

Carolina Giaimo, Gilda Berruti,
Raffaella Radoccia

Fra spazio dei diritti e territori delle disuguaglianze, la governance urbana

Passeggiate partecipate e tecnologia mobile *citizen science*.

L'esperienza del processo partecipativo per la redazione del piano delle aree quiete di Berlino 2019-2023

Antonella Radicchi*

Il presente contributo illustra la metodologia e i risultati ottenuti contestualmente al processo partecipativo condotto nel 2018 per l'aggiornamento del piano delle aree quiete di Berlino (Berlin Senate 2020) e ne discute le implicazioni in relazione al dibattito sull'uso dei *citizen-generated data* per lo sviluppo di politiche pubbliche (Ponti & Craglia 2020). La metodologia adottata, a carattere sperimentale, consiste nella conduzione di passeggiate di ascolto (Radicchi 2017) a scala locale e nell'utilizzo di un'applicazione mobile *citizen science* per la raccolta di dati relativi a aree di quiete (Radicchi 2020a). Nello specifico, nella primavera-estate del 2018 sono state condotte due passeggiate di ascolto nei quartieri di Mitte e Altstadt Koepnick a Berlino a cui hanno partecipato residenti, funzionari del Comune di Berlino, accademici e professionisti nel settore dell'urbanistica e della comunicazione. Complessivamente, attraverso la raccolta dati avvenuta contestualmente alle passeggiate di ascolto e all'utilizzo della applicazione mobile a scala urbana, sono state mappate 169 aree di quiete e generati dati misti collegati ad una mappa online aperta. I dati raccolti dai cittadini si compongono di: 169 registrazioni audio, 169 fotografie, 3380 valutazioni

e metadati spaziali e temporali. L'analisi dei dati raccolti dai cittadini ha prodotto risultati interessanti soprattutto per le implicazioni in campo urbanistico. I dati evidenziano che la percezione dei cittadini di un'area di quiete dipende da svariati fattori, che vanno ben oltre gli aspetti acustici e includono componenti spaziali, morfologiche, paesaggistiche, elementi di comfort e senso di sicurezza percepito, nonché usi e attività condotte nelle aree di quiete (Radicchi 2020b). I dati raccolti dai cittadini con la applicazione mobile a scala urbana e durante le passeggiate di ascolto sono stati inseriti nel piano delle aree quiete di Berlino 2019-2023 (Berlin Senate 2020) e hanno informato la definizione di una nuova tipologia qualitativa di aree di quiete a scala di quartiere, le *städtische Ruhe- und Erholungsräume* (aree urbane di quiete e rilassamento), per la individuazione delle quali saranno redatti appositi progetti pilota nei prossimi cinque anni. Gli elementi di originalità e rilevanza della metodologia sono principalmente tre e consistono: 1) nell'uso di una applicazione mobile *citizen science* e nella conduzione di passeggiate di ascolto partecipate in ambito di processo partecipativo propedeutico alla redazione del piano; 2) nell'impatto che i *citizen-generated data* hanno avuto sulla progettazione di politiche innovative, influenzando l'introduzione della nuova tipologia qualitativa di aree di quiete; 3) nella replicabilità della metodologia in ambito di pianificazione e politiche urbane. Gli sviluppi futuri dello studio presentato sono volti a consolidare la metodologia attraverso la sua applicazione in altri contesti, come quello rappresentato dalla città di Limerick, in Irlanda, dove la metodologia partecipativa è in fase di applicazione da parte della Municipalità (Jennings & Radicchi 2020). Un ulteriore sviluppo futuro potrebbe esplorare l'applicabilità della metodologia all'interno del piano urbanistico italiano,

nonché l'utilizzo delle dimensioni qualitative caratterizzanti le aree urbane di quiete per la rigenerazione e creazione degli spazi pubblici verdi urbani (Giamo 2020).

Note

* Institut für Stadt- und Regionalplanung, Technischen Universität Berlin, antonella.radicchi@tu-berlin.de

Bibliografia

Berlin Senate (2020). *Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023. Anlage 10: Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume*. Berlin Senate, Berlin.
<https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/download.shtml>.
Giamo C. (a cura di) (2020), "Tra spazio pubblico e rigenerazione urbana. il verde come infrastruttura per la città contemporanea", Urbanistica Dossier online, n. 17, numero monografico.
Jennings, S. & Radicchi, A. (2020). "Identifying tranquil and quiet areas in Limerick using Hush City". *UK Acoustics Bulletin*, March-April 2020, p.50.
Ponti M. and Craglia M. (2020). *Citizen-generated data for public policy*. Technical Report JRC120231, European Commission, Ispra.
Radicchi, Antonella. (2017). "A Pocket Guide to Soundwalking: Some Introductory Notes on Its Origin, Established Methods and Four Experimental Variations." In *Stadtökonomie – Blickwinkel Und Perspektiven*, edited by Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, and Susanne Thomaier, 70–73. Berlin.
Radicchi, A. (2020a, in press). 'Citizen science mobile apps for soundscape research and public space studies. Lessons learned from the Hush City project' in Skarlatidou, A., Haklay, M. (eds) *Geographical Citizen Science Design: No One Left Behind*, UCL Press.
Radicchi, A. (2020b), "Towards a bottom-up multi-criteria definition of urban quietness. A case study in Berlin" (under submission to *Cities*).

Interazione digitale nella governance urbana: una analisi del posizionamento della Città Metropolitana di Venezia attraverso Google Trends

Alessandro Calzavara*
e Stefano Soriani**

Abstract

The primary objective of a metropolitan city should be the construction of a "metropolitan citizenship". By this we mean the diffusion of an awareness of belonging to a "new" administrative entity, paying attention to the intangible elements that support a process of metropolitan governance. The issue of "digital citizenship" is important. Given that "recognizability implies search" (with the recognition of the role of CM by insiders and outsiders), then this should leave a trace in the queries in a search engine such as Google Trends. The research is focused on the Metropolitan City of Venice: from the analysis some characteristics emerge, such as poor digital integration (which involves in a weak "digital existence"), weak positioning, respect for the ranking between metropolitan cities and as the origin of the queries drawings basin of influence. However, interest in the metropolitan city still remains marginal compared to other administrations, such as the municipality and the region.

Uno degli obiettivi da considerarsi prioritari nella formazione di una città metropolitana dovrebbe essere la costruzione della "cittadinanza metropolitana", ovvero la diffusione di una "coscienza" di appartenenza ad un soggetto amministrativo "nuovo". Si tratta di un tema spesso in secondo piano nel dibattito sulla natura e sull'importanza dei processi metropolitani, che tende invece a concentrarsi quasi esclusivamente su questioni quali "competitività" ("la metropoli consente di essere più competitivi nell'attuale contesto economico") o "efficienza nella gestione dei servizi" ("il governo metropolitano consentirà di organizzare ad una scala più appropriata e in modo più efficiente i servizi"). Ne deriva una scarsa attenzione agli elementi immateriali che possono sostenere un processo di governance metropolitana, quali l'identificazione da parte di cittadini ed imprese in un progetto metropolitano condiviso, il sentirsi parte attiva nella costruzione di un soggetto "nuovo", la partecipazione (anche emotiva) a iniziative sociali ed economiche che del progetto metropolitano dovrebbero esserne la bandiera più riconoscibile e spendibile

(anche nel mercato) – elementi, questi, senza i quali la definizione di un nuovo livello di governo rischia di essere visto, al di là delle stesse difficoltà oggettive proprie della fase di transizione dal "vecchio" al "nuovo", come qualcosa di poco importante per la vita dei cittadini e delle imprese, se non addirittura come un'ulteriore complicazione di un quadro decisionale e amministrativo già di per sé complicato: qualcosa, in sostanza, "che non ci riguarda" o, "se ci riguarda, non cambierà la situazione in meglio".

E' evidente poi come il riconoscimento di un carattere di "novità" nel rapporto tra cittadino e amministrazione dovrebbe accompagnarsi anche a misure di "innovazione" nel modo in cui tale rapporto viene pensato, costruito e gestito. Essenziale, in tale direzione, è il tema della cittadinanza "digitale" (anche se il termine appare oggi talmente abusato da essere parzialmente svuotato di significato). Lo dimostra l'esperienza della gran parte delle città metropolitane europee, per lo meno di quelle di maggior successo, nelle quali la maggior parte degli sforzi si è rivolta (oltre all'integrazione dei trasporti e alla nascita di nuove agenzie di sviluppo) proprio alla costruzione di una "cittadinanza" metropolitana ed alla digitalizzazione dei servizi, anche attraverso la realizzazione di nuove piattaforme digitali di interfaccia tra governo metropolitano, imprese, cittadini e city users.

Rispetto al caso veneziano, non solo i risultati ma anche gli obiettivi sembrano piuttosto modesti: basti ricordare come per il 2023 sia prevista (PON Metro 2014-2020, Asse 1 – Agenda Digitale Metropolitana) un'integrazione digitale per uno sparuto numero di comuni metropolitani (è stato fissato un target di 2-4). Poca cosa, rispetto, ad esempio, al caso di Milano (progetto "Servizi Digitali per Favorire lo Sviluppo economico e Sociale della Città Metropolitana di Milano") o a quello di Bologna (progetto "Realizzazione rete civica metropolitana e servizi digitali – La Casa del Cittadino digitale"). A conferma di come il dibattito sulla Città Metropolitana di Venezia mostri ancora una scarsa sensibilità al tema della cittadinanza metropolitana: a ciò si raccorda quello della sua "riconoscibilità", sia rispetto agli insiders (cittadini e imprese), sia rispetto agli outsiders (i fruitori della rete, potenzialmente interessati, per i più svariati motivi, al territorio veneziano), debole proprio anche a causa della scarsa fornitura di servizi / informazioni / contenuti digitali¹.

In questo quadro, si propone qui una prima analisi proprio del livello di riconoscibilità della Città Metropolitana di Venezia. Alla base vi è l'idea che se conosciuta in quanto

fornitrice di servizi digitali, la nuova Città metropolitana dovrebbe essere conseguentemente ricercata attraverso i motori di ricerca, in modo particolare “il motore” per eccellenza, ovvero Google (che supera il 90% delle ricerche su desktop ed il 98% su mobile), posto ormai che essi si pongono come pagina iniziale di accesso alla rete, saltando la fase di digitazione dello specifico indirizzo web. Posto l’assioma “riconoscibilità implica ricerca” (vale a dire: se al nuovo ente viene attribuito un ruolo importante, se questo è riconosciuto dagli insiders e dagli outsiders, allora di questo dovremmo trovar traccia attraverso le query nei motori di ricerca), si è scelto quale motore di riferimento Google Trends², non solo in quanto strumento connesso al fornitore monopolista di servizi di ricerca digitale, ma in virtù anche della sua gratuità (anche se nel mondo digitale tale termine si presta a notevoli ambiguità) ed accessibilità (nel senso di diffusione e semplicità di utilizzo).

Google Trends³ è un tool che offre una visione esaustiva delle ricerche effettuate dagli utenti online, utile più per valutare le tendenze mondiali di ricerca che per le ricerche di marketing (più propriamente utilizzando strumenti SEM - Search Engine Marketing), permettendo di conoscere quante volte un termine viene usato in un periodo di tempo e in una determinata area geografica, e consentendo quindi di compiere confronti anche con altri termini di ricerca. Si tratta quindi di un importante strumento per il Search Engine Optimization (SEO – analizzante le SERP - Search Engine Results Page), in quanto permette di “costruire” l’indicizzazione di un argomento e conseguentemente il suo posizionamento (in altre parole contribuisce a definire la stessa “esistenza” digitale – e non solo - di una determinata tematica). Va premesso che i report delle query di Google Trends non restituiscono i numeri assoluti di interrogazioni, ma solo quelli percentuali rispetto al momento di massima specifica richiesta, per cui permettono di evidenziare esclusivamente dei trend (da cui il nome dello strumento) e di costruire dei confronti tra varie interrogazioni. Ulteriore annotazione tecnica: i trend qui considerati si riferiscono agli ultimi cinque anni (da maggio 2015 ad aprile 2020), ovvero l’arco temporale più esteso in cui si hanno a disposizione i dati di Google Trend. Si tratta comunque di un periodo di tempo significativo, in quanto coincide pressoché perfettamente con il periodo di vigenza della riforma Delrio, e ben si adatta alle tempistiche proprie della Città Metropolitana di Venezia, la cui partenza è stata prevista posticipata dalla stessa legge (Il Consiglio metropolitano di Venezia è stato infatti eletto solo il 9 agosto 2015).

Inserendo la keyword “Città metropolitana di Venezia” in tale tool si ottiene un caratteristico profilo, dove il picco di interesse (fatto 100, come si diceva) si rileva a metà novembre 2019, in corrispondenza della seconda “acqua alta” di tutti i tempi, a conferma dell’utilità dello strumento digitale quale fonte informativa. Questo evento eccezionale ravviva per un breve periodo un trend sostanzialmente calante nell’ultimo anno, addirittura crollato nel periodo del COVID-19, certamente surclassato da altri siti ufficiali aventi più diretta coerenza (e contenuto informativo) rispetto a tale nuova situazione emergenziale (e anche questo dimostra la particolare sensitività del web ai fatti di cronaca). Il grafico ottenibile racconta molto della storia “metropolitana”, dalla curiosità per la sua nascita (primavera 2015) e del relativo disinteresse per la promulgazione dello Statuto Metropolitano e per l’approvazione del Piano Strategico Metropolitano (occorsi rispettivamente nel gennaio 2016 e nel dicembre 2018, che raggiungono circa il 50% delle query), ma soprattutto delle calamità naturali, dove evidenti picchi si hanno nel caso delle mareggiate estive del 2017 e delle acque alte dell’autunno 2018. Questi sono i valori che si ottengono limitando la ricerca alle query provenienti dall’Italia: i risultati non sono particolarmente discostanti nel caso si espanda la ricerca a quelle provenienti da tutto il mondo, tranne nel particolare caso del valore 100 (di picco) che si sposta nella prima quindicina di agosto, in concomitanza con le violente perturbazioni abbattutesi sulla costa, segno dell’elevato interesse turistico internazionale dell’area e per l’area.

Google Trends permette quindi anche una valutazione della “provenienza” delle query, fatto che permette di dare una dimensione geografica agli accessi ed all’interesse. Sempre fatto 100 il massimo (ovviamente in questo caso sono le query provenienti dal Veneto), si rileva che la seconda regione interessata all’accesso è il Friuli (20%), seguita da Tren-

tino (9%), Lombardia (7%) ed Emilia (5%), rispettando criteri di prossimità ed affinità. Se invece del filtro “regioni” viene utilizzato quello “città” emergono alcune peculiarità: l’area che diventa paragone di confronto (si ripete, quella che viene posta come 100 in virtù della sua maggiore frequentazione nella ricerca della keyword “Città metropolitana di Venezia”) è quella di Cavallino Treporti, seguita a ruota dai comuni della Riviera del Brenta, tutte dimostranti un elevatissimo interesse. Utilizzando il filtro “mondo”, sul volume 100 dato da Italia troviamo tra le prime posizioni Austria (14), Germania (9), Svizzera (9), Albania (6) e Danimarca (6), distribuzione che ricalca le aree geografiche con cui è tradizionalmente più forte lo scambio economico e turistico (oltre al fenomeno migratorio). Una ulteriore possibilità dello strumento è quella di attivare confronti con altre query. Rimanendo su un piano definibile come istituzionale, si è compiuto un primo raffronto tra Città Metropolitana di Venezia, Regione e Venezia (come specifici termini di ricerca): come si vede dal grafico proposto (fig. 1), gli accessi a Città Metropolitana di Venezia risultano estremamente marginali, mentre Venezia rimane (in virtù del suo appeal / riconoscibilità) pressoché sempre superiore anche alla Regione Veneto, determinando il punto 100 (ovvero il massimo degli accessi) in prossimità della data della marea eccezionale (novembre 2019). Gli accessi alla Regione superano comunque nel confronto quelli del Città Metropolitana di Venezia durante due casi eccezionali, ovvero il referendum sulla autonomia regionale (22 ottobre 2017) e il periodo del Coronavirus COVID-19 (da fine febbraio 2020 il sito regionale rimane costantemente in testa, a causa della centralità della regia regionale nella gestione della pandemia). Sono possibili due riflessioni generali, una di tipo di gerarchia territoriale ed una sui contenuti informativi. Nel primo caso si rileva la predominanza “urbana” rispetto ad altri livel-

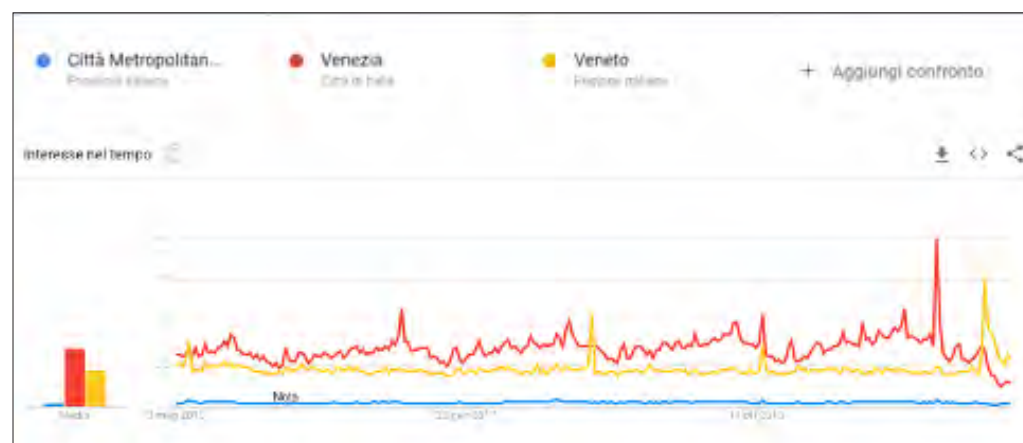


Figura 1 – Confronto tra l’interesse per Città Metropolitana di Venezia, Venezia e Veneto (Google Trends)

li di governo/gestione del territorio: la “città” resta l’ambito considerato (e quindi più “ricercato” attraverso le query) più importante, più riconoscibile, “più vicino” ai cittadini, anche perché centro essenziale di fornitura di servizi (anche digitali). Per quanto riguarda i contenuti informativi, si conferma come siano i grandi temi (i grandi temi) a determinare la struttura quantitativa degli accessi: il che pone in primo piano la questione della (possibile) gestione di questi flussi, immateriali ma altrettanto importanti di quelli “fisici” nel creare tensione/pulsione alla ricerca e quindi nel produrre informazione/comunicazione: essi possono / devono essere gestiti in modo da indurre “pulsioni” di ricerca, mantenendo costantemente aperto un rilevante canale di comunicazione / partecipazione.

Al fine di compiere una validazione delle considerazioni compiute (ovvero il minor peso relativo della città metropolitana rispetto ad altri livelli amministrativi, quali comune e regione), si è proposto un confronto con la situazione lombarda, mettendo in relazione tra loro le query verso Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano e Regione Lombardia. Come prevedibile, la graduatoria tra enti rimane fondamentalmente la stessa, ma la città di Milano in questo caso è estremamente preponderante rispetto alle altre due aggregazioni amministrative: rispetto al caso veneto, appare evidente la presenza di una forte “città polare”, che surclassa l’ente regionale (per query e, quindi, per bacino potenziale di utenza, servizi e/o importanza). Si rileva inoltre una notevole costanza di comportamento nel tempo: anche nel lasso temporale della epidemia virale non è così evidente la supremazia regionale in termini di potenziali accessi in rete, da cui è deducibile anche una meno marcata “supremazia” in tema di competenze e disposizioni amministrative. Altro dato interessante è che nella fattispecie le altre due aggregazioni (ovvero città metropolitana e regione) rimangono molto vicine tra loro, cosa che, se da una parte permette di ipotizzare una maggiore presenza (sociale / digitale) della città metropolitana, dall’altra

rileva una relativa marginalità dell’ente regionale (anche in questo caso sociale / digitale), cosa peraltro verificabile in una struttura territoriale estremante polarizzata nei confronti del capoluogo.

Un confronto diretto tra le due Città Metropolitane permette di vedere il ranking relativo, dove la Città Metropolitana di Milano rimane costantemente a livelli superiori di quelli della Città Metropolitana di Venezia⁴. Al di là di questa ovvia considerazione (dipendente essenzialmente da popolamento e posizionamento economico), appare invece interessante osservare come i flessi di interesse rilevabili nell’area milanese corrispondano a picchi nell’area veneziana. Valutando il periodo in cui questa congiuntura ha luogo, si evidenzia come esso abbia una ricorsività temporale, ovvero il mese di agosto, dove abbiamo il massimo dello spopolamento delle aree urbane ed il massimo del popolamento nelle aree turistiche. In sintesi, il posizionamento e la specializzazione urbana si riflettono nell’andamento delle query, probabilmente collegandosi al numero di frequentatori ed ai servizi offerti, tanto da poter ipotizzare una correlazione tra utente fisico ed utente virtuale, e (prima ancora) tra abitante e city user. Vi è da rilevare inoltre che il distanziamento non appare così marcato, come si potrebbe indurre dalla forte differenziazione in termini economici e di popolamento. Anche in questo caso vi sono probabili relazioni con la diversa vocazione turistica delle due aree: in campo “digitale” il city user appare più importante del cittadino anagrafico.

Infatti, il ranking di cui si parlava in precedenza non è collegabile solo al ruolo territoriale ed alle dimensioni demografico / economiche, ma anche ad altre variabili. Rimangono sempre in un territorio “digitale” e, quindi, la variabile servizi ed appeal digitale ha un loro innegabile ruolo: grafica, contenuti, navigabilità favoriscono l’approccio al sito “virtuale” metropolitano, oltre a dichiarare chiaramente (come si affermava in premessa) l’effettiva volontà di costruzione di una cittadinanza metropolitana. A supporto di tale affermazio-

ni, si è qui di seguito prodotto un confronto tra le città metropolitane di Venezia, Milano, Bologna e Torino, al fine di valutare la quantità relativa di interrogazioni (fig. 2).

Come si vede nella figura proposta, il ranking dato dalle query non corrisponde al posizionamento di scala territoriale, ma vede un netto sopravanzamento della Città Metropolitana di Torino ed una sostanziale equivalenza tra Milano e Bologna, mentre Venezia rimane in posizione di svantaggio: d’altra parte Bologna e Torino hanno sempre puntato ad una digitalizzazione spinta, e presentano siti – modello, non solo graficamente. In particolare quello di Torino si offre in modo chiaro e semplice, non solo dal punto di vista informativo: si tratta infatti di un vero e proprio hub di fornitura di servizi, anche nei confronti delle altre amministrazioni comunali appartenenti all’area metropolitana. La Città Metropolitana di Venezia, invece, presenta uno scarso appeal come query, anche a causa del sito dedicato, che rimane macchinoso e poco fruibile, visti i continui innesti su una struttura che è rimasta quella del sito della “vecchia” Provincia di Venezia, quasi che il sito sia lo specchio della realtà amministrativa e dell’effettiva “volontà” metropolitana: quindi, nel caso veneziano, della difficoltà di dare sostanza e forma al progetto metropolitano, stretto tra lo strapotere d’immagine della città storica e del suo posizionamento globale e la difficoltà di disegnare un quadro politico-amministrativo, dal livello locale a quello regionale, coerente con le sfide che la transizione metropolitana pone. Non si tratta di un giudizio isolato, visto che tale gap è indirettamente ammesso dall’adesione di Città Metropolitana di Venezia al progetto “Concertazione, partecipazione e Decision support System a supporto della Knowledge territoriale (DeSK)” con la sottoscrizione di una convenzione tra Città Metropolitana di Venezia (oltre alla Città Metropolitana di Genova e la Provincia di Taranto) e l’Agenzia per la Coesione territoriale, prevedente il riuso del portale di Knowledge Territoriale adottato e sviluppato proprio dalla Città Metropolitana di Milano per l’erogazione di servizi di concertazione, partecipazione e di Decision Support System. Questa adesione al progetto DeSK permetterà quindi di dare avvio a progetti di aggregazione di servizi innovativi a scala sovracomunale anche nella realtà veneziana, che però non riesce ad elaborare un autonomo progetto di “servizio metropolitano”.

Infine, vale la pena considerare l’andamento delle query nel periodo del coronavirus COVID-19. Appare evidente il crollo delle interrogazioni per tutte e quattro le realtà metro-

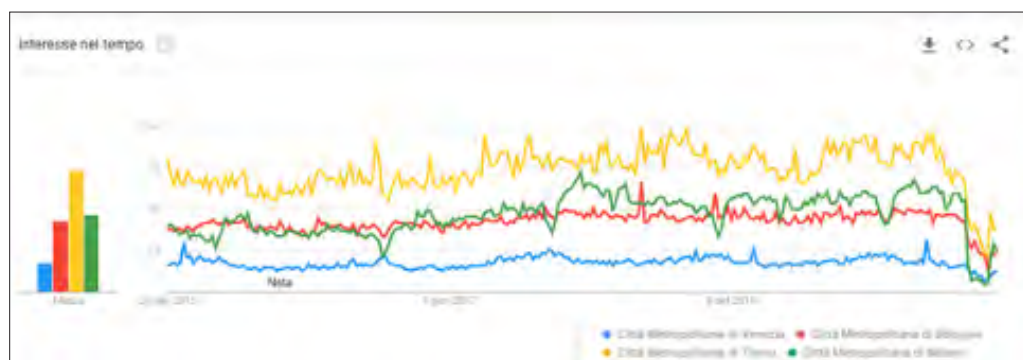


Figura 2 – Confronto tra l’interesse per alcune città metropolitane (Google Trends)

politane prese in considerazione, segno non solo che i servizi che ad esse fanno capo sono in lockdown, ma che anche i servizi emergenziali e/o sanitari non fanno capo a tale realtà, ma ad attività amministrative diverse (tra le varie possibili interrogazioni incrociate appare chiarissima l'impennata delle query rivolte al Ministero della salute ed alla Protezione Civile). C'è da chiedersi se tale modello organizzativo/informativo sia coerente non solo con la natura della città metropolitana e all'importante ruolo che questa dovrebbe svolgere nell'organizzazione delle PA, ma anche con situazioni emergenziali, specialmente nella fattispecie di un evento pandemico, che interroga in modo cruciale (come l'esperienza recente conferma) la qualità dei servizi territoriali.

Per concludere, gli elementi considerati confermano come, nel caso preso in esame, il nuovo ente sia ancora poco riconoscibile. Ciò riflette sia la difficoltà di attuazione della riforma Delrio (aspetto questo comune a tutte le Città Metropolitane ma che ha nel caso veneziano, per vari motivi, un caso emblematico, soprattutto per quanto attiene il rapporto con il Comune capoluogo e con l'ente di governo regionale, relativamente alle funzioni delegate), sia la scarsa attenzione che viene prestata al tema della relazione tra digitalizzazione dei servizi e cittadinanza metropolitana. Come si è mostrato in altra sede⁵, la situazione veneziana si caratterizza per un debole "pensiero metropolitano": gli elementi qui richiamati ne danno un'ulteriore riprova.

Note

* INU Veneto, calzavara@agriteco.com

** Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari Venezia, soriani@unive.it

1. Un indicatore ancor più grave di una condizione di transfer istituzionale ancora non compiuto emerge da una sommaria analisi delle homepage dei siti istituzionali dei comuni facenti parte la Città Metropolitana: nessun sito riporta contenuti "metropolitani" e solo 11 comuni su 44 riportano nella intitolazione ufficiale la dizione "Comune di ... Città Metropolitana di Venezia", 29 (pari al 66%) non riportano nessuna intitolazione nella intestazione, mentre i rimanenti 4 addirittura riportano ancora la vecchia dicitura "Comune di ... Provincia di Venezia". Certo si tratta di un indicatore "debole", ma che certamente conferma il "debole" senso di appartenenza o partecipazione al processo in atto, in controtendenza con molte esperienze che vedono proprio nella costruzione del "cittadino metropolitano" (peraltro per sua natura "digitale") uno dei primi passi da compiere, anche prima della costruzione "fisico/amministrativa".

2. <https://trends.google.it/trends/?geo=IT>

3. <https://support.google.com/trends/answer/6248105?hl=it>

4. Si ricorda la tipologia del confronto permesso da Google Trends: il valore 100 è il valore massimo

delle query dell'insieme di ricerca definito, ovvero, in questo caso, il massimo è stato rilevato dalla Città Metropolitana di Milano nel 2019.

5. Soriani S., Calzavara A., Pioletti M., Riordino territoriale e governance metropolitana. I caso veneziano nel contesto europeo, Bologna, Pàtron Editore, 2019.

I Policy Lab come spazi di governance urbana

Bruno Monardo* e Martina Massari**

Abstract

Within the increasing impact of Covid-19, cities are becoming paradigmatic places where the density, accessibility and proximity of resources become crucial for rethinking governance models and reducing the distance between the institutional level and the dimension of civic, private, or hybrid activation.

Significant experiences have highlighted the Policy Labs idea and its interpretations as physical structures able to build a powerful nexus for social and institutional innovation in urban regeneration. These 'intermediate places' can be considered interactive playgrounds, triggering new horizons in urban policies towards shared, inclusionary solutions more likely to meet the needs of local communities. Through comparisons and drawbacks arising from four case studies selected between USA (Boston) and Europe (Berlin and Bologna), the paper emphasizes the recognition of the variety of Policy Labs, encompassing the diversity of actors, within a strategy towards the construction of authentic urban innovation ecosystems.

La governance urbana: una prospettiva spaziale

La città si configura da sempre come teatro del confronto tra meccanismi di pianificazione e istanze di intervento della cittadinanza, in un percorso segnato da riflessioni e pratiche che hanno ridefinito la geografia urbana della città contemporanea (Sassen, 2013; Sennett, 2018). La città è infatti un campo complesso di identità culturali frammentate nelle sue articolazioni spaziali, che richiede una catalizzazione verso obiettivi collettivi. Questa necessità di organizzare la complessità ha visto i sistemi consolidati di governo locale favorire modelli di *governance* alla scala urbana in grado di rispondere a problemi complessi, strutturali e allo stesso tempo per far fronte a cambiamenti radicali che animano la città contemporanea. Il dominio dell'urbano diventa quindi luogo paradigmatico dove la densità di risorse, la prossimità e accessibilità di conoscenza la rendono scenario ideale per ricomporre la distanza tra livello istituzionale e dimensione di attivazione civica, privata, o ibrida.

Le esperienze di *governance* urbana, sono state nel corso degli anni studiate e praticate per la loro capacità di introdurre sulla scena urbana nuove leadership (Balducci e Calvaresi 2004, Hambleton 2014), di proporre servizi urbani personalizzati (Concilio 2016), di mettere in

campo una realizzazione alternativa delle politiche pubbliche (Donolo 2005; Manzini 2018) e in quanto impulsi a modificare alcuni dei presupposti incorporati nella cultura della pianificazione (Amin e Thrift, 2002, Sandercock 2004; Sennet 2018).

Il contributo propone una lettura attraverso le lenti interpretative e disciplinari che tradizionalmente interrogano i contesti urbani e in particolare attraverso la dimensione che tali discipline analizzano, quella spaziale. Gli spazi delle città, in quanto oggetti della pianificazione, sono perimetri geografici aperti (Sennett 2018) dove forze sociali endogene interagiscono (Cognetti 2012) e ove sono rinvenibili istanze e bisogni emergenti, sfide, provocazioni.

La dimensione spaziale della *governance* urbana è identificata dagli autori nelle esperienze definite come *policy lab* (Scholl e Kemp 2016): nuove e originali arene di democrazia partecipativa, in continuità con il fenomeno degli Urban Center (Monardo 2007), protese verso scenari di progettualità cooperativa e deliberazione condivisa. Si tratta di contesti ibridi, che facilitano e accolgono l'azione collettiva e la cooperazione tra diversi attori, appartenenti a sistemi di valori e interessi eterogenei. A seguito di una prima definizione operativa di *policy lab*, il contributo analizza quattro casi, due negli USA, due europei, per estrarne l'approccio culturale, leggerne la complessità, distinguere lo stile, evidenziare le lezioni e gli elementi potenziali. Il testo traccia un quadro di contaminazione e criticità delle esperienze: la politica degli *Innovation Centers* e l'agenzia MONUM a Boston, i Laboratori di Quartiere a Bologna e i *Neighbourhood Managements* a Berlino. Infine, il paper discute l'ipotesi di un ruolo più strutturato dei *policy labs* nel collegare l'innovazione dalle pratiche urbane alle politiche urbane istituzionali, e la loro posizione nel futuro post-pandemico. I casi studio americani, sono stati esplorati nell'ambito di un progetto di ricerca europeo recentemente concluso¹, mentre i *policy lab* europei sono analizzati come casi di una ricerca di dottorato condotta da uno degli autori.

I policy-lab, sperimentazioni tra pratiche e istituzioni

I *Policy Labs* sono spazi di co-progettazione delle politiche urbane, che consolidano la necessità di lungo periodo di coinvolgere la cittadinanza nei processi decisionali pubblici. Il loro ruolo è duplice: da un lato sono "punti di accesso" locali (Barbi e Ginocchini 2019) che affrontano una pluralità di questioni legate a logiche spaziali e fruizione dei servizi, dall'altro si occupano dello studio di modelli

globali per affrontare le sfide contemporanee come l'impatto dei cambiamenti climatici, lo sfruttamento delle risorse, i flussi migratori.

Sono iniziative prevalentemente promosse dal pubblico, ma presentano una forma organizzativa ibrida, che lavora per colmare il divario tra il livello istituzionale e la società. Questa caratteristica li rende chiaramente orientati e guidati dal potere politico (Amin 2004) capaci di attivarsi e attivare pratiche sociali, nuove forme organizzative collaborative (Avermaete et al. 2008) e sistemi di relazioni alternativi tra gli attori urbani.

I professionisti che lavorano nei *policy labs* agiscono come moderatori tra i livelli istituzionali, le competenze, i settori della società, per garantire in ultima istanza la parità di accesso a risorse e informazioni e massimizzare i benefici per le agende politiche (Manzini 2018). Lo spazio nei *policy lab* è un punto di accesso per l'interazione, il dialogo e la base per la costruzione di un processo stabile di sperimentazione sulle politiche urbane, guidato dal Comune, integrato e attivato dagli attori locali. Rispetto al passato e alle tradizionali esperienze di partecipazione, i *policy labs* stanno ponendo le basi per la ridefinizione di nuovi luoghi della cittadinanza, basati più sulle esperienze, sulla co-progettazione, piuttosto che sulla semplice discussione o comunicazione. Le attività svolte al loro interno hanno la capacità di coinvolgere criticamente i cittadini (Monardo 2007) nella definizione di politiche urbane alternative, aprendo i processi e fornendo le chiavi di lettura e l'accesso ai linguaggi burocratici, normativi, politici.

Questi spazi presentano un contesto collaborativo, ma anche conflittuale, dove possono emergere squilibri di potere, posizioni politiche multiple, e diversi livelli di rappresentazione (Cognetti 2012). I *policy labs*, infatti, sono più esposti alla tensione e alla pressione da parte degli attori protagonisti: da un lato il promotore dei processi (pubblica amministrazione), dall'altro gli utenti (cittadini, organizzazioni, imprese e attori cognitivi). In questo caso, lo spazio – in cui si identifica una nuova comunità di intenti – diventa il mezzo per affermare l'esistenza e la creazione di valori condivisi, superando i conflitti non attraverso la negoziazione, ma attraverso l'apprendimento reciproco di modi alternativi di produzione e sviluppo di valore pubblico e collettivo.

Questi spazi ibridi sono interpretati come luoghi intermedi (Massari 2018; Monardo e Massari 2020), e possono rappresentare punti chiave di connessione tra meccanismi di pianificazione e "contingenze" episodiche di innovazione (Massari 2017), con l'ambizione di diventare arene di sperimentazione, verifica e

monitoraggio di forme originali di *governance* urbana.

I casi esposti di seguito hanno l'obiettivo di sottolineare il ruolo chiave che alcuni *policy lab* stanno rivestendo nel contesto nordamericano ed europeo, evidenziandone potenzialità, punti di innovazione, ma anche criticità e ostacoli.

USA: Innovation Center e MONUM

Da oltre un decennio, ispirandosi a esperienze nate in Europa, una nuova generazione di progetti di rigenerazione sta cambiando la geografia urbana negli USA: la strategia, che nell'area di Boston si è evoluta in una politica esplicita, si basa sugli *Innovation Districts*, un ambito geografico dove istituzioni leader e imprese pubbliche e private si addensano generando relazioni con start-up, incubatori e acceleratori (Katz, Wagner 2014; Monardo 2018). L'idea è di creare ecosistemi urbani vitali e creativi attraverso progetti in partenariato pubblico, privato e non-profit in aree dismesse o in tessuti problematici; ciò avviene attraverso robusti innesti di "*Innovation Centers*", autentici *hotspot* di coagulazione sociale ove attrattività, densità di relazioni e prossimità sono le qualità intrinseche di un contesto che diviene rappresentativo dell'identità dell'intero quadrante urbano.

Boston rappresenta un caso paradigmatico per le politiche d'innovazione sociale, economica e tecnologica basate sulla conoscenza, in coerenza con la pianificazione urbana. A partire dal 2010 il governo della città ha attuato una linea politica precisa, da un lato favorendo l'investimento di promotori immobiliari privati per la creazione di clusters integrati a elevata urbanità, dall'altro utilizzando l'*in-fill* dell'innovazione sociale per risollevare le condizioni dei quartieri critici.

Il caso più significativo in questo senso è il Roxbury Innovation Center (RIC) in uno dei quartieri più degradati della città. Qui la pubblica amministrazione è ispiratrice e turbina per l'ideazione e l'attuazione della strategia di riqualificazione del "Neighbourhood Innovation District" sperimentata per la prima fase proprio a Roxbury.

Il cardine del piano di riqualificazione ha incluso l'apertura nel 2015 del RIC. Situato nel cuore del quartiere, è il frutto di una partnership pubblico-privato tra la città di Boston e la Venture Café Foundation. RIC, nato dalla ristrutturazione di un edificio commerciale, rappresenta il simbolo del rilancio sociale ed economico del quartiere, a supporto dell'imprenditorialità locale. Sostiene lo sviluppo economico e la creazione di posti di lavoro a Roxbury pilotando la creazione di start up,

incubatori e piccola imprenditorialità, come opportunità di carriera praticabile.

A distanza di alcuni anni dall'inizio della strategia, l'attrazione di investitori privati è decollata solo in parte. Tuttavia, l'amministrazione continua a privilegiare l'iniziativa in cui l'intervento del RIC, interamente finanziato dalla Municipalità di Boston, rappresenta una delle operazioni più strategiche del piano di rigenerazione dell'intero quartiere di Dudley square.

L'agenzia MONUM (*Mayor's Office of New Urban Mechanics*) della municipalità di Boston è stata creata nel 2010 allo scopo di attivare un *Policy lab* per sperimentare progetti innovativi per il concreto miglioramento della qualità della vita della comunità. L'iniziativa *Urban Mechanics* era volta a creare un sistema di *governance* per trarre vantaggio collettivo dall'innovazione e che contribuisse a irrobustire e orientare in modo virtuoso la democrazia partecipativa delle politiche urbane.

La filosofia *Urban Mechanics* è centrata principalmente sulla messa in valore delle risorse umane e la capacità di instaurare un dialogo tra le autorità pubbliche, i soggetti privati (inclusi promoters e capitale di rischio), gli enti di ricerca e alta formazione, le organizzazioni non-profit e l'associazionismo civico.

La particolarità di MONUM è che, sebbene sia una agenzia pubblica che opera in sinergia con il sindaco, mostra i tratti comuni di un tipico attore imprenditoriale privato. La sperimentazione e l'assunzione del rischio sono due caratteristiche dell'agenzia, alla quale è consentito scommettere su iniziative che i tradizionali dipartimenti municipali non sono pronti a perseguire, sviluppando una serie di progetti pilota che finiscono per orientare le scelte e le azioni dei decisori civici. I fallimenti sono considerati opportunità di apprendimento e condivisi dalla più ampia comunità di decisori pubblici; esperimenti di successo a livello locale sono pronti per essere "ingegnerizzati" a scala dell'intera città anche attraverso la cooperazione con gli uffici ordinari dell'amministrazione. Oltre a testare idee innovative, MONUM svolge anche il ruolo di "porta d'ingresso" per start-up, università, altri *stakeholders* e residenti che desiderano collaborare con la città.

MONUM rappresenta un esperimento originale e il suo successo è testimoniato dal crescente interesse che sta guadagnando tanto in nord America quanto in altre realtà urbane a livello internazionale con lo studio del modello e iniziative di assistenza per lo sviluppo di strutture simili.

UE: Neighbourhood Managements e Laboratori di Quartiere

Il *Socially Integrative City* è il programma quadro in cui la città di Berlino ha implementato da circa venti anni il *Neighbourhood Management* (NM). NM ha stabilito nel corso degli anni, una serie di luoghi specifici dedicati all'interazione tra istituzioni, stakeholder locali e singoli o gruppi sociali, con l'obiettivo di costruire un programma di attività locali che vanno dall'animazione del quartiere, alla definizione e cura degli spazi comunitari, fino alla creazione di start-up con finalità sociali. L'intenzione è quella di promuovere la crescita inclusiva di quartieri in stato di necessità raccogliendo le proposte di microprogetti (Colini e Tripodi 2012) temporanei volti a soddisfare le problematiche sociali a breve e medio termine. NM agisce come una struttura sub-istituzionale in ogni quartiere selezionato (*Kiez*), gestendo cinque tipi di Fondi di Quartiere, ognuno dei quali copre un diverso tipo di progetto e lavora con il coinvolgimento diretto dei residenti. Il team di NM - organizzato come impresa sociale cooperativa - si propone come una piattaforma per l'organizzazione di relazioni che consentano agli attori urbani di identificare le esigenze locali, i valori e le possibili risposte da sottoporre a finanziamento.

Oltre a facilitare la realizzazione dei progetti collaborativi, i NM sono un punto di incontro noto nel distretto, sostengono i residenti nelle sfide quotidiane attraverso servizi di facile accesso (la supervisione dei compiti a casa dopo la scuola, la consulenza per vari problemi sociali e burocratici) e allo stesso tempo costruiscono reti progettuali tra gli stakeholder locali. Ogni NM stabilisce la propria agenda in ogni quartiere, definendo criteri per premiare e realizzare iniziative, progetti e proposte provenienti da innovatori locali, in partnership tra loro. Tuttavia, i progetti promossi dai NM non intervengono sulle condizioni critiche strutturali del quartiere (welfare, sistema dell'abitazione sociale, lavoro), ma concentrano la loro azione piuttosto nella creazione connessioni tra le attività dei diversi attori del quartiere, stimolando i partecipanti a sperimentare nuove forme di collaborazione e a utilizzare al meglio le risorse esistenti. L'obiettivo a cui tendono è il decentramento del processo decisionale, delegando la responsabilità dei progetti su piccola scala agli stessi residenti che vivono nelle aree di attuazione. Il processo dei Laboratori di Quartiere (LQ) di Bologna, parte da premesse simili, con l'obiettivo di creare concreti e stabili spazi di collaborazione in ogni quartiere. Il loro scopo è quello di agire come nodi di interazione situati, promuovendo forme alternative di co-

produzione urbana a scala micro, da generare grazie all'impegno e alla cooperazione stabile tra gli attori locali. LQ possono essere descritti come infrastrutture abilitanti, luoghi intermedi (Massari 2018, Monardo e Massari 2020) di co-progettazione di azioni e tattiche urbane. Sono spazi di interazione tra il personale amministrativo e gruppi organizzati e non, per attivare e gestire processi collaborativi stabili volti a migliorare le condizioni in aree selezionate della città.

Ogni LQ è dotato di un Team multidisciplinare che facilita le attività di co-design, e si interfaccia con i molteplici livelli di attori coinvolti. Il Comune, con l'Ufficio per l'Immaginazione Civica e la FIU, coordina la realizzazione dei Laboratori con un processo incrementale da replicare ogni anno: il primo passo riguarda la selezione delle aree dove allestire i Laboratori e la definizione del macro-quadro tematico dei temi da affrontare da parte del comune. I criteri di selezione delle aree si basano su indicatori di fragilità sociale, che definiscono alcune aree target dove l'accessibilità alle opportunità urbane mostra l'emergere di disuguaglianze; la fase successiva mira a costruire la conoscenza del quartiere, le problematiche emergenti e urgenti, le principali risorse e le opportunità da affrontare; la fase di co-design prevede una serie di momenti di coinvolgimento (incontri, workshop di progettazione, piattaforma di collaborazione digitale, questionari, passeggiate a piedi o in bicicletta), per coinvolgere con un contatto stabile il più ampio pubblico possibile; infine, ogni proposta progettuale di quartiere segue una fase di validazione con personale tecnico del Comune, per valutarne la fattibilità e ottenere il giusto supporto in termini finanziari, burocratici e tecnici.

I policy lab nel futuro urbano

L'esplorazione dei casi ha evidenziato le intuizioni, le sfide, le esternalità e i vincoli dei diversi approcci, ma allo stesso tempo ha valorizzato i punti di contatto, che definiscono i principi fondamentali messi in pratica dai *policy labs*: la rilevanza del contesto, la dipendenza dal percorso, la prossimità e le relazioni tra gli attori.

L'approccio seguito dai *policy lab* europei è di sostenere cluster di microprogetti i cui effetti positivi emergono solo se considerati come una rete che si intreccia nel quartiere fragile e lo attraversa, per innescare un cambiamento, offrendo servizi fondati e radicati nel contesto. I due esempi descritti hanno contribuito notevolmente a rafforzare l'autogestione dei quartieri, coinvolgendo gli abitanti ad agire attraverso il dialogo interdisciplinare,

mettendo in comune le risorse e rafforzando le reti esistenti. Tuttavia, l'interazione con i cittadini può apparire limitata a tracciare e raccogliere le pratiche esistenti, senza un vero processo di sostegno imprenditoriale delle idee, per la costruzione di un impatto più ampio e duraturo. Si tratta di un'azione consapevole per la natura temporanea e di scala ridotta dei progetti sviluppati, più tesi alla sperimentazione di nuove forme di collaborazione tra gli attori piuttosto che alla fornitura di soluzioni a lungo termine per i quartieri. Questo atteggiamento, però, è stato letto (specialmente nel caso di Berlino) anche come una cooptazione e una mercificazione delle iniziative popolari (Eick 2003). A lungo termine infatti, queste possibilità di interazione possono portare a un sovraccarico di responsabilità e di doveri per gli abitanti, che di solito non avviene quando le iniziative nascono e rimangono a livello civico.

Diverso è l'approccio dei casi americani, che nascono allo stesso modo da specifiche impostazioni politiche delle amministrazioni locali o a livello federale, ma agiscono come propulsori pubblici di idee imprenditoriali, con forti impatti sui quartieri di intervento. A Boston il modo in cui vengono interpretate le strategie d'innovazione è legato a un modello definibile a "ibridazione virtuosa", un approccio a geometria variabile che enfatizza le sinergie metamorfiche tra i principali attori del classico panel a "quadrupla elica". La sfida più grande affrontata dall'attuale amministrazione è l'ubicazione di un *policy lab* a Roxbury, il quartiere più povero della città, ora "finestra di opportunità" socialmente inclusiva, solidale, aperta. Probabilmente nulla di simile avrebbe potuto essere concepito se il governo della città non avesse avviato la parallela iniziativa Seaport BID. Nella politica di redevelopment della città business immobiliare e *gentrification* sono considerati effetti collaterali inevitabili per poter creare *hotspot* di innovazione sociale e combattere le disuguaglianze nei quartieri più degradati. La dialettica generata da tali approcci contrastanti dimostra l'abilità del governo della città e delle sue agenzie dedicate come MONUM nel cambiare identità e ruoli nella *governance*.

Terreno comune ai quattro casi si trova nella centralità dei luoghi come unità strategiche che collegano diversi livelli, ponendo le basi per la transizione verso un modello urbano aperto e interconnesso di *governance* urbana. Un'impostazione che permette l'azione civica fornendo un quadro dialettico con la pianificazione.

Potenzialità e prospettive

In una temporalità sospesa tra le ondate pandemiche più acute e la lenta riconquista di un

nuovo equilibrio, le città vivono in uno stato di urgenza, in cui ci si sta adattando a pensare che le modalità di intervento - anche nelle politiche urbane - possano essere più agili, veloci, collaborative, mirate. Emerge quindi con forza la necessità di consolidare e accelerare alcuni cambiamenti a partire da esperienze della storia urbana recente, come le forme più innovative di *governance* nei progetti di riqualificazione, approfondite negli anni della crisi economica e ormai pronte per essere verificate sul campo delle politiche pubbliche. In particolare, le esperienze di *policy lab* sembrano poter sintetizzare le dimensioni chiave per lo sviluppo urbano: da quella spaziale e tecnologica a quella sociale e politica.

Il *policy lab* può costituire una ricca base di partenza per costruire le future politiche pubbliche delle città, mettendo in pratica modelli gestionali, di progettazione concertata, di manutenzione e monitoraggio di sperimentazioni urbane. Con i dovuti accompagnamenti istituzionali alle idee nate in ambito civico, i *policy lab* possono ambire a diventare luoghi di intermediazione dediti non solo alla cura e all'assistenza delle comunità locali ma anche all'accelerazione delle iniziative emergenti di innovazione sociale in risposta alle criticità e urgenze di piccola e media scala, difficilmente intercettabili dalla pianificazione generale. I *policy lab* diventano così leve operative anche per la rivisitazione delle modalità di pensiero e di azione sulla città. Infatti, con il loro rafforzamento, si possono porre le basi per la costruzione di un nuovo assetto della pianificazione post-Covid, più attenta a includere progettualità locale aperta (Sennett 2018), sperimentale, ma fortemente radicata nei luoghi: una rete capillare di antenne (Barbi e Ginocchini 2019) che fornisca un supporto spaziale stabile alla pubblica amministrazione per la verifica del successo di alcune pratiche in uno specifico territorio o per la valutazione contestuale delle politiche. Queste unità di estensione della conoscenza potrebbero dare vita a esiti inattesi, anche a lungo termine.

Note

* "Sapienza" Università di Roma, Dipartimento DPTU, bruno.monardo@uniroma1.it

** Università di Bologna, Dipartimento di Architettura, m.massari@unibo.it

Il testo è patrimonio di riflessioni comuni degli autori, tuttavia le parti 2 e 2.2 sono da attribuire a Martina Massari; le parti 2.1 e 3 a Bruno Monardo, mentre le sezioni 1. e 4. sono ascrivibili a entrambi. 1. Il progetto di ricerca UE Horizon 2020 MSC MAPS-LED (Multidisciplinary Approach to Plan Specialization Strategies for Local Economic Development) esplora gli effetti delle politiche RIS3 sullo sviluppo locale. Il progetto è stato portato

avanti da un network costituito tra le università Mediterranea di Reggio Calabria, "Sapienza" Roma, Salford University Manchester (UK), Aalto Helsinki (Finlandia) e gli atenei USA della Northeastern University di Boston, Massachusetts e San Diego State University, California. Bruno Monardo è il coordinatore dell'unità di "Sapienza" Università di Roma.

Bibliografia

- Amin, A. (2004), Regions unbound towards a new politics of place, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 86 (1), (pag. 33-44)
- Amin, A., Thrift, N. (2002), *Cities: reimagining the urban*, Polity Press
- Avermaete, T., Hooimeijer, F., e Schrijver, L. (2006). Editorial. *Urban Formation and Collective Spaces*, OASE, (71), 2-6
- Balducci, A., e Calvaresi, C. (2004). Participation and leadership in planning theory and practices. In Haus, M., Heinelt, H., & Stewart, M. (Eds.) *Urban Governance and Democracy: Leadership and Community Involvement*, 8, 234
- Barbi, V. e Ginocchini, G. (2019). Cities in change: urban agencies as a strategic player to face new challenges and needs. The case of the Foundation for Urban Innovation in Bologna. In C. Topi e C. Lucchini, C. (2019 eds), *The city agencies working papers* (pp. 55-63). Urban Lab Torino, Torino
- Cognetti F. (2012), Praticare l'interazione in una prospettiva progettuale, in Cancellieri A., Scandurra G., (eds.), *Tracce urbane. Alla ricerca della città*. Milano: Franco Angeli.
- Colini, L., and Tripodi, L. (2012). *Quartiersmanagement Körnerpark in Neukölln, Berlin - Case Study Analytical Fiche*
- Concilio, G. (2016), Urban Living Labs: opportunities in and for planning, in G. Concilio G. & F. Rizzo (Eds.), *Rethinking the interplay between Design and Planning*. London: Springer
- Deserti, A., e Rizzo, F. (2014). Design and organizational change in the public sector. *Design Management Journal*, 9(1), 85-97
- Donolo C. (2005). Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazioni su una nuova generazione di politiche, *Stato e Mercato*, 73, pp. 33-65.
- Höflehner, T., Zimmermann, F. M. (2016). An Innovation in Urban Governance: Implementing Living Labs and City Labs through Transnational Knowledge and Experience Exchange, *Regional Studies Association Conference Proceedings*, Graz.
- Eick, V. (2003). New strategies of policing the poor: Berlin's neo-liberal security system, *Policing and Society*, 13(4), 365-379.
- Hambleton, R. (2014). Place-based leadership: A new agenda for spatial planning and local governance. *Borderlands: The Journal of Spatial Planning in Ireland*, 4.
- Manzini, E. (2018). *Politiche del quotidiano: progetti di vita che cambiano il mondo*. Edizioni di Comunità.
- Massari, M. (2017) Lo spazio dell'innovazione sociale nei nuovi modelli di rigenerazione. due casi a Bologna, *Urbanistica*, 2017, 160, pp. 77 - 82
- Massari, M. (2018) The Transformative Power of

Social Innovation for New Development Models. In Calabrò, F., Della Spina, L., Bevilacqua, C. (eds.) *New Metropolitan Perspectives Smart Innovation, Systems and Technologies*, pp. 354–61. Heidelberg: Springer.

Monardo, B. (2007). *Urban Center: una casa di vetro per le politiche urbane*. Officina, Roma.

Monardo, B. (2018). Innovation Districts as Turbines of Smart Strategy Policies in US and EU. Boston and Barcelona Experience. In F. Calabrò, L. Della Spina, C. Bevilacqua, (2018 eds) *New Metropolitan Perspectives. Smart Innovation, Systems and Technologies*, (pp. 322–335). Heidelberg: Springer.

Monardo, B., e Massari, M. (2020). A New Generation of 'Urban Centers': 'Intermediate Places' in Boston and Bologna. In Bevilacqua, C., Calabrò, F., Della Spina, L., (2020 eds), *New Metropolitan Perspectives vol 2* (pp. 925-938). Heidelberg: Springer.

Sandercock, L. (2004). Towards a Planning Imagination for the 21st Century, *Journal of the American Planning Association*, 70:2, 133-141

Sassen, S. (2013). *Deciphering the global: its scales, spaces and subjects*. Routledge.

Scholl, C., e Kemp, R. (2016), City Labs as Vehicles for Innovation in Urban Planning Processes, *Urban Planning*, 1(4), 89.

Sennett, R. (2018) *Costruire e abitare: Etica per la città*, Feltrinelli Editore, Milano

Progetto “Oasi Sangone” – “Orbassano Governance”

Gianfranco Fiora*

We cannot solve the climate crisis by being “good consumers”. But we can make things much better by being good citizens

Lo sviluppo urbanistico dopo la seconda guerra mondiale nelle zone metropolitane è stato caratterizzato da una scarsa attenzione per i corsi d'acqua (infrastrutture blu) presenti sul territorio; lungo i corsi d'acqua si collocavano le attività produttive più inquinanti, si affacciava il retro (brutto) della Città.

Negli anni dello sviluppo industriale le sponde dei fiumi e dei torrenti del torinese sono state utilizzate per ospitare le discariche urbane e gli scarti di lavorazione; tali aree, in molti casi, non sono ancora state bonificate e quando il torrente divaga nel suo corso, erodendo i terreni circostanti, porta alla luce una stratigrafia di materiale composito, di discarica, misto a ghiaia, sassi e terreno di coltivo.

Il Comune di Orbassano non è stato esente

da tale fenomeno e una vasta porzione in riva destra del torrente Sangone è stata oggetto di una discarica di rifiuti urbani, bonificata negli anni scorsi, che necessita ancora di un intervento di *capping* per la stesura di circa 50 cm. di terreno di coltivo per renderla fruibile alla cittadinanza.

La diversa sensibilità ambientale maturata nel tempo, l'entrata in vigore di normative di settore (D. Lgs. 152/2006) la pianificazione paesaggistica e quella urbanistica *ecological friendly*, hanno determinato maggior attenzione a queste aree, ampi demani in buona parte di proprietà pubblica, sui quali indirizzare politiche di recupero, bonifica dagli inquinanti, interventi di mitigazione e compensazione urbanistica e territoriale.

La pianificazione alla scala locale individua le destinazioni d'uso e indirizza le metodologie di recupero, le modalità di trasformazione; tuttavia, in considerazione che tali aree, oltre ad un indubbio potenziale valore ecosistemico, hanno anche una elevata aspettativa di fruizione da parte della cittadinanza, si vogliono sperimentare delle forme di *governance* partecipata, con il coinvolgimento di *stakeholders*, quali Enti e associazioni presenti sul territorio.



Figura 1 – Estratto del Piano Regolatore vigente della Città di Orbassano, contrassegnato con la sigla D3 il “Quartiere Arpini”

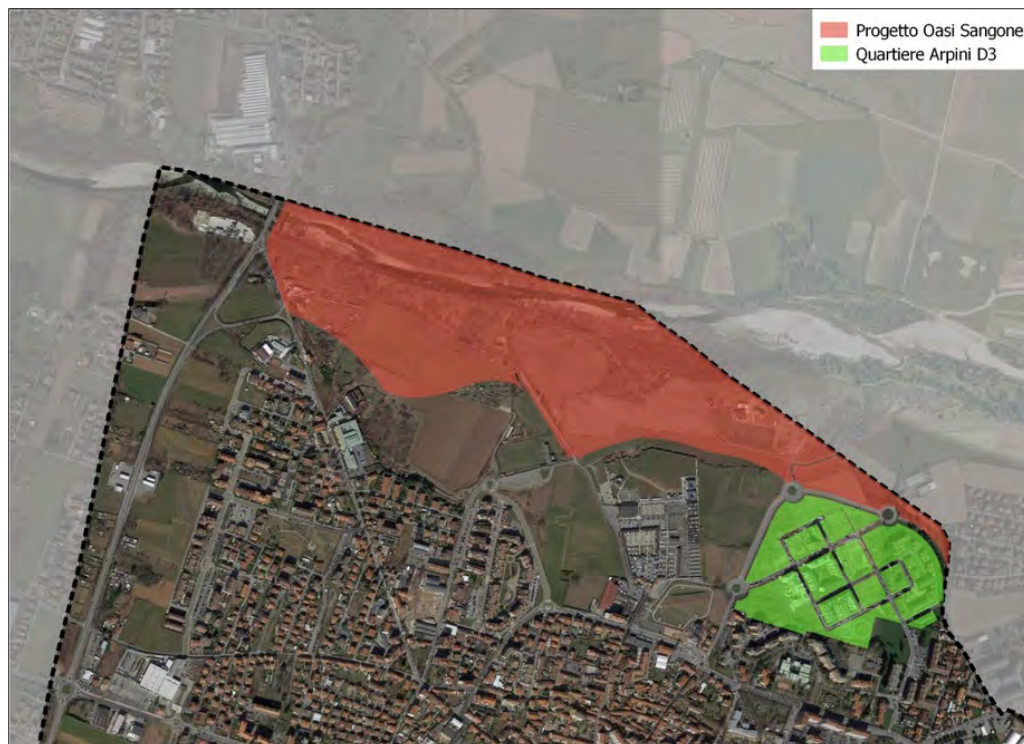


Figura 2 – Estratto di Google Earth. Immagine rielaborata da A. Marino.

Il torrente Sangone attraversa per buona parte il territorio di Orbassano, nella porzione nord del territorio, in due diversi punti, interrotti dal confine col Comune di Rivalta di Torino. Le aree lungo il torrente sono destinate a servizi pubblici dal vigente piano urbanistico e sono altresì tutelate sia dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), nonché interessate dalle Fasce Fluviali del PAI; pertanto gli interventi attuabili su dette aree, sia quelli di piantumazione, sia quelli di recupero devono essere coerenti e coordinati con la pianificazione sovraordinata.

Le nuove tendenze del “periodo Covid” richiedono l'utilizzo di strutture ludico/sportive a brevi distanze dai luoghi di residenza e di più facile raggiungibilità con un impegno di tempo più contenuto, che permette di fruire dei servizi compatibilmente con altri impegni della giornata, il tutto possibilmente a costi contenuti.

L'area ripariale del Sangone è già stata oggetto di interventi nel contesto del Progetto di “Corona Verde” (1) e le opere prospettate rientrano nella filosofia del progetto e ne rappresentano la connessione con l'abitato, posto a sud, creando un ampio demanio pubblico destinato a servizi.

Tuttavia, essendo anche dei territori di disuguaglianze, prossimi ad un quartiere nato con una progettazione urbanistica completamente avulsa dal disegno della città consolidata (Quartiere Arpini), nel quale si è costituito un comitato spontaneo dei residenti (*I love Q.A.*), si vuole coinvolgere anche la popolazione con forme di *governance* partecipata per la de-

finizione degli interventi da attuare.

Quanto sopra per incentivare le forme di *loisir* di prossimità, soprattutto per effetto delle modifiche agli stili di vita imposte dal Covid19, che non si sa quanto potranno durare nel tempo, vista la recrudescenza del virus degli ultimi giorni.

La storia di queste porzioni di territori marginali ha una singolarità rappresentata dai confini comunali, non più coerenti con le politiche insediative che si sono attuate negli anni; il territorio di Orbassano e quello di Rivalta di Torino non confinano lungo il torrente Sangone, come avviene nella maggior parte dei Comuni, separati da un corso d'acqua che costituisce un *limes*, un confine.

Nella realtà una porzione del Comune di Rivalta di Torino, si incunea nel territorio di Orbassano, un triangolo con un vertice verso il basso, dando luogo nel tempo ad una frazione, denominata “Pasta”, che dista 2,5 km. su strada dal capoluogo (previo attraversamento del torrente Sangone) ed è contigua al concentrico di Orbassano.

Negli anni, sotto la spinta della industrializzazione della zona (Centro Ricerche della Fiat in Orbassano e stabilimento per la produzione in Rivalta di Torino) vi è stato un considerevole incremento della pressione insediativa e, di conseguenza, di abitanti nella zona e nella frazione Pasta.

L'ultimo lembo di terreno ancora verde nello stato di fatto, edificabile nello stato di diritto, ha visto l'insediamento di una localizzazione urbana periferica di tipo L2 (secondo la normativa regionale del commercio), realizzato

da una decina d'anni, caratterizzato da grandi strutture di vendita, con ancora delle porzioni residue da completare.

Con tale politica tutte le esternalità negative (traffico e inquinanti) ricadono sul Comune contermini (Orbassano), mentre le tasse sui fabbricati sono versate, in assenza di una seria politica di perequazione territoriale (2) al Comune di Rivalta di Torino.

Il Comune di Orbassano, non da meno, ha programmato negli anni '80 un nuovo quartiere, nel quale localizzare buona parte di edilizia residenziale agevolata e sovvenzionata. Come si può apprezzare nelle immagini allegate, il quartiere, non ancora completato, è esterno al conurbato, di fianco al cimitero comunale, prossimo alle aree a parco lungo il Sangone, servito da viabilità ancora da potenziare: sostanzialmente un insediamento urbano caratterizzato dalla assenza di esercizi commerciali di vicinato, presenti nella limitrofa frazione Pasta o nel concentrico di Orbassano.

Il mancato completamento delle previsioni urbanistiche, dovuto anche alla crisi del settore edilizio dell'ultimo decennio, ha determinato una progressiva variazione alle previsioni originarie, con l'insediamento di una Residenza Sanitaria Assistenziale (RSA) e alcune modifiche al mix pubblico/privato degli interventi.

Nel quartiere, la Cooperativa Edilizia “Giuseppe Di Vittorio” sta realizzando un edificio di 69 appartamenti, insieme ad altri finanziatori e il contributo della Fondazione Compagnia di San Paolo (3).

La peculiarità del progetto edilizio consiste nella predisposizione, sin dalla fase di formazione, di alloggi dedicati ai soggetti con handicap motori:

Il progetto prevede per il 10% appartamenti appositamente studiati per un'utenza con problemi di disabilità motoria, in particolare con lesione midollare e patologie neurovegetative.

L'attenzione progettuale è stata rivolta soprattutto alla fruibilità degli spazi adattando gli stessi alle esigenze motorie dei nuovi utenti, permettendo in questo modo agli utilizzatori di poter fruire in modo agevole e sereno della futura abitazione. (4)

L'insediamento sopra descritto, si colloca all'interno di un vasto progetto con finalità sociali, denominato “Orbassano senza barriere”, per rendere la città usufruibile da tutte le persone che hanno problemi motori, temporanei o permanenti.

In tal senso, “la filiera” che si intende avviare a supporto del Progetto “Oasi Sangone” comprende l'Ospedale San Luigi di Orbassano, ove è presente un reparto di Medicina Fisica e Neuroriabilitativa, i residenti della nuova casa

con alloggi per persone con disabilità motoria, i soggetti attuatori di un “Parco Avventura” da realizzarsi su un terreno “consumato” (una ex discarica di inerti, bonificata), dotato di attrezzature specifiche, per consentire la possibilità di effettuare interventi di recupero fisico/funzionale anche all’aria aperta quando il clima lo consente, con il coinvolgimento di altri *stakeholder* locali.

*Al vënner i smonto al saba fas festa e vad
con la Vespa a Sangon (Il venerdì smonto,
il sabato faccio festa e vado con la Vespa al
Sangone.)*

Le parole della canzone blues della fine degli anni '60 di un noto cantautore piemontese, Gipo Farassino, rappresentano il periodo in cui le sponde dei fiumi e dei torrenti erano luoghi di svago e le spiagge erano utilizzate da chi non poteva permettersi una giornata al mare nella limitrofa Liguria.

“Andare al fiume”, nella fattispecie al Sangone, consentiva di conoscere nuove persone, svagarsi e abbronzarsi, dicendo il lunedì agli amici che si era stati al mare.

Nel corso degli anni, tuttavia, le sponde fluviali sono divenute zone di degrado ed abbandonano, come evidenziato nella prima parte.

Per consentire il recupero, il riappropriarsi di questi luoghi, occorre, in primis, predisporre un Master Plan esteso all’intera area, coerente con le disposizioni del Piano Regolatore, che individui le proprietà pubbliche e quelle private da acquisire, che indirizzi gli interventi prioritari, le eventuali aree da bonificare, quelle sulle quali indirizzare gli interventi di compensazione ambientale, richiesti dalle procedure ambientali connesse ad interventi edilizi su altre parti del territorio.

Il Progetto “Oasi Sangone”, riguarda comunque una zona che fa parte del Parco, ne raggruppa diverse realtà incrementandole e armonizzandole in un unico obiettivo di rivalutazione e recupero funzionale, trasformandola in un vero polo dedicato alle attività sportive e di aggregazione rivolte agli aspetti più a contatto con la natura.

Tale progetto era stato oggetto della partecipazione, negli anni scorsi, senza essere stato ammesso a finanziamento, ad un bando europeo U.I.A. (Urban Innovative Action, con la Città Metropolitana di Torino quale *lead partner*).

Il Comune intende comunque procedere, cercando eventualmente altre fonti di finanziamento, compresi i nuovi fondi europei dei quali dovrebbe beneficiare lo Stato italiano, poiché l’area si compone di più attività che singolarmente rappresentano, per la loro par-

te, la sostenibilità nel tempo dell’intervento sia in termini economici che di rinnovamento e gestionale.

Le indicazioni del Master Plan dovranno essere coerenti con la valorizzazione di tutte le attività esistenti con la finalità di creare un “Parco Agricolo”, nel quale ospitare gli interventi di compensazione ambientale (alberature), ampliare l’area degli orti urbani, eliminando quelli abusivi e realizzare sull’area di una ex discarica per inerti bonificata, tramite uno specifico progetto da condividere con gli stakeholder citati in precedenza, un “Parco Avventura” in artificiale, un percorso di Mountain Bike e un’area sportiva/riabilitativa per diversamente abili.

Si tratta di un progetto a scala territoriale complesso, costoso, comunque finalizzato al recupero di suoli degradati, per consentire alla popolazione di riappropriarsi di aree naturali a breve distanza dalle proprie abitazioni.

Note

* Assessore Urbanistica e Ambiente Città di Orbassano, Componente del Consiglio Direttivo INU Piemonte e Valle d’Aosta, Secondo rappresentante nel Consiglio Direttivo Nazionale.

1. Corona Verde nasce alla fine degli anni '90 da un’intuizione degli enti di gestione dei Parchi che, insieme alla Regione Piemonte e al Politecnico di Torino, iniziano a maturare una nuova visione di sviluppo territoriale, con l’obiettivo di recuperare un rapporto più equilibrato tra città e natura e contenere il consumo di suolo, promuovendo interventi che, oltre alla riqualificazione, portino a ricostruire l’immagine e i valori identitari del territorio. (dal sito web)

2. Il primo tentativo di politica perequativa in Piemonte è costituito dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino, denominato PTC2, entrato in vigore l’11/08/2011 (redatto da P. Foietta, G. Fiora ed altri autori). L’art. 12 “Perequazione territoriale”, delle Norme di Attuazione prevede quanto segue: “(omissis) 3. La perequazione territoriale è attuata attraverso appositi accordi fra enti locali; essa è applicabile alla realizzazione di aree ed interventi intercomunali, come previsto dall’art. 9, nonché alle situazioni nelle quali insediamenti e/o infrastrutture generano l’opportunità di una compensazione ed in particolare per:

a) gli insediamenti produttivi (comprese le funzioni logistiche) caratterizzati da effetti sociali, territoriali ed ambientali che interessano più Comuni;

b) gli interventi necessari per l’adeguamento del sistema delle urbanizzazioni primarie (reti tecnologiche, impianti di erogazione e produzione di energia, di approvvigionamento idrico, di raccolta e smaltimento dei rifiuti, ecc.);

c) gli insediamenti terziari o commerciali con particolare riferimento alle strutture di vendita generatrici di rilevanti impatti di natura sovracomunale;

d) gli insediamenti turistici che esercitano una pressione che supera i confini del Comune ospitante.

e) gli interventi di difesa del suolo di interesse sovracomunale (ad es. casse di laminazione, arginature, ecc.).

3. Fondazione della Banca Intesa San Paolo, che opera dal 1563 per il “bene comune”.

4. Estratto dalla presentazione “Progetto pilota: condividere gli spazi, includere le differenze” per la sessione “L’arte di abitare. Progetti cooperativi per i borghi e le città”, presentato dall’arch. G. Mercuri a Urbanpromo Progetti per il Paese, Milano 2018.

Bibliografia

National Geographic, *How we saved the world. How we lost the planet*. Special issue n. 04/2020.

Regione Piemonte, Piano Paesaggistico Regionale; Canzone *Sangon Blues* testo di Gipo Farassino e Leo Chiosso.

Towards a Sense of Community with Children: Space and Participation in the Peri-urban

Francesca Ranalli*

Abstract

The paper explores the relation of Sense of Community (SoC) with space and participation, by focusing on children's socio-spatial perception. The goal is to help addressing urban policies toward a SoC, which includes children. The site is Almere, the Netherlands, which is one of the main cities in the Amsterdam Metropolitan Area and amongst the fastest growing Europe cities. The case study is Almere Poort, which aims to shift from a top-down to a participatory planning. There, the schools have registered social conflicts among their diverse population. Drawing on ethnographic methods, we conducted walk-along discussions and a series of art lessons by an artist, with four groups of children from four primary schools. The results show the need to integrate the social and physical domains in the policies alongside a planning vision to include more diversified spaces of encounter. Moreover, children trained and improved their socio-spatial perception during the project.

Introduction and theoretical framework

This paper is part of a broader research that explores how a Sense of Community (SoC) can emerge through people's involvement and their socio-spatial environment. Here, I focus on how children perceive those places and the relation with their place attachment and SoC. The objective of common urban policies and planning have been focusing on reducing conflict by improving contacts between diverse groups with for example, social-mix residential neighbourhoods (Fincher et al., 2014). In the current cities, people are diverse in terms of ethnicity and culture (Vertovec, 2007), as well as of lifestyles, attitudes and activities (Tasan-Kok et al., 2014). Knowledge about spatial perception and cognition is important for exploring socio-spatial ties of diverse people from all age group, although the spatial perception of children still needs further investigation, as children perceive the environment in a unique way (Matthews, 1980; Ozgece et al., 2016). Knowing how children experience cities and social ties aims to help addressing urban policies toward a SoC. Childhood place and emotional attachment to the environment frame a person's identity and image of the world (Riehl, 2020). Regarding the wider theoretical context,

the research contributes to operationalize a framework to study how to enhance a SoC in newly developed neighbourhoods. The literature has long studied that SoC influences the perception of the socio-spatial environment and thus, enhances participation (Chavis and Wandersman, 1990). The majority of research though has analysed participation as the result of SoC, while their circular relationship has been widely accepted (Talò et al., 2013). Moreover, the participatory planning theories have mainly focused on the process, and have weakly developed a spatial vocabulary (Healey, 2004), which I aim to include in my analysis. Lang (1987) stated that people's spatial behaviour depends partially on the environmental images that they have. The environmental image, which is a generalised picture of the physical environment, is the key element for individuals (Lynch, 1997). This framework is particularly significant in peri-urban areas. Recently, studies and policies have pointed at the tendency of marginalization in peri-urban communities as areas on the edge of the attention of the city-core development. The socio-political polarization between core and fringes of cities is a concern of several studies, yet only few of them looked at the younger population. Participation and urban design can help to overcome conflicts and activate SoC, especially in the absence of historical community roots that are more typical of core-cities. In those contexts, not only adults' SoC urges investigation, but also children. Playgrounds aim to compensate for the daily restrictions that children growing up in urban environments encounter (Karsten 2003), but is it different in peri-urban areas? The population in Almere mainly includes families with children (Vooren, 2000; Municipality of Almere, facts and data, 2020). Particular attention is paid in planning for those groups, for instance in the scattered presence of playground, schools and parks, but the focus seems to be on the adults' needs. The empirical analysis take place in Almere, the Netherlands and in particular in the district of Almere Poort. In the Randstad (the area between Amsterdam, Utrecht, Rotterdam and Den Hague) and in Amsterdam Metropolitan Region, Almere is one of the major new towns. In Europe, Almere is one of the fastest growing towns. In a context of a poli-nuclear town, the development in Almere Poort started in 2008, with the goal of shifting from a top-down towards a more inclusive planning. There, the inhabitants seem pioneers of a new part of a town that is working to search its own sense of place and attachment. This project aims to offer a precedent in Alm-

ere for the inclusion of children in policies and urban design, although the methods and results still need further investigation. As Barlett (2002) pointed, there is a wide recognition of the importance of involving children on their feeling about their living environments or suggestions on to improve their surroundings. Their participation can be of various levels, from the chance to describe the realities of their lives up to being involved in the decision-making and planning for their cities and neighbourhoods (Barlett, 2002). The goal of this project is not only to bring children's voices to the policy-makers, but also to let them directly "co-modifying" a public space in their neighbourhood.

Methodology and discussion

The concept of SoC has been formulated to be applicable to different kinds of communities both place-based and not. In the literature, place attachment, place identity and sense of place have been associated with SoC (Manzo and Perkins, 2006) and helped investigating its link with space. In particular, place attachment is defined as an emotional bond, like SoC, but between people and places. It focuses on the spatial factor and its ability to instil a sense of comfort and safety as well as influence SoC. Therefore, I explore place attachment to entangle the relation between children's perceptions of their socio-spatial environment and their SoC. Based on ethnographic and qualitative methods, walk-along discussions and a series of three art lessons by an art teacher have been conducted with four groups of children from four local primary schools. One group is from 8 years old to 10 and the others from 10 to 12.

The walk-along discussion proposes to talk while walking with participants, and combines focus group discussion with participant observation. As people usually do not comment on 'what is going on' in their common environments, it is difficult to access their experiences through a purely observational approach (Kusenbach, 2003). In my research, I use this method with adults, and it resulted particularly useful with children, as it helped to build their trust, let them explore the maps and the space around them. They were satisfied to have a "free" moment outside of their schools' courtyard, while walking within spaces produced new meanings in their spatial perception.

During the walks, we stopped in places that we selected together to discuss their interpretations. In the first spot, we asked them to draw on a map their trajectory from home to school. Building on interviews with the use of



Figure 1 – A picture during one walk-along discussion (Source: Author).



Figure 2 – Picture during the art lesson: a group of students drawing a desired place in their neighborhood (Source: Author).

mental maps that I experimented with adults, I applied a similar approach with children to explore their understanding of the maps and their ability to think about the places they like and dislike. By asking the participant to work on maps, it is possible to reconstruct the emergent spatial elements alongside their relations and meanings. A positive and clear spatial image gives the possessor a sense of emotional security (Lynch, 1960). In the group between 8 years old and 10, part of the students found easy to approach the map, while the others needed help with orientation. The groups from 10 to 12 demonstrated a better two-dimension vision and could easier recollect their spatial experience about the trajectory from home to school. Moreover, the children who go by foot or bicycle have often an easier understanding of their trajectory. Those two age groups showed also different

interests in the places that they prefer, and their desires in the neighbourhood. The art lessons combines moments of focus group discussions and questionnaire survey, with the production of drawings about a place that they would design “if they were an architect”, and models on an art installation for their neighbourhood. We gathered information about age, gender, area where they live, way to go to school, and housing typology. I analysed those data with their favourite and disliked places and their perception of the neighbourhood. It is interesting to notice that their feelings and needs reflect the physical characteristics of the area where they live, as Almere Poort is structured into five distinct areas, in terms of public spaces and socio-spatial mix. For instance, children living in a denser urban area, were drawing more variety of shops and cafes, while in a

greener area, they were drawing multifunction parks. Besides those diversities, certain subjects are more common to older students, such as swimming pools, thematic and multifunctional parks, football fields and skate parks. While some of the younger children focus also on their own house or desired house and playground. Diversity is constituted by gender, age, class and ethnicity (Karsten et al., 2003); in this project, I could mainly observe the diversity of interests by gender, which is similar to both age groups. In general, the younger group seem to be more satisfied than the older group, which needs spaces devised for their age and beyond.

Those lessons also explores the role of art in fostering collective visions and developing a place attachment. In particular, I used art as a method to form alternate visions (Susser & Tonnelat, 2013) in which children can project themselves as unique individuals belonging to a community.

The investigation on children's place attachment shows the importance of their stories in the families, where they were living before and where they are from. Certain perceptions emerge the most, such as safety, trust, needs fulfilment and integration, and emotional connection, which are elements of SoC (McMillan & Chavis, 1986; McMillan, 1996). Those elements seem to relate with certain physical elements and qualities, such as diversified spaces of encounter and facilities, the preservation of green areas, but also visual scope and landmark (Lynch, 1960). The last two elements relate to their spatial perception, and influence orientation and clarity of vision.

Conclusions

The district claims a children-oriented design, while it seems to address mainly the needs for the younger groups up to 10 years old. The majority of participants were enthusiastic to work on recollecting their experiences and produce new meanings in relation to their neighbourhood. In one of the schools, we noticed a distrust towards the teachers, alongside exploring the feelings about the problems in the family of some students, who were more willing to open up. Further investigation should deepen children's trust beside the school social network, in their neighbourhood and in the families. For instance, the increasing urbanization lead to reduce green areas and this seems to influence children's trust towards the neighbourhood, as one of the elements to build SoC (McMillan & Chavis, 1986). This project explored their relation with the physical environment, while further

investigation is needed about their social ties with neighbourhood children. The relation between children's networks at school and in the neighbourhood is under-researched (Karsten, 2011). In the next phases of the project, we will realize with the children, an installation in a street that resulted seeking for an identity. Moreover, we will discuss the results and a movie of the project by a filmmaker in an exhibition for policy-makers, researchers and residents (including children). These phases will help investigating agreement and disagreement around the socio-spatial environment, while the PhD research entangles the relation of children's and adults' spatial perception with place attachment and SoC. Regarding children's inclusion in a community, not only the adults, but also the children play a part in determining the communing practices and rules, through their involvement in community's everyday life (Pechtelidis & Pantazidis, 2018).

To conclude, two main aspects would improve the inclusion of those reflections in urban policies: an integration of social and physical domains in the planning process able to develop spaces of encounter for diverse people and age groups, alongside a shared urban vision that can build trust.

Note

* Faculty of Social and Behavioral Sciences, Program group of Urban Planning, University of Amsterdam (UvA), f.ranalli@uva.nl

Acknowledgment

The Centre for Urban Studies (CUS) at the University of Amsterdam (UvA) is funding this project titled "Commoning with children in the fringes of cities". I thank Prof. Tuna Tasan-Kok and Dr. Federico Savini for their support in my research, and Jade Mandrake for her role as socio-cultural consultant. The project is part of my PhD at UvA, with funding from the municipality of Almere, the Netherlands.

References

Bartlett, S. (2002). Building Better Cities with Children and Youth. *Environment & Urbanization*, 14(2), 3–10.
 Fincher R., Iveson K., Leitner H., & Preston V. (2014). Planning in the multicultural city: Celebrating diversity or reinforcing difference? *Progress in Planning*, 92, 1–55.
 Healey P. (2004). The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(1), 45–67.

Karsten, L. (2011). Children's Social Capital in the Segregated Context of Amsterdam. *Urban Studies*, 48, 1651–1666.
 Lefebvre H. (1991). The Production of Space. *Blackwell Publishing Ltd*.
 Lynch K. (1960). The image of the city. *The MIT Press, Cambridge, Massachusetts*.
 Matthews, M. H. (1980). The Mental Maps of Children. Images of Coventry's city centre. *Geographical Association*, 65(3), 169–179.
 McMillan W. D., & Chavis D. M. (1986). Sense of Community: A Definition and Theory. *Journal of Community Psychology*, 14(1), 3–5.
 Özgece N., Edgü E., & Taluğ M. (2016). Exploring children's perceptions and experiences of outdoor spaces. *SSS 10 Proceedings of the 10th International Space Syntax Symposium*. 125, 1–14.
 Pechtelidis, Y., & Pantazidis, S. (2018). The "Child" as Commoner. Commoning Citizenship in Informal Educational Settings. In *Mid-term Symposium, Culture and Context, Lisbon*.
 Rieh, S.-Y. (2020). Creating a Sense of Place. How Young Children Construct Place Attachment. *Routledge*.
 Talò C., Mannarini T., & Rochira A. (2014). Sense of Community and Community Participation: A Meta-Analytic Review. *Social Indicators Research*, 117(1), 1–28.
 Tasan-Kok, T., R. van Kempen, M. Raco & G. Bolt (2014). *Towards Hyper-Diversified European Cities. A critical Literature Review*. Utrecht University.
 Veitch, J., Flowers, E., Ball, K., Deforche, B., & Timperio, A. (2020). Exploring Children's Views on Important Park Features: A Qualitative Study Using Walk-Along Interviews. *International Journal of Environmental Research and Public Health Article*, June.

Napoli 2019-2030: Città, ambiente, diritti e beni comuni

Carmine Piscopo*,
 Daniela Buonanno**,
 Francesca Pignataro***
 e Andrea Ceudech****

Abstract

PUC –Urban City Plan - defines specific actions to implement Urban Regeneration as a set of integrated and participated strategies - aiming to a physical, economic, social and environmental improvement of the City.

These actions are related to Economic Development, Protection and conservation, balancing urban and social issues to respond to new and changed requirements on Mobility, Environment, Urban facilities, social housing and other issues, public space, heritage protection, climate change. As related to this issue, thanks to the scientific results of the European H2020 program research Clarity - Integrated Climate Adaptation Service Tools for Improving Resilience Measure Efficiency - "the Actions of the preliminary plan have been tested, using the digital platforms provided by the research to experiment scenario analysis and simulation procedures, achieving a growing awareness of mitigation actions to be adopted and measures to monitor the effects of climate change". Heat islands on the municipality extension and flooding simulations due to extreme precipitation events have been studied. The research has defined "a framework of actions at a general, large scale level (i.e. De-impermeabilization, Urban forestation, landuse changes, green areas continuity) and at a building level (CO2 emissions control) to support planning actions.

Il preliminare di Piano Urbanistico Comunale di Napoli, approvato dall'Amministrazione comunale con la delibera di Giunta n.12/2020, ha integrato nel proprio quadro conoscitivo il lavoro del progetto di ricerca europeo CLARITY – Integrated Climate Adaptation Service Tools for Improving Resilience Measure Efficiency – finanziato dalla UE all'interno della programmazione Horizon 2020 e sviluppato dal Centro Studi PLINIVS, Struttura Operativa del Centro interdipartimentale di ricerca L.U.P.T. dell'Università di Napoli Federico II. Tale elaborazione, frutto del lavoro congiunto tra il Comune e Università, anticipa il momento di emergenza sanitaria che stiamo vivendo, mettendo in evidenza quanto alcune città, come ad esempio Napoli, avessero già chiaro lo scenario nel quale ci si stava muovendo. Il preliminare di PUC, nel suo complesso, mostra infatti quanto fosse necessaria un'at-

tenzione diversa non solo ai fenomeni di trasformazione dovuti ai cambiamenti climatici, quanto agli aspetti di rischio, all'uso delle risorse e alla loro redistribuzione, nell'affermazione che la pianificazione urbanistica è il risultato dell'azione e dell'interazione complessa dell'insieme delle dinamiche agenti sul territorio, e pertanto non può essere considerata come indipendente dai fattori ambientali, oltre che sociali, culturali ed economici, che ad esso si riferiscono.

Il PUC, dal titolo "Napoli 2019-2030. Città, ambiente, diritti e beni comuni", in tal senso, lega fortemente la pianificazione urbanistica all'ambiente e ai cambiamenti climatici, in correlazione con la sfera dei diritti e dei beni comuni, diventando, in questo modo, il principale strumento grazie al quale dare concretezza a una visione collettiva di città, contro forme di disuguaglianza.

L'orizzonte temporale del PUC, proiettato al 2030, ha spinto l'Amministrazione, e gli Uffici dell'Area Urbanistica, a interrogarsi sulle modalità di sviluppo future della città di Napoli, in risposta non solo alle mutate esigenze di mobilità, di accoglienza, di inclusione, di valorizzazione sociale dello spazio pubblico, di tutela della città storica, quanto, soprattutto, di sensibilità ambientale in relazione ai cambiamenti climatici e alla difesa del territorio. Le finalità e le metodiche del progetto Clarity hanno quindi trovato negli obiettivi posti dall'Amministrazione comunale per la predisposizione del preliminare di PUC una forte convergenza, che ha consentito di costruire un quadro conoscitivo attento e dettagliato del territorio, mettendo in evidenza quanto condizioni ambientali diversificate possano essere causa, e talora conseguenza, di disuguaglianze sociali.

L'insieme delle contraddizioni presenti nello spazio fisico è in qualche modo responsabile dell'aggravarsi di condizioni di disuguaglianza sociale, e in questo, secondo Secchi, "l'urbanistica ha forti e precise responsabilità" (Secchi, 2017). Le lacerazioni che, anche in termini ambientali (si pensi ai tanti luoghi in attesa di bonifica), si sono aperte nei nostri tessuti urbani rispecchiano quelle formatesi all'interno del tessuto sociale, rendendo sempre più evidente e urgente una necessaria relazione tra urbanistica, etica e politica.

Va anche in questo senso interpretata l'urbanistica dei beni comuni, sperimentata e attuata dal Comune di Napoli, quale strumento attraverso cui dare forma e luogo a questi processi di trasformazione, contribuendo alla nascita di un capitale sociale, e non solo economico, e garantendo a tutti i cittadini un reale «diritto alla città» (Lefebvre, 1968),

che vuol dire uguale possibilità, per tutti, non solo di fruire dei beni del territorio («diritto di appropriazione»), ma anche di partecipare attivamente alle decisioni relative alle trasformazioni urbane, al diritto al paesaggio, all'equità ambientale e alla salute, attraverso nuove forme di legittimazione («diritto alla partecipazione»).

È necessario infatti lavorare per convertire luoghi, a lungo segnati da assenze o da mancate promesse, in spazi di potenzialità, di trasformazione e di sperimentazione di nuove forme di co-abitazione tra molteplici gruppi sociali.

Se mutano le condizioni, infatti, muta quel delicato equilibrio di accesso alle risorse che regolano la vita delle città, e, con esse, la loro redistribuzione. In questo principio, le condizioni ambientali di diversità e di disuguaglianza giocano un ruolo fondamentale.

Gli indirizzi del nuovo PUC mirano dunque a leggere l'urbanistica non come un "programma" ma come un "progetto", che lega la città alle dinamiche che l'attraversano e che trovano il loro primo referente nelle collettività, secondo un principio anche di equità ambientale.

Questa visione complessiva di città è stata declinata secondo 5 scenari di attuazione (1. Città accessibile e multi-scalare; 2. Città sicura e sostenibile; 3. Città accogliente e collettiva; 4. Città attrattiva e rigenerata; 5. Città produttiva e abitabile), che costituiscono la base per le consultazioni e le riflessioni tematiche e di carattere tecnico e partecipativo che sono in corso, e da cui discenderà la scrittura della nuova disciplina urbanistica.

Gli scenari approfondiscono temi specifici, secondo dinamiche trasversali e di integrazione tra loro, al fine di pervenire a una disciplina unitaria e coerente con l'indirizzo indicato, in grado di affrontare i grandi temi che oggi impegnano le amministrazioni delle città europee, tra tutte la centralità della questione ambientale e dei cambiamenti climatici, la costruzione di economie circolari, l'incremento di un'accessibilità diffusa e sostenibile, la riduzione delle disuguaglianze sociali e delle marginalità, la redistribuzione delle risorse. L'attenzione, nel caso di Napoli, è posta soprattutto sulle cosiddette "pratiche dal basso", meglio definibili come "collettive", nelle quali la sinergia tra cittadini e Amministrazione riesce a materializzare le potenzialità di spazi spesso abbandonati e marginali. In tale quadro, l'esperienza napoletana ha restituito una visione sintetica nella quale emergono contenuti e modelli innovativi di costruzione di servizi urbani integrati e spazi collettivi, a partire dalle regole urbanistiche del piano regolatore vigente.

Nelle sue strategie il PUC prevede azioni in

grado di far fronte ai cambiamenti climatici e ambientali, attraverso la rigenerazione ambientale, la tutela delle aree di interesse paesistico e agricolo, il contenimento del consumo di suolo e la produzione di terra, la riconversione e il riciclo delle aree sotto-utilizzate e dismesse, gli interventi sulle infrastrutture e sugli edifici esistenti per la riduzione delle emissioni di CO₂, per il riciclo delle acque e la riduzione dei rifiuti. E ancora, azioni che possano dare risposta ai cambiamenti delle condizioni fisiche della città, dovute all'aumento dei flussi turistici, al rischio gentrificazione, insieme con le nuove istanze sociali per il diritto alla casa, ad un'accessibilità diffusa e sostenibile, per una riduzione delle disuguaglianze ambientali e sociali, di valorizzazione sociale del patrimonio, e di costruzione di nuove infrastrutture, in grado di connettere spazi fisici e persone, beni materiali e valori immateriali.

Il contributo scientifico del progetto CLARITY, in questa chiave, ha consentito di dare concretezza a questi obiettivi, attraverso simulazioni su piattaforme informatiche che hanno consentito di conoscere parametri relazionabili alla qualità di vita degli spazi esistenti, monitorati rispetto ai cambiamenti climatici, al fine di pianificare azioni specifiche di mitigazione degli stessi.

Il progetto CLARITY a supporto della pianificazione

Il progetto CLARITY ha sviluppato per Napoli un approccio metodologico per la valutazione delle misure di adattamento al cambiamento climatico ed eventi climatici estremi che è stato utilizzato su più scale territoriali (pianificazione ambientale, pianificazione urbanistica, interventi di edilizia su impianti urbanistici pubblici) indagando gli scenari di cambiamento climatico per la città.

Il territorio napoletano ha visto un aumento costante delle temperature minime e massime nel corso dell'anno e un verificarsi di precipitazioni stagionali che hanno alternato periodi di siccità e eventi estremi - elevate precipitazioni concentrate in poche ore o minuti, con episodi di allagamento superficiale e conseguenti danni.

La ricerca Clarity ha dunque fornito all'Amministrazione comunale le analisi di dettaglio per gli eventi estremi legati ai cambiamenti climatici, in particolare le ondate di calore, eventi in cui si registrano temperature molto elevate per più giorni consecutivi, spesso associate a tassi elevati di umidità, forte irraggiamento solare e assenza di ventilazione, condizioni meteo-climatiche che possono rappresentare un rischio per la salute della popolazione (Ministero della Salute), e le pre-

cipitazioni estreme con elevate quantità di pioggia in periodi di tempo limitati, che indicano la transizione verso condizioni climatiche di tipo sub-tropicale e tropicale.

Il quadro territoriale degli effetti locali è stato proposto a supporto delle scelte di trasformazione, da assumere al momento del rinnovo degli strumenti di pianificazione².

L'analisi si fonda su un accurato modello delle superfici urbane, gestito in ambiente GIS. La rilevazione del Database topografico derivato dalla CTR 1:5.000 della Regione Campania è stata integrata con rilevazioni sull'assetto della strutture verdi (alberature, parametri di emissività e risposta al suolo derivati da dati satellitari) e con la risposta delle superfici urbanizzate con la morfologia dell'edificato estratta da dati Lidar e verificata con dati satellitari recenti ad alta risoluzione (Pleiades 2018). Infine le classi sono state valutate e parametrize in base alle richieste della modellazione sviluppata dal centro di ricerca austriaco ZAMG (Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik), specializzato in elaborazione di dati meteorologici e sviluppo di scenari legati ai cambiamenti climatici.

L'effetto locale per la popolazione nello scenario di ondata di calore è stato simulato attraverso un indicatore, la Temperatura Media Radiante (Tmrt), validato scientificamente come rappresentativo del comfort percepito dalle persone, strutturato su tre gruppi di informazioni principali: (1) Temperatura dell'aria; (2) Temperatura superficiale; (3) Morfologia urbana e caratteristiche superficiali di edifici e spazi aperti. La Tmrt non considera come parametro l'azione del vento, ma poiché durante le ondate di calore si registrano velocità del vento estremamente basse, la semplificazione risulta idonea in rapporto agli obiettivi della simulazione. Il progetto ha rielaborato determinati risultati del progetto Metropolis - Metodologie e Tecnologie integrate e sostenibili per l'adattamento e la sicurezza di sistemi urbani, utilizzando dati Landsat riferiti alla giornata del 19 luglio 2015, corrispondente a un'ondata di calore di 3 giorni con temperature massime di 36-37°C. La modellazione parte quindi da un fenomeno realmente osservato sul territorio, che al crescere della temperatura dell'aria utilizzata come input del modello, consente di osservare valori specifici di Tmrt. Le mappe risultanti evidenziano aree caratterizzate da particolari condizioni di criticità, prevalentemente legate alle caratteristiche di uso del suolo e alla morfologia urbana: aree a media o bassa densità con prevalenza di superfici orizzontali scure e impermeabili, caratterizzate da mancanza di aree verdi e alberi risultano le aree più critiche: l'analisi confi-

gura elementi a supporto della pianificazione urbanistica, chiarendo gli aspetti che legano morfologia urbana e uso del suolo alle condizioni microclimatiche e al benessere della popolazione.

Il confronto tra il modello urbano del centro storico, dove la densità di edifici determina condizioni di ombreggiamento che riducono lo stress termico, anche con il supporto dei pochi spazi verdi viene messo a confronto con il modello urbano dei quartieri di recente formazione, dove lo stress termico più elevato è temperato soltanto dagli spazi verdi – quando presenti – se configurati con alberature.

Ulteriori simulazioni relative alle condizioni di discomfort percepite sono state impostate con il calcolo dell'indicatore UTCI (Universal Thermal Climate Index) principale indicatore di stress termico negli spazi aperti urbani, simulando anche gli impatti attesi sulla salute umana, che erano una delle specifiche richieste dell'UE nell'ambito del progetto Clarity.

Il secondo scenario ha indagato il fenomeno delle precipitazioni estreme, prendendo in considerazione la profondità (water depth, in mm) e velocità (flood velocity, in m/s) dell'acqua piovana non assorbita dai sistemi di smaltimento, che determinano il verificarsi di allagamenti superficiali. Il modello semplificato sviluppato nell'ambito del progetto CLARITY non valuta il contributo dei sistemi di smaltimento, ma la semplificazione è consentita dalla rilevazione che in caso di eventi estremi in città la capacità massima della rete fognaria viene raggiunta in pochi minuti, di conseguenza la maggior parte dell'acqua di pioggia ruscella sulle superfici impermeabili (strade, aree pavimentate non drenanti) quando non viene assorbita dalle superfici drenanti di parchi e aree verdi.

La capacità di assorbimento delle superfici urbane è stata mappata elaborando l'indice di run-off e definendo la morfologia dei bacini idrografici presenti nel territorio comunale, derivanti da caratteristiche orografiche, che determinano la presenza di canali di ruscellamento delle acque, oggi corrispondenti nella quasi totalità a strade urbane che convogliano la maggior parte delle aree di pioggia verso valle. Lo scenario elaborato, oltre a fornire una analisi territoriale degli aspetti più marcati del ruscellamento, utilizzabili per le valutazioni e potenzialmente per i programmi di manutenzione e adeguamento dei sistemi di smaltimento, consente di valutare la capacità di drenaggio delle superfici urbane, che occorre bilanciare in rapporto alle caratteristiche specifiche di ciascun bacino idrografico e ad altre caratteristiche idrauliche (tra cui l'altezza dell'acqua di falda, particolarmente affio-

rante in alcune aree della città, tra cui quella orientale).

Le mappe rappresentano quindi un primo elemento di supporto alla pianificazione urbanistica, evidenziando il grado di impermeabilizzazione dei suoli nelle diverse aree urbane, principale condizione di aggravamento dell'effetto locale delle precipitazioni estreme.

La rigenerazione ambientale e urbana che il PUC propone attraverso l'esigenza di tutela delle aree di interesse paesistico e agricolo, la produzione di terra, il contenimento del consumo di suolo sono supportate dalla piattaforma informatica che consente agli attori del processo di pianificazione di acquisire dati e strumenti per calibrare le azioni pubbliche e impostare le regole di rigenerazione, mirate soprattutto agli insediamenti non pianificati, alle aree di margine e alle aree di trasformazione.

A scala urbana gli approfondimenti di dettaglio impegnano le Amministrazioni a valutare tipologie coerenti con tali obiettivi per attrezzature e spazi pubblici. Lo scopo è l'integrazione di strategie di resilienza climatica nell'ambito della pianificazione e progettazione urbana.

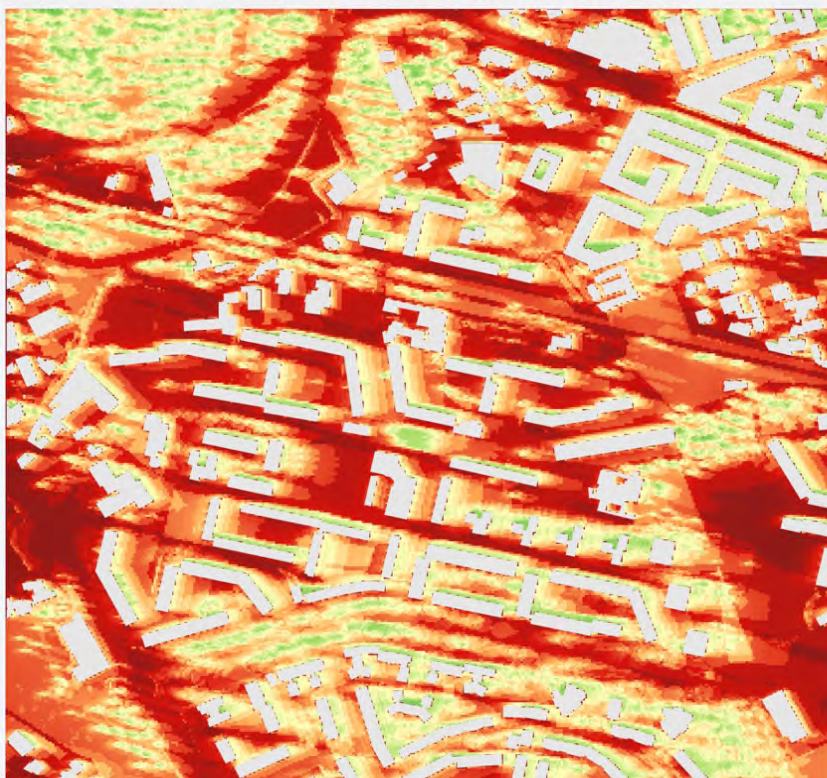
In definitiva gli indicatori per la quantificazione dei benefici climatici fotografano la situazione dell'assetto urbano attuale, evidenziando le aree dove è più urgente l'applicazione di misure di adattamento climatico per il benessere climatico e la limitazione dei danni indotti allo spazio e ai beni pubblici e privati. Le mappe propongono infatti l'integrazione del rischio climatico secondo logiche valutative multirischio, nel quadro conoscitivo del territorio da pianificare, e l'applicazione del metodo di analisi descritto fornisce strumenti valutativi per diversi scenari di trasformazione anche al livello della pianificazione ambientale e pianificazione attuativa. La pianificazione generale lavora mediante il rovesciamento dell'approccio, con l'identificazione delle risposte positive del territorio e la valutazione della frammentazione delle aree di relativo benessere climatico. Ne scaturiscono strategie che modificano o implementano in chiave di resilienza ai cambiamenti climatici le scelte della pianificazione vigente per riconnettere le aree naturali residue, costituendo la Gronda verde e il sistema delle aree agricole che in direzione nord-sud nell'area orientale si sviluppa dagli orti delle paludi al mare che il PUC propone per la tutela e per migliorare la fruibilità e la percezione pubblica di uno straordinario patrimonio naturale.

In conclusione, la valutazione di possibili scenari nell'ambito della metodologia Clarity, consentirà di effettuare delle scelte di trasfor-

Simulazione di dettaglio - Area Rione Traiano Temperatura media radiante

Tmrt C°

- 30
- 35
- 40
- 45
- 50
- 55
- 60



DATI DI INPUT:

DATI CLIMATICI

- T air max 37.40°
- T air min 28.40°
- T ground max 65.09
- T ground min 28.40°
- K global h14 823.7
- K income h19 1011.86
- K diffuse h12 299.99
- RH min 33%
- RH max 52%
- WIND speed 3.0 kst

PARAMETRI DI ESPOSIZIONE UMANA

- Absorption, shortwave radiation: 0.7
- Absorption, longwave radiation: 0.97

PERIODO DI ANALISI

- Media h. 07:00-20:00

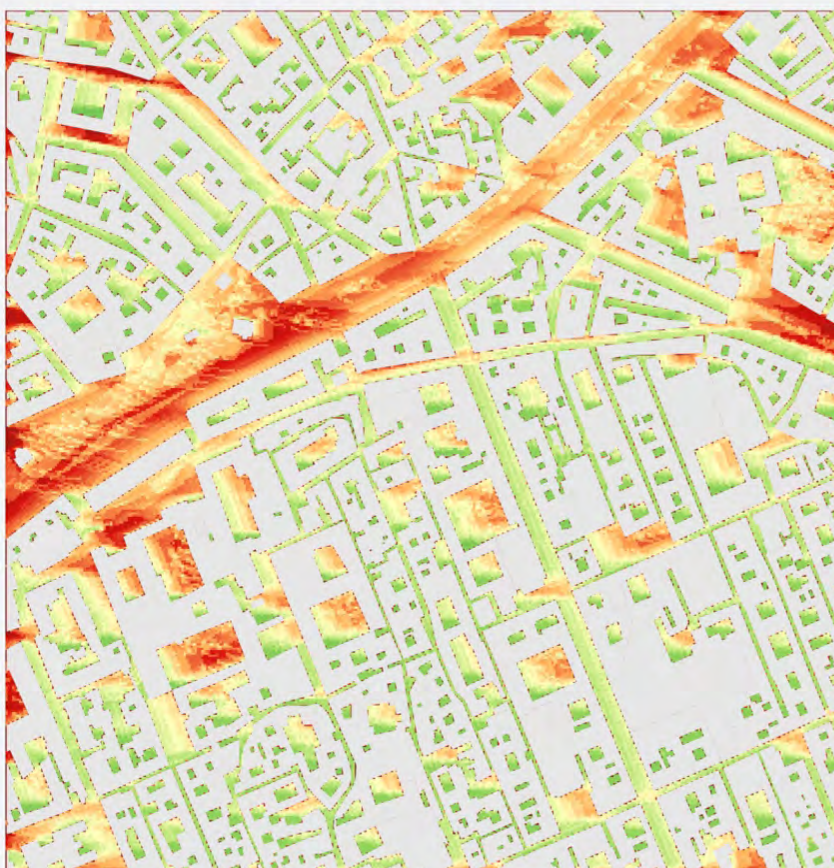
RIFERIMENTO STORICO PERIODO ANALISI

- 07 AGOSTO 2015

Simulazione di dettaglio - Area Centro Antico Temperatura media radiante

Tmrt C°

- 30
- 35
- 40
- 45
- 50
- 55
- 60



DATI DI INPUT:

DATI CLIMATICI

- T air max 37.40°
- T air min 28.40°
- T ground max 65.09
- T ground min 28.40°
- K global h14 823.7
- K income h19 1011.86
- K diffuse h12 299.99
- RH min 33%
- RH max 52%
- WIND speed 3.0 kst

PARAMETRI DI ESPOSIZIONE UMANA

- Absorption, shortwave radiation: 0.7
- Absorption, longwave radiation: 0.97

PERIODO DI ANALISI

- Media h. 07:00-20:00

RIFERIMENTO STORICO PERIODO ANALISI

- 07 AGOSTO 2015

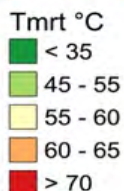
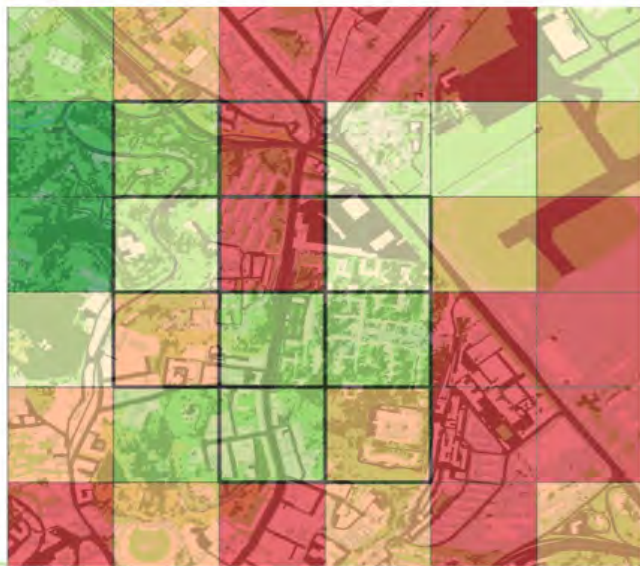
Figura 1– Analisi di dettaglio della Temperature Media Radiante nell'area di Rione Traiano e nell'area del Centro Storico per una tipica giornata di ondata di calore con temperatura dell'aria di 36-37°C. (Fonte: PLINIVS-LUPT, Progetto CLARITY).



Area campione: Miano

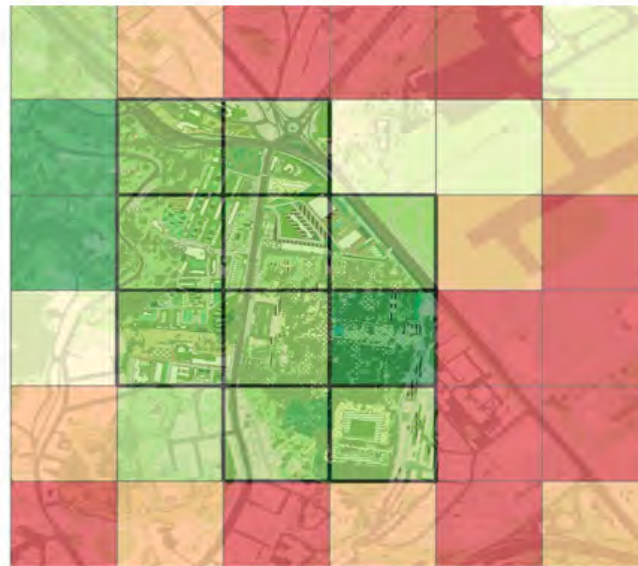
Tmrt: Temperatura media radiante

Stato di fatto



Input Data
 scenario: rcp 4.5
 period: 2011-2040
 event frequency: occasional
 (every 5 years)
 T air: 39°

Ipotesi di adattamento



La variazione degli stress termici nelle diverse aree della città è simulata attraverso un'indicatore, la **Temperatura Media Radiante (Tmrt)**, parametro rappresentativo del comfort percepito dalle persone. La soglia di discomfort è c.a. superiore a 55°C.

www.clarity-h2020.eu

48

Figura 2– Misure di adattamento di un'area campione basata sull'indicatore Tmrt (Temperatura Media Radiante) (Fonte: PLINIVS-LUPT, Progetto CLARITY).

mazione e di pianificazione che mettono al centro l'ambiente, la terra e i suoi ecosistemi, a testimonianza di quanto sia necessario oggi ripensare al nostro modo di agire e di modificare il territorio attraverso interventi attenti ma soprattutto rispettosi degli equilibri esistenti. In questo modo potremo provare a rispondere alle sfide che questo tempo ci pone, cercando di ridurre le disuguaglianze già esistenti e che questa condizione di emergenza sanitaria rischia di amplificare ancora di più.

Note

* Comune di Napoli Assessore beni comuni e urbanistica - Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II, carmine.piscopo2@unina.it

** Comune di Napoli Assessorato beni comuni e urbanistica - Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II, daniela.buonanno@unina.it

*** Comune di Napoli - Responsabile Area Urbanistica/Servizio Pianificazione urbanistica generale del Comune di Napoli, andrea.ceudech@comune.napoli.it

**** Comune di Napoli, Area urbanistica GIS analyst, francesca.pignataro@comune.napoli.it

1. Le indagini riferite agli aspetti connessi ai cambiamenti climatici sono state condotte nell'ambito del progetto europeo CLARITY, Responsabile Scien-

tifico Prof. Giulio Zuccaro, Coordinamento Gruppo di lavoro Prof. Mattia Federico Leone, Gruppo di lavoro: Stefano Nardone, Nicola Addabbo, Francesca Gallinella, Maya Zuvela-Aloise, Robert Goler, Anna-Lea Eggert.

2. La descrizione metodologica, qui riassunta, rappresenta una sintesi del lavoro scientifico eseguito dal gruppo di ricerca PLINIVS e riportato negli atti della ricerca.

Riferimenti

Comune di Napoli 2020, Documento strategico del Preliminare di PUC – approvato dall'Amministrazione comunale con delibera di Giunta Municipale n.12 del 17 gennaio 2020

Documentazione progetto Clarity su <https://clarity-h2020.eu>

Bibliografia

Dardot P. e Laval C. (2015), *Del Comune o della rivoluzione nel XXI secolo*, DeriveApprodi, Roma.

Lefebvre H. (1968), *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris

Maddalena P. (2014), *Il territorio bene comune degli italiani*, Donzelli, Roma.

Mattei U. (2011), *Beni comuni. Un manifesto*, Ed. Laterza, Roma-Bari.

Olmo C. (2018), *Città e Democrazia*, Donzelli Editore, Roma.

Piscopo C. (2018), *Democrazia, collettività e beni co-*

muni, in N. Capone (a cura di), *Stefano Rodotà. L'inaspettata rinascita degli usi collettivi*, La Scuola di Pitagora, Napoli.

Piscopo C., Buonanno D. (2018), *Architettura e Beni Comuni. La prospettiva degli usi civici* in "Architettura e innovazione sociale", *TECHNE journal of technology for Architecture and Environments*.

Rodotà S. (2018), *Verso i beni comuni*, in G. Preterossi e N. Capone (a cura di), *Stefano Rodotà. I beni comuni. L'inaspettata rinascita degli usi collettivi*, La Scuola di Pitagora, Napoli, pagg. 31-89.

Secchi B. (2017), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari

Settis S. (2013), *Il paesaggio bene comune*, La scuola di Pitagora Editrice, Napoli.

Settis S. (2017), *Architettura e Democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino.

Il terminal extraurbano di Benevento: una proposta inclusiva di governance del territorio

Francesco Carbone*
e Alfredo Chiariotti**

Abstract

The purpose of this work is to redefine, with innovative participatory planning tools, a public, central and strategic, but unresolved, area of the city of Benevento.

The concept provides for the integration of an existing suburban Terminal, currently lacking all services, with a multifunctional urban park.

The regeneration action, thus envisaged, allows the implementation of the welfare system to guarantee citizenship rights and social services.

Participatory planning tools, which involve citizenship, associations and social groups, professional skills and others, are shaping a driving force to push local governments and address ecological decisions in the neighborhood; a local governance is born that indicates alternative solutions to the management choices of Government which in that same area is preparing a private residential building project.

The presentations of a project with different actions: meetings of experts, publication on a participatory digital platform, online participatory processes and virtual tour are all antagonistic practices compared to institutionalized forms of intervention in the territory.

One of the results obtained so far is the growing awareness by the citizens of the centrality of that urban area given the involvement of more than 1000 users in the debate.

Partecipazione versus povertà urbana

La crisi economica del 2008 ha portato con sé un impoverimento sociale e culturale che riverbera inevitabilmente sulla città ed i suoi spazi pubblici. Il degrado urbano ed edilizio è diventato progressivo e la comunità, tristemente, lo comincia a vivere quasi come un'abitudine (Berruti et al., 2017).

Azioni strategiche di dibattito e partecipazione su aree nodali pubbliche della città risvegliano queste coscienze sopite e rigenerano il senso civico delle comunità. "Siamo città, diventiamo città" quando concordiamo i nostri propositi, quando comprendiamo che insieme possiamo perseguire obiettivi che da soli sarebbe impossibile realizzare.

Un progetto che viene imposto dall'alto può originare critiche e distorsioni quando esso non risponde alle esigenze ed ai bisogni reali della comunità. L'esito positivo di ogni intervento urbano deriva invece dalla sua capacità

di concretizzare in modo razionale le istanze, che a volte sono latenti, ma che nella maggior parte dei casi nascono da una attenta comprensione preventiva di problemi reali.

Coinvolgere cittadini e forze locali di diversi settori è un requisito importante per scoprire situazioni critiche nell'area urbana e preparare soluzioni efficaci. (Moccia e Berruti, 2018)

"Una delle maggiori frustrazioni che vivono i cittadini è la sensazione di non essere ascoltati" (Bobbio, 2004).

La partecipazione del cittadino alla vita democratica è un principio che discende direttamente dal diritto di sovranità popolare e dal diritto di cittadinanza, riaffermati dalla normativa europea (Libro bianco della Governance, Convenzione di Aarhus, Carta europea dei diritti dell'uomo nella città, ecc.), dalla Costituzione Italiana (in particolare art. 118 ultimo comma) e da diversi statuti e leggi regionali.

Perché un percorso partecipativo produca buoni frutti è importante che i promotori e la comunità di riferimento siano sensibili alla cultura della partecipazione e siano affiancati da esperti competenti, che sappiano padroneggiare non solo il repertorio delle tecniche ma anche la complessità delle dinamiche e dei ruoli (Sclavi 2003) e il monitoraggio del processo nella sua interezza (Wates 2002; AAVV Urbact 2006). È altresì indispensabile che gli esiti dei processi partecipativi siano riconosciuti dalle istituzioni competenti come parti integranti dei procedimenti di formazione delle scelte pubbliche e siano tradotti in provvedimenti normativi e amministrativi o in pratiche condivise di cittadinanza attiva.

Lo strumento della Progettazione Partecipata: il nuovo terminal

Il progetto partecipato di questo lavoro ha come scopo principale quello di dare una definizione ad un'infrastruttura cruciale per la città di Benevento, per il territorio circostante e per la loro strategica connessione, sociale e fisica.

Sono anni ormai, infatti, che viene utilizzato prevalentemente dagli studenti il Terminal di Piazzale Venanzio Vari, uno spazio privo di ogni servizio di supporto necessario, con conseguente disagio per le migliaia di fruitori che quotidianamente utilizzano il trasporto in pullman per gli spostamenti extraurbani. Da altrettanti anni la cittadinanza, le Associazioni e gli utenti stessi denunciano l'inadeguatezza di tale servizio, ma le Amministrazioni che si sono succedute non hanno mai messo in atto nessun progetto di riqualificazione, dell'area del Terminal, lasciando così, in una situazione di attesa e sospensione, le richieste di un intervento strutturale, con la conseguenza di un inevitabile progressivo degrado generalizzato, che oggi è sotto gli occhi di tutti.

Tale circostanza ha creato nel tempo una crescente consapevolezza e necessità di intervenire in maniera sinergica tra più attori, attivando un dibattito e confronto, generando una richiesta di soluzioni progettuali a lungo termine, con l'obiettivo di risanare un'area così determinante per la città e per la sua comunità.

Di contro, una scelta impositiva del Governo locale ha previsto lo spostamento del Terminal per fare posto ad un edificio di edilizia privata, con funzione residenziale e commerciale, legata alla media distribuzione, e con un annesso parcheggio di capienza assolutamente inadeguata a risolvere il problema della congestione delle strade adiacenti. Questa soluzione è priva di qualsiasi dibattito pubblico e rischia di aggravare la dinamica, già in atto, di impoverimento sociale nella città di Benevento. L'Amministrazione propone il ricollocamento dell'infrastruttura in una zona limitrofa alla Stazione Centrale di Benevento, in un'area della città lontana dal centro e dai servizi.

Tali scelte sono fortemente osteggiate dalla cittadinanza e dalle Associazioni Civiche, è anche nato un Comitato, denominato "Giù le mani dal Terminal", che chiede apertamente un dialogo costruttivo e un approccio comunicativo con il governo comunale, ma le richieste fino ad oggi non hanno avuto alcun esito.

Lo scenario prospettato è vicino a quella tendenza di povertà urbana, riconosciuto, sempre più, come elemento caratteristico della città contemporanea (Bennasai Alberio 2014). La segregazione urbana, difatti, è un fenomeno in aumento in tutta Europa dal 2008, anno della crisi, che si traduce nell'incremento della tendenza dei gruppi sociali a riavvicinarsi in determinate aree della città in funzione del loro reddito (Nel-lo 2016). Se si concretizzasse il progetto si perderebbe un ulteriore spazio di aggregazione; infatti, la giovane linfa degli studenti che, oggi, arriva in quel "terminal", provenienti dai territori circostanti, i flussi turistici ed i pendolari sarebbero allontanati e sostituiti dai residenti che si attestano nel quartiere dormitorio residenziale e consumistico.

Gli studenti, inoltre, rappresentano dei soggetti spesso marginali nelle scelte politico-strategiche oltre ad essere spesso disinformati sui fenomeni di trasformazione urbana del proprio territorio, sia esso un quartiere o il comune in cui abitano (Coppola, 2018).

Prevedere, quindi, anche la loro partecipazione alle strategie progettuali dell'area fornirebbe spunti di riflessione per l'inserimento ed il potenziamento di servizi più adeguati alle necessità dei circa 3.000 giovani pendolari che raggiungono quella zona ogni mattina. Progettare insieme a loro un campus sportivo, un centro civico, le sale di aspetto e lo stesso

terminal sarebbe una risposta al bisogno di benessere di una comunità. Questo bisogno, parte di un più esteso discorso sul diritto alla città (Giaimo 2019), è inteso non solo come diritto ad una buona qualità di vita urbana ma soprattutto a una cittadinanza attiva e consapevole (Lefebvre 1968) e alla giustizia nello spazio urbano (Talia 2018) e costituisce un paradigma di primaria importanza che trova applicazione nell'armatura e nel progetto dello spazio pubblico. Ciò costituirebbe un'opportunità per strappare alla speculazione edilizia un suolo pubblico, sul quale le scelte dirigistiche di *Government* stanno favorendo un'operazione di *impero* a favore di privati; un'occasione per mettere in pratica un concetto contrapposto di *governance* locale che indichi una soluzione alternativa a favore di un welfare urbano a garanzia di diritti di cittadinanza e servizi sociali. Una "città aperta" con i cittadini che mettono in gioco attivamente le proprie differenze e creano un'interazione virtuosa con le forme urbane (Sennett 2020).

Da queste premesse ha preso vita un percorso di progettazione partecipata con diverse azioni:

- Riunioni di esperti con le analisi dei bisogni e delle criticità dei cittadini e dei fruitori di uno spazio destinato ad infrastruttura urbana. Sono stati raccolti dati e sono state valutate attentamente le interrelazioni tra quest'area e la parte di città più prossima ad essa, per determinare se la sua 'posizione urbana' fosse effettivamente corretta;
- Sviluppo di un progetto urbano 'aperto', seguendo le linee tecniche e teoriche tracciate nella prima fase, anche integrando i bisogni espressi con le attuali e future esigenze della città intera, in termini di integrazione sociale, dotazioni urbanistiche e sviluppo sostenibile;
- Invito alla cittadinanza a proporre solu-

zioni migliorative alla proposta progettuale con la Pubblicazione sulla piattaforma online "Benevento Partecipata" nata in Disqus, servizio di hosting di commenti per siti web e comunità virtuali. (<http://www.archiattack.it/beneventopartecipata/tibe-nuovo-termi/>);

- Presentazione del progetto in diretta facebook presso l'Associazione "Civico 22" (<https://www.facebook.com/LaboratoriCivico22/videos/722265528348193>) con l'esposizione permanente al pubblico di 2 tavole ed un plastico (sulla scorta del metodo Planning for Real). In questa fase è stato chiesto alla cittadinanza di esprimersi rispetto al progetto e ad elaborare proposte migliorative che ritengono necessarie. Al termine uno staff tecnico raccoglierà informazioni e preferenze e procederà a declinarle all'interno della proposta progettuale.
- Una sessione di *Design Review* con strumenti di Realtà Virtuale è in corso di realizzazione, prevista per fine ottobre 2020. Un modello 3d 'texturizzato' sarà "navigabile" in ambiente immersivo virtuale tramite occhiali con otturatore alternato e proiettori stereoscopici. La realtà virtuale, infatti, darà la possibilità a molte persone contemporaneamente di analizzare e rivedere la progettazione (Marzullo et al. 2020), fornendo strumenti per evidenziare le carenze progettuali e per apportare suggerimenti in tempo reale (Di Gironimo et al., 2007). Un report finale con tutte le indicazioni degli utenti sarà reso pubblico ed, in una fase successiva, integrato nel progetto partecipato.

Il Progetto del Terminal extraurbano di Benevento

Il concept del progetto sul quale innestare la

progettazione partecipata nasce con un preciso intento: potenziare il terminal extraurbano di Benevento, adiacente ad un frequentatissimo polo scolastico ed universitario, è un'opportunità per la città di interagire più facilmente con le sue giovani generazioni, accogliendole nel suo centro.

Da un'analisi urbanistica, infatti, è evidente che l'attuale piazzale adibito a Terminal, oltre a trovarsi a ridosso del centro storico, è in stretta vicinanza con alcuni dei servizi più importanti, come il polo scolastico, gli uffici della ASL, la Sede della Provincia, la Camera di Commercio, il Tribunale, il Mercato e, non lontana, l'Università. È ovvio che questa stretta relazione con alcune funzioni pubbliche, vitali per una città, conferiscono all'area enorme importanza nell'ottica di una loro facile accessibilità, anche per la sua connessione con il territorio attraverso le arterie extraurbane a scorrimento veloce e, in futuro, con la sottostante linea metropolitana regionale che la attraversa per intero e che potrebbe generare una intermodalità ancora più estesa.

Questa posizione privilegiata all'interno del tessuto cittadino e la condizione in cui quest'ambito urbano versa, a causa di anni di immobilismo decisionale, possono costituire l'opportunità per un progetto di rigenerazione urbana. In un periodo storico, nel quale è sempre più necessario e pressante un dibattito che ponga al centro il benessere della Comunità, questo progetto di spazio pubblico può diventare il primo esempio di buona pratica dal basso tesa a garantire una migliore qualità di vita urbana.

Le città, oggi, sembrano sconfitte, inghiottite da parcheggi e strade trafficate, e questo perché negli ultimi decenni si è assistito "in silenzio" alla trasformazione dei luoghi in cui viviamo da parte di amministrazioni comunali che tendono a trascurare la storia della propria città,



Figura 1 – Scorcio prospettico dell'intervento urbano



Figura 2 – Masterplan dell'intervento urbano

la specificità di un'area urbana, la qualità dello spazio verde pubblico. Una gestione territoriale cieca e distante che a volte abbandona un'area dismessa al suo destino senza sfruttarne le potenzialità, altre volte invece interviene a colpi di accetta sul tessuto urbano senza rispetto per il contesto preesistente ed il futuro possibile, senza lasciare margine alle opinioni e alle esigenze dei cittadini che dovrebbero usufruire dello spazio urbano ogni giorno, ma che così lo attraversano soltanto. Il problema oggi è la distanza, il vuoto che si è venuto a creare tra le istituzioni e i cittadini, tra la città e chi le vive. (Arosio 2006)

Da queste riflessioni è nata l'idea di elaborare un progetto che strappa un "non luogo" all'anonimato e all'incuria per restituirlo come spazio urbano e contemporaneo, creando un'armonia tra varie componenti oltre a quella fisica, cioè quelle sociali, storiche, territoriali e logistiche.

Il ragionamento che ha guidato il progetto è stato quello di mantenere il Terminal in quel luogo per ragioni "di posizione", con la dotazione dei servizi necessari al suo corretto uso, fondendolo con un nuovo parco pubblico, uno spazio pedonale flessibile e poroso, un'infrastruttura verde e attrezzata, organica al contesto, al tempo e al vissuto dei suoi abitanti. Uno spazio anche adatto al periodo post-pandemico, che sia cioè in grado di generare salubrità e benefici del vivere insieme, dell'aggregarsi senza sovraffollarsi, che possa coniugarsi con il concetto espresso da Richard Sennett che auspica "un urbanismo aperto per costruire un ambiente flessibile, non sovra-determinato o del tutto definito a priori, così da conservare i benefici del vivere insieme nelle città ma scongiurare le minacce più pericolose (.....). Si tratta di rendere più poroso l'am-

biente che lega il dentro e il fuori, più orizzontale, costruirlo in modi più flessibili. Ecco una cosa che gli urbanisti potrebbero fare come risposta alla pandemia. Occorrono poi nuovi esperimenti nei trasporti e nei servizi pubblici, con l'uso di piccoli bus e tram, evitando di estendere ulteriormente la rete delle metro sotterranee."

Nasce così una "piastra urbana" che crea due livelli funzionalmente distinti:

- il livello inferiore, coperto, ospita il Terminal degli autobus completamente riorganizzato in 32 stalli per la sosta con servizi annessi (sala d'attesa, wc, biglietteria ed accoglienza), ed un parcheggio multipiano con 750 posti auto, che servirà ad alleggerire notevolmente dalle auto in sosta le strade e le piazze circostanti.
- il livello superiore crea un nuovo spazio, interamente pedonale, che si fonde in modo organico con la piazza Risorgimento (oggi congestionata dal traffico), anch'essa resa pedonale grazie al nuovo parcheggio, e con la grande area retrostante gli edifici scolastici, oggi timidamente usata per attività all'aperto degli studenti, su suolo asfaltato.

Conclusioni

La nuova configurazione del Terminal extraurbano di Benevento offre alla città un ritrovato centro di dinamismo ed un generatore di attività che si uniscono e si contaminano tra loro, creando attrazione spontanea e scambio di esperienze, quei fattori, cioè, che facilitano l'aggregazione sociale, che è ciò di cui le nostre comunità hanno più bisogno per non essere sopraffatte dalla paura dell'altro e dal sentimento di estraneazione che la pandemia può provocare.

Alcune politiche nazionali, in risposta alle problematiche emerse dall'impatto che la pandemia da covid-19 ha avuto in questo ultimo periodo, sono state esplicitate nel cosiddetto Documento Colao, il Comitato di esperti in materia economica e sociale, Iniziative per il rilancio "Italia 2020-2022".

Alcuni punti di questo lavoro già collimano con il concept di progetto del Terminal, altri possono essere spunti di riflessione per potenziare gli attuali processi partecipativi di costruzione del progetto. In particolare quando si parla di favorire lo sviluppo di Hub intermodali alle porte delle città, prevedendo parcheggi per privati e snodi del trasporto pubblico / piste ciclabili e chiusura al traffico privato dei centri urbani (Comitato di esperti in materia economica e sociale, Iniziative per il rilancio "Italia 2020-2022", Schede di Lavoro VII. 36,37,38.b, pag.47). Altro punto di riflessione è il tema della riqualificazione urbana nelle aree dei siti (e.g. mobilità; arredi urbani; parchi), in zone sia centrali sia periferiche, l'aumento dei flussi turistici e dell'impatto del turismo sul PIL. (Comitato di esperti in materia economica e sociale, Iniziative per il rilancio "Italia 2020-2022", Schede di Lavoro VII.54.c, pag.66). Infine un'attenzione particolare dovrà essere dedicata alla prevenzione di fenomeni di devianza sociale, dispersione scolastica, dipendenza, violenza di genere, tramite individuazione dei target e attivazione di interventi ad hoc in particolare nelle periferie urbane. Interventi per giovani ed adolescenti, di sostegno all'utilizzo positivo del tempo e al riconoscimento delle proprie potenzialità, anche attraverso la chiave ludico-educativa. (Comitato di esperti in materia economica e sociale, Iniziative per il rilancio "Italia 2020-2022", Schede di Lavoro XXI.8.a, pag.102)

Note

* CESMA, Università degli Studi di Napoli Federico II, fcarbone@unina.it

** Architetto cofondatore Urbanground, alchiarotti@gmail.com

Bibliografia

- Berruti G., Bruno G., Coppola E. (2017), *Recuperare il senso del luogo, Esiti di un laboratorio di ascolto del territorio a Bagnoli*, in Urbanistica Informazioni, n. 271, p. 58-60.
- Moccia D.F., Berruti G. (2018), "Strategies of Landscape Restoration and City Naturalizing", Quality of Life in Urban Landscapes, Springer.
- Bobbio L. (2004), *A più voci, Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*, Edizioni Scientifiche Italiane.
- M. Sclavi (2003), *Arte di ascoltare e mondi possibili*, Bruno Mondadori, Milano.
- N. Wates (2002), *The Community Planning Handbook*, Earthscan Publications Ltd, London.

AAVV (2006), *European handbook for participation of inhabitants in integrated urban regeneration programmes as a key to improve social cohesion* (www.urbact.org/partecipando).

Bennasai D., Alberio M. (2014), *Povert  urbana*, in Vicari S. (a cura di), *Questioni urbane*, Il Mulino.

Nel-lo O. (2016), *La citt  in movimento. Crisi sociale e risposta dei cittadini*, Edizione Edicampus.

Giaimo C. (a cura di) (2020), *Tra spazio pubblico e rigenerazione urbana. il verde come infrastruttura per la citt  contemporanea*, Urbanistica Dossier online, n. 17, numero mono grafico.

Coppola C., (2018), *L'urbanistica a scuola come strumento per contrastare la povert  urbana e accrescere il senso della citt *, Urbanpromo, Planum Publisher.

Giaimo, Carolina (2019) *Garantire il diritto alla citt . Prospettive emergenti dagli standard urbanistici*, IN-GENIO, pagine 1-8, ISSN: 2307-8928.

Lefebvre H. (1968), *Il diritto alla citt *, Ombre Corte.

Talia M. (2018, a cura di), *Il bisogno di giustizia nella citt  che cambia*, Planum Publisher, Milano.

-Gabellini G. (2016), *Una scommessa*, Urbanistica 157, p. 5-7.

Arosio M. (2006), *Area Odeon. Intervento di arte urbana collettiva*, Lissonel, in P. Brugellis e F. Pezzulli (a cura di), *Spazi Comuni. Reinventare la Citt *. Bevivino editore.

Sennett R. (2020), *Costruire e abitare*, Universale Economica Feltrinelli.

Di Gironimo G., Papa S., Tarallo A., (2007) *Design Review of Train Concepts in Virtual Reality*, Proc. of Eurographics Italian Chapter Conference, Trento, Italy, February 14th-16th.

Marzullo D., Di Gironimo G, Dongiovanni D.N., Lanzotti A., Mozzillo R., Tarallo A., (2020) *Iterative and Participative Axiomatic Design Process to Improve Conceptual Design of Large-Scale Engineering Systems*, International Conference on Design, Simulation, Manufacturing: The Innovation Exchange (492-505), Springer, Cham.

Il diritto a prendersi cura dei beni comuni attraverso servizi ibridi e condivisi

Daniela Ciaffi*

Roba del comune: roba di nessuno o risorsa per tutti?

Se da lungo tempo l'urbanistica si interroga sul diritto di tutti i cittadini ad accedere ai servizi pubblici, nell'ultimo decennio sta emergendo un'altra domanda: che relazioni esistono tra il dibattito sui servizi tradizionalmente intesi e quello sui beni comuni? Con grande stupore degli osservatori stranieri, in Italia andammo numerosi a votare un referendum per l'acqua come bene comune, e non come servizio pubblico. Ci  accadde nel 2011, quando da alcuni anni la Commissione Rodot  sosteneva che la fruizione dei beni comuni era alla base del nostro libero sviluppo come persone, introducendo una prospettiva complementare ma diversa rispetto alla visione pi  consolidata secondo cui era l'accesso ai servizi pubblici a garantire l'esercizio dei nostri diritti fondamentali.   importante ricordare che per beni comuni s'intendono quelle risorse - di propriet  pubblica e privata e mista - che nessuno pu  avere in uso esclusivo: n  i responsabili pubblici, n  i soggetti privati, n  i partenariati pubblico-privati. Com'  evidente, questa visione modifica il paradigma culturale classico pubblico/privato non solo delle discipline di piano e progetto, ma dell'intero sistema culturale della nostra societ  occidentale. Le categorie di pubblico e privato restano certamente valide, ma a queste se ne aggiunge una, quella di "comune". La debolezza di quest'ultima   evidente in molti "proverbi riferiti all'economia" (Pupillo, 2014, 214): "r bba del común, r bba de niss n" (roba del comune, roba di nessuno) recita un proverbio lombardo che rimanda a immagini di spazi e servizi accessibili a tutti e perci  trascurati, abbandonati, vandalizzati eccetera. In Sardegna si dice: "caddu de mesu a pare nen fune nen crabistu" (cavallo comune n  fune n  cavezza) per mettere in guardia contro i rischi di due tecniche di addestramento diverse in caso di compropriet  di un cavallo, in senso letterale, ma anche e soprattutto, in senso pi  lato, il consiglio di evitare di condividere una risorsa perch  ognuno la gestir  con appocchi propri e questi saranno tra loro incompatibili. Quella di "comune"   insomma una categoria terza emergente, che segue la categoria del pubblico e del privato. Parallelamente notiamo che, accanto al settore pubblico e

a quello privato, cresce verticalmente, nell'ultimo decennio e certo non solo in Italia ma a livello globale, anche l'attenzione sul terzo settore, ovvero su quella galassia di associazioni (religiose, ambientali, sociali, culturali eccetera) che sempre pi  popolano la scena degli attori in gioco nel governo delle citt  e dei territori. Con l'espressione "nuovo terzo settore" una parte di comunit  scientifica e di pratiche intende quell'insieme di associazionismo formale e informale attivo proprio su attivit  di interesse generale quale la cura dei beni comuni.

Sostenibilit  e Sussidiariet , dalla teoria alle migliaia di esperienze pattizie in corso in Italia

Nell'ultimo decennio si   aperta una fase storica tanto nuova quanto travagliata. Ospite al Festival della Partecipazione di Bologna del 2020, Donatella Della Porta ha proposto di leggere questa transizione attraverso la teoria gramsciana degli interregni: con enorme fatica, il nuovo sta nascendo. Cresce l'attenzione al tema dei beni comuni, che resta comunque una prospettiva di nicchia ma di cui sempre pi  si sente parlare e ragionare. Si rafforza nel contempo il ruolo del terzo settore, in modo molto diverso da contesto a contesto, nelle enormi differenze tanto tra comuni e regioni in Italia, quanto amministrazioni locali di altre nazioni e tra paesi europei. Ad esempio, Bologna e Lille sono conosciute a livello nazionale e internazionale per politiche pilota di investimento sul terzo settore locale in abbinamento con logiche politiche ispirate alla cura dei beni comuni, che vengono motivate dalla misura economica tecnica degli impatti sociali ancor prima che dagli ideali politici dei responsabili pubblici eletti. Sul rapporto tra i servizi pubblici e i servizi pubblici integrati dal (nuovo) terzo settore il dibattito   vivace a livello internazionale, e l'Italia vi contribuisce con importanti specificit .

La prima   che nel 2001 fu introdotto nella nostra Costituzione il principio di Sussidiariet  (art.118 ultimo comma) "Stato, Regioni, Province, Citt  Metropolitane e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attivit  di interesse generale". Nel mondo dei giuristi si inizi  cos  a ragionare di "Sussidiariet  orizzontale", inizialmente polarizzati tra chi considerava scivoloso questo principio costituzionale e chi ne intravedeva soprattutto le potenzialit  democratiche. Nel 2014 il Comune di Bologna e il Laboratorio per la Sussidiariet  (Labsus) misero finalmente a punto un "Regolamento per la collaborazione alla pari tra i cittadini attivi e l'amministrazione" che

fece da ponte tra il principio costituzionale e la vita quotidiana dei bolognesi attivi nella cura della loro città, dal sottoportico di San Luca, patrimonio Unesco alla guardiania di giardini con patti tra abitanti di strada e residenti di quartieri agiati. Nell'arco di soli sei anni, questo stile di governo, definito come "amministrazione condivisa" (Arena, 1997), è stato adottato da oltre duecentoventi Comuni. Il risultato è che in tutta Italia sono in corso migliaia i patti di collaborazione centrati sullo stesso tema posto al centro di questa XVII sessione: il benessere delle comunità (Rapporto Labsus 2019).

I pilastri teorici sui beni comuni sono chiari (Hardin, 1968; Ostrom, 1990; Rodotà, 2013) ma assai più recenti sono i tentativi di ridefinire la storia, i percorsi e le politiche della Sussidiarietà (Giordano, 2020). Soprattutto, nel contesto dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, è importante dialogare sull'amministrazione condivisa dei beni comuni in relazione ai temi della partecipazione genuina o di facciata (Arnstein, 1969), dell'urbanistica partecipata (Ciaffi e Mela, 2011), dell'attivismo comunitario in relazione al planning (Gallent e Ciaffi, 2014). A partire dal rileggere insieme alcune esperienze pattizie, in corso in diversi contesti urbani, rurali e montani,

si potrebbero avviare molte riflessioni a cavallo tra urbanistica, diritto amministrativo e sociologia della città e del territorio e molte altre discipline (management dei beni comuni, arte pubblica, psicologia sociale eccetera). In questa sede ci piacerebbe però concentrarci su quella, propositiva, di quelli che abbiamo recentemente definito "servizi ibridi e condivisi" (Ciaffi, 2020), poiché più di tutte ci sembra appropriata allo scopo di ragionare insieme in questa occasione specifica su nuovi spazi e servizi del welfare.

Di mezzo, tra i servizi tradizionalmente intesi e i servizi intesi come beni comuni, c'è anzitutto un tema di sostenibilità: l'acqua ad esempio non è un tema solo di servizio per gli abitanti di oggi ma un tema di risorsa per le generazioni future. Poi però il tema centrale può diventare di sussidiarietà orizzontale: la scuola, ad esempio, è un servizio pubblico, durante l'orario scolastico. Ma molti patti di collaborazione sono stipulati perché alcune scuole in Italia restino aperte a tutti come beni comuni nel tardo pomeriggio e nelle ore serali, fungendo da case di quartiere. Esempi di servizi ibridi e condivisi sono ad esempio i corsi di cucina piuttosto che di lingue proposte da gruppi formali e informali, cui partecipano bambini e bambine, ragazze e ragaz-

zi, in orario extra-scolastico, a cui il Comune contribuisce nelle forme più diverse: dando lo spazio e/o una risorsa umana eccetera.

Servizi ibridi e condivisi, (almeno) per tre ragioni: integrazione, animazione e prevenzione

Molte sono le riflessioni che potremmo fare a questo punto, ma riteniamo che tre, in particolare, siano fondamentali. Riprendo qui un mio editoriale pubblicato su Labsus nel giugno 2020.

Il primo punto riguarda l'integrazione dei servizi attraverso il prezioso contributo spontaneo delle persone. Vi sono questioni di strettissima attualità che riportano la nostra attenzione sulla voglia di contribuire alla gestione dei beni comuni intesa come integrazione dei servizi, e non come sostituzione dei compiti istituzionali da parte dei cittadini attivi. Usiamo il termine integrazione facendo riferimento a tutte quelle capacità diffuse tra le persone che possono rendere più completo l'uso di uno spazio e/o di un servizio. Ma un buon piano integrato può arrivare talvolta a costituire la sola alternativa a scelte drastiche, come la chiusura di un servizio o il divieto d'uso di uno spazio pubblico, o escludenti, come la privatizzazione che ne consenta l'ac-



Figura 1 – Un patto di collaborazione su nuovi modi di fruire dei giardini pubblici nell'ambito di Green City Cesena (Salati, 2020)

cesso solo a chi può permetterselo economicamente. Pensiamo al divieto di accesso al verde attrezzato per i giochi dei bambini: davvero mamme, papà, nonni, nonne, babysitter e tutti i molti attori che si prendono quotidianamente cura dei più piccoli non potrebbero contribuire a prendersi cura della distanza tra di loro condividendo alcune regole di uso dei giochi e degli spazi, nel rispetto delle regole vigenti, ma anche attraverso un loro spontaneo contributo a farle rispettare, magari anche con creatività?

Il secondo punto consiste nell'imprescindibile dimensione dello stare bene insieme, una dimensione troppo spesso svilata e sottovalutata nei processi di ricostruzione, quando invece è fondamentale e molte testimonianze del dopoguerra e del post-catastrofe lo confermano, è quella dell'animazione della città e del territorio. Dalle riflessioni sulla scuola e sul verde attrezzato come beni comuni vorremmo passare ai servizi per le persone anziane, citando l'esperienza francese di "Les pas délicats", che dichiara di non lavorare sui servizi medici agli anziani in senso stretto, ma di occuparsi invece di tutta una serie di attività ludico ricreative che coinvolgono, oltre a una decina di membri della cooperativa, decine di animatori volontari del territorio. Ispirandosi a valori comuni quali l'ascolto, la cura, la solidarietà, la condivisione e il rispetto della dignità umana, e dandosi come obiettivi la promozione del benessere a casa promuovendo azioni di prevenzione e animazione, la rottura dell'isolamento, il ritardare il ricovero presso strutture per anziani non più indipendenti. Anche in questo caso, quello che potrebbe sembrare un lavoro al contorno del servizio sanitario istituzionale di cura degli anziani si rivela invece centrale, contrastando la logica delle case di riposo, per anziani ancora autosufficienti, isolate dal resto della società.

Il terzo punto è: prevenire e curare sono in una relazione più stretta di quanto si immagini. Se è vero che il rischio più grave che stiamo correndo è quello di «crisi di marginalizzazione irreversibili», le azioni preventive diventano urgenti, attraverso tutte quelle forme di ibridazione e condivisione dei servizi intesi come beni comuni. Molto concretamente, ad esempio, le esperienze pilota sui beni digitali come beni comuni vanno in questo senso: a ogni ondata pandemica, come di fronte alle sempre più frequenti emergenze ambientali, infatti, o avremo lavorato preventivamente su esperienze concrete di condivisione di strumenti tecnologici con chi non ne è provvisto, oppure ancora una volta assisteremo a ingiustizie sociali in termini di fruizione dei servizi di base, come quello abitativo, educa-

tivo eccetera. La relazione tra prevenzione e cura è assai più stretta di quanto normalmente si immagini.

Perché dunque parlare di servizi ibridi e condivisi? Le fasi dell'emergenza sanitaria e della ricostruzione hanno reso ancora più evidente il tema dell'amministrazione condivisa, anche dei servizi, come beni comuni. Perché? Da un lato la condivisione è motivata dal fatto che ci è ora ancora più evidente che molti servizi, che sempre più persone percepiscono come beni comuni, si sono trovati di fronte a sfide che non possiamo continuare a pensare che vengano affrontate solo dai responsabili pubblici. Dall'altro lato abbiamo parlato di ibridazione perché, in questa emergenza sanitaria globale come già da tempo, si è manifestata una diffusa voglia di contribuire insieme alla soluzione dei problemi, ognuno con il proprio saper fare: responsabili pubblici con ruoli tecnici e politici, soggetti privati, associazioni e gruppi informali, ma anche singoli individui.

Note

* Dipartimento Dist, Politecnico di Torino, daniela.ciaffi@polito.it

Bibliografia

- Arena G. (1997) "Introduzione all'amministrazione condivisa" in *Studi parlamentari di politica costituzionale* anno 30, n.117-118, IV trimestre.
- Arnstein S. (1969) "A Ladder of Citizen Participation" in *Journal of the American Planning Association*, 35(4), pp. 216–224.
- Ciaffi D. (2020) "Servizi ibridi e condivisi, per prendersi cura dei Beni comuni" in *Labsus*: <https://www.labsus.org/2020/06/servizi-ibridi-e-condivisi-per-prendersi-cura-dei-beni-comuni/> Ciaffi D. e Mela A. (2011) *Urbanistica partecipata. Dimensioni, spazi, strumenti*, Carocci, Roma.
- Gallent N. e Ciaffi D. (2014) *Community action and Planning. Contexts, Drivers and Outcomes*, Policy Press, Bristol.
- Giordano F.M. (2020) "Introduzione" in Ciaffi D. e Giordano F.M. *Storia, percorsi e politiche della sussidiarietà. Le nuove prospettive in Italia e in Europa*, Il Mulino, Bologna.
- Hardin G. (1968) "The tragedy of commons" in *Science*, 162, pp. 1243–1248.
- Ostrom E. (1990) *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Pupillo V. (2014) *Proverbi dalla saggezza del passato, una speranza per il futuro*, Vol. 2, Youcanprint, Lecce.
- Rodotà S. (2013) *Il terribile diritto. Studi sulla proprietà privata e i beni comuni*, Il Mulino, Bologna.
- Salati C. (2020) "Green city Cesena: 130 Patti di collaborazione per ripensare le aree verdi" in *Labsus*: <https://www.labsus.org/2020/08/green-city-cesena-allariaperta-130-patti-di-collaborazione-per-ripensare-le-aree-verdi/>