessità inerenti l'ideazione e la gestione dello strumento urbanistico sia nella fase di progettazione sia in quella di esecuzione. Come ben messo in luce già dalle prime pagine della Relazione Generale, priorità fu quella di «conservare» e «restaurare» un centro storico (e il suo territorio, letti come un organismo unitario) marginalizzato da quarant'anni di incuria e da un vecchio PRG con previsioni massacranti ma ancora vitale senza però privarlo della sua dimensione di «uso»; in questo senso gli autori dell'intervento furono molto chiari su cosa si intendesse con la sorta di

motto «partire dal restauro» che dà il titolo al primo capitolo della Relazione stessa: «la conservazione e il riattamento esigono non l'isolamento dell'oggetto fisico in un ambiente protetto – il museo – ma una relativa continuazione degli usi del passato e quindi un inserimento nella sfera della vita quotidiana (abitare, lavorare, circolare) oltre che della ricreazione e del tempo libero»; un concetto di restauro che, come già proposto per il PRG Urbino, venne quindi applicato non ai monumenti in quanto tali bensì all'intero organismo urbano, comprensivo della sua socialità e delle sue funzioni, non imponendo vincoli sul tessuto storico esistente ma garantendone la correttezza dell'utilizzo. Così come già sperimentato a Brescia, Benevolo sostenne la necessità dell'intervento pubblico prevedendo, per quelle aree e per quegli edifici maggiormente degradati, l'acquisto da parte del Comune che, una volta terminato l'intervento di restauro, avrebbe rivenduto, innescando così una sorta di volano per il recupero delle aree limitrofe e garantendo a tutte le fasce della popolazione la possibilità di rimanere/insediarsi nel centro storico¹¹.

1. L. Benevolo, *Le avventure della città*, Laterza, Roma-Bari, 1977, *Capitolo terzo. Due libri da discutere. 1. Un dizionario oscurantista*, pp. 123-126.
2. L. Benevolo, *Le avventure della città*, Laterza, Roma-Bari, 1977, *Capitolo terzo. Due libri da discutere. 1. Un dizionario oscurantista*, p. 125.
3. R. Catini, Petruccioli, Sergio, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 82/2015 ([http://www.treccani.it/enciclopedia/sergio-petruccioli_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/sergio-petruccioli_(Dizionario-Biografico)/))
4. L. Benevolo, *Le avventure della città*, Laterza, Roma-Bari, 1977 (1 ed. 1973), *Capitolo terzo. Due libri da discutere. 1. Un dizionario oscurantista*, p. 126.
5. L. Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari, 1963, p. 10.
6. U. Ischia, *La città giusta: idee di piano e atteggiamenti etici*, Donzelli Editore, 2012, *Introduzione*, pp. 3-4.
7. L. Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari, 1963, p. 9.
8. Si veda, per una sintesi metodologica, scritta dallo stesso Benevolo, il numero 102/1994 della rivista «Urbanistica», alle pp. 76-111.
9. L. Benevolo, *Piani di Leonardo Benevolo. Un percorso di ricerca*, in «Urbanistica», 102/1994, pp. 76-111.
10. La Relazione Generale (luglio 1989) è consultabile all'indirizzo: https://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/trasparenza_all/12062014101414.pdf
11. L. Benevolo, *La fine della città. Intervista a cura di Francesco Ermani*, Laterza, Bari 2011 pp. 120-128.



Daniele Rallo, Luca Rampado Specialità: “urbanista”

Trasparenza cliente-professionista

A metà agosto 2017 è stata pubblicata la legge annuale per il mercato e la concorrenza. La legge entra nel merito anche delle professioni cd protette, cioè quelle rappresentate da ordini e collegi. Lo scopo principale è quello di rendere sempre più trasparente il rapporto con il cliente-consumatore, privato ma anche pubblico.

La legge disciplina lo svolgimento della professione a cominciare dalle fasi iniziali, cioè dalla definizione del contratto e della relativa prestazione. Il professionista che riceve l'incarico deve preventivamente ed obbligatoriamente informare in forma scritta o digitale la misura del compenso (comma 150, L. 124/2017, modifica art.9, comma 9 L.27 del 24.3.2012¹). La legge introduce la obbligatorietà di rendere noto prima della sottoscrizione del contratto il valore della prestazione².

Si tratta di una norma di buon senso per tutelare le parti, ma in modo particolare il cliente che riceve la prestazione. Il preventivo diventa importante anche perché i provvedimenti liberalizzanti il mercato hanno eliminato le cosiddette tariffe minime che, per quanto riguarda il settore tecnico, erano in vigore dagli anni '40 del secolo scorso. Proprio tale eliminazione ha reso più incerto il rapporto che si viene a creare tra le parti privato-privato.

Diverso è il rapporto che si crea tra soggetto pubblico e professionista. L'ente locale committente può dare un incarico ad un professionista solamente attraverso una gara pubblica secondo le modalità della legge che regola appalti e servizi. Legge emanata negli anni '90 a seguito degli scandali che hanno assunto il nome di Tangentopoli e per rispettare le regole del libero mercato imposte dall'entrata nel mercato comune.

L'ente locale ha da qualche anno anche due nuovi riferimenti legislativi. La legge sui minimi in caso di contenzioso giurisprudenziale (Dm 140/2012) e i valori minimi o meglio di riferimento fissati per i bandi d'asta per opere e servizi pubblici (D.M. 17 giugno 2016, D.Lgs 50/2016

ex Dm 143 del 31 ottobre 2013). Entrambe le leggi fanno riferimento alla stessa modalità di calcolo. Una formula matematica parametrata con delle tabelle di riferimento. Per le opere di architettura e di ingegneria si fa riferimento al costo presunto dell'opera progettata. Per i lavori di urbanistica al PIL, della regione in cui si esplica il piano o lo studio, rapportato al numero degli abitanti insediati/insediabili. (sull'argomento si rimanda a U.I. n. 247 di gennaio-febbraio 2013 e n. 256 di luglio-agosto 2014).

Titolo universitario

Un'altra importante novità introdotta dalla legge del 2017 riguarda la comunicazione che i professionisti devono indicare sui titoli accademici curriculari posseduti³. Anche in questo caso si tratta di una banalità di ragionevolezza che diventa invece una riforma strutturale in uno stato dove vale di più il valore legale del titolo di studio che il curriculum studiorum.

Nel campo dell'urbanistica non era importante infatti aver conseguito una laurea che si chiamava, appunto “laurea in urbanistica”, ma era più importante aver superato un esame di stato ed essere iscritto all'ordine. Così un ingegnere idraulico o un architetto di interni potevano tranquillamente sottoscrivere un piano urbanistico o territoriale senza aver sostenuto alcun esame di urbanistica, di ambiente, di paesaggio, di trasporti, di legislazione, ecc. Memorabile è stato lo scritto dell'emerito professor Massimo Severo Giannini depositato al Consiglio di Stato a favore della Associazione degli urbanisti per la causa intentata dall'ordine degli ingegneri (difesi dall'avv. Sandulli e dall'avv. I. Cacciavillani). Il paragone con la medicina è stato più che naturale e semplice. Se si ha male al cuore si va dal cardiologo o non dal dermatologo, anche se tutti e due sono dottori in medicina ed entrambi hanno superato l'esame di stato (per il testo completo cfr. www.urbanist.it).

Con questa “nuova” norma la dichiarazione deve essere trasparente e veritiera. Per quanto riguarda gli iscritti all'ordine degli architetti, pianificatori territoriali, paesaggisti e conservatori si deve specificare a quale Settore dei quattro in cui l'albo è diviso si appartiene. Ad ogni settore corrisponde infatti un corso di laurea diverso, un percorso formativo diverso, un esame di stato diverso. Ciò formalmente dal 2001 dopo

l'approvazione della riforma universitaria e del conseguente decreto presidenziale di modifica degli ordini (D.pr. n. 328/01).

Amministrazione pubblica

E' soprattutto la Pubblica Amministrazione che deve adeguare la propria linea nel momento in cui si espone sulle gare pubbliche. Nella richiesta per la selezione dei professionisti per la stesura di uno strumento urbanistico deve essere tenuto conto il titolo di studio e la specializzazione conseguente. Non si può più far riferimento genericamente alla laurea in architettura o in ingegneria. Si deve specificare che in primis, secondo le competenze espresse dal Dpr n. 328/01, deve essere riconosciuta la specializzazione urbanistica con l'iscrizione all'Albo rinnovato degli architetti nello specifico Settore riservato ai Pianificatori Territoriali³. In alternativa si può far ricorso ad un architetto che abbia superato l'apposito esame di stato per pianificatore. In alternativa ancora può essere considerato un architetto (o un ingegnere) con laurea “vecchio ordinamento” ma che abbia un percorso formativo, un curriculum professionale adeguato o un master specialistico. Lo stesso dicasi per le valutazioni ambientali riservate ope legis ai pianificatori territoriali o ai dottori ambientalisti con esame di stato in pianificazione ma praticate anche da altre figure professionali (agronomi, geologi, architetti, ingegneri, ecc.)⁴.

1. “Il professionista deve rendere noto obbligatoriamente in forma scritta o digitale (...) la misura del compenso” preventivamente. (comma 150 L. 124/2017 modifica art. 9, comma 9 L. 27 del 24.3.2012¹).
2. “Al fine di assicurare la trasparenza delle informazioni nei confronti dell'utenza, i professionisti iscritti ad ordini e collegi sono tenuti ad indicare e comunicare i titoli posseduti e le eventuali specializzazioni” comma 152, L. 124 del 4.8.2017 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza G.U. n. 189 del 14.8.2017).
3. Su questa linea la Legge Urbanistica della Regione Piemonte, Lr n. 3 del 25 marzo 2013 art. 79 Vedi anche U.I. n. 249-250 di Maggio-Agosto 2013.
4. Su questo argomento si veda la chiara presa di posizione del Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori (prot. 1639 del 18 dicembre 2013) in U.I. n. 255 di Maggio-Giugno 2014.

RIQUALIFICAZIONE SOSTENIBILE E PARTECIPATA DELLE PERIFERIE RESIDENZIALI.

**Approcci morfogenetici
per progetti incrementali,
dalle teorie di Christopher
Alexander al Quartaccio di
Roma**



Milena De Matteis, LetteraVentidue, 2016, Siracusa, pp. 176, Euro 18,00

E' chiaro, già da molti anni, che il modello architettonico ed urbanistico contemporaneo, strutturato secondo la logica *top-down*, con l'artificiosa suddivisione del territorio in aree funzionali omogenee (*zoning*) e l'enfasi sul profitto, non ha fatto altro che generare dei "mostri". Tumori che hanno circondato i centri storici e divorato territorio fino ad ingigantire le aree metropolitane, rendendole una terra di nessuno ingovernabile e fonte di disagio e segregazione sociale. A ciò vanno aggiunte le sfide che ci attendono, legate soprattutto ai problemi ambientali, di salute e benessere delle persone

e di una struttura socio-economica e culturale "liquida" che si trasforma in modo repentino. Partendo da questi assunti, il testo opera una profonda riflessione teorica a cui fa seguire una sperimentazione sul campo, relativamente alla verifica di nuovi modelli e approcci metodologici per l'urbanistica e l'architettura del XXI secolo, così come sviluppati dall'architetto e matematico Christopher Alexander.

Attraverso un differente modello epistemologico, l'autrice si sofferma sulle tematiche della rigenerazione delle periferie pubbliche ed in particolare del recupero degli spazi aperti pubblici e comuni, dei piccoli vuoti urbani e degli spazi verdi naturali, senza trascurare l'integrazione di attività e funzioni per lo sviluppo di una microeconomia locale.

Il volume è suddiviso in due parti: nella prima, l'autrice illustra la base teorica su cui è strutturata la metodologia Alexanderiana, attraverso l'analisi di due testi, "*A Pattern Language*" e "*The Nature of Order*", per poi passare alle procedure di "*Building and Renewing Neighborhoods*", illustrate online sul sito www.livingneighborhood.com.

La seconda parte del testo, invece, illustra l'esperienza che l'autrice fa in prima persona nello sperimentare, sul campo, la metodologia Alexanderiana, fornendo spunti di riflessione riguardo a pregi e criticità.

In *A Pattern Language* (edito nel 1977) Alexander, attraverso il concetto di *pattern*, ovvero un "principio generale di pianificazione che enuclea un problema tipo che ricorre in un ambiente, che stabilisce in quali contesti si presenterà e che offre i lineamenti generali per la sua soluzione" (pag.21), cerca di fornire un metodo e uno strumento che aveva come obiettivo quello di promuovere processi di auto-progettazione ed autocostruzione sostenibile.

Purtuttavia, la metodologia dei *pattern*, che ha avuto scarsa applicazione nell'ambito dell'architettura, ha riscosso un grande successo nel mondo dell'ingegneria del *software*. Infatti, da lì a pochi anni vi fu una grande esplosione di in-

Libri e altro

a cura di Francesco Gastaldi, Luca Giulio Velo

teresse che culminò con la pubblicazione, nel 1995, del testo *"Design Pattern"* di Erich Gamma, Richard Helm, Ralph Johnson e John Vlissides. E', però, nei poderosi quattro volumi di *The Nature of Order* che è racchiuso il pensiero complessivo di Alexander. In essi, Alexander vuole offrire un differente modello (o ordine) con cui noi "leggiamo e modelliamo la natura" e, più in generale, quanto ci circonda. Al modello di "universo atomizzato" composto da parti indipendenti e separate elaborato da Galileo, Newton e Cartesio, Alexander oppone un modello "sistemico" della realtà, strutturato su un olismo dinamico, che attingendo da differenti campi, come la meccanica quantistica e la biologia evolutiva ci fornisce, seppur ancora in modo rudimentale, le basi per comprendere i fenomeni ordinativi che sottendono i processi di formazione ed organizzazione della materia. La cosmologia Alexanderiana attribuisce alla materia e, in generale, ad ogni spazio, un grado di "vita" e, quindi, l'architettura nell'ottica Alexanderiana è un atto di "creazione" che "plasma" la materia secondo quella che è la nostra idea di ordine.

Quindi comprendere il vero ordine, quello che sottende la creazione delle strutture viventi (con un significato esteso anche a strutture inanimate), ci permetterà di estendere queste leggi anche all'architettura, così da poter dar vita a quelle che Alexander chiama *"living structure"*, ovvero progetti che supportano la vita, trasmettono un senso benessere, di bellezza e che legano la materia con il nostro più profondo io. In questa visione, la sostenibilità urbana è quella che attinge dalle leggi con cui evolvono le forme naturali, ovvero attraverso processi morfogenetici che caratterizzano la biologia e che, attraverso sequenze generative, possono dar vita ad un corpo urbano "vivo".

Nella seconda parte del testo l'autrice sperimenta sul campo l'applicabilità, l'adattabilità e l'efficacia delle procedure messe a punto da Alexander. L'obiettivo che la De Matteis si prefigge non è tanto quello di definire nei det-

tagli un progetto quanto, piuttosto, quello di operare un'esperienza diretta circa l'effettiva possibilità di inserire nella prassi comune della progettazione alcune delle innovative teorie di Alexander.

L'esperienza si concretizza attraverso uno *stage* svolto presso il Dipartimento XIX, 4° U.O. per lo Sviluppo locale sostenibile e partecipato del Comune di Roma, dove l'autrice focalizza la sua attenzione sul recupero del quartiere Quartaccio, periferia nord-occidentale di Roma, oggetto di un Contratto di Quartiere elaborato nel 2003 ma non finanziato.

Passaggi fondamentali della metodologia Alexanderiana sono la diagnosi e la *"vision dal futuro"*. Ambedue le azioni sono svolte attraverso pratiche partecipative come, ad esempio, le passeggiate "visionarie", la stimolazione propositiva, o interviste ed incontri informali anche con le singole persone. L'obiettivo di queste attività è quello di far emergere quella che Alexander chiama la *wholeness* (traducibile con interezza, totalità), ovvero un differente modello di concepire la realtà fisica che caratterizza ogni porzione dello spazio e che struttura la sua configurazione e il grado di "vitalità" per mezzo dei centri.

Il concetto di centro è uno degli elementi fondativi della metodologia Alexanderiana, definito come "sistema fisico che occupa un certo volume nello spazio e possiede una speciale, rilevante coerenza" (Alexander C., *The Nature of Order*, vol. I, p. 84). Esso identifica il grado di vita posseduto da ogni pietra, colonna o spazio. Questo approccio pone il progettista in un'ottica totalmente nuova: egli opera in una realtà concepita come contenitore di vita e l'atto progettuale deve essere tale da ridestare e supportare la vita, nelle sue molteplici declinazioni, sociali, economiche e antropologiche.

In questo contesto epistemologico, l'atto progettuale viene declinato come riparazione graduale della *wholeness* esistente in quel definito contesto. Una sintesi fisico-cognitiva, quindi, che vede nel concetto di "centro" un nuovo e

potente strumento capace di supportare il percorso di *unfolding* come processo attraverso il quale una sequenza possa generare – così come accade nelle creature viventi – un ambiente pulsante di vita.

La metodologia attuata, si caratterizza per la partecipazione attiva degli abitanti in ogni fase del processo. Solo la stretta relazione con chi abita il luogo, il discutere in modo schietto ed aperto fa' emergere problemi e potenzialità dei luoghi, i desiderata e le reali necessità permettendo, così, non solo di individuare gli obiettivi prioritari del processo di recupero, ma diviene anche un motore per un nuovo senso di comunità, identità, consapevolezza ed appartenenza. In conclusione, possiamo dire che il testo rappresenta una significativa tappa nel valutare e testare, in un contesto reale, la nuova metodologia.

Sicuramente le maggiori difficoltà del modello proposto attengono la differente base epistemologica, antitetica a quella corrente. Nella metodologia Alexanderiana il processo progettuale non è tanto un semplice atto tecnico quanto, piuttosto, un momento di intima interconnessione tra vita, bellezza e il nostro più profondo io.

Questo si traduce nei limiti che la De Matteis evidenzia, come, ad esempio, quelli derivanti dalla rigidità del quadro normativo.

Purtuttavia, l'esperienza condotta ha mostrato che è possibile applicare la metodologia Alexanderiana in un contesto complesso come quello romano. Anzi, l'autrice è convinta che l'esperienza fatta sul campo e le considerazioni da essa scaturite siano elementi utili per strutturare una prima "meta-base progettuale", un punto di partenza per definire un processo progettuale plausibile e ripetibile anche in altri contesti.

Antonio Caperna

FILOSOFIA DEI BENI COMUNI. Crisi e primato della sfera pubblica



Laura Pennacchi, Donzelli editore, Roma 2012, pagg. 18., Euro 17,00

Laura Pennacchi in *Filosofia dei beni comuni* si occupa in realtà più di filosofia (e di macroeconomia) che di “beni comuni”.

L'operazione principale del suo testo infatti mi pare che consista nella ambiziosa ricerca di una antropologia (definibile come “personalista”), che si contrapponga al riduttivo utilitarismo dell’ “individuo” neo-liberista, e su cui fondare una teoria delle relazioni sociali, idonea a riqualificare la “sfera pubblica” e rilanciare una politica economica neo-keynesiana.

A partire dalla riscoperta del filone piuttosto trascurato della “fraternità”, all’interno della triade illuminista con “libertà ed uguaglianza”, la Pennacchi propone una ricomposizione (fin troppo pacificata, a mio avviso) di molte altre diverse correnti di pensiero, dal

personalismo cattolico al femminismo della “cura degli altri”, ed un superamento del razionalismo astratto per includere a pieno titolo intuizioni ed emozioni, sia nella fase cognitiva (cercando di risolvere d’incanto le più insolute problematiche filosofiche della modernità in poi), sia nella lettura dei comportamenti umani, individuali e collettivi.

“L’antinomia tra razionalismo (per cui la ragione è totalmente aliena dalla passione) e sentimentalismo (....) va, dunque, superata, e va scoperto il ruolo epistemologico (...) che le emozioni svolgono nell’articolazione della ragione ...” “L’Io quindi non è sostanza, ma relazione, esiste solo nella misura in cui si riferisce ad un Tu la cui esistenza, a sua volta, è data dalla parola con cui risveglia alla vita l’Io.”

In tal modo l’Autrice si contrappone frontalmente al neo-liberismo, cui imputa da un lato l’incapacità di comprendere (e quindi di regolare) tutti i fenomeni sociali di gratuità, dall’amicizia al volontariato, dal dono alla abnegazione sul lavoro di non pochi dipendenti pubblici (anche se mal pagati) e dall’altro le clamorose smentite in merito alla presunta cieca saggezza della “mano invisibile” del mercato, costituite da ripetute instabilità e crisi locali e da ultimo dalla grande crisi finanziaria ed economica quasi mondiale esplosa nel 2007 (di cui l’Autrice descrive modalità e perversioni, non molto diversamente dall’ormai classico “Finanz-capitalismo” di Luciano Gallino).

Meno sviluppate le demarcazioni che il testo traccia rispetto alle concezioni comunitariste, sia quelle abbarbicate alle identità locali e tradizionali, sia quelle protese ai miti “bene-comunisti” (su questo fronte mi è sembrato più chiaro ed esauriente Ermanno Vitale in *Contro i beni comuni – una critica iluminista*), così come contro i sostenitori del “reddito di cittadinanza”, cui la Pennacchi oppone sia la realtà variegata dei bisogni, sia l’alternativa del “lavoro di cittadinanza”.

Infatti mi pare che l’Autrice tenda più a rivita-

lizzare, nelle virtù civiche dei soggetti sociali e dei movimenti, la categoria dei beni pubblici, che non a distinguere da questi, approfondendone la natura, i cosiddetti beni comuni; di cui per altro paventa giustamente i possibili rischi di uso non-inclusivo da parte delle comunità che si attivano attorno ad essi.

Nella parte finale la Pennacchi traccia una sorta di programma di politica economica per una uscita dalla crisi dell’Europa in direzione neo-keynesiana (simile al Piano per il Lavoro che la stessa Pennacchi ha suggerito alla CGIL nel 2013), attraverso un rilancio qualificato della spesa pubblica e la priorità ai “consumi collettivi” (come scuola, sanità e cultura) ed una non ben precisata attenzione ecologica.

Su siffatte proposte di uscita dalla crisi (pur sapendo che in giro c’è di peggio) mi permetto di ribadire le mie critiche riguardo a:

- Scarsa credibilità di un uso tattico di un maggior debito pubblico, soprattutto da parte di paesi già super-indebitati, come l’Italia (e privi del peso imperiale degli U.S.A., che ha giovato comunque alle operazioni in deficit di Obama);
- Forte difficoltà a mutare il segno della crescita rispetto agli squilibri sociali, come ha mostrato lo stesso limitato successo di Obama (minor disoccupazione ma bassi salari e aumento delle disuguaglianze);
- Subalternità culturale al mito della crescita permanente, senza una seria considerazione dei limiti oggettivi allo sviluppo, insiti nell’esaurimento tendenziale delle risorse e non solo nei problemi di clima ed energia;
- Mancata riflessione sulla debolezza sostanziale delle proposte di intervento pubblico nell’economia, conseguenti al tramonto del “socialismo reale”, non solo, ma soprattutto della dimostrazione di una non-riformabilità del mondo socialista, sancita dalla sconfitta della linea di Gorbaciov: elementi che pesano tuttora nell’immaginario collettivo almeno

quanto la attuale palese inefficienza e iniquità della globalizzazione neo-liberista. Riguardo al modo di scrivere della Pennacchi, in questo testo risulta a mio avviso fin troppo trapuntato di citazioni, che l'Autrice utilizza per conferire autorità ai propri assunti, rischiando però di conseguire l'effetto contrario, cioè di apparire incerta nelle sue affermazioni, se privata dalle preziose fonti (che, per contrappasso, evito di citare).

Aldo Vecchi

Le Città Attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano



Antonio Borgogni, Romeo Farinella, Franco Angeli, Milano, 2017, pp. 152, Euro 21,00

Il binomio città-salute, fondamento dell'urbanistica moderna e chiave interpretativa del libro di Borgogni e Farinella *Le Città Attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, si sta consolidando nella letteratura scientifica nazionale ed internazionale come uno dei grandi temi della nostra epoca urbana, sollevando questioni complesse da affrontare grazie a strategie e azioni intersettoriali. Attraverso una riflessione ampia e fortemente interdisciplinare sulla dicotomia "corpo urbano-corpo umano", gli autori esplorano le numerose sfide e implicazioni che il vivere in città oggi pone, specialmente in termini di accessibilità e sicurezza, di salute pubblica, giustizia spaziale e libertà di movimento. Per far ciò, il modello della Città Attiva viene presentato come soluzione ecologica

interdisciplinare alle diverse problematiche urbane contemporanee, prospettando la necessità di una stretta collaborazione tra i settori dell'urbanistica, dei trasporti, dello sport, dell'ambiente, della sanità pubblica, delle politiche economiche, educative e sociali.

La lotta alla sedentarietà e alla pandemia delle malattie croniche non trasmissibili, così come gli effetti del progressivo inurbamento della popolazione, dell'inquinamento, delle implicazioni della mobilità meccanica, rappresentano le premesse da cui muove questo volume, interrogandosi sulle relazioni e mutue influenze che intercorrono tra la città come cornice fisica della nostra quotidianità e la corporeità espressa da ognuno di noi attraverso il movimento. Di conseguenza, la promozione di ambienti urbani "a misura d'uomo" e capaci di promuovere stili di vita più sani e attivi si pone come una sfida sanitaria, politica e sociale, ma anche e soprattutto urbana.

Il modello di città attiva proposto e discusso nel libro affronta il tema della vivibilità urbana attraverso politiche, programmi e progetti urbanistici, architettonici e socio-educativi finalizzati alla sostenibilità, sicurezza, accessibilità e bellezza delle città, garantendo la possibilità a tutti i cittadini di acquisire abitudini e stili di vita più sani e attivi. La città attiva viene presentata dagli autori come uno dei perni di un nuovo paradigma urbanistico fondato sulla riappropriazione degli spazi urbani da parte delle persone, agendo principalmente sugli spazi pubblici e collettivi, sulle infrastrutture e sul contesto sociale: la rete della mobilità urbana, le strade, i parchi, le aree ricreative e sportive, gli spazi informali e le loro connessioni, rappresentano ambiti che possono favorire o contrastare l'uso attivo del corpo nello spazio pubblico e, di conseguenza, ambiti strategici per il contrasto al declino urbano.

Arricchendo il dibattito già in essere all'interno della *Collana Sport, Corpo e Società* dell'Editore Franco Angeli sui temi città, salute e pratica motoria (si pensi, ad esempio, al volume di Giulio Bizzaglia *La Città che Cammina. Per una sociologia del corpo metropolitano*, 2015), il libro di Borgogni e Farinella denuncia la mancanza di percorsi condivisi tra le discipline sportive e socio-sanitarie e quelle proprie della progettazione urbanistica; una lacuna che porta, spesso, al fallimento o alla scarsa efficacia dei programmi complessi attuati nelle nostre città. Muovendo da una simile consapevolezza, un aspetto significativo e di particolare interesse di questo volume sta proprio nello sguardo multidisciplinare ai temi della prevenzione in ambito urbano che gli autori ci forniscono, in uno spirito di condivisione e confronto.

Scritto a due mani da un architetto-urbanista ed un pedagogista-scienziato dello sport che da anni collaborano su progetti e ricerche incentrate su questi temi, il complemento di titolo del volume, *Percorsi pubblici nel corpo urbano*, racchiude felicemente in sé le parole chiave attraverso cui ne vengono argomentati e declinati i contenuti. L'articolazione del libro rispecchia questa sua caratteristica dualità sviluppandosi in due parti. Nella prima, emerge il ruolo dello spazio pubblico urbano come luogo di espressione collettiva: sociale, ma anche e soprattutto corporea. Attraverso una riflessione sul mutamento delle forme urbane e sui concomitanti significati e implicazioni del camminare e muoversi in città, Romeo Farinella concentra l'attenzione in particolare sullo spazio archetipico della strada e sulle modificazioni che questa ha assunto nelle teorie dell'urbanistica occidentale, specie a cavallo tra il XIX ed il XX secolo. Riferendosi spesso al caso esemplificativo di Parigi, città particolarmente cara all'autore, e all'interno di considerazioni più ampie sullo spazio pubblico come vero elemento strutturale urbano, la strada viene declinata ed indagata nelle sue

diverse accezioni: come uno spazio "camminato", quotidiano, promiscuo e riformabile. Uno spazio fisico che risponde a regole precise, ma che viene anche travolto e alle volte sopraffatto da una varietà di pratiche sociali e motorie che contribuiscono a modificarne caratteristiche e identità. Il paradigma della strada viene poi declinato come elemento chiave dell'impianto urbano inteso come rete. La città come sistema interconnesso di spazi fisici, funzionali e relazionali; come organismo dinamico che, attraverso una corretta interpretazione e progettazione specie delle sue trame verdi, infrastrutturali e sociali, sia in grado di supportare pratiche e stili di vita attivi.

Nella seconda parte del volume, Antonio Borgogni arricchisce il dibattito dal punto di vista dello svilupparsi di pratiche sociali e motorie all'interno degli spazi pubblici della città, approfondendo i temi dell'uso e dell'appropriazione, spesso informale, del corpo urbano da parte dei corpi (umani). Infatti, le riflessioni dell'autore sulla città attiva trovano radici nel consolidamento, specie a partire dagli anni '70 del novecento, di dinamiche e pratiche progettuali basate sul ritorno dei corpi nello spazio pubblico, arrivando oggi alla caratterizzazione e identificazione di spazi urbani plasmati, non senza conflitto, da pratiche sportivo-ricreative definibili come postmoderne. Attraverso una ricognizione della letteratura e la restituzione di osservazioni ed esperienze dirette svolte in diverse città europee, Borgogni propone una classificazione originale degli spazi collettivi contemporanei basata principalmente sulla loro capacità di facilitare e ospitare attività motorio-ricreative di vario genere. In ultimo, lo sguardo del pedagogista ritorna sulle questioni dell'accessibilità diffusa e del diritto alla città già introdotte durante i primi capitoli del libro, assumendo però la prospettiva dell'infanzia e della mobilità indipendente del bambino come indicatore potenziale della città attiva. L'evoluzione dei rapporti

tra bambini e città viene tracciata, a partire dal secondo dopoguerra, evidenziando anche i risultati e le ricadute sulla salute e sulle abitudini di pratica motoria di numerosi programmi socio-educativi, in Italia come in altri paesi.

Il capitolo conclusivo riprende le principali tematiche trattate nel libro e le declina in chiave progettuale, fornendo orientamenti, azioni-chiave e criteri operativi attraverso cui rendere le nostre città più attive, vivibili e sane. Facendo uno sforzo di sintesi e mediazione tra i documenti d'indirizzo nazionale ed internazionale esistenti sul tema, gli esiti di ricerche e progetti europei condotti su città pilota ed i numerosi stimoli e spunti di riflessione emersi durante la trattazione, gli autori individuano i principali ambiti d'intervento e le fasi per una progettazione attiva. Conclude il volume una breve appendice che riporta, in sintesi, il contenuto e le possibilità di utilizzo di alcuni dei principali documenti e strumenti dell'OMS-Europa per la costruzione di città attive e in salute, così come due progetti europei che hanno visto gli autori direttamente coinvolti nella promozione dell'attività motoria attraverso l'infrastrutturazione leggera degli spazi urbani.

Elena Dorato

La città e l'acqua. Progetti per un nuovo paesaggio urbano accogliente



Adriana Gherzi e Anna Sessarengo, Editore Altralinea, Firenze 2016, pagg. 212, Euro 36,00

Il volume curato da Adriana Gherzi e Anna Sessarengo dell'Università degli studi di Genova mira ad analizzare e descrivere il rapporto tra la città e l'acqua. Il volume è suddiviso in due parti principali: nella prima le curatrici si avvalgono del contributo di vari specialisti nei campi dell'architettura, della pianificazione urbanistica e della sociologia, i quali, utilizzando approcci differenti, affrontano tematiche inerenti il recupero ambientale e urbano, mantenendo uno sguardo orientato alla progettazione. Nella seconda parte, invece, la pubblicazione assume un aspetto di tipo laboratoriale, raccogliendo i progetti sviluppati da vari gruppi di studenti durante il Laboratorio di Progettazione del Paesaggio del corso di Laurea Magistrale Interateneo in Progettazione delle Aree Verdi e del Paesaggio.

I primi due capitoli del libro sono affidati ad Adriana Gherzi, la quale riflette sull'importanza del ruolo giocato dai progetti di ricostruzione dei margini urbani nello ristabilire una relazione tra ambiente urbano e ambien-

te naturale. In maniera particolare si focalizza sul recupero del 'margine urbano verso l'acqua', analizzando potenzialità e criticità che possono scaturire da progetti di questo tipo. Gherzi offre poi una critica sull'efficacia della Convenzione Europea del Paesaggio, ragionando sull'importanza del progetto paesaggistico e sulle caratteristiche che deve possedere affinché risulti efficace. Da sottolineare l'importanza che viene data in queste pagine, ma è un elemento che accomuna molti dei contributi presenti nel volume, ai progetti di tipo *bottom-up* e che prevedono la partecipazione attiva della cittadinanza.

Anna Sessarengo e Paola Sabbion, utilizzando due approcci simili, focalizzano le loro riflessioni sullo spazio pubblico costituito dai *waterfront*. La prima autrice analizza varie esperienze progettuali realizzate in tutto il mondo, al fine di evidenziare come le aree situate in prossimità dei margini urbani, e che versano in condizioni di disuso o di degrado, possano essere trasformate in opportunità. La seconda, invece, descrive dei processi di rigenerazione dei *waterfront* di alcune città costiere europee in chiave sostenibile. Nello specifico, analizza i casi di studio a Londra, Barcellona, Rotterdam e Cape de Creus.

Interessante è il contributo realizzato a quattro mani da Roberta Prampolini e Daniela Raimondi, che offrono un taglio differente rispetto ai precedenti. Le due autrici si concentrano sul ruolo giocato dalla sociologia urbana nel progetto del paesaggio, descrivendo metodi e tecniche propri dei sociologi al fine di evidenziare come tali conoscenze possano offrire un grande contributo quando vengono applicate in ambito urbanistico-paesaggistico.

Più tecnico, invece, è il capitolo sviluppato da Patrizia Burlando che descrive il progetto previsto per l'area del Molo Pagliari alla Spezia. Qui viene offerta un'accurata descrizione del progetto, partendo dall'origine storica

dell'area per poi soffermarsi sugli obiettivi, sugli interventi previsti e su tutti i processi che questo intervento mira ad attivare. Il volume continua poi con l'analisi di diverse esperienze di uso temporaneo delle spiagge realizzate da Antonina Manzo, attraverso lo studio di tre casi di studio europei, localizzati nello specifico a Parigi, Amsterdam e Bristol, viene dimostrato come sia possibile la rigenerazione di zone caratterizzate da situazioni di degrado attraverso la realizzazione di interventi temporanei e *low-budget*.

Nella progettazione delle aree urbane la corretta scelta della vegetazione gioca un ruolo di primo piano. Marco Devecchi con il suo contributo al volume, ne sottolinea l'importanza negli interventi di rigenerazione del paesaggio, portando testimonianze di sempre più diffuse pratiche di progettazione partecipata delle aree verdi e descrivendo le tecniche per il corretto impiego della vegetazione negli spazi urbani e nelle zone costiere. Caterina Mele, mira invece a sottolineare l'importanza della Tecnologia Ambientale nella progettazione del paesaggio. Per farlo, porta come testimonianza l'esperienza effettuata durante il laboratorio di Progettazione del Paesaggio, che ha avuto come ambito di studio l'area compresa tra piazzale Kennedy e piazza Rossetti a Genova. Attraverso gli strumenti propri della Tecnologia Ambientale, gli studenti hanno potuto realizzare dei progetti finalizzati a garantire una trasformazione dell'ambiente urbano in chiave più sostenibile e più accessibile. Gerardo Brancucci dell'Università di Genova, con il suo apporto alla pubblicazione, vuole focalizzare l'attenzione sulle problematiche di natura geo-morfologica che caratterizzano i progetti realizzati in ambito costiero. Brancucci, portando vari esempi a supporto del suo lavoro, vuole evidenziare l'importanza dell'indagine preventiva di eventuali interferenze del progetto con le dinamiche naturali caratterizzanti l'ambito di studio.

Novità editoriali

Di natura prettamente tecnica è il capitolo affidato a Edoardo Dellepiane, il quale descrive le caratteristiche di un conglomerato permeabile e drenante da utilizzare per la realizzazione di pavimentazioni.

Gli ultimi due capitoli sono realizzati da Franca Belletti e da Annalisa Calcagno Maniglio, le quali trattano di tematiche molto affini tra loro. Belletti si concentra sull'analisi storica e urbanistica delle vicende che hanno dato origine al quartiere della Foce a Genova, dalle origini fino al suo completamento avvenuto con la realizzazione di piazza Rossetti. Calcagno Maniglio, invece, si focalizza nello specifico su piazza Rossetti, descrivendone i caratteri, gli usi attuali e gli indirizzi progettuali in funzione di una riqualificazione dell'area.

La seconda parte del volume si apre con un testo ad opera di una delle curatrici del volume, Adriana Gherzi, la quale introduce i progetti formulati da ventotto gruppi di studenti. L'ambito di studio di tutti i lavori è costituito da piazza Rossetti e dal tratto di *waterfront* antistante. Dalla lettura di queste esperienze laboratoriali, emerge l'intento comune a tutti i gruppi di voler ridare un'identità a una parte importante della città di Genova, reinterpretando la natura degli spazi pubblici, creando nuove connessioni ed effettuando un'attenta distribuzione del verde. Nel complesso il volume assume la forma di un ricco compendio contenente una grande quantità di casi di studio, sia nazionali che internazionali, soluzioni tecniche, approcci e metodologie propri non solo dell'architettura e dell'urbanistica ma anche di molte altre discipline, e che i professionisti di oggi e di domani sono sempre più tenuti a conoscere.

Francesco Gastaldi



INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI URBANE

a cura di Emanuela Coppola
collana Accademia



ESPLORAZIONI URBANISTICHE DELLO SPAZIO PUBBLICO

a cura di Gilda Berruti
collana Accademia



PIANIFICARE LE CITTÀ METROPOLITANE IN ITALIA

a cura di Giuseppe De Luca e Francesco Domenico Moccia
collana Accademia



METROPOLI SENZ'AUTO

a cura di Francesco Domenico Moccia
collana Accademia



REIMAGINING PLANNING How Italian Urban Planners Are Changing Planning Practices

Edited by Daniela De Leo and John Forester
collana Accademia

Le difficoltà di recepimento dello schema di regolamento edilizio-tipo

Claudio Perin

L'accesso dibattito che si è aperto e che continua ad animarsi intorno allo schema di regolamento edilizio tipo (Ret) previsto dall'articolo 4, comma 1-sexies del Tu edilizia, potrebbe apparire poco giustificato considerando che si tratta, in fin dei conti, di uno strumento dai contenuti di natura procedimentale, tecnica ed igienico-sanitaria per la maggior parte vincolati dalla normativa statale e regionale di riferimento. In realtà, fin dalle prime sedute del gruppo di lavoro misto che ne ha curato la stesura¹, è emersa la difficoltà di un compito che si è dimostrato molto più che una semplice raccolta e sistematizzazione di contenuti consolidati, tant'è che i lavori si sono prolungati per quasi due anni prima della sottoscrizione dell'intesa che ha approvato lo schema di Ret in sede di Conferenza unificata.

L'approvazione è stata preceduta anche da alcuni articoli di stampa che hanno stigmatizzato le difficoltà dei tecnici delle Regioni e del Ministero nel trovare un accordo sulla definizione di elementi ritenuti quasi banali (che cos'è il volume, che cos'è l'altezza, cos'è una loggia, come si misurano le distanze, e via dicendo)². Le stesse discussioni si sono replicate (e sono ancora in corso) a livello locale, quando le Regioni sono state chiamate a dare seguito all'intesa attraverso propri provvedimenti di recepimento³.

Perché dunque la questione appare così complicata e controversa? Per rispondere a questa domanda, può essere utile ricordare brevemente le origini del regolamento edilizio, a partire dalla sua comparso ufficiale nella Lun del 1942⁴.

I lettori con qualche anno in più sulle spalle ricorderanno infatti come il Re fosse in origine dotato di contenuti di natura urbanistica, oltreché edilizia, e fosse corredato – nei Comuni non obbligati a dotarsi di piano regolatore – da un Programma di Fabbricazione costituito da una cartografia nella quale erano riportate la zonizzazione e le previsioni di sviluppo insediativo essenziali. In molti Comuni il Pdf è sopravvissuto a lungo⁵, rappresentando il solo riferimento normativo per la regolamentazione dell'attività urbanistico-edilizia fino all'approvazione delle leggi regionali che, a partire dai primi anni '80, ne hanno progressivamente eliminato l'utilizzo.

Con l'arrivo dei piani regolatori generali molti dei contenuti urbanistici dei Re sono stati correttamente riversati nelle norme tecniche di attuazione e, in seguito, nei sempre più complessi ed articolati apparati normativi dei piani regolatori generali riformati⁶.

Obbligato con sempre maggiore frequenza all'aggiornamento dalla rapida evoluzione del quadro normativo, il Re è tornato alla ribalta con l'avvento dei cosiddetti regolamenti edilizi sostenibili, nei quali sono state inserite prescrizioni di carattere soprattutto prestazionale riferite ai nuovi criteri di sostenibilità energetica ed ambientale

gradualmente entrati a far parte del corredo disciplinare e valutativo dei piani. Contemporaneamente si è assistito a numerosi tentativi di unificare i contenuti dei Re, portati a termine solo in alcune Regioni e non sempre con esiti del tutto soddisfacenti⁷.

Il panorama dei regolamenti edilizi che il gruppo di lavoro misto si è trovato a dover considerare è risultato dunque piuttosto articolato ed assai disomogeneo. Attraverso l'interessante confronto tra le diverse esperienze regionali si è verificato, in particolare, come alcuni Re avessero mantenuto contenuti di natura urbanistica non ancora travasati negli apparati attuativi del piano regolatore e sempre meno appropriati alla natura e alle funzioni ridefinite dalle norme statali e regionali, in particolare dopo l'entrata in vigore del Dpr 380/2001⁸.

Tra i contenuti consolidati del Re, una categoria problematica è rappresentata dalle definizioni dei parametri urbanistico-edilizi degli elementi tipologici che, come si è detto, sono state oggetto di ampia discussione e critica nel corso della formulazione e del recepimento del Ret.

In un'epoca di sviluppo edilizio sostenuto e di crescita dei valori immobiliari, i regolamenti edilizi si sono dimostrati spesso un improprio terreno di confronto e di competizione tra amministrazioni comunali sui criteri di computo dei parametri stereometrici più "favorevoli" agli operatori e ai tecnici locali. Tuttavia, se qualche differenziazione poteva e può essere giustificata dalla necessità di contestualizzare le caratteristiche tipologiche e costruttive degli edifici rispetto alle diverse situazioni territoriali (condizioni bioclimatiche, storiche, geografiche, ecc.), oltreché dall'obbligo di salvaguardare il potere regolamentare dei Comuni, il risultato delle numerose ed ingiustificate forzature è stato proprio quella babele di regole campanilistiche prese di mira dalla stampa⁹.

Regole che sono diventate, in qualche caso, l'avvilente terreno di confronto di professionisti ed operatori giudicati (anche dal mercato) più sulla loro capacità di interpretare le pieghe delle disposizioni regolamentari per sfruttare ogni centimetro cubo virtualmente disponibile, che non sulla qualità architettonica ed ambientale dei loro progetti¹⁰. A queste deprecabili prassi va aggiunto il notevole livello di disomogeneità nelle scelte operate dalle diverse Regioni, comprese quelle che hanno uniformato le definizioni dei parametri nelle loro leggi urbanistiche o adottato il Re unificato.

Ma vi è un'ulteriore ragione per cui il recepimento del secondo allegato allo schema di Ret – quello che contiene le definizioni uniformi – è stato paventato come l'elemento di maggiore impatto sulle discipline regionali e comunali. Il mandato conferito al Governo dall'articolo 4, comma 1-sexies del Tu edilizia non può ledere la potestà legislativa concorrente delle Regioni in materia urbanistica,

perciò l'approvazione dello schema di Ret ha dovuto necessariamente operare entro i limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato e nell'esclusivo ambito della disciplina edilizia. In altre parole, l'assunzione delle definizioni unificate non può modificare in alcun modo le previsioni dei piani urbanistici, in particolare le capacità edificatorie (principio della cd. invarianza), anche perché una tale eventualità comporterebbe la necessità di specifiche varianti urbanistiche.

Sulla questione si è concentrata la maggior parte dei timori e dei rilievi mossi dall'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani la quale ha chiesto, in dirittura d'arrivo dell'intesa, che fossero soppressi i meccanismi di adeguamento automatico previsti nelle prime bozze del testo in caso di inerzia delle Regioni¹¹.

Va osservato che questa prima serie di definizioni unificate è stata frutto di una mediazione complessa e non priva di disaccordi che – pur ponendo problemi applicativi (più o meno complessi) in ogni Regione – contempla adeguati margini operativi per la definizione della disciplina attuativa e di quella transitoria a livello regionale. Nelle Regioni ove i parametri urbanistico-edilizi sono già uniformati da tempo, il problema dovrebbe risultare circoscritto, poiché la trasformazione degli indici di piano secondo il criterio dell'invarianza può essere agevolmente definito a livello regionale, fermo restando che alla prima occasione di revisione dello strumento urbanistico generale i Comuni saranno chiamati ad esprimere gli indici sulla base delle nuove definizioni superando la fase di applicazione transitoria. Un po' meno semplice risulta il recepimento nelle Regioni dove la differenziazione nelle definizioni cui si è fatto cenno sopra è estremamente elevata e diffusa. In questo caso non è possibile definire coefficienti di trasformazione uguali per tutti ed è quindi necessario che siano i Comuni ad esercitare puntualmente le funzioni di verifica ed controllo dell'invarianza; il che – sino all'adeguamento degli indici espressi nei piani – si deve temporaneamente risolvere attraverso un doppio conteggio, o predisponendo coefficienti di trasformazione a livello comunale capaci di garantire il mantenimento delle capacità edificatorie attuali.

In ogni caso le definizioni non devono essere considerate immutabili, così come chiarito dai commi 1 e 2 dell'art. 3 dell'intesa. È d'altra parte normale che ogni sforzo di semplificazione comporti delle difficoltà in fase di avvio, soprattutto in un Paese che – nelle more di una riforma urbanistica nazionale da sempre annunciata – continua a muoversi su binari autonomi e differenziati, come dimostra la recente riforma urbanistica operata dalla Regione Emilia Romagna.

1. Il gruppo era composto dai rappresentanti designati dalle Regioni e dall'ANCI, coordinato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti e dal Dipartimento funzione pubblica della Presidenza. Al tavolo ha partecipato anche chi scrive per conto della Regione del Veneto, accanto ai colleghi di Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Marche e Campania.
2. Per esempio Sergio Rizzo sul Corriere del 27 gennaio 2016 "Burocrazia e regolamenti edilizi: 8 mila modi per definire una veranda" e del 26 luglio 2016 "Regolamento edilizio, una Babele Più facile scrivere la Costituzione".
3. Un'esauriente rassegna dei provvedimenti e delle modalità di recepimento dello schema di Ret è contenuta nel documento curato dalla Direzione Legislazione Mercato Privato dell'ANCE dell'11 ottobre 2017.
4. Art. 33 della Legge n. 1150/42: "Art. 33. – Contenuto dei regolamenti edilizi comunali. I Comuni debbono con regolamento edilizio provvedere, in armonia, con le disposizioni contenute nella presente legge e nel testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 27 luglio 1934-XII, n. 1265, a dettare norme precipuamente sulle seguenti materie, tenendo, se ne sia il caso, distinte quelle riguardanti nucleo edilizio esistente da quelle riguardanti la zona di ampliamento e il restante territorio comunale: (...) Nei Comuni provvisti del piano regolatore il regolamento edilizio deve altresì disciplinare: la lottizzazione delle aree fabbricabili e le caratteristiche dei vari tipi di costruzione previsti dal piano regolatore; l'osservanza di determinati caratteri architettonici e la formazione di complessi edilizi di carattere unitario, nei casi in cui ciò sia necessario per dare conveniente attuazione al piano regolatore; la costruzione e la manutenzione di strade private non previste nel piano regolatore."
5. Ancora oggi in Italia alcuni Comuni utilizzano il Pdf come unico strumento urbanistico. Nella sola Campania, per esempio, sopravvivono 49 Programmi di Fabbricazione, e non si tratta dei casi peggiori visto che in una sessantina di Comuni non vi sono strumenti urbanistici, come risulta dalla recente ricerca "Star4plannig" (<http://www.riscattourbano.it/azioni-di-riscatto/star4plannig-un-lavoro-ricerca-stimolare-comuni-allelaborazione-dei-piani-urbanistici-comunali/>)
6. Ci si riferisce ai corredi normativi dei piani strutturali e di quelli operativi, quali prontuari, regolamenti specifici, quaderni, schede, repertori e allegati tecnici, ecc.
7. Già la prima legge sul condono edilizio, la L. 47/1985, all'art. 25 lett. b), chiedeva alle Regioni di definire, entro 180 giorni, "criteri ed indirizzi per garantire l'unificazione e il coordinamento dei contenuti dei regolamenti edilizi comunali".
8. In molte leggi urbanistiche regionali, per esempio in quelle venete n. 40/1980 e n. 61/1985, il Re era considerato uno degli elaborati di progetto del Prg ed era approvato e/o modificato con procedura di variante urbanistica allo strumento generale. L'entrata in vigore del Dpr ha definitivamente stabilito una procedura di approvazione, differenziata da quella dello strumento urbanistico, che risulta appropriata per uno strumento regolamentare "tecnico" ma è incompatibile con contenuti diversi che implicano specifiche garanzie di pubblicità e di partecipazione (adozione, pubblicazione, osservazioni, controdeduzioni).
9. Vedere nota 2.
10. Quasi sempre a scapito della qualità architettonica ed ambientale di nuovi edifici ed insediamenti, e compromettendo in qualche caso la sicurezza degli insediati. Esempiare in questo senso il caso dei volumi interrati irragionevolmente realizzati in territori storicamente soggetti ad esondazioni, per il solo fatto di non costituire "volume" urbanistico nelle definizioni dei RE. Si veda, tra i critici più recenti di questi comportamenti, Erasmo D'Angelis, "Un paese nel fango: Frane, alluvioni e altri disastri annunciati. I fatti i colpevoli i rimedi", Rizzoli 2015.
11. Gli automatismi dovevano servire da "stimolo" per le Regioni a dare corso immediato al recepimento dello schema di RET e delle definizioni unificate.

Indice degli autori

Andrea Alfieri
*Fondazione Cassa di
Risparmio di Cuneo*

Ginevra Balletto
Gaetano Giovanni
Daniele Manuele
Claudio Pardini Cattani
*Autori segnalati dal
Premio INU Letteratura
Urbanistica - sezione
inediti*

Antonio Bandini
*Assessore alla Mobilità,
Comune di Faenza*

Matteo Basso
*Dipartimento di
Progettazione e
Pianificazione in
Ambienti Complessi,
Università IUAV di
Venezia e INU Veneto*

Cinzia B. Bellone
*DIS - Dipartimento
di Ingegneria della
Sostenibilità, Università
degli Studi Marconi,
Roma*

Gianni Biagi
Architetto

Giuseppe Caridi
Architetto

Francesca Cognetti
*Professore Associato in
Urbanistica, Politecnico
di Milano*

Gianluca Cristoforetti
Architetto

Anna Delera
*Professore Associato in
Tecnologia, Politecnico di
Milano*

Luca Della Godenza
*Assessore Ambiente,
Comune di Castel
Bolognese*

Giuseppe De Luca
*Presidente INU Edizioni,
Università di Firenze*

Stefano Dotta
*ENVIRONEMENT
PARK*

Giampaolo Evangelista
Architetto

Jacopo Lareno Faccini
*Esperto di rigenerazione
urbana, Politecnico di
Milano*

Isidoro Fasolino
Direttivo INU Campania

Andrea Fiduccia
*DIAEE - Dipartimento di
Ingegneria Astronautica,
Elettrica ed Energetica,
Università La Sapienza
di Roma*

Luca Imberti
INU Lombardia

Luca Gaeta
*Professore Associato in
Urbanistica, Politecnico
di Milano*

Francesco Gastaldi
*Università IUAV di
Venezia*

Enrico Gottero
*Istituto di Ricerche
Economiche Sociali del
Piemonte - IRES Piemonte*

Michele Grimaldi
Direttivo INU Campania

Gabriele Lelli
Università di Ferrara

Carmen Lucarelli
Architetto

Annapaola Marconi
*Smart Community Lab
Fondazione Bruno
Kessler*

Elisabetta Mennucci
Università di Firenze

Francesco Domenico
Moccia
*Università Federico II di
Napoli, Presidente INU
Campania*

Alessandra Montenero
Architetto

Ennio Nonni
Architetto-urbanista

Federico Oliva
Politecnico di Milano

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

Claudio Perin
*Architetto, Regione
Veneto*

Sandro Pieroni
*Responsabile Progetto
Area Interna*

Marco Pistore
*Smart Community Lab
Fondazione Bruno Kessler*

Daniele Rallo
AssUrb

Luca Rampado
AssUrb

Alice Ranzini
*Dottoranda in Politiche
Pubbliche per il territorio,
Politecnico di Milano*

Marco Ravaioli
*Assessore alla Mobilità,
Sicurezza, Centro Storico
e Mercati, Comune di
Forlì*

Matelda Reho
*Dipartimento di
Progettazione e
Pianificazione in
Ambienti complessi,
Università IUAV di
Venezia*

Francesco Sbetti
Direttore UI

Bianca M. Seardo
*Dipartimento interateneo
di Scienze, Progetto e
Politiche del Territorio
(DIST), Politecnico di
Torino*

Maurizio Tomazzoni
*Assessore all'Urbanistica,
Patrimonio e Cultura del
Comune di Rovereto (TN)*

Eligio Troisi
Direttivo INU Campania

Maria Pia Valentini
ENEA

Giovanni Vecchio
*PhD Candidate, Research
Fellow, Dipartimento
di Architettura e Studi
Urbani, Politecnico di
Milano*

Luca Giulio Velo
*Architect, PhD
Urbanism, IUAV*

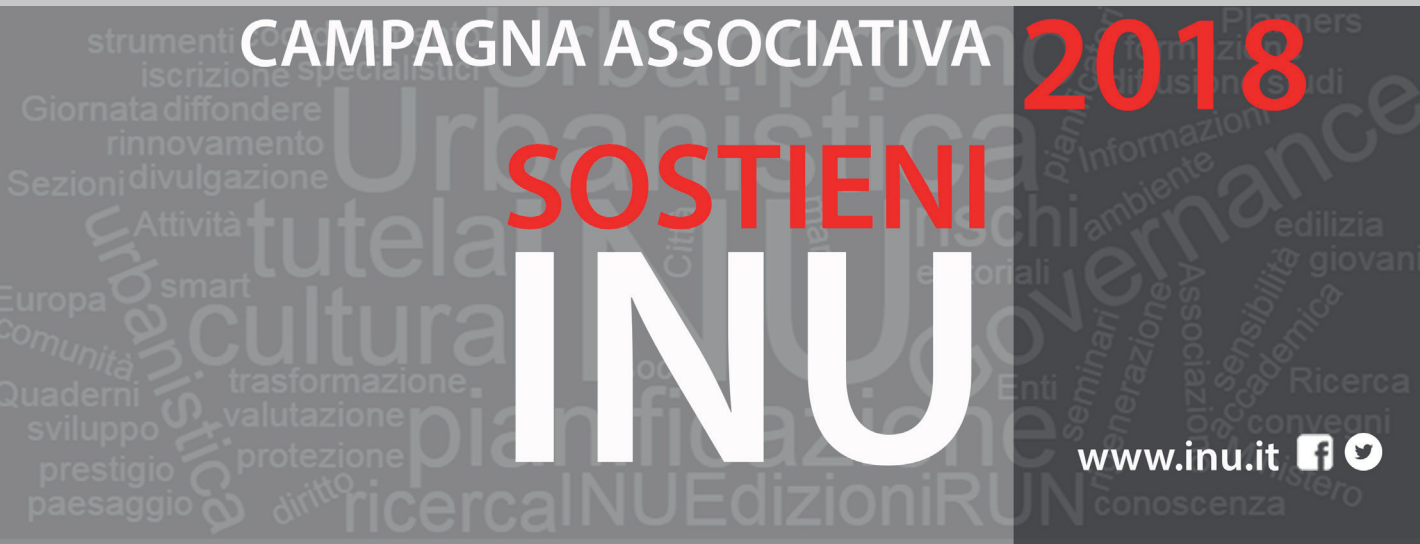
Silvia Viviani
Presidente INU

Indice dei luoghi

Bogotà (Colombia)
Castel Bolognese (RA)
Conegliano (TV)
Faenza (RA)
Forlì
Garfagnana e Lunigiana (Toscana)
Genova
Italia
Lucca
Malosco (TN)
Milano
Piemonte
Provincia di Cuneo
Provincia di Salerno
Provincia di Trento
Roma
Rovereto
Sardegna
Trento
Valdobbiadene (TV)
Vallarsa (TN)
Veneto

Nel prossimo numero

- La riforma dei porti. Opportunità per una rinnovata visione integrata tra logistica e pianificazione territoriale
- Pianificare con i Servizi Ecosistemici. Il supporto dei Servizi Ecosistemici alla pianificazione, al governo e alla gestione del territorio
- Trasformazioni territoriali e pianificazione delle dinamiche costiere - il Comune di Crotone



Si è aperta la campagna associativa 2018 dell'Istituto Nazionale di Urbanistica. L'Inu è come sempre al lavoro per una nuova urbanistica; per città sane, sicure, più amiche e più belle; per la protezione dei beni comuni e dei patrimoni territoriali, paesaggistici e ambientali.

Le quote non sono cambiate ma l'adesione all'Inu per il 2018 prevede nuovi e consolidati vantaggi. Tra le novità c'è la possibilità di sostenere uno o più progetti pilota a scelta: il Manifesto per il Po, Città accessibili a tutti e Smart Garda Lake. Si tratta di tre iniziative che hanno un profilo comune nell'apertura dell'Istituto a nuove alleanze, contaminazioni culturali, sperimentazioni sul campo, filiere di soggetti qualificati.

Oltre a quelli consolidati ci saranno inoltre nuovi servizi per il socio. Da quest'anno utilità e vantaggi comprendono infatti un accesso a un corso di formazione gratuito per i professionisti che esercitano la libera professione e per i tecnici comunali, in collaborazione con il sistema ordinistico (disponibile da giugno prossimo) e la possibilità di iscriversi all'Università Unipegaso con uno sconto del 20%.

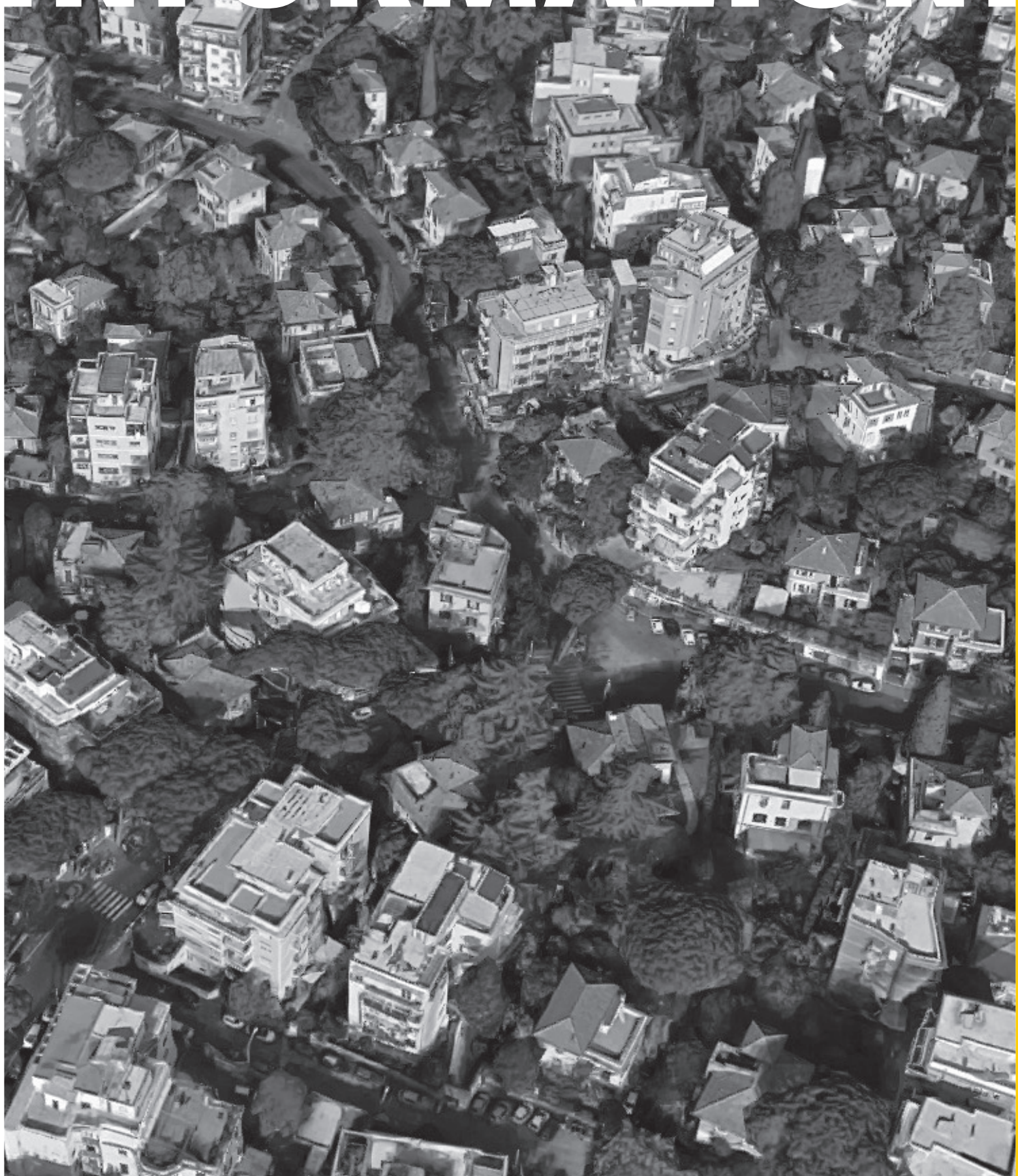
Nel sito web dell'Inu (www.inu.it) si trovano come sempre le principali notizie che sono diffuse anche attraverso una newsletter settimanale. L'Inu è sui social (Facebook, Twitter) ed è attiva la casella serviziosoci@inu.it creata appositamente per un'idea, una proposta, un suggerimento. L'Inu da dicembre ha una nuova e bella sede operativa nazionale, in Via di San Pantaleo 66, a Roma.

Tutte le informazioni utili per aderire o rinnovare l'adesione sono disponibili sulla pagina web della campagna associativa 2018:

<http://www.inu.it/campagna-associativa-2018/>

urbanistica

INFORMAZIONI



Elaborazione da immagine catturata da Google Maps, Roma, Monte Sacro, tessuto a villini