

urbanistica INFORMAZIONI

■ **Trecento** ■ **Il resistibile ritorno** al grande **progetto urbano** ■ FOCUS prossimità, mobilità, accessibilità, inclusività. Il progetto della **‘città dei 15 minuti’**: esercizi critici di **prospettiva** e di **memoria** ■ **FOCUS** Trasformazioni resilienti del **paesaggio industriale alpino**. La ricerca europea **trAILS** ■ **EVENTI Jane’s Walk**. In memoria di Jane Jacobs. Le passeggiate come strumento di **conoscenza** urbana ■ **INU COMMUNITY PNRR** e Politiche per il territorio del **Mezzogiorno** ■ **UNA FINESTRA SU...** La Riforma delle unioni metropolitane in Slesia (Polonia). A **Metropolitan authority** in the Silesian Voivodeship. Business environment institutions in **Silesian region** ■ **SPAZIO GIOVANI** Il gruppo **Urbanistica e partecipazione** Espressione sociale d’**interesse collettivo**. Gentrificazione. Strategie socio-ambientali a Ponticelli ■ **SPEAKERS’ CORNER Borghi**: il suol dell’avenire ■ **ASSOCIAZIONI AISRe** Un resoconto della Conferenza annuale e dello stato di salute. **EURA** Da Oslo 2020 alla prima Conferenza digitale. **Assurb** Esame di Stato o laurea abilitante? ■ **LETTURE&LETTORI** L’urbanistica come strumentoù **Olivetti** tra passato e prospettive di una visione. **Tre letture** per tre temi: politiche urbane, fondamenti di urbanistica, ecologia urbana ■ **SIGNIFICANTE&SIGNIFICATI Rigenerazione Urbana** ■

300

Rivista bimestrale
Anno XLVIII
Novembre-Dicembre
2021
ISSN n. 0392-5005
Edizione digitale
€ 5,00

INU
Edizioni

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

Rivista bimestrale urbanistica e ambientale dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Salzano

Direttrice scientifica
Carolina Giaimo

Vicedirettore
Vittorio Salmoni

Redazione nazionale
Francesca Calace, Emanuela Coppola, Carmen Giannino, Elena Marchigiani, Franco Marini, Stefano Salata, Sandra Vecchietti, Ignazio Vinci

Segreteria di redazione
Valeria Vitulano

Progetto grafico
Luisa Montobbio (DIST/PoliTo)

Impaginazione
Valeria Vitulano

Immagine in IV di copertina
Pierpaolo Rovero, *Kabul loves birds*

300
Anno XLVIII
Novembre-Dicembre 2021
Edizione digitale
Euro 5,00

Comitato scientifico e Consiglio direttivo nazionale INU
Andrea Arcidiacono, Marisa Fantin, Paolo Galuzzi, Carlo Gasparrini, Carolina Giaimo, Carmen Giannino, Giancarlo Mastrovito, Luigi Pingitore, Marichela Sepe, Comune di Ancona, Regione Emilia-Romagna, Regione Piemonte
Componente dei Presidenti di Sezione e secondi rappresentanti: Francesco Alberti (Toscana), Carlo Alberto Barbieri (Piemonte e Valle d'Aosta), Alessandro Bruni (Umbria), Domenico Cecchini (Lazio), Claudio Centanni (Marche), Marco Engel (Lombardia), Sandro Fabbro (Friuli Venezia Giulia), Isidoro Fasolino (Campania 2° rap.), Gianfranco Fiora (Piemonte e Valle d'Aosta 2° rap.), Laura Fregolent (Veneto), Luca Imberti (Lombardia 2° rap.), Francesco Licheri (Sardegna), Giampiero Lombardini (Liguria), Roberto Mascalucci (Abruzzo e Molise), Francesco Domenico Moccia (Campania), Domenico Passarelli (Calabria), Pierluigi Properzi (Abruzzo e Molise 2° rap.), Francesco Rotondo (Puglia), Francesco Scorsa (Basilicata), Michele Stramandinoli (Alto Adige), Michele Talia (Lazio 2° rap.), Simona Tondelli (Emilia-Romagna 2° rap.), Maurizio Tomazzoni (Trentino), Giuseppe Trombino (Sicilia), Sandra Vecchietti (Emilia-Romagna), Silvia Viviani (Toscana 2° rap.)

Componenti regionali del comitato scientifico
Abruzzo e Molise: Donato Di Ludovico (coord.) , donato.diludovico@gmail.com
Alto Adige: Pierguido Morello (coord.)
Basilicata: Piergiuseppe Pontrandolfi (coord.), piergiuseppe.pontrandolfi@gmail.com
Calabria: Giuseppe Caridi (coord.), giuseppe.caridi@alice.it
Campania: Giuseppe Guida (coord.), Arena A, Berruti G., Gerundo C., Grimaldi M., Somma M.
Emilia-Romagna: Simona Tondelli (coord.), simona.tondelli@unibo.it
Fvgli Venezia Giulia: Sandro Fabbro
Lazio: Carmela Giannino (coord.), carmela.giannino@gmail.com
Liguria: Franca Balletti (coord.), francaballetti@libero.it
Lombardia: Iginio Rossi (coord.), iginirossi@teleut.it
Marche: Roberta Angelini (coord.), robyarch@hotmail.com, Vitali G.
Piemonte: Silvia Saccomani (coord.), silvia.saccomani@formerfaculty.polito.it, La Riccia L.
Puglia: Giuseppe Milano (coord.), Petralia C., Maiorano F., Mancarella G.
Sardegna: Roberto Barracu (coord.)
Sicilia: Giuseppe Trombino
Toscana: Leonardo Rignanese (coord.), leonardo.rignanese@poliba.it, Alberti F., Nespolo L.
Trentino: Giovanna Ulrici
Umbria: Beniamino Murgante (coord.), murgante@gmail.com
Veneto: Matteo Basso (coord.), mbasso@iuav.it

 **USPI**
Unione Stampe Periodica Italiana
Associato all'Unione
Stampa Periodica Italiana

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

Editore
INU Edizioni
Iscr. Tribunale di Roma n. 3563/1995;
Roc n. 3915/2001;
Iscr. Ccia di Roma n. 814190.
Direttore responsabile: Francesco Sbetti

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni
F. Sbetti (presidente),
G. Cristoforetti (consigliere),
D. Di Ludovico (consigliere),
D. Passarelli (consigliere),
L. Pogliani (consigliere),
S. Vecchietti (consigliere).

Servizio abbonamenti
Monica Belli
Email: inuedizioni@inuedizioni.it

Redazione, amministrazione e pubblicità
INU Edizioni srl
Via Castro Dei Volsci 14 - 00179 Roma
Tel. 06 68134341 / 335-5487645
http://www.inuedizioni.com

APERTURE

- 3** **Trecento**
Carolina Gaimo

IL PUNTO

- 5** **Il resistibile ritorno
al grande progetto
urbano**
Michele Talia

FOCUS

IL PROGETTO DELLA 'CITTÀ DEI 15 MINUTI'

a cura di Elena Marchigiani

- 7** **Il progetto della 'città dei 15 minuti': esercizi critici
di prospettiva e di memoria**
Elena Marchigiani
- 13** **Milano nel piano: città di quartieri e d'urbanistica
paratattica**
Bertrando Bonfantini
- 17** **Bologna, uno sguardo vicino a chi la abita**
Chiara Manaresi
- 23** **Prossimità e vicinato. Il moderno critico materano**
Mariavaleria Mininni
- 28** **Ivrea e Olivetti: il futuro di un discorso comunitario?**
Paolo Galuzzi

- 34** **Il ruolo delle tecniche urbanistiche per progettare
la prossimità urbana**
Silvia Rossetti, Michela Tiboni, Michele Zazzi
- 40** **Progettare le città della prossimità aumentata**
Maurizio Carta
- 45** **La 'città dei 15 minuti' tra sostenibilità
inconsapevole e magia dell'ordinario**
Pietro Garau
- 49** **Le radici di un'idea**
Giorgio Piccinato

FOCUS

TRASFORMAZIONI RESILIENTI DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE ALPINO (trAILS)

a cura di Elena Solero

- 53** **La struttura e i caratteri della ricerca**
Marcello Modica
- 58** **trAILS, una ricerca in azione**
Elena Solero
- 62** **Le conseguenze della modernità industriale nelle
Alpi. O l'Angelus Novus della ruggine.**
Gianluca Lanfranchi, Lorenzo Migliorati
- 66** **La Ital cementi di Borgo San Dalmazzo, l'area
pilota italiana nella ricerca trAILS**
Sonia Abluton, Elena Solero

- 70** **Comunità insediate in azione**
Piergiorgio Vitillo
- 74** **Costruire scenari abilitanti**
Paolo Galuzzi
- 79** **Criticità, opportunità, questioni aperte dalla
ricerca europea trAILS**
Paolo Galuzzi, Elena Solero, Piergiorgio Vitillo

EVENTI

Jane's Walk

a cura di Gaetano Giovanni Daniele Manuele

- 84 Jane's Walk: passeggiando in memoria di Jane Jacobs**

Gaetano Giovanni Daniele Manuele

- 85 Istituto nazionale di urbanistica e Jane's Walk: una collaborazione consolidata e proficua**

Ambra Bernabò Silorata

- 87 Il movimento Jane's Walk divulgatore del pensiero di Jane Jacobs**

Roberta Calcina

- 90 Le passeggiate Jane's walk come strumento di conoscenza urbana**

Gaetano Giovanni Daniele Manuele

INU COMMUNITY

Il PNRR a Mezzogiorno

a cura della Community Politiche per il territorio del Mezzogiorno

- 95 Il PNRR a Mezzogiorno: governo del territorio e dilemmi del sottosviluppo**

Ignazio Vinci

- 99 PNRR, territorio e gap infrastrutturale del Mezzogiorno**

Raffaele Colaizzo

- 103 Il Mezzogiorno d'Italia protagonista della ripresa**

Domenico Passarelli

- 106 Le città alla sfida del PNRR**

Paolo Testa

UNA FINESTRA SU...

La riforma delle unioni metropolitane in Slesia (Polonia)

a cura di Stefano Salata

- 109 Managing the transition: the born of a Metropolitan authority in the Silesian Voivodeship**

Stefano Salata

- 111 Activities of business environment institutions in the Upper Silesian region**

Daria Szafarczyk

SPAZIO GIOVANI

a cura di Luana Di Lodovico

- 113 Il gruppo di lavoro ed il questionario nazionale su urbanistica e partecipazione**

Marta Ducci, Valentina Grazioli, Mattia Scalas, Aurora Sereni, Alessandro Pecchioli, Alessandro Colella

- 115 Espressione sociale d'interesse collettivo**

Maria Antonietta Onorato

- 116 Partecipazione e gentrificazione. Aiuto o contrasto?**

Tiziano Innocenzi

- 118 Costruzione di strategie socio-ambientali nel quartiere di Ponticelli**

Angelina Grelle

SPEAKERS' CORNER

- 121 Borghi: il suol dell'avvenire**

Sandro Polci

ASSOCIAZIONI

AISRe

- 123 Un resoconto della Conferenza annuale 2021 e dello stato di salute dell'Associazione**

Giovanni Perucca

EURA

- 124 Da Oslo 2020 alla prima Conferenza digitale**

João Igreja

Assurb

- 125 Esame di Stato o laurea abilitante?**

Daniele Rallo, Luca Rampado

LETTURE&LETTORI

- 127 L'urbanistica come strumento: Olivetti tra passato e prospettive di una visione**

Carlo Alberto Barbieri

- 130 Tre letture per tre temi: politiche urbane, fondamenti di urbanistica, ecologia urbana**

Federico Camerin

SIGNIFICANTE&SIGNIFICATI

- 131 Rigenerazione Urbana**

Stefano Stanghellini

APERTURE

Trecento

Carolina Gaimo



Edoardo Salzano (1972 - 1992), Giuseppe Campos Venuti (1993), Stefano Stanghellini (1993-1998), Paolo Avarello (1998-2005), Francesco Sbetti (2005-2020), Carolina Gaimo (dal 2021). Sono i nomi dei direttori che, attraversando una sezione temporale lunga cinquant'anni della storia novantennale dell'Inu, ci consegnano, oggi, il no. 300 di *Urbanistica Informazioni*.

Grazie al lavoro ideato e curato dal Comitato scientifico Inu 90 (presieduto da Patrizia Gabellini e composto da Carlo Alberto Barbieri, Giuseppe De Luca, Paola Di Biagi, Giulio Ernesti, Francesco Domenico Moccia, Stefano Stanghellini e Michele Talia), che nel biennio 2020-21 ha visto l'Istituto impegnato in una complessa attività di riflessione critica e risignificazione dei propri obiettivi, compiti, funzioni e impegno per l'urbanistica italiana, la ricostruzione di una cronologia attorno alla 'linea del tempo dell'Inu' non solo costituisce un riferimento fondamentale per futuri studi, ricerche e riflessioni critiche (<https://www.inu90.com/cronologia>) ma mostra con incontrovertibile evidenza che, rispetto al campo delle pubblicazioni, *Urbanistica Informazioni* ha accompagnato, supportato e scandito, con regolarità, mezzo secolo di vita dell'Inu e con esso delle vicende socio-politiche, tecniche e culturali delle istituzioni, della pubblica amministrazione, dell'accademia e della pratica professionale. Ciò che l'Inu ha sviluppato è "una ricostruzione del passato proiettata al futuro, utile per autorappresentarsi e presentarsi, per comprendere il ruolo svolto in passato dall'Istituto in rapporto a quello che può e vuole svolgere oggi a fronte del profondo cambiamento in atto" (Gabellini 2021). A partire da ottobre 2020 si sono susseguiti un'articolata fenomenologia di eventi che hanno inteso evidenziare l'impegno tecnico, culturale e politico dell'Inu (che ha potuto prendere corpo anche avvalendosi di uno strumento editoriale come *Urbanistica Informazioni*), selezionando macro filoni tematici quali tracce di lavoro "che [...] hanno percorso la vita lunga [dell'Inu, NdR], il ruolo nel paese e nel campo disciplinare, l'impegno civile e le competenze. Li caratterizza una dimensione non celebrativa ma riflessiva, fondamentale per la capacità di legare passato, presente e futuro (si veda la presentazione su www.inu90.com/eventi) (Fini 2021).

Guardando alle origini di UI, occorre ricordare che la rivista nasce in risposta alla fase critica attraversata dall'Istituto alla fine del 1968 (in particolare durante il XII Congresso di Napoli "L'iniziativa urbanistica

delle regioni") e negli anni seguenti, durante la nuova presidenza di Edoardo Detti (avviata nel 1970) orientata a rapportarsi con interlocutori nuovi, identificati nelle 'forze di base' e ad affermare le ragioni dell'urbanistica. Edoardo Salzano sviluppa, con impegnato spirito di volontariato, un progetto editoriale il cui scopo principale (Salzano 2002) era quello di far conoscere l'Inu, produrre un'informazione che non si trovava altrove (la stampa sia generalista che tecnica non si occupava di urbanistica, nonostante le vicende drammatiche del 1966 ad Agrigento, Firenze e Venezia), aumentare la base organizzativa e dare visibilità e spazio ad un'informazione che raggiungesse tutte le forze sociali e tecniche del paese, in tempi certi e non aleatori, come stava accadendo alla rivista *Urbanistica* di Giovanni Astengo che, terminata la fertile stagione olivettiana, non disponeva più delle risorse economiche per la sua realizzazione e distribuzione.

Cosa rappresenta dunque UI entro la lunga, impegnata e impegnativa storia collettiva dell'Inu?

Urbanistica Informazioni assume una sorta di 'funzione di servizio' – per i Soci dell'Inu *in primis*, altresì per la collettività – perché costituisce un patrimonio archivistico inestimabile non solo di informazioni ma anche di rappresentazioni, di documentazione, di materiali di formazione che si caratterizza (rispetto alla primogenita *Urbanistica*) per il fatto di essere sempre stata diffusa con regolarità bimestrale e con continuità cinquantennale. Ciò fa di UI uno strumento insostituibile per leggere, analizzare e interpretare i temi, di volta in volta, al centro della strategia politico-culturale dell'Inu, intrecciando relazioni di senso fra competenze, profili e compiti di soggetti e istituzioni impegnati nel campo dell'urbanistica come sapere tecnico e come cultura della città e dei cittadini, e della pianificazione e governo del territorio come sua attività centrale. Cinquant'anni di storia collettiva che danno il senso di un lungo percorso che si è sviluppato con un carattere cumulativo e con l'attitudine ad una mai perduta visione di riformismo organico dell'urbanistica e del governo del territorio, da confermare e rafforzare.

Allo stesso modo, in prospettiva, si intende rafforzare la capacità di UI di costituirsi come 'rete di reti', grazie alla composizione della sua struttura organizzativa fondata, ancora una volta, sull'impegno volontario e sull'elaborazione di una redazione nazionale articolata e plurale (per formazione, collocazione geografica e genere) entro un modello di lavoro coordinato con i gruppi di ricerca (le Communities Inu) e le Redazioni regionali di UI nelle rispettive Sezioni territoriali, che sono il presidio del territorio e la forza dell'Istituto.

Oggi, come 50 anni fa, UI è una piattaforma per rendere vivo il discorso dell'Inu, un istituto, come noto, contraddistinto e qualificato da tre

anime che si rispecchiano nella struttura della rivista. Con questa consapevolezza UI intende confermare e accrescere la sua capacità di essere contemporaneamente strumento di informazione, formazione, documentazione e interpretazione di fenomeni e processi. UI costruisce ancora 'informazioni' ma adeguate ai modi contemporanei della sua produzione, in una fase segnata dall'inarrestabile ascesa della dimensione digitale anche della produzione scientifica, oltre che della comunicazione tecnica e generale. Un impegno, quest'ultimo, che oggi l'Inu assolve tramite la redazione e invio di una *Newsletter*. Come richiamato da Francesco Sbetti in occasione del ricordo di Paolo Avarello (febbraio 2021), nel corso del tempo UI ha saputo trovare un proprio spazio tutt'altro che secondario divenendo un appuntamento significativo e occasione di riflessione, oltre che fonte di 'informazioni' sempre necessarie al lavoro di tutti.

Entro il profilo di tale consapevolezza, il Focus che la redazione di *Urbanistica Informazioni* no. 300 propone con il servizio curato da Elena Marchigiani, pone un'attenzione prudente e critica al modello della 'città dei 15 minuti' quale dispositivo troppo spesso ritenuto 'automaticamente in grado di migliorare le prestazioni urbane' oltre che, troppo spesso associato alla concezione olivettiana di Comunità, dimenticando il profilo di 'corpo intermedio' di quest'ultima. Attraverso un percorso attorno a casi esemplari informati all'organizzazione delle città per unità di 'dimensione conforme', il servizio propone un fertile repertorio critico circa l'uso di regole spaziali per il progetto della città, in qualche modo affini a quelli espressi nel modello della 'città dei 15 minuti', ricordandone il rimando ad alcuni contenuti fondativi della disciplina.

Un secondo Focus (Trasformazioni resilienti del paesaggio industriale alpino/trAILs, a cura di Elena Solero) espone gli esiti della ricerca europea Interreg Spazio Alpino (2018-2020) che è stata occasione per riflettere sui territori fragili delle aree industriali dismesse in contesti alpini, mostrando le conseguenze della modernità industriale nelle Alpi oltre che criticità, opportunità e questioni aperte per definire nuovi scenari abilitanti per tali territori.

Lo spazio dedicato agli Eventi (a cura di Gaetano Giovanni Daniele Manuele) propone il tema delle passeggiate (Jane's Walk) in memoria di Jane Jacobs come strumento di conoscenza urbana.

Lo spazio Inu Community ospita il servizio, a cura della Community Politiche per il territorio del Mezzogiorno, entro cui gli autori sviluppano il tema del PNRR a Mezzogiorno approfondendo il rapporto fra

governo del territorio e dilemmi del sottosviluppo nel Meridione, con particolare attenzione al *gap* infrastrutturale e alle sfide poste dal PNRR.

Una Finestra su... ci porta in Polonia nel voivodato della Slesia, nel servizio curato da Stefano Salata che mostra i caratteri della nascita dell'autorità e dell'istituzione metropolitana.

Urbanistica e partecipazione sono i temi al centro dello Spazio giovani a cura di Luana Di Lodovico, ove emergono i temi dell'interesse collettivo, del rapporto fra partecipazione e gentrificazione e delle modalità di costruzione di strategie socio-ambientali.

È ricco di enfasi l'angolo Speakers'corner, curato da Carmen Giannino, con un contributo di Sandro Polci sui borghi d'Italia quale idealtipico luogo e suolo dell'avvenire.

La sezione dedicata alle Associazioni, a cura di Ignazio Vinci, ospita le riflessioni di AISRe sulla Conferenza annuale 2021, di EURA dall'evento di Oslo 2020 alla prima Conferenza digitale e di Assurb che, nel lavoro coordinato da Markus Herdorfer, affronta il difficile dilemma che vede fronteggiarsi esame di Stato e laurea abilitante.

Letture&Lettori, a cura di Carolina Giaimo, riallaccia relazioni di senso con il Focus di apertura e propone la riflessione di Carlo Alberto Barbieri sull'urbanistica come strumento fondamentale nel pensiero di Olivetti commentando il libro di Piccinini (2021), *Comunità, Architettura, Urbanistica, Stile ai tempi di Adriano Olivetti (1933-1960)*, cui segue la selezione delle letture a cura di Federico Camerin.

Completa il ciclo del primo anno della nuova serie la rubrica Significante&Significati che tratta, attraverso la descrizione interpretativa di Stefano Stanghellini, il tema della Rigenerazione urbana, quale indispensabile azione sulla città esistente, da praticare entro un piano quale telaio strategico e strutturante di riferimento.

Giunge alla fine la serie di racconti urbani e sociali attraverso i disegni generosamente concessi da Pierpaolo Rovero, che non rinuncia a sperare che le donne tornino ad essere libere nel mercato di Kafaroshi a Kabul. ■

Riferimenti

- Fini G. (2021), "Inu 90 al museo MAXXI di Roma. Eventi, spazio, discussioni", *Urbanistica Informazioni* no. 298-299, p. 7.
- Gabellini P. (2021), "Per i 90 anni dell'Istituto Nazionale di Urbanistica", *Urbanistica Informazioni* no. 296, p. 5-6.
- Salzano E. (2002), "Perché nacque UI", *Urbanistica Informazioni* no. 180, p. 3-5.



Il resistibile ritorno al grande progetto urbano

Michele Talia

Con un certo disordine, e con molto affanno, le amministrazioni locali italiane sono attualmente alle prese con le procedure attuative innescate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Nella speranza di cogliere le opportunità associate alla implementazione dell'azione di governo, molti comuni stanno mettendo a punto programmi di spesa per nuovi investimenti, o stanno rispolverando elaborati progettuali che giacevano nei cassetti degli uffici tecnici ormai da molti anni, ma devono far fronte in ogni caso alla estrema carenza di personale a più alta qualificazione, l'unico che potrebbe essere in grado di far fronte alle complesse procedure (valutazioni di impatto e di sostenibilità, verifiche periodiche sullo stato di avanzamento dei progetti, ecc.) previste dal PNRR.

Le dimensioni di questo incremento macroscopico della spesa pubblica, e il processo di decentramento dei capitoli di bilancio che ne consegnerà sono senza precedenti, perlomeno nel nostro Paese. Degli oltre 210 miliardi di euro delle risorse del programma Next Generation EU, più di un terzo (dal 34,7% al 36,9%) sarà gestito dagli enti locali che, come si è detto, non saranno solo responsabili della realizzazione degli interventi, ma anche dei controlli sulla regolarità delle spese e delle procedure. Dal momento che tutti i progetti legati al PNRR dovranno concludersi tassativamente entro il 31 marzo del 2026, e che circa la metà dei finanziamenti complessivi si concentrerà nel biennio 2024-25, è ragionevole supporre che in un intervallo temporale particolarmente circoscritto gli enti locali saranno investiti da risorse aggiuntive molto importanti, che condurranno ad un incremento di almeno il 40% della media annua di spesa in conto capitale. A seguito di questo flusso straordinario di risorse la capacità di spesa degli enti locali sarà sottoposta ad uno *stress test* di particolare intensità, che rischia di accentuare gli storici divari che affliggono la pubblica amministrazione italiana. Si pensi soprattutto alla possibilità che gli enti locali meno efficienti (che tendono a concentrarsi soprattutto in alcune regioni meridionali) non presentino progetti nella misura attesa - oppure che quelli effettivamente inoltrati non riescano a soddisfare i requisiti attesi - per nutrire qualche dubbio sulla possibilità che la decisione di riservare al Mezzogiorno 82 miliardi di euro (il 40% del totale del PNRR) possa essere effettivamente rispettata.

Le contraddizioni che tendono a manifestarsi tra le ambizioni sotse da questa nuova stagione urbanistica e una capacità realizzativa che è ancora paleamente inadeguata non sono molto diverse da quelle che avevano caratterizzato altri momenti significativi della nostra storia urbana. Quando, ad esempio, si era prodotto un autentico

cortocircuito tra la domanda di trasformazione espressa dal nostro sistema insediativo e gli strumenti messi a disposizione delle istituzioni per governare tali cambiamenti.

Qualcosa del genere è sicuramente avvenuto ad esempio nei primi anni Novanta del secolo scorso, quando il 'grande progetto urbano' era sembrata la formula più efficace per superare quell'incapacità progettuale e gestionale che la pianificazione urbanistica aveva evidenziato in più occasioni. Nelle parole di Cesare Macchi Cassia (1991: 16)¹, il cambio di paradigma che già allora vedeva impegnata la città contemporanea sembrava preludere al seguente interrogativo: perché all'appuntamento con il ridisegno della forma urbana "si risponde, in culture pianificatorie diverse e in luoghi differenti, tornando a strumenti antichi di lavoro - i grandi progetti urbani - e non invece utilizzando lo strumento moderno, usato e via via aggiornato durante l'ultimo secolo: il piano?".

È solo il caso di sottolineare che questa tesi aveva trovato conferma, nell'ordinamento urbanistico allora vigente, in una perdurante inefficienza del piano regolatore generale, e nella sua sostanziale inadeguatezza nel contribuire alla ridefinizione del ruolo, dei valori e delle funzioni che la città era chiamata a interpretare. In linea con un approccio siffatto, tendeva ad affermarsi pertanto la convinzione che il progetto urbanistico avrebbe potuto percorrere strade più celere e innovative, diverse da quelle incardinate nella prassi urbanistica e amministrativa ormai consolidata.

Solo pochi anni dopo tale scenario sarebbe cambiato radicalmente, con la conseguenza di arginare notevolmente la convinzione che il progetto urbano avrebbe potuto sostituirsi alle procedure ordinarie della pianificazione. Con la presentazione della sua proposta di riforma urbanistica del 1995, l'Inu aveva infatti ipotizzato una chiara articolazione del piano urbanistico comunale in due componenti fondamentali (la prima strutturale, e la seconda più direttamente operativa), con la conseguenza di rendere più convincenti le risposte offerte dalla disciplina urbanistica nei confronti delle sfide che la città contemporanea era chiamata ad affrontare, ma a distanza di trent'anni da questo cambio di passo nel governo del territorio c'è il rischio che la storia possa ripetersi nuovamente.

Se infatti il piano riformato (almeno nelle pratiche ispirate dalle leggi regionali di nuova generazione) e l'esperienza, di poco successiva, dei programmi complessi avevano evidenziato la possibilità di conseguire una soddisfacente innovazione delle pratiche urbanistiche anche attraverso il ricorso agli strumenti di pianificazione previsti

dall'ordinamento vigente, la serrata tabella di marcia imposta agli enti locali dal PNRR rischia di offrire il pretesto di una 'riscoperta' del grande progetto urbano, ma in un'ottica più semplificata e derogatoria rispetto ai modelli del passato.

A fronte delle prevedibili difficoltà, da parte di molti enti locali, di adempiere agli impegni contratti per la realizzazione degli obiettivi del PNRR – che prevedono un'enfasi particolare sui temi della transizione ecologica, della inclusione sociale, della salute e della tutela del territorio – e, al tempo stesso, nei tempi molto stretti che sono previsti per la realizzazione delle opere, i prossimi mesi saranno decisivi per impedire che vengano sprecate le straordinarie opportunità associate alla strategia che prevede la ripartenza del Paese.

Si tratta, in altri termini, di fare in modo che la difficoltà di rispettare le scadenze stringenti imposte dal cronoprogramma del PNRR, di per sé così lontano dai nostri standard abituali in materia di capacità di spesa dei fondi comunitari, non induca molte amministrazioni locali a fare a meno degli strumenti della pianificazione e della programmazione integrata, con la conseguenza di rendere accettabile il ricorso a progettualità episodiche e di corto respiro, o addirittura di aprire il varco all'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del governo centrale. Già a partire dalla pubblicazione delle prime bozze del *Recovery Plan*, l'Inu ha messo ripetutamente in evidenza la necessità di assicurare una più marcata 'territorializzazione' delle politiche pubbliche e, al tempo stesso, di evitare l'adozione di atteggiamenti rinunciatari da parte delle amministrazioni locali, che rischierebbero in questo modo di compromettere la capacità di 'mettere a terra' una mole così consistente di risorse straordinarie. ■

Come era già avvenuto in altri importanti momenti di svolta della storia nazionale, l'Istituto nazionale di urbanistica intende fornire il suo contributo di analisi critica e di proposta, che nella fase attuale può comportare la ricerca di strumenti in grado di favorire l'innovazione degli strumenti di governo e la sperimentazione di nuove forme di progettazione condivisa: tra regioni, province e comuni; tra amministrazioni locali confinanti, soprattutto se di piccole dimensioni; tra uffici ed enti pubblici, e tra soggetti pubblici e privati.

Coerentemente con questa scelta di campo, l'Inu ha deciso di dedicare il suo XXXI Congresso (che si svolgerà a Bologna nel prossimo mese di ottobre 2022) alla riforma urbanistica come strumento fondamentale per "superare l'emergenza sanitaria e riscoprirsi più forti" (Inu - CdN 2020). Come cercheremo di chiarire nel percorso di avvicinamento a questo importante appuntamento, si tratta di dimostrare che una accresciuta conoscenza dei problemi nuovi determinati non solo dal diffondersi della pandemia, ma anche dal cambiamento climatico, dall'esaurimento delle risorse energetiche, dalla globalizzazione, dall'invecchiamento della popolazione e dalla crescita delle disuguaglianze sarà in grado di indirizzare più efficacemente l'attuazione del PNRR, soprattutto se le politiche pubbliche potranno disporre di un sistema di pianificazione più aggiornato, flessibile e armonioso. La piattaforma che intendiamo discutere nel nostro prossimo Congresso è indubbiamente molto ambiziosa, e si basa sulla convinzione che per affrontare le nuove sfide del post Covid si debba puntare sull'apertura di una nuova fase 'costituente', che favorisca la elaborazione di una legge sul governo del territorio fatta di pochi articoli e in grado di rendere più fondate le leggi regionali di nuova generazione (Talia 2021).

Nel definire procedure più snelle e trasparenti per la formazione degli strumenti urbanistici e per l'accelerazione della spesa, questo nuovo impegno riformista dovrebbe prevenire il disallineamento tra le scadenze imposte dalla implementazione del PNRR e i tempi,

inevitabilmente più lunghi, del ridisegno del governo del territorio. Se si vuole impedire che l'accelerazione dei processi decisionali metta a repentaglio alcuni fondamentali strumenti di tutela dell'ambiente, del territorio e della stessa concorrenza tra le imprese che operano nel settore della trasformazione urbana e delle infrastrutture, converrà puntare su alcuni obiettivi di breve termine che preparino il terreno per l'approvazione di una legge di principi, e mettano al tempo stesso in sicurezza le pratiche urbanistiche e l'attuazione del PNRR. In linea con la strategia della 'doppia velocità', e in aggiunta al potenziamento delle risorse cognitive cui abbiamo già fatto cenno, è il caso di pensare ad iniziative che puntino alla razionalizzazione dei processi autorizzativi e di controllo nel governo del territorio, con un'enfasi particolare sulla ridefinizione dell'iter di approvazione degli strumenti di pianificazione e sullo snellimento delle procedure, specie di iniziativa privata. In attesa che provvedimenti specifici favoriscano, anche con il contributo dell'Inu, il perseguitamento di obiettivi di efficienza ed equità nella fiscalità urbana, o l'attivazione di ambiziosi programmi di rigenerazione urbana, l'Inu ha recentemente messo a punto una proposta di legge² che, se approvata, potrebbe concorrere al coordinamento territoriale delle principali linee di intervento del PNRR. Grazie all'affidamento del compito di valorizzare le esternalità positive generate dai nuovi interventi ai Programmi integrati d'Area di iniziativa dei Comuni, singoli o associati, si consentirebbe l'applicazione anticipata di alcuni dei principi che dovrebbero ispirare una nuova legge urbanistica di livello nazionale, tra i quali l'ottimizzazione dei tempi delle decisioni pubbliche, il rispetto del criterio della sussidiarietà orizzontale e la ricerca di un più ampio coinvolgimento dei portatori di interessi diffusi. ■

Note

1 Il volume che nel 1991 Cesare Macchi Cassia dedicata al tema delle grandi trasformazioni e progetti urbani si è rivelato di particolare significatività per il dibattito disciplinare.

2 Si fa riferimento in particolare alla proposta di legge "Un Programma Integrato d'Area per la territorializzazione e la valorizzazione urbanistica delle risorse del PNRR" varata, all'unanimità, dal Consiglio Direttivo Nazionale nella seduta del 10.12.2021.

Riferimenti

Inu - Consiglio direttivo nazionale (2021), *Le proposte dell'Istituto Nazionale di Urbanistica per il superamento dell'emergenza e il rilancio del Paese*, maggio, Roma [<https://www.inu.it/wp-content/uploads/proposte-inu-15-maggio-2020.pdf>].

Macchi Cassia C. (1991), *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*, La Nuova Italia Scientifica, Roma.

Talia M. (2021), "Riaprire il cantiere della Legge di principi sul governo del territorio", *L'Ingegnere Italiano*, no. 380, p. 64-66 [https://www.cni.it/images/l_ingegnere_italiano/2021/Ing_Ita_380.pdf].



IL PROGETTO DELLA 'CITTÀ DEI 15 MINUTI'

a cura di Elena Marchigiani

Introducendo i temi della sezione, l'articolo propone una presa di distanza da interpretazioni della 'città dei 15 minuti' come un modello automaticamente in grado di migliorare le prestazioni urbane. Un suo punto di forza è la capacità di portare a sintesi molte questioni oggi in agenda, in risposta alle crisi pandemica e ambientale: prossimità, mobilità dolce, accessibilità e inclusività degli spazi dell'abitare, del lavoro e delle attrezzature pubbliche; ruolo delle tecnologie nell'avvicinare e mettere in rete risorse, persone e dotazioni; dimensioni ecologiche come leva del riassetto di formazioni insediative e stili di vita. I principi spaziali che tale modello propone non sono però del tutto nuovi; persistente è stato il riferimento, nella pratica disciplinare, all'organizzazione delle città per unità di 'dimensione conforme'. Esperienze e riflessioni qui raccolte intendono mostrare l'uso, radicato nel tempo (e nell'urbanistica italiana), di dispositivi di progetto vicini a quelli rilanciati dalla città dei 15 minuti. L'auspicio è che questi 'esercizi di memoria' supportino l'utilizzo critico di un'idea, la cui traduzione presuppone il trattamento di questioni concettuali, contestuali e operative sempre più complesse e, in parte, diverse dal passato.

Il progetto della 'città dei 15 minuti': esercizi critici di prospettiva e di memoria

Elena Marchigiani

"Alle volte mi sembra che un'epidemia pestilenziale abbia colpito l'umanità nella facoltà che più la caratterizza, cioè l'uso della parola, una peste del linguaggio che si manifesta come perdita di forza conoscitiva e di immediatezza, come automatismo che tende a livellare l'espressione sulle formule più generiche, anonne, astratte, a diluire i significati, a smussare le punte espressive, a spegnere ogni scintilla che sprazzi dallo scontro delle parole con nuove circostanze" (Calvino 1993: 66).

Le parole (e il loro spessore) contano

Molti sono i 'falsi neologismi' – parole apparentemente nuove, ma dalle radici lontane – recentemente coniati per ribadire l'appello a un cambiamento radicale delle condizioni di vita nelle città e sul nostro pianeta. Si pensi alle denominazioni *European Green Deal* e *New European Bauhaus* assegnate alla stagione di politiche europee 2021-2027, in cui i temi della neutralità climatica e della *smartness* sono traguardati da una prospettiva *human-centred*, nell'intento di rendere gli ambienti urbani più sostenibili, fruibili, di elevata qualità estetica e funzionale. Allineandosi a questi obiettivi, la locuzione 'città dei 15 minuti' condivide con le precedenti il rischio di porgere il fianco alle considerazioni espresse da Italo Calvino, qualora assunta come una ricetta meccanicamente applicabile, dagli esiti positivi generalizzabili, immediati e auto-evidenti, a prescindere dalle "condizioni odierne" e contestuali – insediative, spaziali e ambientali, sociali ed economiche, istituzionali e delle politiche – in cui si applica e va a interagire (Gabellini 2018: 17-22).

Come in queste note – e nei testi che compongono la sezione – ci si propone di argomentare, la città dei 15 minuti (Moreno 2020) si presta a essere assunta come un nuovo "modello", un'idea spaziale connotata da un "carattere di riproduttività" (Choay 1973: 12). I suoi riferimenti – più o meno diretti – attraversano però i tempi lunghi del pensiero e della pratica disciplinare, attingendo ai grandi racconti sulla città e sulle sue trasformazioni. Racconti che, come ci ricorda Bernardo Secchi, nel ventesimo secolo hanno ricorrentemente espresso: una reazione all'angoscia indotta dagli effetti di "una crescita indefinita e smisurata della città" e dal "timore della sua scomparsa"; il tentativo di delineare soluzioni spaziali come "parte di un più vasto progetto di edificazione di una nuova società"; "una ricerca paziente delle dimensioni fisiche e concrete del benessere individuale e collettivo" (Secchi 2005: 4-7).

La centratura dell'organizzazione urbana su unità spaziali circoscritte, in cui servizi essenziali, spazi verdi, luoghi dell'abitare, del lavoro e dell'interazione sociale risultino facilmente e celermemente raggiungibili a piedi risponde a quella ricerca di una 'dimensione conforme', tesa ad assicurare "il funzionamento di una vita urbana che sia ad un tempo sana, bella, comoda ed economica" (Piccinato 1987: 13), che con continuità permea il processo di costruzione della 'cassetta degli attrezzi' dell'urbanistica. Il riferimento, non esaustivo, è: ai blocchi urbani in cui Ildefonso Cerdà articola il disegno egualitario della scacchiera di *vias* e *intervias* per l'*ensanche* di Barcellona (Cerdà 1867); ai settori radiali di cui si compone l'assetto equilibrato

di case e spazi della socialità della *garden city* di Ebenezer Howard (Howard 1902); alla *neighbourhood unit* proposta da Clarence Perry nel *Regional Plan of New York and Its Environs*, quale principio organizzatore di unità locali integrate di residenze e attrezzature pedonalmente accessibili (Perry 1929); alle realizzazioni di *new towns* e *garden suburbs* in ambito anglosassone prima e dopo il secondo conflitto mondiale (Stein 1957; Osborn and Whittick 1977), sino alle loro rivisitazioni sviluppate dall'Urban Task Force capitanata da Richard Rogers durante il governo inglese di Tony Blair (Urban Task Force 1999), e dal movimento del *New Urbanism* (Congress for the New Urbanism and Talen 2013). E, ancora in ambito italiano, analogie possono essere riscontrate: con l'idea di quartiere che, tra il 1949 e il 1963, guida l'attuazione del Piano Ina-Casa (Di Biagi 2001), contribuendo alle riflessioni che porteranno all'emanazione del Decreto interministeriale 1444/1968 sugli standard urbanistici (Basso e Marchigiani 2018); nonché con le tante esperienze passate e recenti, che hanno posto alla base del progetto di piano regolatore "l'attenzione sull'abitabilità" (Gabellini 2018: 22 e ss.) e, coerentemente, interpretazioni della città come a sua volta fatta di 'città' e 'quartier', di cui uno spaccato è fornito da alcuni contributi a questa sezione.

Tale ricco apparato di riflessioni e pratiche ha prodotto soluzioni concrete, a partire dalle quali è possibile ragionare sullo spessore concettuale ma, soprattutto, sulle dimensioni operative della città dei 15 minuti, per evidenziarne sia letture limitate e parziali, sia prospettive evolutive foriere di un rinnovamento di approcci e modi del progetto urbanistico. Licenziarla come un *dejà-vu* – pur ben confezionato – sarebbe infatti a sua volta riduttivo. Se non altro perché era da tempo che una 'idea di città' con una forte caratterizzazione spaziale non riscuoteva un successo così vasto e diffuso. I paragrafi successivi sono dedicati sia a ricostruirne principi e motivi di fortuna, sia a tracciare una prima mappa di questioni che oggi, più o meno direttamente, la sua applicazione solleva.

Principi e successo di un'idea di città

Carlos Moreno, l'"ideatore" de "la ville du quartier d'heure", nel 2016 la definisce come la via verso "un nouveau chrono-urbanisme". La ri-organizzazione degli spazi urbani secondo il modello di una città policentrica, fondata su quattro ingredienti principali ("la proximité, la mixité, la densité, l'ubiquité"), su un utilizzo estensivo delle nuove tecnologie, sul prevalere di forme di mobilità attiva (ciclabile e pedonale) e del ricorso al trasporto

pubblico, è proposta come una soluzione in grado di rendere disponibili a tutti, in meno di 15 minuti, le dotazioni con cui dare risposta a domande e bisogni essenziali (Moreno 2016). Si tratta di un'idea tanto chiara nelle sue finalità, quanto teoricamente capace di riportare a sistema una pluralità di dimensioni spaziali e funzionali, attinenti al benessere delle persone e dell'ambiente. In altri termini, è un'idea che bene si presta a essere assunta come un manifesto, una metafora facilmente comunicabile, immediata e olistica, ma (anche se solo in apparenza) non troppo rivoluzionaria da mettere in crisi l'organizzazione delle città, e realizzabile con sforzi alla portata delle amministrazioni locali.

Non è quindi un caso che, con il sopravvenire della pandemia di Covid-19, l'esacerbarsi degli effetti del cambiamento climatico e l'urgenza di individuare traiettorie di reazione e ripresa, l'attenzione che la città dei 15 minuti dedica alla dimensione locale, agli spazi e alle pratiche dell'abitare quotidiano, sia apparsa una risposta utile e direttamente spendibile. Una risposta in grado di rafforzare inclusione e accesso ad aree e attrezzature pubbliche, salute e sicurezza, aiutando a limitare sia il ricorso a misure di distanziamento sociale, sia l'aumento dell'utilizzo di mezzi privati. La fama che questa idea ha rapidamente guadagnato è dimostrata dalla sua assunzione a *leitmotiv* delle più importanti organizzazioni mondiali e delle agende di molte città, impegnate nel perseguire l'obiettivo – di cui evidente è l'assonanza con le parole di Luigi Piccinato – di realizzare "safer, more resilient, sustainable and inclusive cities" (United Nations 2015).

Primo epicentro della pandemia, formazioni urbane dinamiche e interconnesse si sono date quale cartina tornasole e luoghi di accelerazione di diseguaglianze e fragilità pregresse, legate alla scarsa tenuta di spazi e servizi pubblici (*in primis* scolastici, socio-sanitari, di trasporto), agli alti livelli di inquinamento atmosferico, all'inadeguatezza di situazioni abitative e di lavoro, e alle vulnerabilità di una parte sempre più consistente della popolazione (per condizioni di età e genere, fisiche e di salute, circostanze sociali e familiari). In tale quadro, numerosi *policy briefs* hanno esplicitamente proposto la città dei 15 minuti come un'immagine in grado di 'riequilibrare' l'offerta di opportunità e dotazioni, al contempo contrastando politiche di "de-densification" foriere di *urban sprawl* e di ulteriore consumo di risorse ambientali (United Nations 2020: 28). La pianificazione per "self-sufficient neighbourhood or '15-minute compact city neighbourhood'" è stata individuata tra gli interventi di

medio-lungo termine, tesi a garantire una "equitable distribution of essential services, streets and public space" (UN-Habitat 2020: 3), in linea con il motto "Healthy Places Healthy People" (Commission on Social Determinants of Health 2008: 60), e a ribadire come la fruibilità quotidiana dei luoghi preposti all'interrazione sociale costituisca un servizio in sé. Un ulteriore ruolo riconosciuto alla città dei 15 minuti è quello di strumento funzionale sia a "regaining a sense of belonging" ai luoghi (e un'attenzione alle loro valenze identitarie, culturali, naturali e sociali), sia a sviluppare nuove forme di "proximity economy" (European Commission 2021: 8).

Nel frattempo, numerose amministrazioni locali, in prima linea nel contrastare gli effetti immediati della pandemia, hanno impiegato tale modello come *label* di interventi a breve termine, pur nella prospettiva di avviare programmi di più ampio respiro (OECD 2020; Town and Country Planning Association 2021), e di attuare strategie che 'preparino' le politiche pubbliche a operare in condizioni di crescente e insanabile incertezza (Armondi *et al.* 2020). Parigi, con l'esplicita assunzione nel programma *Paris en Commun* (con cui la sindaca Anne Hidalgo è stata rieletta nel 2020), Barcellona, Berlino, Copenhagen, Milano, Melbourne, Ottawa, New York, Portland, Beijing, Bogotà sono solo alcune città che, sulla spinta della crisi sanitaria, hanno velocemente implementato l'idea dei 15 minuti (talvolta estesi a 20), anche dando nuovo impulso operativo e mediatico ad azioni pluri-livello e pluri-settoriali già da tempo in agenda (Pisano 2020; Moreno *et al.* 2021; Pozoukidou and Chatziyiannaki 2021). C40, network mondiale di amministrazioni attive nella lotta ai cambiamenti climatici, si è dato come una ulteriore cassa di risonanza e importante veicolo di diffusione di queste esperienze (C40 Cities 2020; C40 Cities Climate Leadership Group – C40 Knowledge Hub 2020). Tra di esse, tuttavia, le più pubblicizzate – per i risultati concreti tempestivamente ottenuti – sono quelle riguardanti interventi 'tattici', temporanei e talora episodici: pedonalizzazioni e tracciamento di piste ciclabili con la sola segnaletica; realizzazione di attività commerciali *pop-up* e loro estensione su aree pubbliche (sovente a discapito della libera fruizione di marciapiedi e piazze). Tale aspetto ha contribuito a mettere in secondo piano gli approcci e le mosse ben più radicali, i temi e le azioni strutturali (su spazi, strumenti e politiche urbani) che l'attuazione della città dei 15 minuti implica – qualora presa sul serio, e non come mero vessillo di un ritorno a quel *new normal*, che le crisi in cui siamo immersi rendono sempre più un ossimoro.

Prossimità

La prossimità è tema di progetto che rinvia a diversi ragionamenti, sfuggendo a una meccanica parametrizzazione e misurabilità. Nelle nostre città, spesso è ancora una "dimensione nascosta" (Hall 1966): una prestazione da mettere in atto lavorando sulla conformazione dell'ambiente urbano e delle sue dotazioni, quali fattori capaci di inibire o attivare pratiche sociali e nuovi stili di vita. La prossimità invita a riconfigurare gli spazi collettivi come un telaio continuo di attrezzature comuni e paesaggi, come un supporto e innesco a nuove attività pubbliche e private. Realizzare condizioni di prossimità presuppone la creazione di un adeguato sistema di itinerari per la mobilità dolce (da piste ciclabili e aree pedonali vere e proprie, all'ampliamento dei marciapiedi attraverso la riduzione delle carreggiate veicolari, sino all'istituzione di zone a 30 km/h). Gli obiettivi, da tempo rimarcati, attengono alla sottrazione degli spazi stradali al prevalere dell'uso automobilistico, alla loro restituzione a una camminabilità sicura e accogliente e a forme di movimento sano e attivo, alla rimozione degli ostacoli fisici a un'accessibilità attenta alle esigenze, ai corpi e alle *capabilities* degli individui, *in primis* di quelli in condizioni di maggiore fragilità (Marchigiani *et al.* 2021). A essere chiamati in causa sono quindi interventi stabili di manutenzione e ridisegno spaziale, capillari ma orientati da una visione complessiva, non solo alla scala locale. Tuttavia, lavorare sulla mobilità dolce non basta. Il parametro temporale del quarto d'ora non può infatti prescindere dalle modalità e dalle velocità di spostamento, chiamando in causa un più ampio progetto di efficientamento del trasporto pubblico e della multimodalità (Duany and Steuteville 2021).

L'applicazione della città dei 15 minuti sottende in definitiva un processo – il più possibile aperto all'ascolto e alla partecipazione delle comunità locali – volto a riconoscere diverse perimetrazioni e geografie urbane, identificate sulla base dei movimenti quotidiani che le persone compiono dalla loro casa, ai luoghi di lavoro, alle attrezzature e ai servizi. Perimetrazioni che – vale qui la pena di precisare – spesso non corrispondono a quelle stabilite per finalità amministrative ('municipi', 'quartieri', 'circoscrizioni'), e per articolare spazialmente il governo politico di città grandi e medie.

Attrezzature e infrastrutture essenziali

La definizione stessa delle attrezzature su cui un progetto di prossimità si incardina oggi non può che relazionarsi ai singoli

contesti urbani e alle popolazioni che li abitano. L'ampio dibattito che, in Italia, ha accompagnato il cinquantenario del decreto interministeriale sugli standard urbanistici ha contribuito a sottolineare non solo la persistente centralità che questo dispositivo riveste nella rigenerazione delle città, ma anche l'appello ad ampliare e attualizzare il paire di spazi e dotazioni pubblici e collettivi a cui si riferisce, oltre alla necessità di volgere l'attenzione alla qualità dei loro assetti materiali e immateriali in rapporto all'emergere di nuove domande sociali (Gaimo 2019; Laboratorio Standard 2021).

In tale prospettiva, i lasciti fisici che gli standard (immobili scolastici, attrezzature sportive al chiuso e all'aperto, parchi e giardini, centri istituzionali, religiosi e culturali, presidi sanitari, aree a parcheggio) hanno variamen- te depositato sul territorio nazionale si prestano a essere interpretati come i nodi da cui sviluppare più estese operazioni di ri-attrezzamento e re-infrastrutturazione degli ambienti urbani. Operazioni capaci di tradurre strategie rinnovate per una 'città pubblica', finalizzate a dare risposta alle esigenze che la pandemia e la crisi climatica stanno drammaticamente contribuendo a portare all'attenzione, e alle quali alludono molti assi di finanziamento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, cui le politiche urbane del nostro paese saranno chiamate a riferirsi nei prossimi anni (Presidenza del Consiglio dei Ministri 2021; Senato della Repubblica e Camera dei deputati 2021).

L'appello è, in primo luogo, a ripensare organizzazione e prestazioni spaziali delle attrezzature esistenti, al fine di: aprire questi patrimoni pubblici ai contesti che li accolgono e prolungare lo svolgimento delle loro attività anche negli spazi esterni limitrofi; di renderli disponibili a nuovi ritmi, gestioni, servizi e utenti; di trasformarli nel cuore dei quartieri, intesi come unità territoriali di prossimità.

Gli obiettivi che la città dei 15 minuti sottende chiedono altresì di includere – nelle sequenze di luoghi attrezzati per la vita quotidiana – anche tipi di spazi non esplicitamente contemplati dagli standard urbanistici. Il riferimento è alle già richiamate infrastrutture per la mobilità dolce, e a quelle rivolte a una gestione sostenibile (e su base locale) dei cicli energetici e dei rifiuti. L'invito è inoltre a potenziare la disponibilità di aree ed edifici dedicati alla coltivazione e al commercio di prodotti agricoli, per riattivare 'filiere corte' e l'accesso a cibi di qualità. Più in generale, la richiesta è di incrementare le superfici preposte a ospitare un'ampia gamma di Servizi ecosistemici – *nature-based solutions* e 'reti verdi e blu' – cui sono riconosciute

valenze sia ecologiche che di supporto a pratiche di socializzazione e vita all'aperto: dagli interventi di disimpermeabilizzazione, rivegetalizzazione e rimboschimento dei suoli urbani; alla costruzione di tetti verdi e di ampi spazi aperti pubblici *water-proof* per la raccolta e il rilascio graduale delle acque a seguito di allagamenti (Somarakis *et al.* 2019; Salata 2021).

Il tema della *smartness*, intrinseco all'idea di città dei 15 minuti, rinvia infine a un altro importante progetto di ridefinizione di infrastrutture, modalità di erogazione di servizi e attività: dall'assistenza sanitaria, alla domotica (anche intesa come strumento per garantire la permanenza delle persone anziane nel proprio alloggio), ai trasporti, al commercio e al lavoro. Tale progetto inevitabilmente porta con sé la definizione di un coerente programma di azioni e investimenti pubblici. Da un lato, per garantire un'equa distribuzione e accesso alle reti digitali e alle opportunità offerte dall'impiego dell'*Internet of Things* (Marchigiani 2020). Dall'altro, per accompagnare i diversi settori (pubblici e privati) interessati dalla riconversione tecnologica, governando gli impatti che potranno essere indotti da un ricorso diffuso a forme di 'connessione smaterializzata' di pratiche e attività: dall'esclusione di ampie porzioni di popolazione, allo svuotamento di spazi ed edifici conseguente alla rilocalizzazione di posti di impiego e lavoratori (Coppola 2021).

Densità e mescolanze

Connotati fondamentali della città dei 15 minuti, *densité* e *mixité* si danno come ulteriori termini le cui dimensioni spaziali, sociali e funzionali sfuggono a univoche traduzioni concettuali e operative. Da un punto di vista fisico, un semplicistico appello alla 'compattezza' delle città come densificazione edilizia entra infatti in contraddizione con le questioni dell'incremento di spazi aperti attrezzati e verdi pro-capite in precedenza richiamate. Il rinvio è piuttosto alla compresenza, all'interno delle unità spaziali in cui si articola la città dei 15 minuti, di un'ampia varietà di luoghi dedicati alla residenza, al lavoro, alla socialità, e alla loro organizzazione secondo logiche di fruibilità ravvicinata così da accorciare i tempi di spostamento.

A questi principi fa da corollario l'esigenza di una maggiore flessibilità degli spazi destinati alle diverse attività urbane, la cui rigidità è stata messa a dura prova dagli effetti della pandemia. Se, durante le fasi di *lockdown*, le case sono state chiamate a ospitare la convivenza forzata di diversi componenti del nucleo familiare e delle loro pratiche giornaliere, le sedi di imprese e uffici sono rimaste

inutilizzate. Il presunto equilibrio nella distribuzione dei ritmi quotidiani tra diverse aree urbane e funzionali è saltato. Soprattutto, sono risultate evidenti le profonde disegualanze sociali nella dotazione di alloggi, la frequente e pregressa inadeguatezza della loro configurazione dimensionale e distributiva. Se ancora incerte sono le dinamiche che segneranno il periodo post-pandemico, l'ipotizzabile permanere del cosiddetto *smart working* – sia pure non esteso a tutti i settori, né a tutti i giorni della settimana – rende ineludibile il trattamento di queste disparità.

Torna quindi di prepotente attualità la questione del diritto a una casa *affordable* e decorosa. Non meno rilevante risulta il ripensamento degli strumenti di regolamentazione sia degli spazi interni all'alloggio all'insegna di una rinnovata accezione di *existenzminimum* (Rossi e Perrone 2020), sia dei loro 'prolungamenti' esterni in luoghi variamente utilizzabili 'a tempo', in maniera condivisa per attività lavorative, di cura e gestione delle routine familiari (Pierotti 2020).

La creazione di spazi 'ibridi', cui le idee di compattezza e compresenza implicitamente rinviano, è però un'operazione non banale. Non può infatti essere interpretata come una semplicistica liberalizzazione degli usi del suolo, o come un generico appello alla 'vaghezza': uno spazio urbano è versatile quando la sua conformazione e le sue modalità di attrezzamento risultano idonee a ospitare, in maniera reversibile, una pluralità di utilizzi e forme di con-vivenza, spesso non privi di conflittualità (Pasqui 2018). Tali considerazioni sottendono un ragionamento attento sulla compatibilità e 'giusta distanza' di diverse attività, dotazioni e pratiche sociali; un rinnovamento delle disposizioni normative (edilizie e urbane; quantitative, funzionali e prestazionali) e degli approcci al progetto degli spazi a esse destinati; una riflessione sulla loro presenza e mescolanza all'interno dei singoli quartieri e della città nel suo insieme.

Dai quartieri alla città

L'utilizzo del modello dei 15 minuti quale matrice per la riorganizzazione delle città è, in conclusione, tutt'altro che immediato.

La ricostruzione di condizioni di vicinanza e facile raggiungibilità rende l'assetto attuale degli ambienti urbani un dato fondamentale da cui partire: le logiche insediative e di funzionamento di spazi e servizi, delle economie, culture e pratiche sociali che li animano; le loro diverse densità e localizzazioni. È proprio alla luce del variare contestuale di questi aspetti che l'accezione stessa di città oggi appare plurale e sfuggente. Se il successo riscontrato a livello globale dal modello

dei 15 minuti ne dimostra la versatilità, la sua traduzione sovente ridotta a interventi settoriali e temporanei lascia aperta la riflessione su una sua piena applicabilità anche a formazioni urbane sgranate e disperse (di cui largamente si compone il continente europeo), o fortemente polarizzate sulle aree centrali a discapito di quelle periferiche (come avviene in molte metropoli mondiali).

Una spicata articolazione di situazioni spaziali, sociali ed economiche oggi peraltro connota anche l'organizzazione interna delle singole città, spesso a prescindere dalle loro dimensioni. In condizioni di partenza ben lontane dall'isotropia, la prospettiva di giungere a una sorta di 'quotidiana autosufficienza' delle unità (*neighbourhoods* – quartieri) di cui si compone la città dei 15 minuti non può perciò eludere il ricorso a scelte programmatiche e di pianificazione d'insieme, quanto meno alla scala urbana. Il lato oscuro dell'appello a rafforzare le identità locali è del resto evidente: da un lato, può sfociare in una superficiale mitigazione delle condizioni di segregazione che già affliggono alcune parti di città; dall'altro, può farsi volano di processi di gentrificazione di interi settori urbani, portando all'innalzamento dei valori immobiliari e all'allontanamento delle componenti più vulnerabili della popolazione. In altri termini, l'equilibrio nella struttura complessiva delle città non può discendere da una parattica applicazione di un modello spaziale, per quanto localmente armonico.

In primo luogo occorre stabilire delle priorità. In questo, l'idea della città dei 15 minuti si presta a essere assunta quale strumento utile a implementare un progetto integrato di rigenerazione e ri-attrezzamento, a partire dai quartieri più degradati e svantaggiati. Le dimensioni del locale e della prossimità vanno però interpretate come strategiche, non come esclusive, né sostitutive di una comunque necessaria visione d'insieme per la città e le sue trasformazioni fisiche. Le nuove infrastrutture tecnologiche ed ecosistemiche, su cui si basa la promessa di rinnovamento del modello qui discusso, irrorano sì i quartieri ma al contempo devono la loro efficienza a relazioni e connessioni le cui ricadute spaziali non solo si dispiegano su una scala ampia, ma concorrono altresì a configurare una nuova organizzazione di spazi, funzioni, valori immobiliari, all'interno dell'ambiente urbano. Così, l'invito a ripensare la geografia delle attrezzature sulla base di parametri di diffusione e vicinanza fisica non può valere per tutte le dotazioni, comunque soggette anche a principi di razionalizzazione e distribuzione gerarchica (si pensi a ospedali, scuole di livello superiore, ecc.). Ne discende

la già rimarcata importanza di un progetto di mobilità e trasporto pubblico che interessi le città nella loro interezza, con cui garantire la raggiungibilità dei suoi nodi strategici a partire dai diversi settori e quartieri.

Oltre a un profondo rinnovamento degli strumenti di pianificazione e regolamentazione spaziale (dei loro obiettivi, prestazioni e parametri), a essere necessario è in sostanza anche un deciso riassetto delle politiche che orientano l'azione pubblica e le trasformazioni urbane al perseguimento di criteri di equa prossimità e mescolanza di usi, popolazioni e attività. Non è questo il luogo per una disamina attenta, ma il riferimento è, indicativamente: alle politiche della casa e, in particolare, a quelle dedicate all'edilizia sociale e pubblica; alla territorializzazione dei servizi sociali e sanitari; alle politiche educative, all'apertura degli spazi e delle attività scolastiche alla città e a nuovi usi. E ancora: alla messa in campo di misure fiscali e incentivi con cui facilitare il reinsediamento nei quartieri di imprese commerciali e luoghi di lavoro; nonché alla costruzione di nuove partnership tra pubblico e privato, e forme di collaborazione con soggetti del terzo settore e cittadini nella gestione di beni comuni. È in tale prospettiva che il modello dei 15 minuti può aiutare a riannodare i fili di un dibattito – oggi sempre più vivace anche in ambito nazionale – sulla necessità di attuare un profondo rinnovamento degli ambienti urbani e dei modi con cui governare le loro fragilità (Coppola *et al.* 2021).

Questo Focus

La sezione sostanzia le considerazioni sin qui tratteggiate attraverso riflessioni ed esperienze in cui l'idea della città dei 15 minuti è stata, più o meno direttamente, messa all'opera. Specifica attenzione è rivolta all'Italia, nell'intento di evidenziare come tale modello alluda e parzialmente riprenda pratiche che qui variamente si radicano nel tempo. L'obiettivo è di mettere a fuoco le ripercussioni che, nel concreto, l'appello a un riorganizzazione/ri-generazione delle città a partire da 'unità di dimensione conforme' può avere sulla pratica disciplinare, sui modi e sugli strumenti del progetto urbanistico, senza eludere il trattamento di criticità e rischi di banalizzazione.

In particolare, i contributi di Bonfanti, Manaresi, Mininni e Galuzzi ragionano su come l'idea di prossimità, la sua traduzione in azioni di trasformazione fisica (ma anche economica e sociale), improntate al riconoscimento di ambiti spaziali 'di vicinato' e alla costruzione di processi di progettazione partecipata e comunitaria, abbiano informato diverse stagioni – passate e

recenti – della pianificazione di città e territori nazionali (Milano, Bologna, Matera, Ivrea). Stagioni i cui lasciti materiali continuano ad alimentare una riflessione sul fare urbanistica oggi. L'articolo di Rossetti, Tiboni e Zazzi e quello di Carta offrono spunti per sviluppare, ulteriormente e in termini operativi, il modello dei 15 minuti con specifico riguardo alle questioni della *walkability* e dalla *smartness*, della resilienza e del policentrismo differenziato. I motivi di fortuna internazionale, così come le aporie interne a questo modello e la sua applicabilità a diversi contesti e dinamiche di urbanizzazione contemporanei è oggetto dello scritto di Garau. La sezione si chiude infine con il testo di Piccinato, volto a ricordare alcune radici e temi che, con inesaurita attualità, fra il XIX e il XX secolo (e oltre), hanno permeato il pensiero sulla città presente e futura, muovendosi tra istanze anti-urbane e la ricerca di una 'giusta dimensione' dei luoghi dell'abitare. ■

Riferimenti

- Armondi S., Balducci S., Bovo M., Bozzuto P., Bricocoli M. et al. (2020), "Dopo Covid, per un rinnovato ruolo pubblico nella pianificazione territoriale e nelle politiche urbane", *Urban@it*, 16 settembre [<https://www.urbanit.it/dopo-covid-per-un-rinnovato-ruolo-pubblico-della-pianificazione-territoriale-e-delle-politiche-urbane>].
- Basso S., Marchigiani E. (2018), "Quartieri di edilizia pubblica e attrezzature collettive nel dopoguerra: gli anni di una ricerca sperimentale", *Territorio*, no. 84, p. 41-54. <https://doi.org/10.3280/TR2018-084006>
- Calvino I. (1993), *Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio*, Mondadori, Milano.
- Cerdà I. (1867), *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- Choay F. (1973), *La città. Utopie e realtà*, volume primo, Einaudi, Torino (ed. or., 1965, *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Editions du Seuil, Paris).
- Commission on Social Determinants of Health (2008), *Closing the Gap in a Generation: Health Equity Through Action on the Social Determinants of Health*, World Health Organization, Geneva [https://www.who.int/social_determinants/final_report/csdh_finalreport_2008.pdf].
- Congress for the New Urbanism, Talen E. (2013), *Charter of the New Urbanism*, McGraw-Hill, New York.
- Coppola A. (2021), "Looking through (and beyond) a truly total territorial fact. Some notes on the socio-spatial drivers, outcomes and implications of the pandemic", *Territorio* (in corso di stampa).
- Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (a cura di) (2021), *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le diseguaglianze e per la transizione ecologica*, il Mulino, Bologna.
- C40 Cities (2020), *C40 Mayors' Agenda for a Green and Just Recovery* [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/C40-Mayors- Agenda-for-a-Green-and-Just-Recovery?language=en_US].
- C40 Cities Climate Leadership Group - C40 Knowledge Hub (2020), *How to build back better with a 15-minute city* [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US].
- Di Biagi P. (a cura di) (2001), *La grande ricostruzione. Il piano INA-Casa e l'Italia degli anni cinquanta*, Donzelli, Roma.
- Duany A., Steuteville R. (2021), "Defining the 15-minute city", *Public Square*, 8 February [<https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>].
- European Commission (2021), *New European Bauhaus. Beautiful, Sustainable, Together*, COM(2021) 573 final, Brussels [https://ec.europa.eu/new-european-bauhaus/system/files/2021-09/COM%282021%29_573_EN_ACT.pdf].
- Gabellini P. (2018), *Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze*, Carocci, Roma.
- Giaimo C. (a cura di) (2019), *Dopo 50 anni di standard urbanistici in Italia. Verso percorsi di riforma*, INU Edizioni, Roma.
- Hall E.T. (1966), *The Hidden Dimension*, Anchor Books, New York.
- Howard E. (1902), *Garden Cities of To-Morrow*, S. Sonnenschein & Co., London (tr. it., 1972, *La città giardino del futuro*, Calderini, Bologna).
- Laboratorio Standard (2021), *Diritti in città. Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi*, Donzelli, Roma.
- Marchigiani E. (2020), "An Accessible City is a Healthy and People-Centred Smart City", *International Journal of Urban Planning and Smart Cities*, no. 1(2), p. 59-79. <https://doi.org/10.4018/IJUPSC.2020070105>
- Marchigiani E., Chiarelli B., Garofolo I. (2021), "Spatial accessibility as a driver to build an inclusive and proactive city", *Urbani Izziv*, vol. 32 (supplement), p. 7-21 [http://urbani-izziv.uirs.si/Summary_s?id=82&id_k=s&idc=2].
- Moreno C. (2016), "La ville du quart d'heure: pour un nouveau chrono-urbanisme", *La Tribune*, 5 Octobre [<https://www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme-604358.html>].
- Moreno C. (2020), *Droit de cité. De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*, Éditions de l'Observatoire, Paris.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021), "Introducing the '15-Minute City': Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities", *Smart Cities*, no. 4(1), p. 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- OECD (2020), *Policy Responses to Coronavirus (COVID-19). Cities Policies Responses*, Paris [<https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff>].
- Osborn F.J., Whittick A. (1977), *New Towns. Their Origins, Achievements and Progress*, Hill, Routledge & Kegan Paul, London, Boston.
- Pasqui G. (2018), *La città, i saperi, le pratiche*, Donzelli, Roma.
- Perry C.A. (1929), "The Neighbourhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life", in *Regional Planning Association, Regional Plan of New York. Regional Survey of New York and Its Environs*, vol. VII, New York, p. 22-140.
- Piccinato L. (1987), *La progettazione urbanistica*, a cura di G. Astengo, Marsilio, Padova.
- Pierotti P. (2020), "Dopo il covid vogliamo più verde, svago e coworking 'entro 15 minuti da casa'", *ilsole24ore*, 23 Novembre [https://www.ilsole24ore.com/art/dopo-covid-vogliamo-più-verde-svago-e-coworking-entro-15-minuti-casa-AD8t3f3?refresh_ce=1].
- Pisano C. (2020), "Strategies for Post-COVID Cities: An Insight to Paris En Commun and Milano 2020", *Sustainability*, no. 12 (5883), p. 1-15. <https://doi.org/10.3390/su12155883>
- Pozoukidou G., Chatziyiannaki Z. (2021), "15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia", *Sustainability*, no. 13(928), p. 1-25. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- Presidenza del Consiglio dei Ministri (2021), *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. #Nextgenerationitalia* [<https://www.governo.it/it/articolo/piano-nazionale-di-riresa-e-resilienza/16782>].
- Rossi M., Perrone C. (2020), "HOMING CITY. Un progetto di ricerca sulla gestione degli spazi minimi di prossimità nel welfare per il superamento delle crisi pandemiche", *Contesti*, no. 2, p. 119-130.
- Salata S. (a cura di) (2021), "Pianificazione e servizi ecosistemici", *Urbanistica Informazioni*, no. 295, p. 10-52.
- Secchi B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari.
- Senato della Repubblica, Camera dei deputati (2021), *Dossier XVIII legislatura. Schede di lettura. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* [<https://temi.camera.it/leg18/dossier/OCD18-15347/il-piano-nazionale-riresa-e-resilienza-10.html>].
- Somarakis G., Stagakis S., Chrysoulakis N. (eds.) (2019), *Nature-Based Solutions Handbook*, ThinkNature project funded by the EU Horizon 2020 research and innovation programme. <https://doi.org/10.26225/jerv-w202>
- Stein C. S. (1957), *Toward New Towns for America*, Reinhold, New York (tr. it., 1969, *Verso nuove città per l'america*, Il Saggiatore, Milano).
- Town and Country Planning Association (2021), *20-Minute Neighbourhoods – Creating Healthier, Active, Prosperous Communities. An Introduction for Council Planners in England* [<https://www.tcpa.org.uk/guide-the-20-minute-neighbourhood>].
- UN-Habitat (2020), *UN-Habitat Guidance on Covid-19 and Public Space* [https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/un-habitat_guidance_on_covid-19_and_public_space.pdf].
- United Nations (2015), *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015 [<https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda>].
- United Nations (2020), *Policy brief: Covid-19 in an Urban World* [<https://unsdg.un.org/resources/policy-brief-covid-19-urban-world>].
- Urban Task Force (1999), *Towards an Urban Renaissance*, Spon, London.

Milano nel piano: città di quartieri e d'urbanistica paratattica

Bertrando Bonfantini

Il Piano di governo del territorio (Pgt) di Milano è un testo complesso. La sua interpretazione, talvolta banalizzata e ridotta nell'arena comunicativa e nella contingenza di formule di successo (come la 'città dei 15 minuti') è impegnativa e richiede un confronto con i meccanismi regolativi che il piano propone. Le linee d'azione molteplici che il Pgt promuove, per accostamento, trovano una chiave solo parziale nell'acquietante immagine della Milano dei quartieri.

In principio era la rigenerazione

Il nuovo Piano di governo del territorio (Pgt) di Milano è un piano di rigenerazione urbana. Nelle sue tavole non troviamo più la voce *ambiti di trasformazione*, bensì *di rinnovamento urbano* all'interno della sezione della legenda dedicata a "Una città che si rigenera" (Pgt 2019, Documento di piano. Progetto di piano, Tav. D.01).

Uno degli aspetti che più marca la distanza della stagione della rigenerazione (*urban regeneration*) da quella della riqualificazione (*urban redevelopment*) è che la distinzione tra luoghi della trasformazione 'intensiva' ed 'estensiva' si è fatta sempre più incerta e meno pregnante, la geografia della trasformazione più vaga e cangiante. L'attualità e l'efficacia stessa dello strumento del 'grande progetto urbano' – inteso come processo unitario progettato in un tempo controllato di medio periodo per dar corso alle trasformazioni intensive – sono state quanto meno poste in dubbio. L'irrompere della 'sostenibilità' in tutte le sue declinazioni, e la natura pervasiva e 'metabolica' della sua sfida rimettono al centro la qualità diffusa dell'habitat urbano e la sua grana fine.

La rigenerazione si fa oggi reticolare. Raccoglie a sistema opportunità trasformative più eterogenee, di dimensioni variabili, spesso minute. È incrementale e aperta alla soluzione temporanea. Si articola nel coinvolgimento di una platea plurale di attori. Ammette la gradualità, l'incertezza, anche la parzialità della realizzazione. Ne è protagonista lo spazio pubblico, o le risorse che lo possono diventare. E così anche lo spazio dei servizi, o le strutture diffuse che possono divenire o ritornare a essere *welfare space* in modi nuovi e originali. Si sostanzia in operazioni di *retrofitting* del patrimonio abitativo e dei relativi contesti.

La performance ambientale e la dimensione di prossimità sono tratti qualificanti della stagione della rigenerazione. Costituiscono sfere delle politiche urbane e dell'azione amministrativa (e delle sollecitazioni cui esse sono soggette), che assumono centralità in modo ubiquo. La crisi ambientale e la riappropriazione dello spazio da parte dei soggetti, nella dimensione del quotidiano, sono istanze prorompenti che travalicano i contesti e si impongono con caratteri di universalità, portati dagli imperativi dell'Agenda 2030 e dei suoi *Sustainable Development Goals*.

Strategia versus struttura

La rigenerazione, nel connubio tra sostenibilità e prossimità, cambia i contenuti del progetto urbanistico, e la forma stessa del piano. Ne mette in discussione, in particolare, il concetto di struttura, che ne ha invece segnato la tensione negli anni '80 e '90. Nel primo caso, perché le ragioni della prestazione ambientale si proiettano su un piano di necessità, per così dire di ordine superiore, eccedente ed estraneo a una spazialità accidentale e contestuale, a una particolare geografia: le ragioni della sostenibilità si dispiegano al livello dell'ambiente urbano, considerato nel suo complesso, entro un sistema di verifica e controllo che si sgrana quindi nelle sottocentralizzazioni del quartiere, dell'edificio, dei singoli materiali urbani. Nel secondo caso, perché l'enfasi sulla dimensione di prossimità propone di fatto l'immagine di una città che si dispiega e riflette costitutivamente nell'aggregazione dei suoi ambienti locali.

Sotto la spinta di sostenibilità e prossimità, alla ricerca di una struttura urbana si sostituisce il perseguitamento di una *strategia* per la città.

Nel Pgt di Milano approvato nel 2019 la nuova dimensione strategica del piano urbanistico

è chiara. Lo spazio occupato dalle *Strategie* nella relazione del Documento di piano è in tal senso rivelatore (Comune di Milano 2019). Così come è una strategia quella "di adattamento" – della città e dell'azione urbanistica stessa – di fronte alla pandemia, presentata nel documento elaborato nell'aprile 2020 dall'Amministrazione comunale e sottoposto alla consultazione cittadina (Comune di Milano 2020); vi si legge, tra l'altro, che "è importante riscoprire la dimensione di quartiere (la città raggiungibile a 15 minuti a piedi), accertandosi che ogni cittadino abbia accesso a pressoché tutti i servizi entro quella distanza" (ivi: 3; si veda Moreno *et al.* 2021).

In Emilia-Romagna questo passaggio dalla struttura alla strategia è esplicito e 'per legge'. Dallo strumento urbanistico previsto dalla Legge regionale 20/2000, incardinato sul Piano strutturale comunale (Psc), si è passati al Piano urbanistico generale (Pug) della Legge 24/2017, col ritorno a uno strumento monocomponente imperniato sulla definizione di una "Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale", da perseguiarsi prioritariamente (art. 34).

Se la struttura invoca figure selettive che possano interpretarla e darle espressione, la strategia raccoglie temi e materiali entro cui questa possa trovare trattamento. La tensione 'compositiva' del piano non si esprime attraverso una rappresentazione sintetica nello spazio ma in un costrutto argomentativo per linee d'intervento prioritarie. In tal senso, il nuovo Pgt di Milano pare configurarsi anche come documento 'a efficacia interna' dell'amministrazione, nel definire orientamenti e indirizzi, nel coordinarne le molteplici 'centrali' e strutture operative, nell'esplorarne una prospettiva d'azione coerente e comunicabile. Il piano diviene un'interfaccia delle politiche per la città.

La dimensione locale del progetto

Nelle grandi città uno sguardo orientato al locale è diventato ormai consueto, quasi un luogo comune. Una tensione al coinvolgimento attivo degli abitanti, alla partecipazione alle decisioni relative ai loro ambienti di vita è ormai la regola – un impegno quantomeno da dichiarare – di ogni iniziativa di pianificazione urbanistica. Spesso questa attenzione si intreccia e dialoga con la stessa geografia amministrativa minuta. La città, infatti, vede oggi rafforzarsi il ruolo dell'articolazione in 'municipi' e 'quartieri', quali entità che offrono lo spazio – anche istituzionale – per lo sviluppo di politiche urbane radicate nel contesto locale. Nel piano urbanistico questo si riflette nello sviluppo di una sorta di sintassi 'di secondo livello' del progetto

spaziale. I contenuti di disciplina e azione urbanistica si ridefiniscono, allora, in rapporto alle molteplici 'microcittà' che possono riconoscersi nell'insediamento urbano.

Questa espressione – microcittà – è stata utilizzata nell'elaborazione del piano di Roma adottato nel 2003 e definitivamente approvato nel 2008 (Aa.Vv. 2001): circa 200 erano le diverse entità urbane che una ricerca condotta allora dal Cresme distingueva, nelle relazioni specifiche tra spazio e società, nei diversi contesti locali della capitale. In modo simile, a Bologna, nel Piano strutturale comunale del 2008 (Ginocchini e Manaresi 2007) quello spazio logico del progetto – la dimensione locale – era interpretato dal dispositivo delle "Situazioni": 34 aggregazioni spaziali attraverso cui perseguire "l'obiettivo di migliorare l'abitabilità locale del territorio" (Quadro normativo, art. 37). Nel nuovo Piano urbanistico generale (Pug 2021) la stessa tensione si riflette ora nelle 24 tavolette delle "Strategie locali per la qualità" (Evangelisti 2019; Gabellini 2020).

A Milano sono i "Nuclei di identità locale" (Nil) a fondare un'analogia geografia per il progetto nel Piano di governo del territorio (Pgt) del 2012: "Ai Nil corrisponde una visione della 'città lenta', basata sulle relazioni di prossimità, sulla vivibilità dei luoghi dell'abitare e del vivere quotidiano" (Russi 2009: 136) (Figg. 1, 2). Questo dispositivo interpretativo e progettuale ha assunto rilievo ulteriore nel nuovo Pgt del 2019: la Relazione generale del Documento di piano ne sottolinea la centralità nella *Visione*, adottando lo slogan "Una città, 88 quartieri da chiamare per nome". La loro mappa 'normalizzata' (cioè ricondotta dalle sue forme esplorative iniziali – per 'areali' – a un mosaico di zone in cui scomporre l'intero territorio comunale) è restituita all'inizio della sezione dedicata alla "Milano dei quartieri" e al relativo "Atlante" degli interventi, pensato come "lo strumento utilizzato dal PGT per confrontarsi con il tema dell'abitabilità, all'intersezione tra la scala minuta degli spazi urbani, gli abitanti e le loro istanze" (Comune di Milano 2019: 104, 105) (Fig. 3).

Nuclei di identità locale

Tornando al Pgt del 2012, nella relazione del Documento di piano si sottolinea l'operazione di "descrizione capillare [...] attraverso la lente di ingrandimento delle diverse zone della città" (Comune di Milano 2012: 38), che quel piano ha inteso promuovere. "Per fare ciò, si è costruita una mappa che suddivide la città [...] in aree che corrispondono alle varie identità culturali e sociali, secondo una logica di appartenenza al quartiere e al

riconoscimento in una centralità" (ivi: 39). A queste parole si accompagnano le raffigurazioni (ivi: 39, 41) di una geografia – quella dei Nil – che ha costituito la base di rilevamento per l'"ascolto della città [...] fondamentale nella definizione della cosiddetta 'domanda di servizi'", e che del Piano dei servizi ha agito, appunto, come matrice (ivi: 40).

Se tutto questo è parte di un capitolo significativamente intitolato "Un racconto inedito. La genesi del progetto", in verità la Milano dei quartieri descrive tratti e caratteri ben

presenti nell'immaginario della città. Un immaginario che è stato sondato e 'detto' anche attraverso operazioni strutturate di ricerca, come quella intrapresa da Giorgio Fiorese negli anni '80 del secolo scorso, e restituita nella serie di volumi monografici, rimasta incompiuta, dedicata alle (allora venti) zone del decentramento amministrativo di Milano: *MZ5 Ticinese* (1982); *MZ7 Bovisa-Dergano* (1984); *MZ10 Loreto-Monza-Padova* (1986); *MZ2 Centro direzionale* (1987). Fiorese presentava quell'impresa come "lo sforzo di

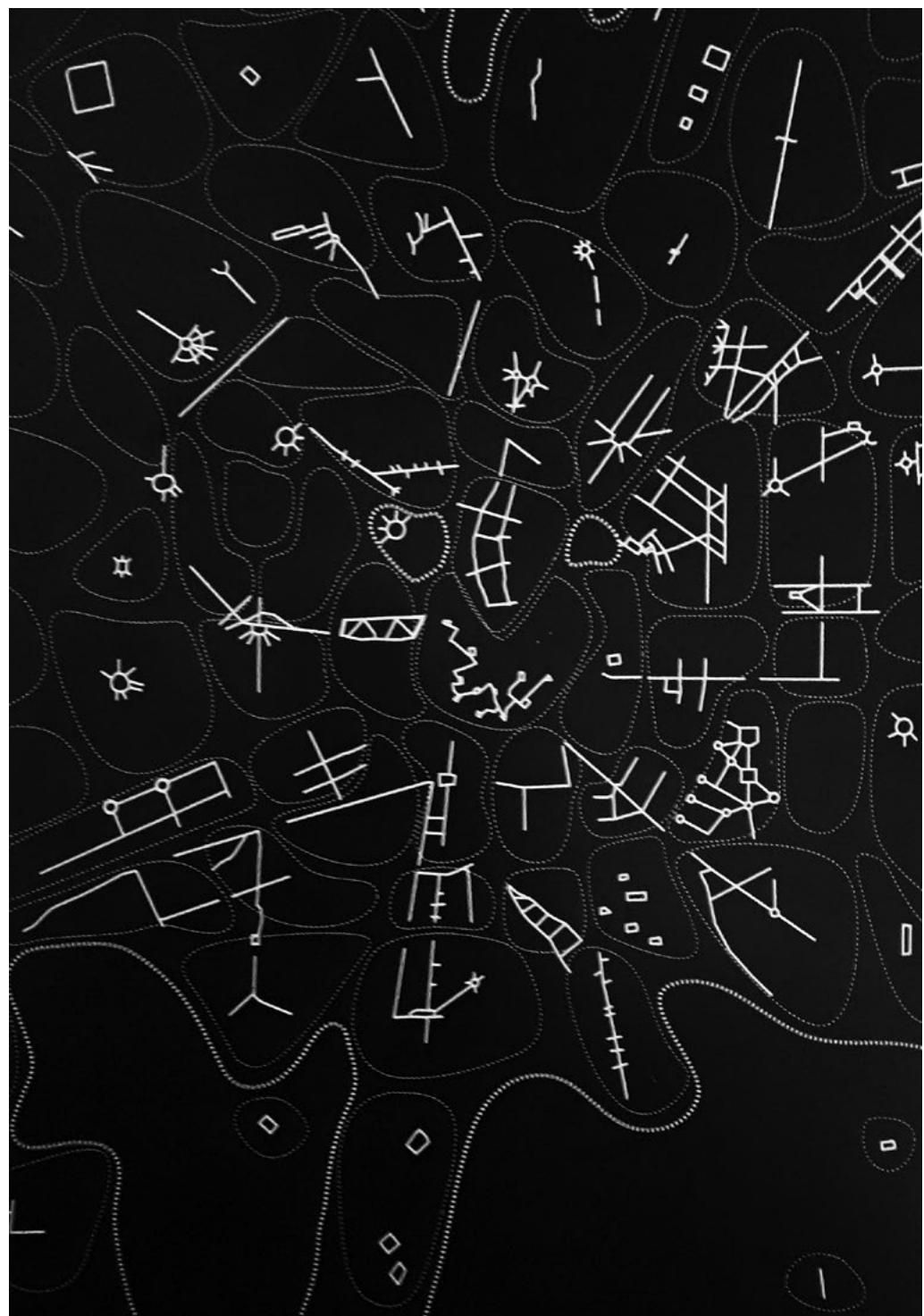


Fig. 1. Milano, le centralità locali (fonte: Russi 2009).

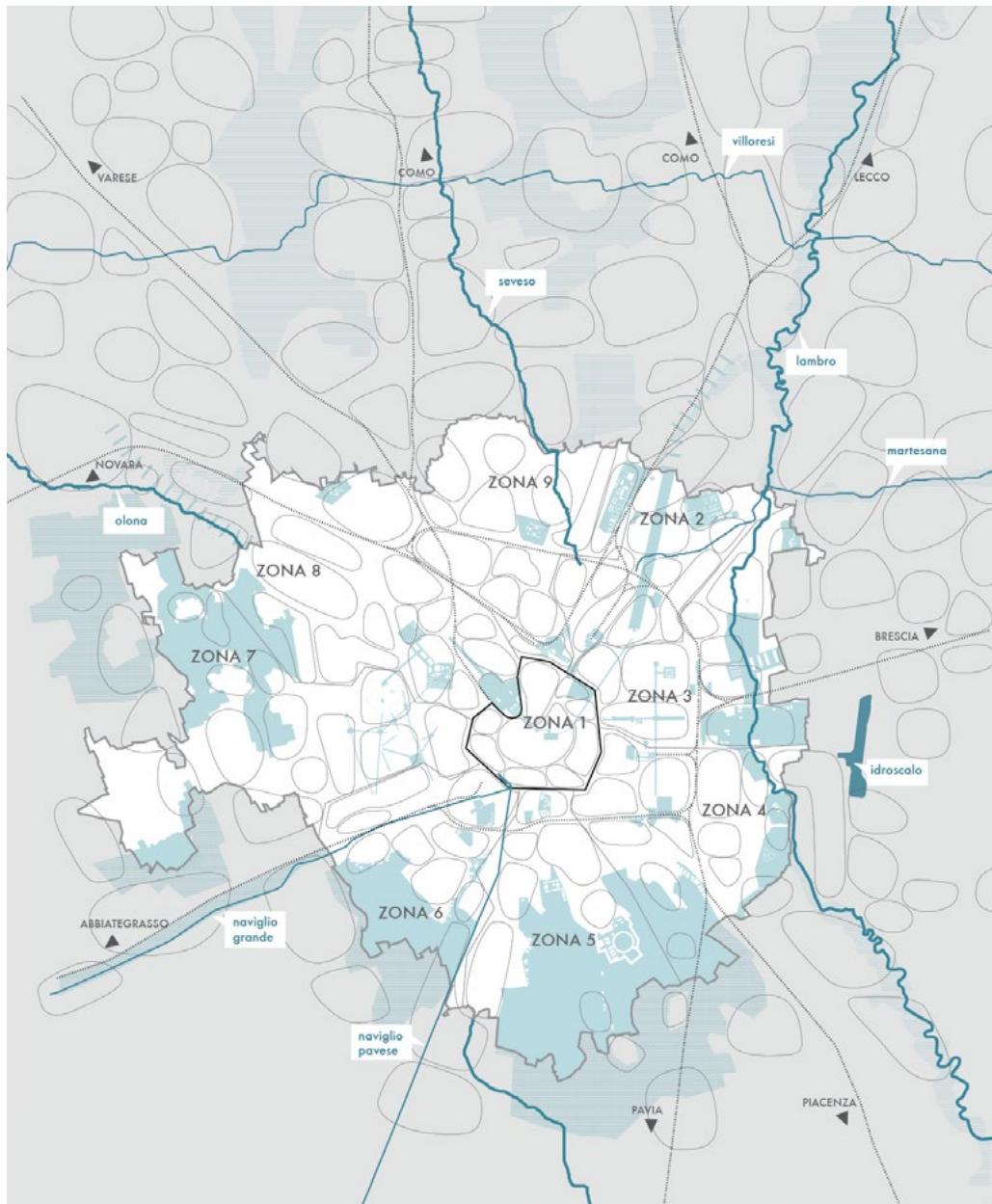


Fig. 2. Milano, i nuclei di identità locale (fonte: Comune di Milano 2012).

identificare, nella storia e nell'attualità, ciascuna delle parti di Città prese in esame; il tentativo di esaltarne le individualità, non di omologarne pregi e difetti a partire dalla comune appartenenza alla 'grande Metropoli'" (Fiorese 1984: 10).

Analogamente, i Nuclei di identità locale parlano del territorio urbano osservato attraverso i modi di nominare e riconoscere i luoghi della città nello spazio e nel tempo (per toponimi radicati nel contesto e nell'immaginario locale), definendo *ambienti* che rivelano la loro distinzione e 'densità' di significati, e ai quali il piano intende ancorare la politica distributiva dei servizi.

Tuttavia, l'idea di organizzare nell'insediamento urbano un sistema diffuso di welfare intorno al riconoscimento/costruzione di un complesso di centralità locali non costituisce

certo un tema inedito dell'urbanistica. Anzi, esso è profondamente radicato nella storia della progettazione e pianificazione della città. Già a metà '800, la maglia regolare della Barcellona del Plan Cerdà aveva declinato un principio di equipollenza territoriale e di equidistribuzione dei servizi (Pallares-Barbera *et al.* 2011). Lo caratterizzava una precisa metrica nella dislocazione delle attrezzature, per aggregazioni progressive di isolati. La scuola, insieme alla chiesa e alla caserma, rappresentava la dotazione di base della più minuta di queste aggregazioni, costituita da 25 isolati (Spagnoli 2012: 101). Altrettanto paradigmaticamente, con riferimento a un altro caposaldo della storia del progetto urbanistico, nel disegno della *neighborhood unit*, alle soglie degli anni '30 del secolo scorso, sul centro civico si impenna

il compasso che ne definisce la dimensione spaziale e l'orizzonte di prossimità, con un raggio di un quarto di miglio (Di Giovanni 2010: 143-163).

Sull'incontinentente ascesa della prossimità

D'altra parte, la mappa dei Nuclei di identità locale nei suoi modi di rappresentazione – una 'colonia di bolle', sorte di involucri di arealità alluse e relative centralità (Russi 2009: 137, 139; Comune di Milano 2012: 39-41, 132, 134) – richiama esplicitamente quanto sperimentato ottant'anni fa nel County of London Plan (1943), con le mappe intitolate *"Social and functional analysis, central area"* e *"London social and functional analysis"*, e nel Greater London Plan (1944), nella tavola *"Social groupings. Diagrammatic analysis of the centre of the region"* (Forshaw and Abercrombie 1943; Abercrombie 1945) (Fig. 4). Nel County of London Plan si legge (la traduzione è mia): "Il riconoscimento della struttura di comunità esistente a Londra deve essere implicito in qualsiasi proposta di ricostruzione" (Forshaw and Abercrombie: 21). "Il piano che presentiamo prevede la conservazione o la creazione di comunità locali da suddividersi in più piccole unità di vicinato di 6-10.000 persone, in relazione alla scuola elementare e alla zona che questa serve. [...] Ogni unità necessiterebbe di un centro di quartiere" (ivi: 9). E ancora: "Le comunità locali consistono in una serie di sottounità che le compongono, generalmente dotate di loro negozi e scuole, e corrispondenti a unità di vicinato" (ivi: 26). Ma anche, significativamente: "La proposta è di rafforzare l'identità delle comunità esistenti, di aumentare il loro grado di distinzione e, se necessario, di riorganizzarle come entità separate e definite" (ivi: 28).

Assunti a riferimento per la pianificazione dei servizi nel piano del 2012, nel Pgt di Milano del 2019 i Nuclei di identità locale si caricano di una valenza progettuale ulteriore, divenendo forse l'immagine compositiva principale – anche nella comunicazione pubblica – per 'dire' la città. Nell'avvicinamento all'appuntamento elettorale dell'autunno 2021, la 'Milano dei quartieri' costituisce un argomento veicolato con insistenza.

Milano è una città che sfugge a (o rifugge da) un'ipotesi strutturale circa la sua organizzazione. "Milano non ha mai avuto una vera visione", ha affermato recentemente Alessandro Balducci, che di Milano è stato assessore all'urbanistica (Balducci 2021: 264). Più precisamente, Milano ha disatteso qualsiasi tentativo di trovare un'immagine efficace – una *raffigurazione strutturale* – per una sua rappresentazione selettiva nello

spazio. Un'immagine – rassicurante – che oggi, invece, i Nil paiono fornire: il mosaico paratattico dei suoi quartieri.

Non si tratta di contestare la ragionevolezza e lo spirito progressivo di un'azione urbanistica orientata al locale e con finalità (re)distributive del welfare. Tuttavia, quella cui oggi assistiamo potrebbe definirsi (parafrasando il titolo di un celebre saggio di Giancarlo De Carlo del 1985) una "incontenibile ascesa della prossimità" o, se si vuole, ancora in parafrasi, un vero e proprio "entusiastico canto della prossimità" (De Carlo 1989: 15). La nuova retorica della città dei 15 minuti proietta la declinazione del progetto urbanistico su quest'unica dimensione (peraltro cangiante e variamente interpretabile), mettendo in ombra altre più complesse articolazioni del progetto e della sintassi spaziale della città.

Non è necessario richiamare la storica parzialità (Caniglia Rispoli e Signorelli 2001) dei modi d'implementazione dell'idea di quartiere (autonomo), e di quanto questo talvolta si sia rivelato una gabbia, un costrutto di segregazione anziché di integrazione, per argomentare che oggi "la città non è solo vicinato" (Peverini e Chiaro 2020). Se radicalizzata, è l'idea stessa di quartiere e di comunità locale ad apparire sdruciolovole, in una fase storica delle società urbane che, nonostante la contingenza pandemica, ha ormai introiettato la 'disgiunzione' tra spazio e società (Pasqui 2008), nelle pratiche di vita dei soggetti rispetto alla varietà delle traiettorie ed eterogeneità dei luoghi in cui esse quotidianamente prendono corpo e forma nel campo urbano. Nel nuovo senso comune del quartiere e della prossimità, ambiguo e infido appare il concetto di identità, che spesso vi si trova associato come obiettivo da abbracciare o valore da difendere: "parola avvelenata [eppure] così nitida e bella, così fiduciosamente condivisa, di uso pressoché universale" (Remotti 2017: xi-xii).

Differenti sono i principi di *alterità* ed *apertura* (Rieniets 2012) per un progetto urbanistico temperato nelle ragioni storico-geografiche delle differenze configurate nello spazio, secondo un approccio 'sintattico' alla trasformazione spaziale (si vedano, ad esempio: Brand and Dávila 2011; Anelli 2018).

Il ritorno discreto della regolazione

Tuttavia, per abbandonare una riflessione astratta, e tornare invece a considerare il testo dello strumento urbanistico, e i suoi più concreti meccanismi, la Relazione del Documento di piano del Pgt di Milano del 2019 (a cominciare dalla premessa dell'assessore, che adotta l'enumerazione come

logica e strategia di comunicazione) moltiplica i punti d'attacco, in una rassegna di temi e questioni che si affiancano gli uni agli altri secondo ordini del discorso plurimi: la centralità dello spazio pubblico; un'offerta abitativa espansiva, 'sociale' ma non solo; la sostenibilità, sostanziata nella previsione di nuovi parchi; l'individuazione di aree di densificazione intorno ad alcuni fuochi urbani (capilinea del metro, stazioni ferroviarie, piazze semiperiferiche); ma anche scali ferroviari (oggetto di un accordo di programma 'anticipatore' del 2017) e 'grandi funzioni urbane'; e poi rigenerazione minuta, facilitazione dei cambi d'uso e indifferenza funzionale tra attività economico-produttive; scala di quartiere e spazi di prossimità ma, al contempo, dimensione metropolitana e proiezione internazionale.

Secondo modalità invalse nel progetto di città di questi ultimi anni in Europa, *Visione* è il capitolo che enuncia gli obiettivi di bandiera, gli slogan di Milano 2030: "Una città connessa, metropolitana e globale"; "Una città di opportunità, attrattiva e inclusiva"; "Una città green, vivibile e resiliente"; "Una città, 88 quartieri da chiamare per nome"; "Una città che si rigenera".

La *Visione* e i suoi slogan si legano e si sciolgono nel trattamento che ne danno le *Strategie*, oggetto della terza parte del documento, le quali individuano e tematizzano le linee d'azione qualificanti del piano: "Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo"; "Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani"; "Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro";

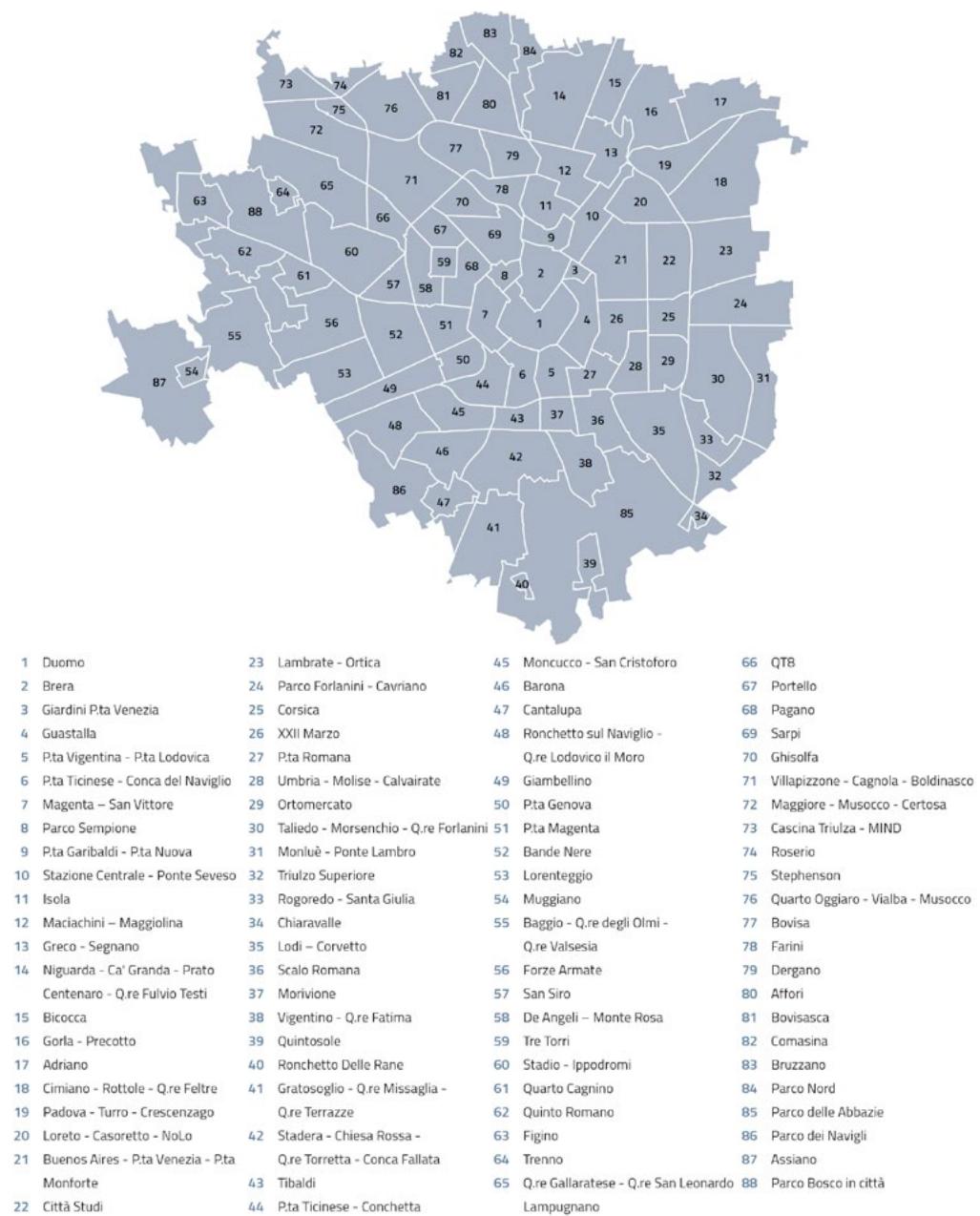


Fig. 3. La Milano dei quartieri, i Nuclei di identità locale. (fonte: Comune di Milano 2019).

"Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale"; "Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque"; "Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità"; "Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini"; "Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune"; "Rigenerare la città. Le periferie al centro".

Tra *Visione e Strategie* si intercala *Costruzione*. È il capitolo che restituisce lo sfondo conoscitivo e interpretativo del nuovo strumento urbanistico ma che, in particolare, ne situa l'azione in rapporto a una valutazione circostanziata del lascito del Pgt 2012 (Comune di Milano 2019: 36-39), e soprattutto ne definisce il contenuto tecnico originale. E lo fa in maniera 'dura': abbandona il registro narrativo e comunicativo, per adottarne uno che diviene progressivamente più 'esperto' attraverso i paragrafi "Approccio: come operare"

e "Obiettivi quantitativi: dove andare". Qui si ha solo lo spazio per richiamare questo intendimento espresso: "La proposta è intenzionalmente mirata a marcire un (ulteriore) passaggio dal piano predittivo a un modello incrementale e adattivo" (ivi: 40).

Eppero, la comprensione dell'azione urbanistica sulla Milano dei quartieri, e della stessa opzione generale di rigenerazione, richiede la disamina minuta del dispositivo di disciplina urbanistica predisposto dal piano e del relativo supporto cartografico in cui esso trova riferimento. E questo è forse un ultimo paradosso, quasi un ossimoro: il piano urbanistico della strategia e della prossimità è anche molto tecnico. Capire il Pgt di Milano 2019 – la possibilità di capirlo davvero – passa solo attraverso lo studio attento delle sue norme e dei suoi meccanismi di regolazione. ■

Riferimenti

Aa.Vv. (2001), "Il nuovo piano di Roma / The new master plan for Rome", *Urbanistica*, no. 116, p. 40-286.

Abercrombie P. (1945), *Greater London Plan 1944*, His majesty's stationery office, London.

Anelli R.L.S. (2018), "Pianificando San Paolo", a cura di M. Mareggi, *Planum. The Journal of Urbanism*, no. 36, p. 1-40.

Balducci A. (2021), "Le visioni per Milano fra strategia e pragmatismo / Visions for Milan, Between Strategies and Pragmatism", in P. Galuzzi, A. Lavorato, P. Vittilo, *Otto racconti di Milano. Verso un nuovo progetto di città / Eight Stories About Milan. Toward a New Project for the City*, Assimpredil Ance, Milano, p. 243-244, 264-265.

Brand P., Dávila J.D. (2011), "Mobility innovation at the urban margins. Medellín's Metrocables", *City*, vol. 15, no. 6, p. 647-661. <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.609007>

Caniglia Rispoli C., Signorelli A. (2001), "L'esperienza del piano Ina-Casa: tra antropologia e urbanistica", in P. Di Biagi (a cura di), *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni '50*, p. 187-204.

Comune di Milano (2012), *PGT. Documento di Piano. Relazione generale e Norme di attuazione*, Piano di Governo del Territorio.

Comune di Milano (2019), *Documento di piano. Milano 2030. Visione, Costruzione, Strategie, Spazi. Relazione Generale*, Piano di Governo del Territorio.

Comune di Milano (2020), *Milano 2020. Strategia di adattamento. Documento aperto al contributo della città / Milan 2020. Adaptation strategy. Open document to the city's contribution*, 24 aprile [<https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/partecipazione/milano-2020>].

De Carlo G. (1985), "Note sull'incontinente ascesa della tipologia", *Casabella*, no. 509-510, p. 46-51.

De Carlo G. (1989), "L'interesse per la città fisica", *Urbanistica*, no. 95, p. 15-18.

Di Giovanni A. (2010), *Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea*, Carocci, Roma.

Evangelisti F. (2019), "Un nuovo piano urbanistico per Bologna", *Urbanistica Informazioni*, no. 286, p. 8-11.

Fioresi G. (1984), "Premessa", in G. Fioresi, M. Deimichei (a cura di), *MZ7, Milano Zona sette, Bovisa-Dergano*, Comune di Milano-Decentramento, Clup, Milano, p. 9-11.

Forshaw J.H., Abercrombie P. (1943), *County of London Plan*, MacMillan, London.

Gabellini P. (2020), "Il nuovo piano di Bologna, più strategico che strutturale. Una radicalità su cui riflettere", *Territorio*, no. 94, p. 21-32. <https://doi.org/10.3280/TR2020-094002>

Ginocchini G., Manaresi C. (a cura di) (2007), "Bologna, un nuovo piano / Bologna a new plan", *Urbanistica*, no. 135, p. 44-91.

Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021), "Introducing the '15-Minute City': Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities", *Smart Cities*, no. 4(1), p. 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

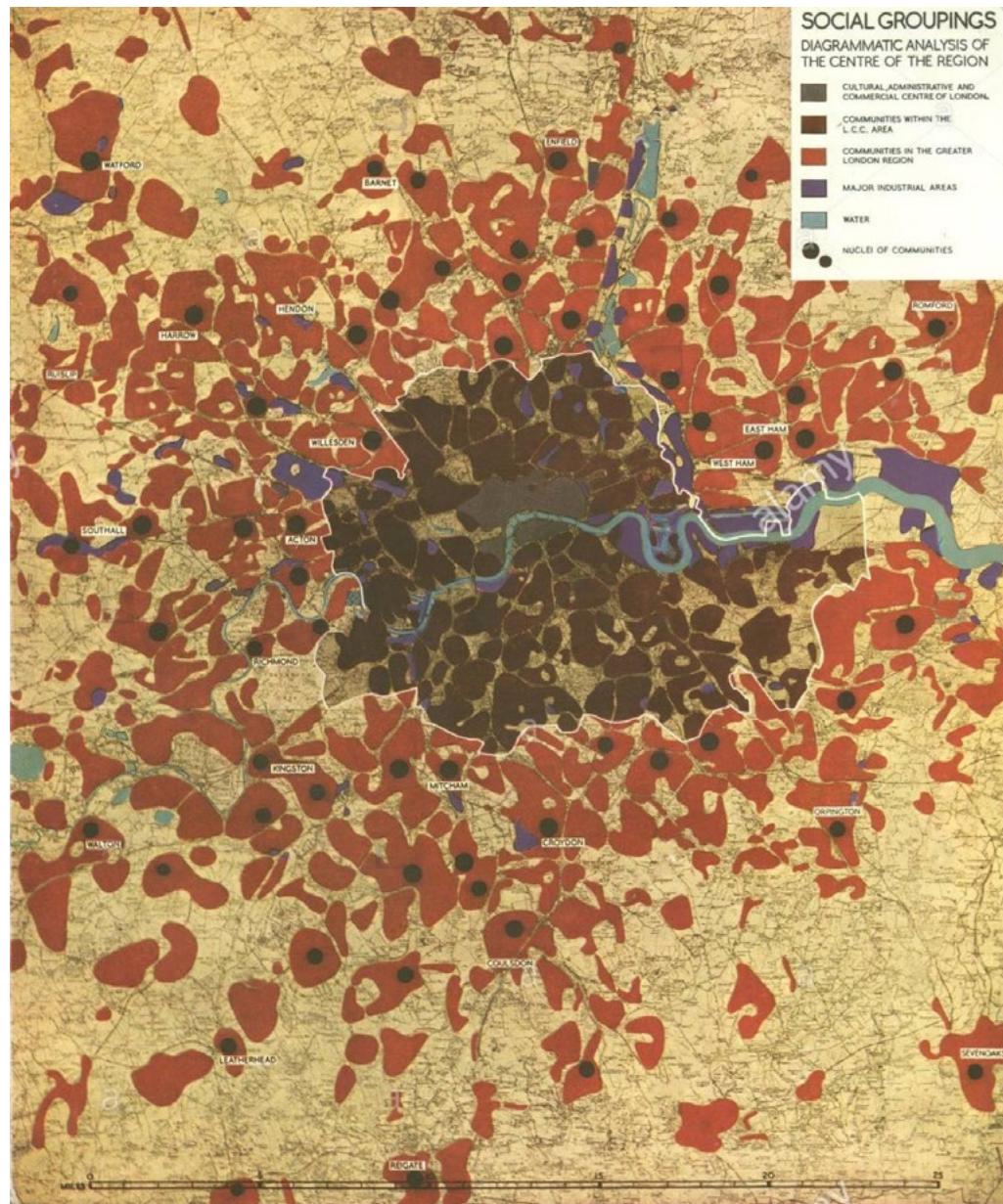


Fig 4. Greater London Plan (1944), Social groupings. Diagrammatic analysis of the centre of the region (fonte: Abercrombie 1945).

Pallares-Barbera M., Badia A., Duch J. (2011), "Cerdà and Barcelona: The need for a new city and service provision", *Urbani Izziv*, vol. 22, no. 2, p. 122-136. <https://doi.org/10.5379/urbani-izziv-en-2011-22-02-005>

Pasqui G. (2008), *Città, popolazioni, politiche*, Jaca Book, Milano.

Peverini M., Chiaro G. (2020), "Questioni di scala: l'illusione della città dei 15 minuti. Non lo sarà mai per tutti e accentuerà le disuguaglianze", *ArcipelagoMilano*, 26 novembre [www.arcipelagomilano.org/archives/57231].

Remotti F. (2017), *L'ossessione identitaria*, Laterza, Roma-Bari (1° ed. 2010).

Rieniets T. (2012), "Open City. Progettare la coesistenza nella città contemporanea", *Territorio*, no. 61, p. 7-15. <https://doi.org/10.3280/TR2012-061001>

Russi N. (2009), "Progettazione alla scala locale. I Nuclei di identità locale del Pgt di Milano", in F. Pomilio, F. (a cura di), *Welfare e territorio. Esplorare il legame tra politiche dei servizi e dimensione urbana*, Alinea, Firenze, p. 133-146.

Spagnoli L. (2012), *Storia dell'urbanistica moderna. 2. Dall'età della borghesia alla globalizzazione (1815-2010)*, Zanichelli, Bologna.

FOCUS

IL PROGETTO DELLA 'CITTÀ DEI 15 MINUTI'

Bologna, uno sguardo vicino a chi la abita

Chiara Manaresi

Bologna è una città dove le politiche urbanistiche hanno contribuito a costruire una rete di servizi e attrezzature accessibili. Il nuovo Piano urbanistico generale, in continuità con quello strutturale del 2007, conferma l'importanza di lavorare sulle questioni dell'abitabilità, rafforzando per Bologna il carattere di 'città a 15 minuti'. L'articolo illustra alcuni dispositivi messi in campo dal nuovo Piano per garantire la prossimità dei luoghi di vita quotidiana.

Abitabilità

Mentre era in corso di elaborazione il nuovo Piano urbanistico generale (Pug, entrato in vigore lo scorso 29 settembre 2021) (Comune di Bologna 2021), alcune grandi città affrontavano il tema della 'città da 15 minuti'. Ci siamo perciò interrogati su come tale tema potesse essere declinato in una città della dimensione di Bologna (circa 5.700 ettari di territorio urbanizzato per 390.000 abitanti residenti), dove i servizi (32,4 mq di aree standard per abitante) sono stati realizzati in modo diffuso e sono già raggiungibili abbastanza comodamente a piedi o in bicicletta. In particolare, ci è sembrato importante collegarlo a uno dei tre obiettivi a cui sono riferite le strategie di Piano, ossia l'*abitabilità*, associata alla qualità dell'inclusione. L'*abitabilità* è intesa come convivenza civile e pari opportunità: non coincide con la 'residenza' o con il 'costruire', ma riguarda il modo in cui il territorio è in grado di assicurare agli abitanti buone condizioni di vita e uguale accesso ai servizi, al lavoro, agli spazi naturali e di socialità.

L'*abitabilità* era stata assunta come orientamento strategico anche per le scelte urbanistiche del Piano strutturale comunale del 2007 (Comune di Bologna 2007). Con l'obiettivo "abitare la città di città", laddove con le proposte per le "Sette città", i "Sistemi", le "Situazioni" e gli "Ambiti" si era richiamata l'attenzione sull'esistenza di diversi stili di vita, condizioni abitative e popolazioni, approfondendo il rapporto tra i luoghi e le pratiche sociali, e cercando di rendere desiderabile abitare a Bologna attraverso la cura di tutti gli elementi che caratterizzano l'ambiente urbano. Nel Pug del 2021 l'*abitabilità* della città è espressamente interpretata come una condizione anche indotta dalle relazioni di prossimità che hanno luogo nello spazio pubblico e dal comfort dei percorsi di connessione (Fig. 1).

Il profilo di Bologna che è emerso dal quadro conoscitivo del Pug – preposto a descrivere lo stato di salute della città, i problemi e le sfide che la attendono – ha considerato come punto di forza l'alto livello di qualità della vita, partendo dall'assunto che Bologna sia una città in cui si vive bene. Questa caratteristica è stata costruita nel tempo lungo della storia, ed è anche frutto della continua ricerca di strumenti adeguati e di una cultura urbanistica fortemente integrata con l'azione di governo della città. Un esempio di questa integrazione è sicuramente la grande ricchezza portata dall'istituzione dei Quartieri, unità amministrative che hanno innescato un processo di sviluppo della vita democratica. Un processo che si è integrato con l'azione di trasformazione fisica: la realizzazione delle sedi di queste istituzioni e, più in generale, la dotazione di edifici e aree pubbliche che un'attenta politica degli standard urbanistici ha consentito di realizzare nella seconda parte del '900. Il Piano ha quindi confermato la necessità di lavorare sui servizi che rispondono ai bisogni quotidiani di chi abita la città (approvvigionarsi di beni, curarsi ed essere in forma, apprendere, incontrarsi, socializzare, ecc.), sulla loro accessibilità e sulla qualità degli edifici che li ospitano e degli spazi che li connettono.

Di seguito si ripercorrono sinteticamente alcuni dispositivi pensati per la realizzazione del Pug, che potranno contribuire a rendere Bologna più abitabile e inclusiva e, sempre più, una 'città a 15 minuti'.

I Laboratori di quartiere come strumento di ascolto e rielaborazione

I Quartieri sono fin dalla loro nascita (nel 1960, a seguito del dibattito elettorale del 1956), uno strumento per avvicinare il potere pubblico locale alla società civile. Sono stati occasione per costruire relazioni tra le

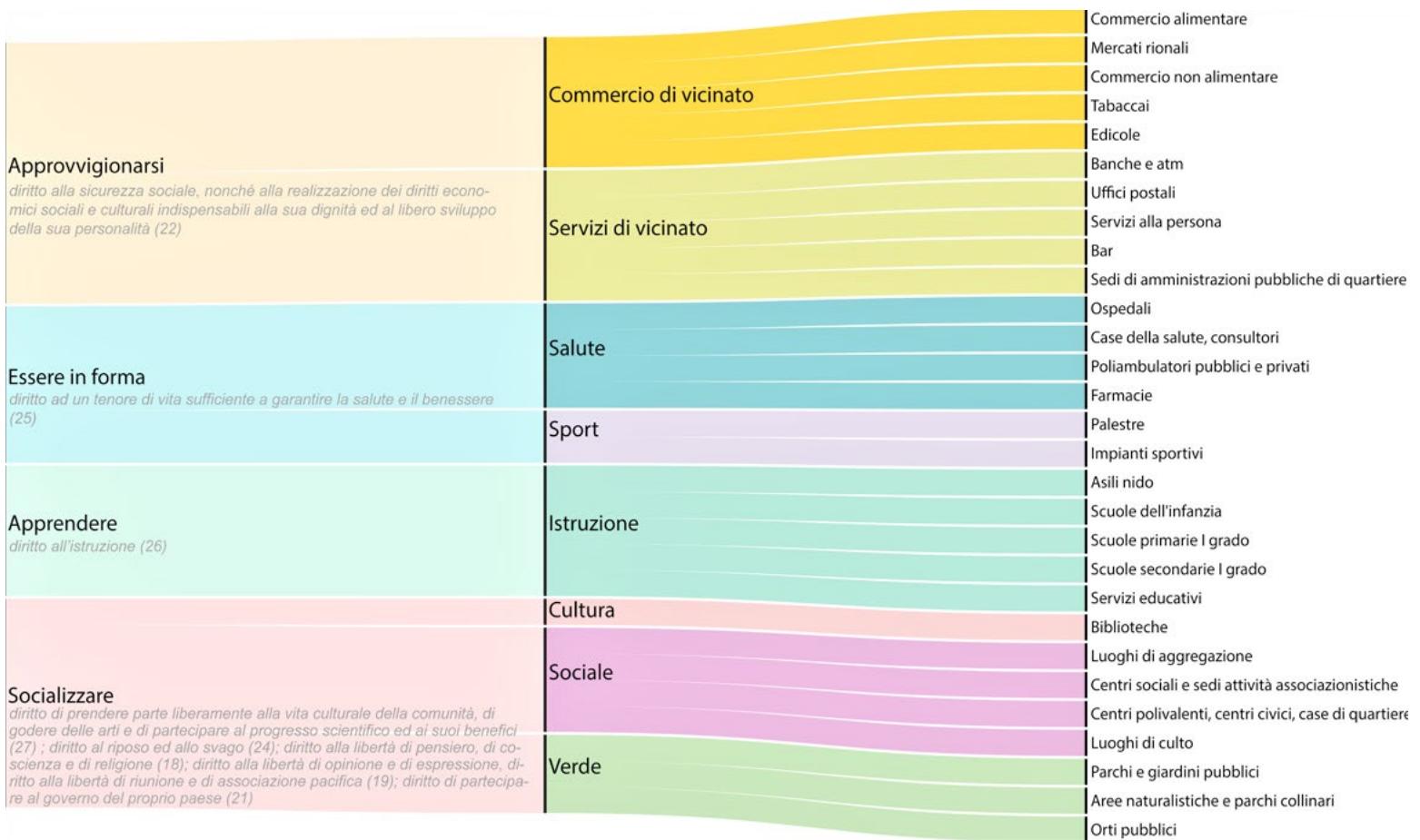


Fig. 1. Strategia urbana "Abitabilità e Inclusione" (fonte: Comune di Bologna 2021).

persone, sia spontanee che sociali in quanto funzionali allo svolgimento di determinati compiti collettivi. Nei Quartieri è nata la discussione sulla partecipazione al governo della città e, sin dalla loro istituzione, sono stati definiti come 'case del cittadino'. Esemplicativi sono gli edifici realizzati per garantire l'attività amministrativa insieme a quella culturale, ricreativa, assistenziale. Il riferimento è ai centri civici, considerati come "decentramento dell'agorà" (Vitali 1983: 9): spazi pubblici aperti su piazze coperte, con cui favorire lo stare insieme e il comunicare. Nel tempo, i Quartieri sono stati oggetto di riforme, riorganizzazioni e accorpamenti (i 15 originari del 1960 sono diventati 18 nel 1966, per poi essere ridotti a 9 nel 1985, e a 6 nel 2016), continuando a essere luoghi di co-decisione delle scelte e strumento per conoscere meglio la realtà e le esigenze di chi vive la città.

Dal 2017, in ciascuna di queste parti della città, sono attivi i *Laboratori di quartiere*, coordinati da Fondazione Innovazione Urbana come processi stabili di ascolto e dialogo e come strumento per promuovere un lavoro di rete sul territorio. Nella fase di elaborazione del Pug, il Comune ha fatto riferimento ai Laboratori per far emergere priorità e bisogni,

e per confrontarsi con i cittadini e le comunità presenti sul territorio. Nei Laboratori sono emerse pratiche d'uso di alcuni beni della città, che hanno consentito di riconoscerne il valore sociale e innovativo. Anche alla luce di tali processi, i vecchi standard urbanistici sono stati letti come elemento significativo nel processo di re-infrastrutturazione urbana: le attrezzature hanno infatti la necessità di essere rinnovate per poter rispondere a nuove esigenze, valorizzando una identità che è eredità storica della città.

I Laboratori sono così diventati il campo di sperimentazione di un processo aperto, che si alimenta della pratica e che vuole instaurare un filo diretto tra bisogni e politiche pubbliche.

Sul lungo termine, l'obiettivo è di sviluppare una modalità di ascolto strutturata nel tempo, attraverso la quale periodicamente valutare, arricchire e implementare le strategie locali del Pug.

Le mappe delle condizioni di fragilità

Il Pug dispone di un quadro conoscitivo (*Profilo e conoscenze e Approfondimenti conoscitivi*), che ha esplorato la città in ampiezza e profondità. Per perseguire l'obiettivo della abitabilità e inclusione, agendo in maniera

differenziata sulle diverse parti di città, si è preso in esame il tema della fragilità, così da stabilire una priorità per l'azione di riqualificazione delle dotazioni collettive.

A tal fine, è stata sviluppata una articolata mappatura delle condizioni della società nel territorio. In particolare, un primo studio ha approfondito la diffusione spaziale delle fragilità di natura demografica, economica e sociale (*Profilo e conoscenze*, scheda 4); un secondo lavoro ha considerato gli effetti sulla salute dei contesti in cui abitano le persone (ivi, scheda 78); una terza ricerca ha infine approfondito le condizioni sociali dei principali insediamenti di edilizia residenziale pubblica (ivi, scheda 77).

L'esito dell'insieme delle tre ricerche, ovvero una visione sintetica della concentrazione di elementi di fragilità sociale, sanitaria e abitativa, ha consentito al Piano di individuare sette aree considerate "a rischio di marginalità sociale" (*Disciplina del Piano*: 234), su cui si concentra l'attenzione del Comune per aumentare l'offerta di dotazioni territoriali, in termini sia quantitativi che qualitativi. Nello specifico, il Piano ha messo a sistema interventi su attrezzature e spazi aperti quale supporto alla progettazione e realizzazione di azioni a scala locale, ricorrendo a una

metodologia basata su un approccio 'dal basso', sperimentata più volte negli ultimi anni attraverso percorsi di innovazione sociale. Il riferimento è: ai progetti Bella Fuori, finanziati dalla Fondazione del Monte; ai Contratti di quartiere, Piano città e Piano per la riqualificazione e la sicurezza delle periferie; agli interventi finanziati attraverso il recente bando regionale per la rigenerazione urbana e il PON Metro; ai progetti del Bilancio Partecipativo oggetto di discussione all'interno dei Laboratori di Quartiere condotti dalla Fondazione Innovazione Urbana.

Il riconoscimento di servizi di prossimità

A seguito di una ricerca condotta nell'ambito della Biennale dello Spazio Pubblico 2021 (Biennale dello Spazio Pubblico 2021; Spada *et al.* 2021; Systematica 2021a, b), e delle esperienze nazionali ed internazionali ivi analizzate, sono stati riconosciuti "i servizi di prossimità" (*Profilo e conoscenze*, scheda 15; *Disciplina del Piano*, azione 2.3a), come servizi che soddisfano la maggior parte delle esigenze del cittadino e che quindi devono essere raggiungibili a piedi o in bicicletta (Fig. 2). L'interesse per questo riconoscimento deriva dalla volontà di verificare la classificazione delle attrezzature, come ulteriore passo nella rilettura dell'attualità degli standard urbanistici.

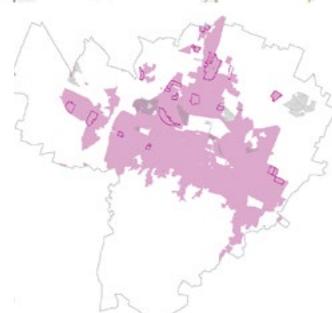
In particolare, sono state classificate 29 tipologie di luoghi per l'offerta di servizi, aggregati in 8 categorie, che fanno riferimento a quattro grandi "funzioni sociali urbane" (*Approfondimenti conoscitivi*, schede 15.1 e 15.2), da considerare insieme agli spazi dell'abitare e del lavorare: approvvigionarsi di beni e servizi; essere in forma, star bene, curarsi; apprendere ed educare; svagarsi, socializzare, incontrarsi. Ogni categoria è stata messa in relazione con gli articoli della *Dichiarazione Universale dei Diritti Umani* (proclamata nel 1948 dalle Nazioni Unite), per sottolinearne la rilevanza in termini di cittadinanza.

Tutti i servizi di prossimità sono stati individuati cartograficamente e messi a disposizione per la valutazione del grado di copertura territoriale negli interventi di riuso e rigenerazione promossi dal Piano. La ricerca ha verificato la compresenza di servizi raggiungibili in 5, 10, 15 minuti a piedi, l'accessibilità per ogni macro-tipologia di servizio e la mappatura del livello di camminabilità, pensando a un utente generico senza specificazione di età, genere o livello di autonomia. A venire restituita è l'immagine di Bologna come una città dotata di molti servizi comodamente accessibili. In particolare,



Abitabilità e inclusione

Sostenere la crescita demografica offrendo abitazioni e servizi cui famiglie, giovani e studenti possano accedere garantendo altri spazi innovativi per il lavoro



Estendere l'accesso alla casa

- | Favorire l'aumento e l'innovazione di offerta abitativa in locazione
- | Favorire l'aumento di offerta abitativa sociale
- | Sperimentare nuove forme abitative
- | Introdurre mix funzionali e tipologici nelle aree specializzate prossime a tessuti residenziali
- | Coinvolgere le comunità attraverso processi partecipativi



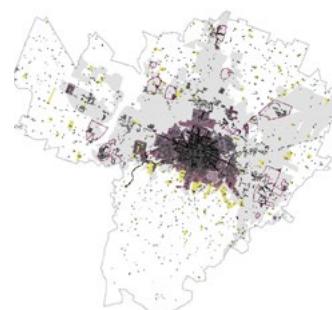
Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità

- | Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali
- | Sostenere un'equilibrata diffusione di spazi per la cultura
- | Favorire i servizi e le attività commerciali di vicinato
- | Sostenere una logistica urbana sostenibile
- | Sperimentare nuove forme di gestione temporanea delle aree dismesse



Ridisegnare gli spazi e le attrezzature

- | Rendere la città universalmente accessibile
- | Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale
- | Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza



Conservare i caratteri del paesaggio storico urbano rinnovandone il ruolo

- | Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica
- | Valorizzare i tessuti specializzati della città storica
- | Garantire la conservazione del patrimonio d'interesse storico architettonico e culturale testimoniale
- | Valorizzare l'architettura e gli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento

Fig. 2. Classificazione dei servizi di prossimità nel Pug (fonte: Systematica).



L'Areale si sviluppa lungo l'antica via San Vitale; si attraversano porzioni urbane slegate le une dalle altre, edificate per lo più nel corso del XX secolo, con penuria di aree verdi. La Cirenaica, in particolare, è quartiere di impianto dei primi del '900 caratterizzato da viali alberati, dotato di una forte riconoscibilità.

La presenza di diverse linee ferroviarie determina cesse e produce rumore. Il prossimo interramento della linea per Portomaggiore cambierà alcune condizioni, migliorando la mobilità e l'accessibilità ai servizi.

La presenza di una linea Sfm con diverse fermate costituisce un punto di forza dell'Areale. La densità abitativa è

elevata (circa 100 e oltre ab/ha per le zone Cirenaica e Mengoli); il settore urbano è caratterizzato dal polo dell'Ospedale S.Orsola-Malpighi e dalla vicinanza con l'Università, da una buona presenza di servizi e di esercizi commerciali. La linea ferroviaria adriatica divide l'Areale e i percorsi: oltre l'infrastruttura, è presente un cuneo agricolo di valore paesaggistico a Scandellara, che ospita anche un'importante struttura scolastica, nonché una biblioteca e strutture sportive e dove sono in corso trasformazioni a completamento della porzione più edificata. Oltre la tangenziale, intorno a un parco pubblico si attestano quartieri pianificati più recenti, dove si integra-

no residenza, funzioni universitarie e sportive, ma si registrano carenze di luoghi di ritrovo per gli abitanti. Sono presenti alloggi di proprietà di enti pubblici, concentrati alla Cirenaica dove rappresentano circa il 20% dello stock edilizio. Alta la percentuale di abitazioni che non dispongono di posto auto. L'incidenza della popolazione straniera residente è di 19,3 % nella parte finale di via Massarenti. È significativo la consistente presenza di una popolazione varia di utenti dei due poli, università e ospedale. Oltre ai problemi acustici per le residenze prossime alla ferrovia, si riscontra un'elevata vulnerabilità degli acquireni.

Opportunità e problemi

- spazi pubblici
piazze e slarghi, strade, intersezioni, attrezzature
- luoghi riconoscibili
edifici storici, memoria, identità
- percorsi
- infrastrutture verdi e blu
- aree in trasformazione
- aree interessate da rischi naturali
Alluvioni, frane
- aree interessate da rischi antropici
micidima, rumore, elettromagnetismo, incidenti, abbandono

Connessioni funzionali e di significato

- centralità
- connessioni
- conversioni

Cirenaica Massarenti Scandellara

■ migliorare il collegamento tra la Cirenaica e la zona a sud di via Massarenti (da via Libia e via Rimesse) completando il sistema di verde pubblico e percorsi ciclabili

■ garantire che la valorizzazione del complesso ex StaMoTo, contribuisca alla connessione delle parti pubbliche della zona, alla individuazione di attrezzature a servizio del quartiere, alla conservazione delle componenti ambientali dell'area, all'accessibilità di questa parte del quartiere e all'aumento dell'offerta di sosta per residenti

■ gestire la valorizzazione dell'area ex 3 Stelle, dando priorità alla vicinanza alla stazione Rimesse della linea Sfm, alle attrezzature pubbliche (integrandovi gli edifici comunali di Via Massarenti 234/236) e ricucendo la rete dei percorsi pedonali e ciclabile e nuovo verde urbano attrezzato in via Cavalieri Bonaventura

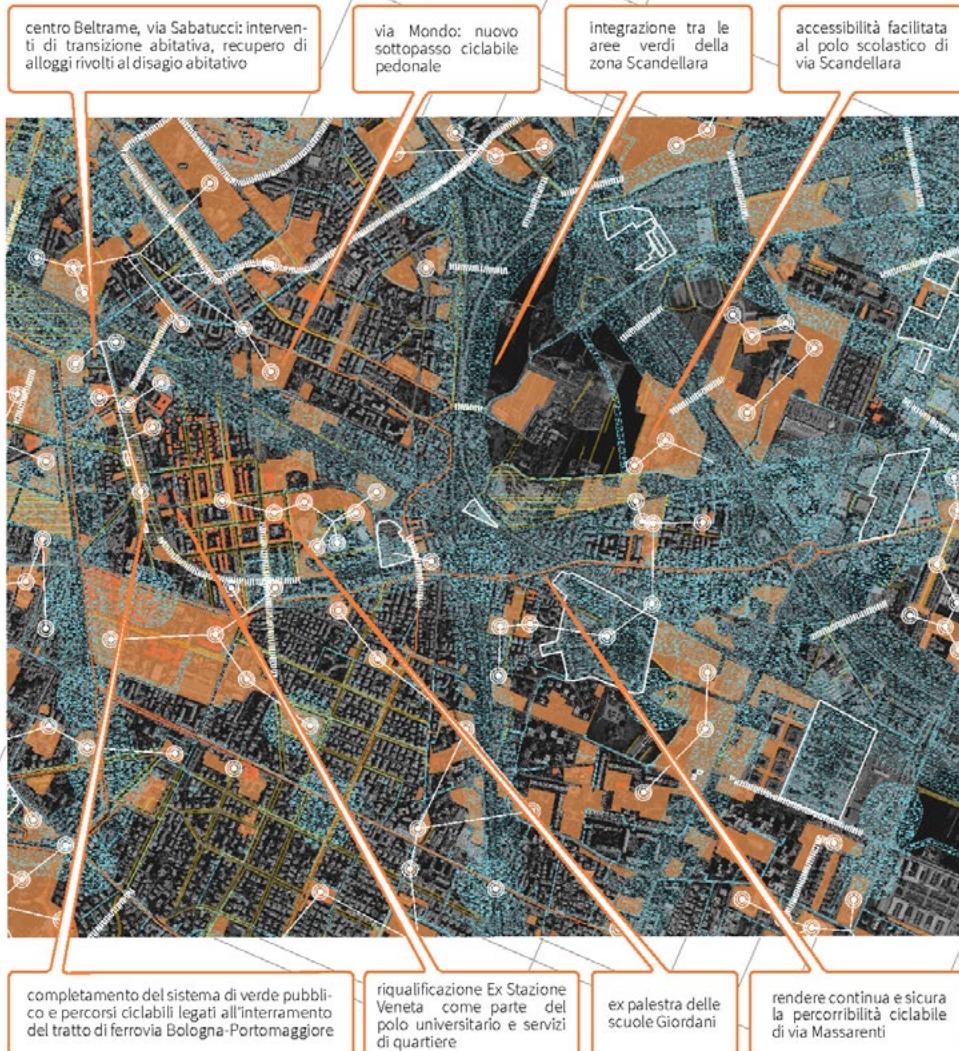


Fig. 3. Strategia locale per l'Areale Cirenaica Massarenti Scandellara (fonte: Comune di Bologna 2021).

all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, il 77% della popolazione residente raggiunge i principali servizi di prossimità a piedi al massimo in 15 minuti. I ragionamenti sull'accessibilità ai servizi si allineano a quelli alla base delle strategie del Piano urbano per la mobilità sostenibile, approvato nel 2019 (Città Metropolitana di Bologna e Comune di Bologna 2019), che intende mettere le persone al centro del sistema dei servizi di trasporto pianificati, puntando a incidere sullo stile di vita in relazione alle pratiche di mobilità. La vivibilità e la qualità urbana sono considerate come obiettivo fondamentale, da realizzarsi aumentando gli spazi pedonali e gli spostamenti percorsi a piedi, in bicicletta e con il mezzo pubblico, attuando un completo abbattimento delle barriere nella prospettiva dell'accessibilità universale.

Nel Pug, il dispositivo normativo costituito dalla *Disciplina di piano* prevede che, nell'insediamento di funzioni residenziali all'interno di interventi urbanistici, sia garantita l'accessibilità degli abitanti ai servizi di prossimità entro il raggio di 1.000 metri (percorso pedonale senza barriere) o 2.500 metri (con la rete di trasporto pubblico) da ogni abitazione.

Strategie urbane per la qualità dello spazio stradale e dello spazio pubblico

Il Piano affida il raggiungimento dei propri obiettivi alle *Strategie urbane* e alle *Strategie locali*, facendole diventare supporto per le politiche pubbliche, strumento per gli attori che intervengono sul territorio, riferimento per i cittadini interessati.

Ogni *Strategia urbana* è articolata in un insieme di "Azioni" tematiche e territorializzate descritte nella *Disciplina del Piano*. Tra queste Azioni è importante evidenziarne due che esplicitamente concorrono alla realizzazione di Bologna come città a 15 minuti: "Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza" e "Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale". Con queste Azioni il Piano punta a spazi stradali, e più in generale a spazi pubblici, che funzionino bene ed esprimano un'alta qualità estetico-formale, ovvero siano fruibili in maniera sicura, confortevole, intuitiva e piacevole da parte di tutti i possibili utenti. Devono essere spazi che promuovono stili di vita salutari, inclusivi dal punto di vista sociale, ricchi di stimoli, capaci di creare identità e, pertanto, di rafforzare il senso di comunità. Anche le strade e le piazze in prossimità degli edifici scolastici sono oggetto di attenzione specifica, per garantire ai bambini e ai ragazzi autonomia e consapevolezza della città.

Strategie locali ed Areali in continuità con le Situazioni del Piano strutturale comunale

In aggiunta alle Strategie urbane, il Piano urbanistico comunale elabora le *Strategie locali* a una scala territoriale più vicina al cittadino. Le Strategie locali sono indirizzi figurati, che guidano le azioni sul territorio permettendo di connettere, mettere in relazione, creare sinergie tra parti di città, luoghi della vita in pubblico, della memoria e dell'identità sedimentata. Esse indicano requisiti e prestazioni da garantire nella trasformazione degli spazi urbani, senza prefigurarne la forma (Figg. 3, 4).

Il Pug riconosce parti di città caratterizzate dalla presenza di relazioni spaziali, funzionali, ambientali condivise, e divenute riferimento per chi abita quel territorio; si tratta di 24 parti urbane, numero non troppo dissimile da quello dei 18 Quartieri che hanno operato dal 1966 al 1985 (Fig. 5). Esse sono denominate con un termine, "Areali", utilizzato nella nuova Legge regionale 24/2017, *Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio*, ma possono essere considerate per molti aspetti in continuità con le "Situazioni" precedentemente individuate dal Piano strutturale

comunale del 2007. Una rilettura critica di quel dispositivo in relazione alla sua efficacia e al nuovo contesto legislativo è all'origine della nuova identificazione. Queste parti di città non sono definite da perimetri precisi, ma sono circoscritte all'interno di una figura geometrica rettangolare simile a un 'vetrino' o ad una 'inquadratura di macchina fotografica', che sottolinea la natura non urbanistico-regolativa propria di una strategia per la qualità.

Le Strategie locali contengono infatti indicazioni progettuali con valore di indirizzo e carattere processuale, ovvero aprono un percorso di interpretazione e affinamento che trova forma negli strumenti attuativi, in dialogo con l'amministrazione. Le indicazioni delle Strategie locali costituiscono anche indirizzi per la programmazione delle opere pubbliche e delle azioni che i quartieri possono mettere in campo a favore del miglioramento della qualità urbana.

Le tavole che raffigurano le Strategie locali riportano segni ideogrammatici, che indicano i luoghi privilegiati della vita pubblica (le "centralità") e gli spazi delle pratiche sociali, fruitive, aggregative e delle relazioni di prossimità. Individuano inoltre le "connessioni"

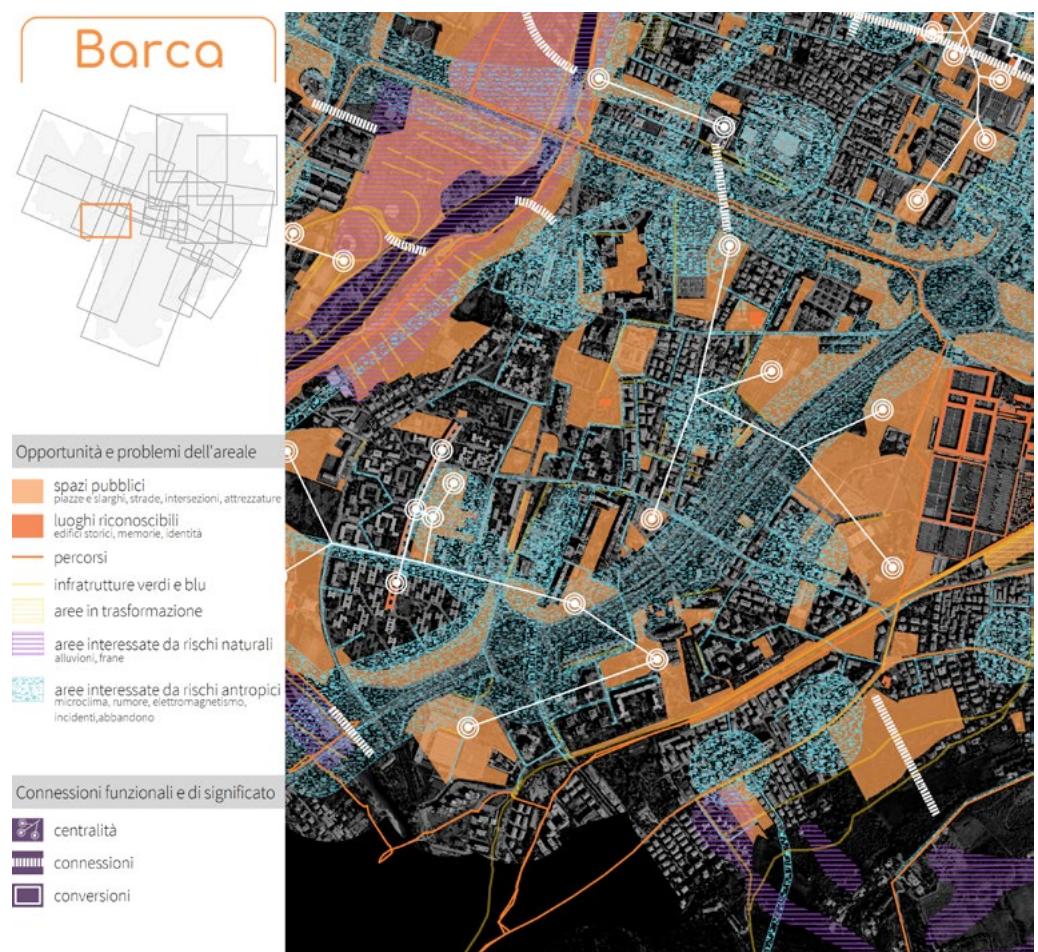


Fig. 4. Dettaglio della Strategia locale per l'Areal Barca (fonte: Comune di Bologna 2021).

come traiettorie finalizzate a creare o facilitare relazioni tra attrezzature o parti della città, percorsi che migliorano l'accesso ai sistemi di centralità, linee di forza e recapiti di sistemi che poi si articolano in percorsi pedonali e ciclabili, attrezzati, sicuri, protetti, ombreggiati, oppure anche spazi naturali, che costituiscono elementi di collegamento di aree verdi e masse vegetali. Le Strategie locali riconoscono infine le "opportunità" di rigenerazione, costituite dalle aree dismesse o 'interrotte', in condizioni di degrado o sottoutilizzo.

Il riconoscimento del valore di centralità a molti servizi presenti in città, come attestazione del ruolo svolto a livello territoriale e delle sinergie che si creano dalla loro reciproca connessione, è stato un passaggio importante, contenuto già nel Piano strutturale previgente, ma riaffidato alla discussione pubblica nei Laboratori di quartiere.

Le Strategie locali si esprimono inoltre attraverso un elenco di azioni, una 'agenda' ordinata secondo le priorità stabilite in collaborazione con i quartieri cittadini, che sarà aggiornata in ragione della sua attuazione.

Un processo circolare di Piano

Il Piano si confronta con una città in continua evoluzione; per questo, nella *Disciplina*, sono stati introdotti elementi di dinamicità e flessibilità che consentono di adattarlo. Strategie e azioni devono essere oggetto di un'attenzione costante, che permetta di ricalibrarle quando il monitoraggio degli esiti dimostri uno scostamento dagli obiettivi. Il processo è circolare: conoscenza, valutazione e monitoraggio devono essere legati da una forte relazione.

Questa dimensione processuale richiederà un costante aggiornamento dell'apparato conoscitivo e valutativo, che sarà accompagnato da momenti di confronto con i cittadini, sulla base di una informazione continuativa. Tali confronti avverranno ancora presso i Quartieri, dove una parte dei contenuti del Piano (le Strategie locali) hanno preso forma. Quanto sopra affermato vale per tutti gli obiettivi e le strategie del Piano, e quindi anche per quelle orientate al miglioramento dell'abitabilità e dell'inclusione. Verranno monitorati (secondo quanto precisamente stabilito dalla valutazione di sostenibilità

– Documento di VALSAT): gli alloggi in locazione, e quelli in locazione sociale; lo svilupparsi di nuove forme abitative (*cohousing* e altre); l'ampiezza degli spazi destinati alle dotazioni territoriali e allo spazio pubblico; il diffondersi di usi temporanei di immobili dismessi; gli interventi di riqualificazione di spazi e attrezzature pubblici, quelli di regolazione del traffico, e di recupero degli immobili che costituiscono il paesaggio storico urbano.

Percorsi interdisciplinari e intersettoriali

Il Piano stabilisce che tutti gli interventi di trasformazione della città consentiti e promossi contribuiscano al processo di rigenerazione dell'esistente, tramite il raggiungimento progressivo degli obiettivi stabiliti. Il processo di rigenerazione è descritto dal Pug come "continuo, multiscalar, multidimensionale, intersettoriale" (*Disciplina del Piano*: 13), deve essere partecipato e rendicontabile, anche per quanto attiene agli esiti sociali.

Attraverso le Azioni del Piano il processo si realizzerà implementando politiche urbane, attuando interventi urbanistici ed edilizi, secondo gli indirizzi e le prescrizioni contenute nella sua *Disciplina*. In tal senso, particolare rilievo strategico è attribuito agli indirizzi per le politiche urbane, pensati a efficacia interna, rivolti all'amministrazione nelle sue diverse componenti e strutture, per raccordare politiche settoriali su finalità comuni.

Il processo ha come attore interno all'amministrazione l'Ufficio di piano che, dopo avere portato all'approvazione il nuovo strumento urbanistico, ha il compito di gestirlo, aggiornarlo e monitorarlo, promuovendone l'attuazione. Ma questi compiti non esauriscono la funzione dell'Ufficio stesso: esso sarà infatti partecipe dei tavoli di coordinamento di tutte le politiche urbane che incidano sulla qualità della città e dell'ambiente. Si riconosce pertanto l'importanza del lavoro corale da tessere insieme con continuità e interdisciplinarietà, così da tenere vivo il percorso sulla frontiera della co-progettazione tra amministrazione locale e cittadini.

Conclusioni

Nonostante il nuovo Piano di Bologna non sia stato elaborato con una esplicita intenzione di adottare l'approccio della 'città a 15 minuti', la continuità di politiche per l'offerta di servizi pubblici in tutta la città ha dato luogo a una dotazione diffusa e accessibile di luoghi per la vita in pubblico, capace di soddisfare i requisiti propri di quell'approccio. L'idea di 'città a 15 minuti' ci è sembrata interessante come modo di intendere le relazioni



Fig. 5. Individuazione degli Areali (fonte: Comune di Bologna 2021).

urbane nella complessità della stagione della rigenerazione e di rinnovare la partecipazione dei cittadini al governo di queste trasformazioni. Dall'interpretazione di questa complessità discendono i dispositivi di pianificazione sopra descritti, che operano su tre livelli: la cura delle relazioni fra le persone (Laboratori di Quartiere, la priorità di azione per le aree a rischio di marginalità sociale, la centralità dello spazio aperto pubblico non solo come mezzo per l'accessibilità ma come luogo di relazione); l'attenzione alle relazioni urbane, e a tutta la città (le Strategie urbane e le Strategie locali); la necessità di rivedere il modo di 'amministrare l'urbanistica' (la co-progettazione, la circolarità del Piano, l'interdisciplinarietà).

Si tratta di sfide importanti per l'azione pubblica. L'esperienza dei prossimi anni consentirà di verificare se questi dispositivi potranno contribuire a rendere Bologna più abitabile e inclusiva e, sempre più, una 'città a 15 minuti'. ■

Riferimenti

Biennale dello Spazio Pubblico 2021, *Una città un Quartiere - Prove di prossimità* [<http://www.biennalespaziopubblico.it/homepage-2021/progetto-edizione-2021>].

Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna (2019), *PUMS Bologna metropolitana* [<https://pumsbologna.it/Documenti>].

Comune di Bologna (2007), *Piano strutturale comunale* [[http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione?filter=Piano%20Strutturale%20Comunale%20\(PSC\)](http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione?filter=Piano%20Strutturale%20Comunale%20(PSC))].

Comune di Bologna (2021), *Piano urbanistico generale* [[http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione?filter=Piano%20Urbanistico%20Generale%20\(PUG\)](http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione?filter=Piano%20Urbanistico%20Generale%20(PUG))].

Spada M., Manaresi C., Ricci P. (2021), "Prove di prossimità", *Urbanistica Informazioni*, no. 295, p. 56-59.

Systematica (2021a), *Walkability for Children in Bologna: GIS and Space Syntax Applications* [<https://research.systematica.net/research/livable-streets/walkability-for-children-in-bologna-gis-and-space-syntax-applications>].

Systematica (2021b), *Proximity services for children: the case of Bologna* [<https://research.systematica.net/research/livable-streets/proximity-services-for-children-the-case-of-bologna>].

Vitali W. (1983), "Decentramento dell'Agorà", in C. Salomoni, *Lo spazio del cittadino. L'esperienza dei centri civici a Bologna*, Marsilio Editori, Venezia, p. 9-11.

FOCUS

IL PROGETTO DELLA 'CITTÀ DEI 15 MINUTI'

Prossimità e vicinato. Il moderno critico materano

Mariavaleria Mininni

A Matera è disponibile un lascito del Moderno, pronto per essere riletto criticamente fuori da una storiografia che non lo ha più pensato in termini progettuali. Un patrimonio che, fuori dalle retoriche passatiste, può aiutare a mettere a fuoco nuovi paradigmi di crescita e sostenibilità a partire dai materiali urbanistici del quartiere, dei borghi, dei nuclei decentrati, quali forme spaziali ancora presenti e da rielaborare.

Introduzione

Ben prima della recente attenzione ai '15 minuti', nella seconda metà del secolo scorso, Matera è stata un caso paradigmatico di riformismo meridionale, un laboratorio urbano rilevante per la messa a punto del concetto di unità di vicinato e per il suo utilizzo quale strumento per immaginare nuovi assetti territoriali. Matera ha una storia importante che è ancora da raccontare. Essa può aiutarci a vedere come piani e progetti si siano rappresentati e abbiano preso consistenza dentro specifici materiali urbani (il quartiere, i borghi), tracce di un passato che ha bisogno di essere riletto per capire se può diventare un materiale potenziale da dove riposizionarsi. Nel secondo dopoguerra Matera cercherà la convergenza tra questione abitativa e politiche agricole, in un rinnovato rapporto tra città e campagna, dove è la città a muovere verso la campagna, legando la ricostruzione urbana, lo sfollamento dei Sassi e le questioni della riforma agraria alla revisione del rapporto tra uomini e terra.

Quanto e come questo lascito può costituire oggi un riferimento per la pianificazione locale, territoriale e paesaggistica? Quale è l'eredità di questa importante stagione del Moderno, in cui l'urbanistica voleva fare della città l'immagine dei nuovi bisogni dell'uomo nell'ambito di un complesso disegno economico e sociale? Come oggi questo lascito può aiutarci ad aggiornare al presente l'approccio strutturale che orientava le trasformazioni urbane in senso socio-spatiale, mettendolo in tensione con l'atteggiamento tattico (e per certi versi neo-funzionalista) della progettazione della città di '15 minuti'? Quanto la forma storicamente determinata dei modelli urbani ispirati alle metafore generative della città moderna può oggi trasformare il richiamo dell'urbanistica alle regole di uno standard temporale, facendone

un dispositivo della prossimità per la città post sprawl? È con queste domande che le mie riflessioni cercheranno di confrontarsi.

Città e giusta distanza

La prossimità è una condizione che da sempre impegna il dibattito disciplinare, come ricerca dello spazio ottimale tra residenza e servizi, tra abitare e lavorare, ma anche come studio della "giusta distanza" (Corboz 2001: 36), ovvero come punto ottimale di osservazione delle forme e dei fenomeni, da cui cogliere domande di significati dello spazio e della sua trasformabilità. La condizione di ripristinare una giusta distanza (tra persone, ambienti insediativi, nature) è da qualche tempo sollecitata dall'appello alla sostenibilità richiamato dai protocolli dell'Agenda 2030, e oggi reso indifferibile per rispondere al distanziamento precauzionale che ci viene imposto dalle norme dell'emergenza pandemica, apprestandosi a entrare nel modo di pensarci nello spazio abitabile. Non ci si saluta più stringendosi le mani e abbiamo smesso di parlare con il nostro vicino perché siamo sempre diffidenti e poco rilassati tra la folla. In tal senso, la prossimità – implicata nelle diverse scale del progetto della città – sollecita un *rescaling* del concetto stesso di distanza come dispositivo di riconfigurazione dello spazio urbano (Mininni 2012).

La prossimità non misura solo la categoria del *vicino* o del *lontano*, ma è sempre stata considerata un carattere proprio della città, quella condizione costruttrice di interazione tra soggetti che in particolari situazioni spaziali possono entrare meglio in contatto e interagire facendo "piazza" (Mazza 2015: 34). Il principio che la città è il luogo in cui si incontrano estranei, richiamato da Richard Sennet (2018), oggi vacilla però di fronte alla necessità di qualificarsi per essere sempre rintracciabili. E questo è tanto più vero

nella definizione dello spazio pubblico, spazio di relazione per eccellenza. L'accresciuta mobilità e la perdita dei rapporti diretti con i contesti in cui avvenivano gli scambi già avevano cambiato le relazioni tra la società e lo spazio, secondo quel processo definito da Anthony Giddens (1990) come *disembedding*. Tuttavia, durante la pandemia, il lungo tempo trascorso tra le mura di casa, la riduzione al minimo dello spazio esterno e della scoperta dei dintorni, la perdita dei campi lunghi prerogativa del *fuori* e del *lontano* – nuove condizioni percepite a livello personale e condivise a livello globale – hanno rimesso in discussione tutte le categorie precedenti, riaprendo una riflessione su materialità e immaterialità dello spazio, su reale e virtuale. Tali questioni ci impegnano in prima persona come urbanisti, sollecitandoci a capire come gli spazi della città pensati per favorire l'incontro e l'interazione (Pasqui 2018) possano oggi rielaborare la giusta distanza, rimettendo in discussione la geografia critica della prossimità come dispositivo spazio-temporale del progetto di una città sostenibile.

Se, da una parte, sembra si debbano rivoluzionare i concetti di città, mettere in dubbio la loro validità a favore di una abitabilità dispersa e decentrata (modalità che da sempre ha avallato l'isolamento come maniera

meno impegnativa di vivere in un condominio), dall'altra, la città (e non la fuga da essa) è risultata vincente. Le "città sono la risposta al problema e non il problema", come dice bene Alessandro Balducci (2020), quando però sanno anche riprogettarsi, invertire un percorso e intraprenderne un altro, sperimentando in continuo la maniera di immaginare le forme dell'esperienza del vivere insieme. Le città devono ripensarsi: insediamenti urbani compatti, vivibili e resilienti sono sempre vincenti su quelli diffusi, isolati e autosufficienti. Il riferimento è ad ambienti spazialmente continui, densi ma poli-nucleari, coerenti alle teorie della città costruita per municipi, con forme di prossimità calcolate entro i 15 o 20 minuti (Castellani 2021). Città non più rigidamente separate in centri e periferie, ma pensate con servizi e attrezzature distanti non più di 15 minuti fatti a piedi dalla propria casa. È giunto il momento di elaborare la fine dei principi della città moderna, di mettere definitivamente da parte le regole della Carta di Atene, la divisione in zone autonome e monofunzionali, per riflettere sull'aggiornamento al presente di quelle *relazioni di contatto* dello spazio urbano (Choay 2003) che hanno caratterizzato diversi momenti della costruzione della città storica, dalla casa mercantile medioevale, ai richiami alla *neighborhood unit* delle ipotesi

della *Garden City* e delle sue molte declinazioni nel XX secolo. Ipotesi, queste, di decentramento che ribadivano l'importanza delle relazioni di vicinato come maniera per ricostruire il senso della comunità locale, cercando un rimedio alla spersonalizzazione delle metropoli che si andava delineando.

Le relazioni di vicinato stabiliscono ancora oggi regole preposte a garantire, al tempo stesso, l'interazione e la distanza, la comunicazione e la riservatezza. Si tratta di regole in genere non scritte, che diventano patrimonio comune di un gruppo di persone che le adotta come tali senza doverle richiamare; alludono a una forma di abitare lo spazio fondata su principi che consentono di stabilire un modo pratico di stare insieme senza doverlo continuamente attestare, senza che questo crei necessariamente comunità. Il vicinato è dunque un dispositivo antropogeografico (Mininni 2017), che ci aiuta a meglio trasferire l'indagine della prossimità nelle relazioni spaziali che la città ha prodotto nella sua lunga storia, configurando in forme urbane le relazioni sociali, le pratiche e gli usi dello spazio.

Per molto tempo abbiamo pensato che il quartiere, il borgo, il villaggio fossero i materiali urbani che facilitavano la produzione del locale e della comunità, mentre le conurbazioni, le metropoli generassero isolamento



Fig. 1. I Sassi (foto di Michele Cera).



Fig. 2. La Martella (foto di Michele Cera).

e anonimato. In realtà, alcuni studi hanno mostrato che esistono forme tradizionali e moderne di vicinato: in contesti stabili, isolati, omogenei, economicamente incerti, tendono a manifestarsi rapporti intensi e solidaristici; mentre, se esistono politiche di assistenza pubblica a basso costo e maggiori possibilità di movimento, le relazioni sociali si stabiliscono anche in ambiti più dispersi. Avvallando la logica che il vicino è ben predisposto all'incontro, i grandi condomini possono essere considerati i principali contesti di vicinato. Nella ingenua affiliazione degli uomini allo spazio, spesso si è pensato che, aumentando la distanza delle residenze, gradualmente il rapporto di vicinato si trasformasse in rapporti di quartiere, più superficiali, fino alle spazialità della mobilità dove la relazione sarebbe stata del tutto anonima e casuale. Le generalizzazioni e la semplificazione della realtà hanno così portato a false convinzioni – dall'aderenza dei significati patrimoniali ai luoghi, alla deterministica coerenza di assetti sociali e spaziali. Di frequente ne è risultata una demonizzazione dello spazio stesso, anche quando erano altre le ragioni che producevano emarginazione e marginalità di luoghi e individui, o che al contrario creavano inaspettatamente spazi della solidarietà e della condivisione. Le retoriche non hanno comunque impedito che si potesse fare buona architettura. Si pensi alle spazialità urbane del secondo dopoguerra, quando si sperimentavano le forme della città moderna tingendole del realismo di matrice populista, per certi versi anticipando – nella realizzazione di nuovi borghi e quartieri – quel modello di una città dei 15 minuti oggi tornato prepotentemente in voga. La vicenda di Matera appare esemplare per spiegare questa affermazione: una città del Sud che, a ridosso della metà del secolo scorso e durante il processo di modernizzazione del paese, è diventata un vero laboratorio per ricostruire relazioni tra città e campagna in rapporto a modelli di produzione in tensione tra industrializzazione e riforma agraria.

Vicinato e camere urbane

“Un vincolo sociale molto importante nasceva dalla vicinanza delle abitazioni: ‘vicinato’ è chiamato nei Sassi quel gruppo di famiglie le cui case sono disposte in modo da affacciare su una delimitata area comune” (De Rita 1955: 16). La funzione del vicinato era quella dell’associazione, del mutuo soccorso: la vita familiare era in stretta relazione con quella del vicinato stesso, essenziale soprattutto per la donna, che rimaneva tutto il tempo in casa. Lo spazio del ‘vicinato’ nei Sassi di Matera era visto come una ‘piazza’ a scala

inter-familiare, una camera urbana come luogo di interazione e scambio. Vicinato si delinea in sostanza come un termine ambiguo, con il quale si indica una specifica fisionomia di tipo antropogeografico, mettendo in relazione la particolare disposizione delle case con un atteggiamento psicologico. Il vicino viene investito da una forte tonalità affettiva (negativa o positiva), nell’ambito di una relazione che è perciò difficilmente di indifferenza e che, anzi, contribuisce a connotare e a distinguere il gruppo dagli altri vicinati.

Molti urbanisti e sociologi hanno cercato la pietra filosofale dell’unità di vicinato, tentando di ricostruire nei nuovi nuclei urbani quel senso di comunità che le città hanno cominciato a perdere con la rottura dello spazio di contatto determinata dalla modernizzazione (Choay 2003), e riconoscendo nella città dei Sassi un ordine diverso da quello noto (Fig. 1). Un ordine profondamente civile (Gorio 1954). Marcello Fabbri, a cui fu affidata la progettazione urbanistica e architettonica del nuovo quartiere Lanera (1955-1959), dirà che “nell’individuazione di questo ‘vicinato’ vi era però una forzatura di astrattezza e schematizzazione che metteva in crisi la reale comprensione del funzionamento della struttura sociale e urbanistica dei Sassi”, i quali costituivano un insieme irriducibile, non riconducibile alle singole parti come elementi suscettibili di smontaggio e riconfigurazione (Fabbri 1977: 139). L’errore compiuto dall’urbanistica è stato quello di pensare al vicinato come a un valore riproducibile ed esportabile. Un valore che era tuttavia impossibile da trasferire nei nuovi quartieri, perché inesistente già negli anni '50. Già allora le tensioni e le esasperazioni per le precarie condizioni di vita, le malattie e l’alta densità abitativa avevano infatti creato “insofferenza per il vicino e reciproca indifferenza [...] è raro il caso di [una famiglia] che, pensando all’eventualità di traslocare, mostri il desiderio di avere ancora i vicini che ha attualmente” (De Rita 1955: 17).

Eppure nel discorso di Quaroni presentato durante una conferenza alla Camera di commercio a Matera nel 1953, e in particolare nei riferimenti al nuovo quartiere La Martella costruito negli anni '50, si percepiscono le speranze depositate nel progetto, il ruolo attribuito alla spazialità quale aiuto alla costruzione dell’ideale della comunità olivettiana (Fig. 2). “Dove è finita la chiara ed elementare visione dei significati spaziali che, abbinando usi e forme, pretendevano di costruire lo spazio per ‘fare comunità’? Due ingressi abbinati danno ai vicini più possibilità di incontrarsi, l’orto retrostante alla casa permette a tutta la famiglia di sentirsi utile anche se non si lavora nei campi, il forno è un elemento

di socializzazione per la vita di strada al pari della chiesa e della scuola. Un forno collettivo è stato previsto in fondo ad ognuna delle strade che si dipartono dal centro: e così come nei Sassi, alla Martella il forno costituirebbe un nodo sociale di ritrovo e di scambio tra le donne del vicinato. I forni saranno costruiti colo stesso sistema di quelli tradizionali e sarà possibile ancora l’uso dei legni profumati per cuocere [...] il distanziamento delle case dal filo stradale e il loro non allineamento hanno permesso la costruzione di spazi aperti privati verso la strada per la vita all’aperto d'estate e per l'articolazione del sistema, aiutati dai colori sempre diversi delle pareti e degli infissi” (Quaroni 1981: 57-64). Fin nelle prime indagini condotte dal 1951 dalla Commissione voluta da Adriano Olivetti per avviare il recupero dei Sassi – definiti ‘vergogna nazionale’ all’indomani della scoperta, a metà del secolo scorso, di questa anomala realtà urbana – era però risultato evidente quanto il vicinato esprimesse solo una forma storica separata dalla realtà, mentre la forzata ed eccessiva densità della popolazione aveva fatto emergere reciproca diffidenza tra i vicini. Si trattava dunque di un’idea gravata dal condizionamento ideologico e dal «determinismo della speranza», proprio di un’urbanistica che immaginava di indurre comportamenti mediante la prefigurazione degli spazi (Mirizzi 2014: 114).

I condizionamenti politici non hanno impedito a Matera di provare a esprimere la virtù educatrice della buona architettura, che è anche il piacere del vivere civile, né all’urbanistica di diventare terreno obbligato per ogni presa diretta sul sociale, come dirà Musatti (1972) ricordando la morte prematura dell’architetto materano Ettore Stella. L’esito di questo progetto riformistico è noto a tutti. A ridosso degli eventi, De Carlo attribuiva, con lucidità, la responsabilità dell’insuccesso del progetto riformistico materano e del modo in cui si erano affrontati i problemi del Sud, in egual misura, alle manchevolezze e alla fretta dei politici, e alla scarsa preparazione degli urbanisti. Le questioni non erano solo di natura spaziale, non attenevano soltanto al progettare il decentramento urbano; il tema era come pensare alla saldatura della città alla campagna, affrontando al contempo la trasformazione dei rapporti sociali, non solo quelli propri di un trasferimento da una casa all’altra. Si trattava dunque di trasformare un contadino in cittadino, con uguali diritti e uguali possibilità (De Carlo 1954). Eppure La Martella, dirà sempre De Carlo, rappresenta ancora oggi un organismo vivo, e non somiglia affatto a uno dei tanti borghi che ci forniscono i piani regolatori. È anzi un avvenimento esemplare

da indicare come primo segno di una nuova concezione urbanistica.

Matera città policentrica

L'esperienza del Piano Piccinato (1953-1954), a cui fanno riferimento i numerosi quartieri realizzati a Matera nell'immediato secondo dopoguerra (Figg. 3, 4), è esplorazione di un modello policentrico: nel panorama italiano, una risposta originale alle poetiche del verde del *garden movement*, ma lontana dalle loro istanze antiurbane. Il piano non individuava nei quartieri e nei borghi rurali isole o unità socio-spaziali senza servizi, come avverrà altrove. Quartieri e borghi erano intesi come parti integranti di un modello urbano nucleare, che all'esterno della città moltiplicava nuove centralità, distribuendo attrezzature tra le nuove case, definendo, attraverso i paramenti della distanza, le condizioni di periurbano, suburbano ed extraurbano. Condizioni che davano forma a una nuova campagna diventata abitabile. Il piano ampliava la scala della città e al contempo immetteva urbanità nel territorio agricolo, laddove la campagna – grazie alla riforma agraria – cessava di restare uno spazio indifferenziato, per trasformarsi in una grande lottizzazione misurabile e quotabile, infrastrutturata da strade e reti idriche, come un nuovo ambito urbano in cui agricoltura e contadini erano coinvolti in uno stesso progetto. Le funzioni rappresentative della città, mantenute fino ad allora a ridosso dei Sassi, si dovevano così estendere e 'modernizzare', distribuendosi ai margini del centro, ai fini di un riequilibrio e di un decongestionamento. Nel nuovo piano, il sistema del verde assumeva un valore strutturale, concorrendo alla definizione di un impianto complesso. Il disegno dei parchi, dei capisaldi naturali delle colline, dei giardini e delle aree verdi lungo i nuovi assi di espansione della città contribuivano a definire il passaggio dal rurale all'urbano. Entro tale trama articolata, ognuna delle diverse famiglie di quartieri affrontava un proprio tema di ricerca rispetto alle relazioni con la città e alla morfologia del suolo assegnato: la razionalizzazione, su una superficie pianeggiante, degli 'etimi popolusti' a Spine Bianche; il confronto con il disegno del margine collinare a Serra Venerdi; a Lanera, la riproposizione in chiave moderna dell'impianto urbano 'a cannocchiale' e dell'idealtipo urbano di piazza Ridola. I quartieri risultano così tipizzabili rispetto ai differenziali di distanza, densità e intensità delle trasformazioni sopravvenute nello sviluppo complessivo della città (Mininni 2015). Questa forma urbana risulta ancora riconoscibile nella variante del 1979, in cui lo stesso Piccinato sperimentava il suo modello di 'città

aperta', che finalmente si dotava dei servizi e delle attrezzature propri di una città moderna. Progetto che invece, a partire dagli anni '70 fino a oggi, si declinerà nella rinuncia alla proposta di una nuova forma urbana, nella perdita di controllo dei rapporti tra città esistente e città nuova, limitandosi a riempire di case i vuoti interstiziali della prima e a saturare gli spazi aperti del Piano Piccinato. Si è persa così l'opportunità di aggiornare il progetto urbano guardando ai nuovi bisogni sopravvenuti, di fatto annullando la complessità di un confronto tra la città contemporanea e la città laboratorio del Moderno. Ma quanto, di questo progetto, è ancora rintracciabile nella forma della città? I quartieri sono ancora "un paese nel paese?" (Tafuri 1974: 46). Rappresentano ancora quei cristalli di

urbanità, capaci di ospitare pratiche di comunità oggi diventate più opportunistiche nel passaggio dalla collettività alla individualità?

Oggi e domani

La 'nuova' Matera si è integrata poco e male alla città che l'ha preceduta, in un processo di costruzione avvenuto per aggiunta di parti che sono andate a saturare gli spazi verdi che circondavano i quartieri della città moderna, travisando il modello di crescita per nuclearità autonome. Il risultato è che oggi Matera è una città difficile da leggere, in cui non è facile orientarsi, dove gli spostamenti per raggiungere a piedi la scuola, la chiesa, il mercato avvengono su suoli incerti, insicuri; una città che mette a dura prova l'incolumità dell'abitante. Il suolo urbano non riesce



Fig. 3. Serra Venerdi (foto di Cristina Dicillo).

a farsi interprete dei differenti ritmi di vita; troppe sono le parti irrisolte, dove il suolo pubblico non ha la qualifica di spazio pubblico. Nuove espansioni, in cui passano strade troppo larghe e pericolose, tagliano in due interi settori urbani, separandoli definitivamente. Ma, soprattutto, la qualità degli spazi pubblici della Matera contemporanea non è all'altezza della cultura dei suoi abitanti e del proprio tempo. Questi spazi non facilitano le occasioni di incontro, né propongono nuove modalità dello stare in pubblico.

Negli anni '50, "maturava la coscienza che la gestione dei fatti territoriali non era l'attuazione di un progetto chiuso, ma era invece un processo attraverso il quale la città e il territorio si materializzavano, sulla base di una chiara volontà politica, in ordine allo

sviluppo economico e sociale della collettività, di cui certamente lo strumento del piano costituiva il momento privilegiato di sintesi e di ipotesi attuativa" (Pontrandolfi 2002: 65). Oggi, a quale strumento possiamo rivolgerci per mantenere alto il valore del fatto urbano come sintesi di un processo culturale e politico che ha alla base la bellezza, la vivibilità e la sostenibilità della città, secondo i principi del New European Bauhaus?

Forse, a Matera, i quartieri dello sfollamento, rompendo il loro isolamento, possono diventare nuovi luoghi in cerca di città; elementi rappresentativi di una storia urbana che si rende di nuovo disponibile a ricostruire lo spazio frammentato della città contemporanea, ad entrare nel ridisegno della trama

dello spazio pubblico per costruire nuove dimensioni di vicinato. Dimensioni in cui la prossimità facilitata dalla morfologia e dalla dimensione dei luoghi disegnati a metà del secolo scorso richiede riflessioni capaci di andare al di là di parametri spazio-temporali semplificati, per interrogarsi sui modi in cui oggi si produce piazza per comunità senza origini in comune, all'interno di un pensiero sulla città "come nesso tra spazio e società in condizioni di pluralismo radicale" (Pasqui 2018: 15). ■

Riferimenti

- Balducci A. (2020), "Covid-19, le città sono la risposta al problema, non il problema", *urban@it*, 30 luglio [https://www.urbanit.it/covid-19-le-città-sono-la-risposta-al-problema-non-il-problema].
- Corboz A. (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essays*, Editions de l'Imprimeur, Besançon.
- Castellani V. (2021), "Prefazione", in N. Martinelli, E. Croci, M. Mininni (a cura di), *Sesto Rapporto sulle città protagoniste dello sviluppo sostenibile*, Mulino, Bologna, p. 9-14.
- Choay F. (2003), *Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo*, Skira, Milano.
- De Carlo G. (1954), "A proposito della Martella", *Casabella-Continuità*, n. 200, p. 76-89.
- De Rita L. (1955), "Il vicinato come gruppo", *Centro sociale*, no. 1, p. 13-18.
- Fabbri M. (1977), *Matera dal sottosviluppo alla nuova città*, Editrice Basilicata, Matera.
- Giddens A. (1990), *The Consequences of Modernity*, Stanford University Press, Stanford.
- Gorio F. (1954), "Il villaggio La Martella. Autocritica", *Casabella-Continuità*, no. 200, p. 31-38.
- Mazza L. (2015), *Spazio e cittadinanza. Politica e governo del territorio*, Donzelli, Roma.
- Mininni M. (2012), *Approssimazioni alla città. Urbano, rurale, ecologie*, Donzelli, Roma.
- Mininni M. (2015), "Nuove società e inerzia dello spazio aperto. Matera e gli esiti di un progetto riformista agro-urbano", *Territorio*, no. 72, p. 59-66.
- Mininni M. (2017), *Matera Lucania 2017. Laboratorio città paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- Mirizzi F. (2014), "Fotografia e cinema a Matera", *Casabella*, no. 632, p. 114.
- Musatti R. (1972), *La via del Sud e altri scritti*, a cura di M. Fichera, Edizioni Comunità, Milano.
- Quaroni L. (1981), *La città fisica*, a cura di A. Terranova, Laterza, Roma-Bari.
- Pasqui G. (2018), *Città, lo spazio, le pratiche*, Donzelli, Roma.
- Pontrandolfi A. (2002), *La vergogna cancellata. Matera negli anni dello sfollamento dei Sassi*, Altrimedia, Matera.
- Sennet R. (2018), *Building and Dwelling: Ethics for the City*, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2018 (trad. it. *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano, 2018).
- Tafuri M. (1974), *Un contributo alla comprensione della vicenda storica dei Sassi*, con la collaborazione di A. Restucci, BMG, Matera.



Fig. 4. Serra Venerdì (foto di Cristina Dicillo).

Ivrea e Olivetti: il futuro di un discorso comunitario?

Paolo Galuzzi

La rilettura delle idee olivettiane di comunità è indispensabile per soppesare istanze recenti, che richiamano implicitamente ed esplicitamente quella stagione per avvallare nuove salvifiche soluzioni contro le distorsioni e i mali di cui sono affette le città e le società contemporanee. Da non dimenticare è che il progetto di comunità, anche dentro condizioni materiali, sociali ed economiche differenti da quelle del passato, rimane un'utile seppur delicatissima e complessa tessitura tra soggetti, territori e corpi intermedi.

Oltre le retoriche del contemporaneo

Le retoriche del contemporaneo – a cui non si sottraggono molti esercizi accademici riferibili alla 'letteratura scientifica' – sono compulsivamente attraversate dalla reiterata adozione di salvifici, quanto innocui, paradigmi rifondativi, indotti da un'arrendevole resistenza alla dittatura del presente su molti aspetti della vita associata (Giunta 2008: 133-139). Lungo la scia di un'attualità pressata dall'euforia mediatica, continuiamo a invocare rivolgimenti catartici individuali e collettivi, accompagnati da drastiche inversioni di tendenza o di comportamento; aspiriamo a radicali colpi di spugna, intorno ai quali si condensano nuovi racconti, differenti concettualizzazioni, rinnovate parole d'ordine, stili di vita e di azione originali, spesso sospinti dall'incontrovertibile affermazione delle nuove tecnologie digitali. In questa incalzante produzione e mobilitazione culturale, idee e ipotesi di lavoro passate, presenti e future subiscono un appiattimento semantico che, spesso, confonde i piani e i livelli del discorso, le convinzioni con le conoscenze, senza generare un reale avanzamento concreto della ricerca disciplinare e delle pratiche conseguenti. Sempre più frequentemente, una conoscenza lenta, ampia e approfondita dei caratteri della contemporaneità è scalzata dalla rapida costruzione di nuovi paradigmi che, proponendosi come blindate retoriche e deterministici progetti di futuro, velocemente si dissolvono, presto abbandonati all'emergere di apparenti nuove istanze.

Sebbene questa condizione assuma ormai un carattere più generale e non esclusivamente disciplinare, sicuramente il dibattito sulle 'città di domani' in risposta all'emergenza pandemica – che sempre più si profila

quale condizione ordinaria del nostro presente globale – ha presentato e continua a presentare alcuni rischi riferibili a una eccessiva caratterizzazione emotiva e persuasiva del contingente, a un uso disinvolto di concetti, idee e soluzioni che nuove non sono. Soluzioni che spesso vengono da lontano e hanno connotato alcuni precisi momenti storici, caratterizzati da differenti interpretazioni delle relazioni che interessano lo spazio e le società con le loro alterne fortune o fallimenti, e che, prima di essere riproposte o presentate in nuove versioni edulcorate, andrebbero soppesate per verificare se ancora possano costituire suggestioni utili per interpretare il presente e orientare il futuro. Tra queste, rientra il recente *mood* della 'città dei quindici minuti' o della *Ville du quart d'heure* (Manzini 2018), che ha rimesso al centro del dibattito politico e disciplinare alcune parole dense quali 'prossimità', 'vicinato', 'quartiere', 'comunità'. Parole che rimandano a immagini e pratiche disciplinari che hanno animato stagioni passate, ma anche a concetti fondativi che da lungo tempo costituiscono un orizzonte di ricerca teorica-applicativa: quelli relativi all'idea stessa di 'urbanità' e di 'abitabilità', ossia al rapporto complesso tra la costruzione di un progetto sociale e lo spazio che lo ospiterà; o ancora al welfare urbano, alla costruzione di una giustizia sociale che si afferma riducendo i margini di diseguaglianza, e che per le discipline dello spazio significa essenzialmente mettere a disposizione luoghi e attrezzature per la vita attiva e collettiva.

Non c'è dubbio che gli ultimi due anni di emergenza sanitaria abbiano fatto riscoprire i valori comunitari, mettendo in evidenza quanto le risposte più adeguate alle modalità differenti in cui si è manifestata l'emergenza

siano state più efficacemente conseguite a partire dai luoghi di vita e nelle iniziative di solidarietà, più o meno strutturata e organizzata su specifici territori (Censis 2021). A essere rilanciati sono stati così i valori della 'prossimità', intesi in forma più stringente come rapporto tra comunità e spazio abitabile, costruito e aperto (Vitillo 2021).

Similmente, in questi tempi caratterizzati dal tentativo di offrire risposte alle crisi sistemiche e alle emergenze (sanitarie, ambientali, climatiche), ravvisiamo la necessità di individuare parametri differenti da quelli che hanno finora dominato le politiche economiche e sociali privilegiando il mercato e la libera concorrenza, per riscoprire modelli e idee alternativi, di matrice riformista (Palermo 2022) o, sempre più spesso, positivamente o negativamente, riferibili al pensiero olivettiano. Un pensiero, quest'ultimo, che nella sua unicità costituisce un riferimento ancora influente, con il quale è necessario confrontarsi – senza cadere nelle facili trappole della mitografia (Olmo 2018) – anche per la sua distintiva e collaborante 'sensibilità' alle dimensioni urbanistiche, architettoniche e territoriali. Una sensibilità che torna necessaria nella fase attuale, in cui una rapida e accelerata disponibilità di risorse pubbliche a debito sollecita una nuova attenzione verso politiche di welfare che, nel dare spazi maggiori a scuola, infrastrutture, ricerca, ambiente, innovazione digitale, sembra trascurare l'attenzione per i territori e per le 'comunità' a cui tali dotazioni sono destinate. Per questo diviene importante ripercorrere e affrontare le criticità e le diffidenze contro le quali un pensiero che faccia perno sul concetto di comunità è venuto e viene necessariamente a scontrarsi in un mondo globalizzato, dove l'appello è a lasciare via libera allo sviluppo, e il meglio viene a coincidere con il nuovo (o anche solo con il diverso). Riaprire un'analisi critica sull'esperienza olivettiana appare quindi opportuno: per metterne a fuoco gli elementi originali e i contenuti distintivi; per leggerne gli irripetibili fattori specifici di contesto che l'hanno vista costituirsi ed esaurirsi, insieme a quelli che, in una prospettiva differente e aggiornata, possono offrire nuove possibilità alla prospettiva comunitaria dai più invocata.

Il Movimento di Comunità costituì nell'Italia del dopoguerra l'espressione politica delle idee di Adriano Olivetti (Iglieri 2019). Una formazione di ispirazione socialdemocratica, fondata nel 1947 e destinata a diventare un *unicum* nella storia politica italiana. Nell'accezione democratica e modernizzatrice che caratterizza la proposta olivettiana, tre mi appaiono le condizioni essenziali e

interdipendenti su cui far leva per mettere in tensione le condizioni originarie in cui il concetto di comunità ha preso forma con i nodi e i problemi dell'attualità. Proverò di seguito a restituirlle in forma sintetica e successivamente a svilupparle in maniera più articolata, anche ricorrendo a testimonianze specifiche di osservatori e protagonisti di quel periodo, o di studiosi che ne stanno ricostruendo le trame intricate.

La prima condizione riguarda l'insopprimibile riferimento fisico-territoriale che sta alla base della 'comunità concreta' nell'accezione olivettiana, intesa quale strumento di interpretazione, trasformazione e innovazione della società (Barbieri 2002). Il riferimento è a un territorio reale e non astratto, a una dimensione 'intermedia' in cui tessere le relazioni tra le reti sociali e gli spazi di vita: lontana da una articolazione troppo ampia, avvertita distante e debolmente coinvolgente; ma nemmeno cercata in una geografia troppo angusta (il villaggio o il piccolo borgo), ripiegata su fattori rivendicativi, declinata su contesti circoscritti, o legata a fattori occasionali e funzionali (come quelli a cui allude il più recente attivismo tattico).

La seconda condizione riguarda la solidità del 'capitale sociale' e la capacità di autoriproduzione che la comunità riesce ad assicurare localmente e dentro le reti globali. Sotto questo profilo la vicenda della 'Olivetti di Adriano' rischia di tradursi in un esperimento unico e irripetibile per il ruolo economico che ha svolto nel sostenere il progetto di Comunità, se non la si inquadra nella prospettiva plurale di un'impresa materiale condivisa – di una socialità e di un'economia centrate sulla persona e non sull'individuo – che stava alla base del pensiero comunitario stesso (Olivetti 1960). Un pensiero che valorizzava la responsabilità, obbligando la proprietà dei mezzi di produzione a riconoscersi come componente di un gruppo sociale e di uno specifico territorio abitato di cui prendersi cura. Una prospettiva che sollecitava l'impegno concreto verso un approccio ambientalista ed ecologista responsabile, che l'idea olivettiana includeva chiaramente.

La terza condizione riguarda l'importanza assegnata ai soggetti e ai corpi intermedi nell'accompagnare la costruzione degli aspetti principali della vita associata e, soprattutto, del welfare comunitario. L'idea che il progetto sia l'esito non di un modello rigido e imposto, ma di una continua e democratica negoziazione inclusiva e innovatrice tra l'individuo, inteso come persona, e la comunità, da conseguire attraverso l'accompagnamento dei processi di innovazione offerti dalle strutture intermedie di cui la comunità

si dota, costituisce forse l'elemento più significativo di quella utopia concreta alla cui realizzazione Adriano Olivetti si adoperò negli anni, con uno spirito di adattamento e aggiustamento continuo, tra sperimentazione ed esiti conseguiti.

Comunità e democrazia nel pensiero politico di Adriano Olivetti

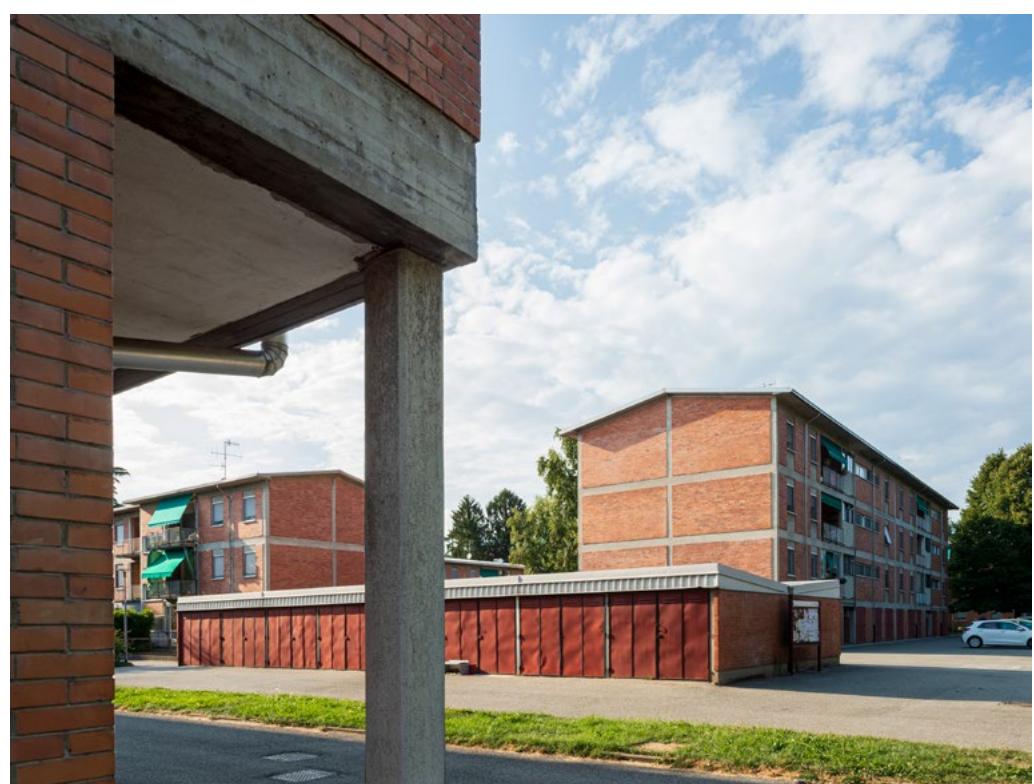
Nel pensiero poliedrico di Adriano Olivetti convergono e si fondono esperienze e filoni di varia provenienza, il cui centro di gravitazione è essenzialmente costituito dalla 'Comunità', dalla sua potenziale affermazione e sviluppo in una società industriale e post-contadina, antropologicamente sradicata e alienata. In Olivetti, l'intuizione politica della comunità non rimane prigioniera all'interno di un'accezione romantica, né dentro una postura arcadica e premoderna. Ambisce, piuttosto, a confrontarsi con la società e l'economia capitalista, nella convinzione che il capitalismo si risolva non solo nel profitto e nel progresso tecnico, bensì nell'armonia e nel benessere delle parti vitali della società.

La Comunità non è un'entità astratta, ma si costituisce come una realtà amministrativa definita territorialmente, svolgendo il ruolo di tramite e convergenza tra lo Stato e l'individuo. Questo pensiero richiama le idee di Carlo Cattaneo e la tradizione federalistica laica (Ferrarotti 2001). Corrisponde a quell'ambiente naturale e sociale all'interno del quale si sviluppano le attività umane,

riferibile unitariamente e fisicamente a uno specifico territorio (Di Biagi 2001: 153-155). Queste porzioni di territorio avrebbero dovuto costituire le circoscrizioni elettorali di un sistema uninominale e, al contempo, riferimento di governo di un nuovo ente locale, che Adriano Olivetti chiamava appunto Comunità (Olivetti 1945). Tale ente avrebbe dovuto garantire l'efficacia e l'efficienza dell'azione pubblica, attraverso una compiuta partecipazione democratica a livello locale.

L'idea di comunità ha influenzato pertanto sia le scelte industriali, sia quelle del welfare materiale in termini di servizi e attrezzature collettive, come anche quelle architettoniche e urbanistiche che hanno seguito lo sviluppo dell'azienda. "La fabbrica chiede molto ai suoi dipendenti e quindi ha il dovere di restituire molto", diceva Adriano Olivetti (Renzi 2008).

Ricorderà Ferrarotti: "Volevamo fare le riforme non predicandole astrattamente come facevano i partiti politici di massa, i sindacati all'epoca della guerra fredda, ma studiare la tecnica delle riforme. Non basta parlare di riforme, bisogna sapere, da buoni tecnici, come applicarle e badare anche agli effetti che avranno queste riforme" (Ferrarotti 2001: 44). La prospettiva riformista praticata non era quella di una 'democrazia diretta' bensì la costruzione di una *Democrazia senza partiti*, titolo del libro che Olivetti pubblicherà nel 1949 per le Edizioni di Comunità (Olivetti 2013).



La Comunità, Ivrea e il Canavese

Banco di prova del pensiero comunitario è stato ovviamente il Canavese, territorio protagonista della nascita, nel corso degli anni '50, di quelle imprescindibili articolazioni funzionali su cui la Comunità doveva strutturarsi. Ferrarotti ricorda: "L'idea di comunità concreta veniva ad Adriano Olivetti dal fatto stesso della conformazione geofisica del Canavese, quel pugno di comuni all'ingresso della Valle d'Aosta. Più che calcolo puramente teorico era una realtà vissuta" (Ferrarotti 2001: 50).

Ivrea e il Canavese costituivano, quindi, l'ambiente ideale per sperimentare il riformismo comunitario e il suo assetto amministrativo. Come annota Guido Piovane nel suo reportage degli anni '50, "la 'comunità' pensata da Adriano Olivetti (che non è un'idea libresca, ma incorporata in un'industria fiorente) è diversa dalla 'regione'; e tuttavia raccoglie molti stimoli sentimentali ed anche religiosi del regionalismo, almeno come si configura nel Nord. Tecnicismo industriale (però in funzione redentrice), motivi socialisti, sindacali e cristiani" (Piovane 2017: 199).

E ancora, nei ricordi di Ferrarotti: "da quella piccola fabbrica in mattoni nasceva, con grande rispetto dell'ambiente e della comunità originaria, una grande società multinationale presente su tutti i mercati del mondo. E di fronte, naturalmente, c'erano i servizi sociali, come gli asili, all'avanguardia perché erano servizi sociali efficienti, ma non paternalistici. Non si sentiva mai la mano benefica né l'ombra del padrone. Il padrone non c'era.

C'era questa grande realtà tecnica che diventava anche, ed era allo stesso tempo, una realtà umana. C'erano le case degli operai, degli impiegati. Non era l'operaio immigrato dal centro-sud: era un operaio contadino, che manteneva il legame con il proprio campicello e che quindi il week-end lo passava non ai mari o ai monti, non fuggiva dalla sua comunità ma tornava ai suoi campi. Restava contadino, agricoltore, piccolo proprietario" (Ferrarotti 2001: 47-48).

La città industriale eporediese tra gli anni '30 e '60 del '900 crebbe attorno alla fabbrica secondo l'idea che i servizi sociali si dovessero frapporre alla fabbrica stessa per permettere la contaminazione di tempo libero e lavoro, in stretto rapporto con il territorio circostante. Il pensiero comunitario, con la persona al centro e il suo radicamento territoriale, coinvolse generazioni di architetti nella riorganizzazione spaziale di Ivrea attorno all'industria, lasciando testimonianza di alcune tra le più importanti realizzazioni del modernismo e razionalismo italiano: quartieri come Canton Vesco, Castellamonte, Bellavista, ma anche di interventi più diffusi a Canton Vigna, La Sacca e al Crist (Campos Venuti 2002; Irace 2001).

La Comunità e il welfare materiale a Ivrea e nel Canavese

L'esperimento olivettiano a Ivrea e nel Canavese attraversa differenti epoche e momenti culturali, dispiegandosi senza la precisa volontà di conseguire un disegno rigido e unitario prefigurato, bensì modellandosi

continuamente per mettere in pratica un processo concreto di trasformazione territoriale della società, basato su nuovi valori democratici (Scrivano 2001; Bonifazio 2018; Olmo 2018). Un processo che copre un arco temporale che va dalle prime ipotesi di ampliamento delle officine Olivetti (1934); si precisa attraverso gli studi per il Piano regolatore della Valle d'Aosta (Ciucci 2001); segue le articolate vicende urbanistiche in cui si intrecciano le politiche di sviluppo aziendale, le dinamiche di crescita della città e dei suoi quartieri moderni, almeno fino all'approvazione del primo Piano regolatore di Ivrea (1959), avvenuta un anno prima della prematura scomparsa di Adriano nel 1960.

Nel 1958, anno di approvazione del Piano di Ivrea e di massima fioritura del Movimento di Comunità, sui 118 comuni del Canavese erano distribuiti 72 centri comunitari, il cui cuore era rappresentato dal ricco sistema delle biblioteche. La loro funzione era plurima e nei relativi spazi erano organizzate conferenze, mostre, corsi e altre attività utili allo sviluppo professionale e culturale della popolazione.

Ivrea ha rappresentato in quegli anni il tentativo di costruire le strutture essenziali di una 'comunità concreta' nel Canavese, attorno alle fabbriche di Ivrea, attraverso riforme strutturali territoriali e funzionali, controllabili e flessibili, tanto da poter essere continuamente analizzate e corrette riguardo ai loro effetti sulle persone. La costruzione della Comunità si manteneva così 'aperta e



dialogica', attraverso un'articolata offerta di 'corpi intermedi' e di 'luoghi fulcro', che consentivano non solo l'offerta materiale di un servizio o di una residenza, ma divenivano il presupposto per una crescita culturale e conoscitiva, personale e comunitaria. Tale era la concezione sociale dell'innovazione nella costruzione del welfare olivettiano, assicurata, per esempio, dal complesso rapporto che si determinava tra il sostegno che l'impresa offriva e la partecipazione dell'utente al progetto del proprio spazio di vita. Un rapporto che si può riscontrare nelle vicende ideative e realizzative di molti luoghi e centri del welfare: dalla mensa di Gardella, all'asilo di Ridolfi; dai servizi sociali, all'asilo di Figini e Pollini; dai quartieri pianificati, ai diffusi programmi residenziali avviati dall'Ufficio consulenza case dipendenti Olivetti diretto da Emilio Tarpino. "Nessun architetto [...] poteva pensare di trasferire la sua progettazione a Ivrea senza entrare nel complesso processo negoziale che Olivetti aveva voluto e che appare la vera garanzia di una qualità diffusa" (Olmo 2018: 97). Una qualità che scaturisce non solo dalla fornitura concreta dei servizi (che rappresentavano comunque un *unicum* per le città italiane dell'epoca), ma dalla natura stessa del processo partecipativo e dall'attività dei corpi intermedi nella definizione del progetto della città moderna, dei servizi sociali e delle attrezzature territoriali, dei nuovi quartieri e delle realizzazioni residenziali diffuse, promosse e sostenute dall'azienda. In particolare, la pianificazione

a livello della comunità teorizzata da Olivetti permane attraverso il ruolo giocato dai corpi intermedi, fondamentalmente compatibili con la libertà delle persone e dei gruppi direttamente coinvolti nel processo di trasformazione sociale: questi ultimi non sono infatti intesi come beneficiari passivi; a essi è richiesta una partecipazione attiva, costante e vincolante. La rivitalizzazione dell'iniziativa dal basso diventa la condizione essenziale per lo sviluppo della Comunità e per la pianificazione comunitaria.

Parallelamente, l'organizzazione e la gestione dei servizi sociali nell'ambito delle politiche culturali e di welfare dell'azienda svolgono un ruolo determinante, vedendo nella fabbrica il centro delle relazioni umane e il motore della comunità stessa (Olmo 2001). Per tutti gli anni '50 e oltre, l'impegno politico e sociale della Olivetti verso il suo bacino di influenza territoriale rimane costante, con la realizzazione di attrezzature, non necessariamente né strettamente collegate alle attività produttive, e realizzate non solo lungo il decumano olivettiano, via Jervis, ma soprattutto nei nuovi quartieri in formazione. Un esempio anticipatore riguarda i quartieri decentrati di Canton Vesco, oggetto di un piano particolareggiato di Ludovico Quaroni, e di Bellavista, che conosceranno a partire dal 1954 un gran numero di progetti, in cui esercizi di densificazione urbana e di integrazione di servizi sociali provano a tradurre il modello delle *neighbourhood units*, attraverso nuove declinazioni in cui trovano risposta e

mediazione specifiche domande ed esigenze locali (Caniglia Rispoli e Signorelli 2001).

La comunità nella complessità della condizione contemporanea

Può essere ancora fertile riferirsi all'idea di comunità olivettiana cercando nella differente situazione contemporanea le condizioni per una sua concreta e aggiornata interpretazione, senza semplificare il pensiero e il percorso per conseguirla? A questa prospettiva sembrano sempre più orientarsi recenti pratiche urbanistiche di contrasto alle fragilità territoriali e di rigenerazione urbana, in cui la ricucitura del tessuto sociale e la ricostruzione di comunità sembrano essere i presupposti per conseguire soluzioni resilienti e innovative sotto il profilo sociale. La tendenza attuale riferibile ad alcune posizioni diffuse e penetranti del *social design* al lavoro su scenari di prossimità urbana e di 'città dei quindici minuti' appaiono ormai convinte che una comunità non si possa progettare in quanto forma sociale che emerge da una molteplicità di eventi, ma che si possa, invece, creare un ambiente adatto entro cui essa si formi e progredisca. E l'ambiente più adatto al suo accrescimento e sviluppo sembra essere quello di una 'appropriata prossimità', che prima di essere funzionale deve essere relazionale, ossia capace di generare socialità (Manzini 2021). Si tratta di un modello che predilige comunità leggere, aperte, effimere e costruite intenzionalmente, per scelta, intorno a un progetto aggregante,



che ne costituisce l'innesto. Quando tale progetto riguarda qualche forma di interesse e di cura per lo spazio, le 'comunità di luogo' sono definite come una costellazione di comunità creative, di piccoli gruppi di persone attive, portatrici non solo di bisogni, ma di capacità progettuale (di fare e trasformare). Simili comunità necessariamente esercitano la loro influenza su ambiti ristretti della vita contemporanea, quali le *social streets* o i *social districts*: entità fisicamente molto circoscritte, microscopiche, che come gli enzimi sono ritenute in grado di attivare processi di scala maggiore.

Mi sembra di cogliere in queste istanze la consapevolezza che tali forme sociali possano essere generate spontaneamente dall'azione congiunta (conflittuale o collaborativa) di diversi attori; esse non possono quindi essere prefigurate, né se ne possono conoscere o predeterminare gli esiti finali in quanto apporti a un più generale processo generativo. Tali considerazioni, come ho cercato di illustrare precedentemente, non sono lontane dal concetto di comunità ereditato dal pensiero olivettiano; dal suo fare riferimento a un processo di costruzione aperto, da monitorare e correggere nel suo farsi, lontano dalle critiche e da logiche di rigida ingegneria sociale che spesso gli vengono attribuite. La differenza sostanziale riguarda tuttavia i valori fondativi democratici, sociali e ambientali intorno ai quali si costituiscono le comunità e si misura la capacità di resilienza e di durata delle relazioni che le strutturano, e che nelle ipotesi più recenti sembrano essere inessenziali. Se leggere sono le comunità, ancora più effimere appaiono infatti le loro morfologie e i loro legami unificanti, soprattutto se ancorati a progetti o a contesti limitati e molto circoscritti. Ma forse più labile

ancora risulta la loro capacità di incidere su processi densi e profondi che, andando oltre le tendenze, le mode e gli stili continuamente cangianti della vita contemporanea, riescano a fare emergere effettivamente anche solo frammenti di innovazione sociale o concrete "tracce di comunità" (Bagnasco 1999). Se la riscoperta di un'attualità della proposta comunitaria fa intravedere un'alternativa per una società che si costruisce tra Stato e Mercato (due ossessioni moderne entrate in crisi nel mondo globale dell'economia dei flussi, delle crisi sistemiche globali e dell'emergenza sanitaria), forse quella 'eresia moderata olivettiana' può ancora dare senso a due parole maledette lungo tutto il '900: comunità e persona. Come sottolinea Aldo Bonomi, "Impiegare di nuovo il concetto forte di comunità è oggi per me un tentativo di andare oltre le categorie fondative della sociologia classica per le quali il concetto di comunità rimanda a una visione organica delle relazioni sociali presenti in una determinata realtà, fondata sulla reciproca comprensione dei membri e sulla comune appartenenza, soggettivamente sentita dagli individui" (Bonomi 2002). Significa, più opportunamente, tessere reti tra soggetti e territori nelle economie post-fordiste globalizzate, ridando senso e significato al luogo e soprattutto al territorio, riscoprendo una dimensione umana diversa da quella troppo grande dei flussi o da quella troppo piccola dei 'localismi rivendicativi'. In questa prospettiva, il capitale sociale perde la sua valenza competitiva e diventa valore di legame, bene relazionale riproducibile attraverso l'uso, laddove le capacità di evoluzione, resilienza e durata delle istanze di comunità sono consegnate in forma aperta e riflessiva a nuovi soggetti intermedi. Soggetti che

tornino a svolgere una funzione di cerniera fra società e istituzioni, tra luoghi del vivere e del produrre e luoghi della decisione, tra territorio e governo dello Stato. ■

Le foto sono state realizzate da Paolo Mazzo e sono tratte dalla mostra *Abitare a Bellavista. Un quartiere Olivetti*, realizzata in collaborazione con l'Associazione Archivio Storico Olivetti

Riferimenti

- Bagnasco A. (1999), *Tracce di comunità*, Il Mulino, Bologna.
- Barbieri C.A. (2002), "Adriano Olivetti e l'Inu, un dialogo non banale", *Urbanistica Dossier*, no. 47/48.
- Bonifazio P. (2018), "Non c'è casa senza industria: Le premesse teoriche, storiche e culturali del problema della casa a Ivrea", in C. Olmo, P. Bonifazio, L. Lazzarini, *op.cit.*
- Bonomi A. (2002), *La comunità maledetta. Viaggio nella coscienza di luogo*, Edizioni di Comunità, Torino.
- Campos Venuti G. (2002), "Adriano Olivetti e l'urbanistica", *Urbanistica Dossier*, no. 47/48.
- Caniglia Rispoli C., Signorelli A. (2001), "L'esperienza del piano Ina-Casa: tra antropologia e urbanistica", in P. Di Biagi (a cura di), *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa degli anni '50*, Donzelli Editore, Roma.
- Censis (2021), *Rapporto annuale 2021*, FrancoAngeli, Milano.
- Ciucci G. (2001), "Le premesse del Piano regolatore della Valle d'Aosta", in C. Olmo (a cura di) (2001), *op. cit.*
- Di Biagi P. (2001), "Adriano Olivetti e l'INU: l'impegno nella comunità degli urbanisti (1948-1960)", in C. Olmo (a cura di), *op. cit.*
- Ferrarotti F. (2001), *La società e l'utopia. Torino, Ivrea, Roma e altrove*, Donzelli Editore, Roma.
- Giunta C. (2008), *L'assedio del presente. Sulla rivoluzione culturale in corso*, Il Mulino, Bologna.



Iglieri G. (2019), *Storia del Movimento Comunità*, Edizioni di Comunità, Roma.

Irace F. (2001), "La Ville d'Hadrien à Ivrea", in C. Olmo (a cura di), *op. cit.*

Manzini E. (2018), *Politiche del quotidiano*, Edizioni di Comunità, Roma.

Manzini E. (2021), *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*", Egea, Milano

Olivetti A. (1945), *L'ordine politico delle Comunità*, Nuove Edizioni, Ivrea.

Olivetti A. (1960), *Città dell'uomo*, Edizioni di Comunità, Roma.

Olivetti A. (2013), *Democrazia senza partiti*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea (ed. or. 1949).

Olmo C. (2001), "Introduzione. Un'urbanistica civile, una società conflittuale", in C. Olmo (a cura di), *op. cit.*

Olmo C. (a cura di) (2001), *Costruire la città dell'uomo. Adriano Olivetti e l'urbanistica*, Edizioni di Comunità, Torino.

Olmo C. (2018), "Non sempre le mitografie hanno ragione", in C. Olmo, P. Bonifazio, L. Lazzarini, *op. cit.*

Olmo C., Bonifazio P., Lazzarini L. (2018), *Le case Olivetti a Ivrea. L'ufficio consulenza Casa Dipendenti ed Emilio Tarpino*, Il Mulino, Bologna.

Palermo P.C. (2022), *Il futuro dell'urbanistica post-riformista*, Gangemi, Roma (in corso di pubblicazione).

Piovene G. (2017), *Viaggio in Italia*, Bompiani, Milano.

Renzi E. (2008), *Comunità concreta. Le opere e il pensiero di Adriano Olivetti*, Guida, Napoli.

Scrivano P. (2001), "La comunità e la sua difficile realizzazione. Adriano Olivetti e l'urbanistica a Ivrea e nel Canavese", in C. Olmo (a cura di), *op. cit.*

Vitillo P. (2021), "Città contemporanea e prossimità", *Urbanistica Informazioni*, no. 295.

olivetti



Comunità, Architettura, Urbanistica, Stile ai tempi di Adriano Olivetti (1933-1960)

Mario Piccinini

È abbastanza complesso affrontare la figura poliedrica di Adriano Olivetti che, a sessanta anni dalla sua morte, fa ancora parlare di sé. La sue attività spaziano, oltre che nella attività produttiva, in molti campi come l'architettura, l'urbanistica ed il design attraverso il coinvolgimento dei più affermati professionisti, ma anche la politica, e la sociologia. Queste attività non si possono definire solo come complementari rispetto alla attività di impresa in quanto gli aspetti teorici si integrano con quelli pratici. Il lascito teorico di Adriano è, *L'ordine politico delle Comunità*, la cui prima edizione è del 1945.

Oggi risultano ancora attuali molte delle idee di Adriano, come la riforma della società, che è rappresentata nella sua forma compiuta dalla "Comunità concreta". La Comunità, come scrive Emilio Renzi nella *Comunità concreta. Le opere e il pensiero di Adriano Olivetti*, "è lo spazio territoriale, sociale, istituzionale in cui una persona può vivere effettivamente la propria vita relazionale" [...]. "Al centro della Comunità sta la persona. La persona è l'opposto dell'individuo [...]. Da qui la necessità di non considerare questi aspetti come separati, ma fortemente integrati fra loro. Lo scopo di questa monografia è quello di mettere in risalto la personalità di Adriano, non solo come imprenditore, ma come pensatore, uomo di cultura, di impegno politico e civile, evitando di farne un 'santino' laico come, in parte, avviene oggi.

Mario Piccinini, architetto e urbanista, è membro effettivo dell'INU, Istituto Nazionale di Urbanistica. Ha fondato nel 1981, con altri architetti la società di progettazione MMP Architetti e, nel 2014 con altri l'associazione, Olivettiana.it, una Comunità di Olivettiani in rete. È autore di numerose pubblicazioni di architettura e di urbanistica. Ha curato il libro *Adriano Olivetti: il lascito: Architettura, Urbanistica, Design, Industria*, INU Edizioni, Roma, 2010, prima edizione e nel 2014 la seconda edizione ampliata.

La prefazione del volume è di Michele Talia, Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica dal 2019 e docente di Urbanistica all'Università degli Studi di Camerino.

Il ruolo delle tecniche urbanistiche per progettare la prossimità urbana

Silvia Rossetti, Michela Tiboni, Michele Zazzi

L'entusiasmo con cui alcune metropoli hanno promosso e accolto l'idea della 'città dei 15 minuti' può oggi rappresentare un'utile occasione per riflettere nuovamente sulle note relazioni tra pianificazione urbanistica e pianificazione della mobilità, con particolare attenzione ai modi secondo i quali i saperi collegati alle tecniche applicate alla città affrontano i temi della pedonalità e della prossimità in ambito urbano.

Riscoprire la prossimità attraverso lo slogan della 'città dei 15 minuti'

La costruzione della città fisica si è tradizionalmente fondata sulla necessità di risolvere due problemi elementari del vivere comunitario: reperire superfici (coperte o scoperte) per le diverse funzioni sociali (abitativa, produttiva, commerciale, tecnologica, a servizio, a verde, ecc.); attrezzare lo spazio per connettere tra loro le attività svolte in quegli stessi ambiti funzionali. Nel corso del tempo sono state messe a punto tecniche sofisticate per rendere agevoli ed efficienti gli spostamenti all'interno di uno spazio urbano in continua dilatazione, sede di movimento di un numero sempre maggiore di cittadini verso altrettanto numerose destinazioni potenziali. E questo con la pressante esigenza di accorciare il più possibile i tempi di percorrenza.

Il radicale confinamento spaziale introdotto dall'emergenza sanitaria conseguente alla recente pandemia ha, viceversa, reso nuovamente attuale un concetto di prossimità legato ai tempi di vita individuali, secondo spostamenti 'lenti' in un intorno urbano molto più limitato rispetto alle consuetudini acquisite nel lungo periodo. Non sorprende, quindi, il velocissimo attecchimento, l'entusiasmo mediatico e l'ampia diffusione di quanto Anne Hidalgo, sindaco di Parigi, ha inserito nel programma proposto nel gennaio del 2020 per la campagna elettorale di rielezione: l'idea di una Parigi come *Ville du quart d'heure*. Il successo immediato di questa iniziativa ha contribuito alla conferma di Anne Hidalgo a sindaco e, di nostro maggiore interesse, ha ispirato le politiche e le strategie per affrontare l'emergenza che le città si sono trovate ad affrontare nei mesi successivi. Al riguardo si possono certamente menzionare la strategia di adattamento messa a

punto dalla città di Milano nel 2020 e il relativo progetto di azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità *Strade Aperte* (Comune di Milano 2020), nel quale è fatto specifico riferimento al quartiere 'con tutto a 15 minuti', la cui attuazione peraltro si basa su una rete di ambiti a vocazione pedonale già in precedenza individuati dal Piano di governo del territorio (Pgt) *Milano 2030* (Comune di Milano 2019). Ma alcuni riferimenti rilevanti possono essere recuperati ancor prima nel tempo: tra questi, sicuramente, il Piano di Melbourne 2017-2050, che è stato promosso sull'analogo principio dei *20-minutes neighbourhoods*, quartieri focalizzati sulla qualità della vita di prossimità dove si mirava alla realizzazione di comunità inclusive, vivaci e sane (Victoria State Government 2017). Tale principio si sostanzia nell'obiettivo di soddisfare la maggior parte delle necessità quotidiane entro 20 minuti a piedi da casa, in un raggio di 800 metri, promuovendo contestualmente anche il trasporto pubblico e la ciclabilità (Fig. 1).

Successivamente, come spesso capita, agli entusiasmi iniziali è seguita una riflessione dei 'saperi esperti' sulle possibili conseguenze di un approccio 'riduttivo' alla programmazione e gestione delle città fondato in maniera così esclusiva sul tema dei 15 minuti. E cioè sulla opportunità di accettare come plausibile l'ipotesi che, risolvendo i problemi di accessibilità mediante una riorganizzazione delle reti dei servizi urbani e delle reti di mobilità lenta a essi afferenti, si possa davvero costruire uno scenario complessivo di innovazione per la trasformazione della città contemporanea. Ma anche sul fatto che questa fosse un'idea davvero nuova, per la quale ipotizzare metodi e tecniche oggi non disponibili. La questione obbligherebbe a

trattazioni di ampio respiro, che rimanderebbero addirittura a temi fondativi della pianificazione urbanistica, tra 'generalità' e 'settoriale' degli obiettivi e contenuti degli strumenti di pianificazione, con i loro differenti punti di forza e debolezza. In questa sede, più modestamente, vorremmo invece richiamare alcune prospettive di lavoro, esito di percorsi di ricerca che nello scenario italiano hanno da tempo posto al centro dell'operare nelle città la questione dell'accessibilità degli utenti più vulnerabili e, di conseguenza, l'esigenza di ridefinire politiche e strumenti di rigenerazione della città consolidata mediante il recupero di modalità antiche di muoversi 'lentamente' nelle città e di una rinnovata attenzione per la prossimità urbana.

Con specifico riferimento alla necessità di introdurre il concetto della città dei 15 minuti occorre, quindi, ribadire come essa tratti in realtà temi e principi che appartengono ad alcuni riferimenti fondamentali della tecnica e della pianificazione urbanistica (Fig. 2).

Nello scenario internazionale, i riferimenti riconosciuti sono ormai consolidati e condivisi: tutti ricordano, tra le altre, le prime definizioni dell'unità di quartiere così come teorizzata da Perry (1929) e, in tempi più recenti, gli studi della Urban Task Force (1999) coordinata da Lord Rogers, nonché gli assunti del movimento del New Urbanism (Katz 1993; Congress for the New Urbanism and Talen 2013). Ma anche nel nostro paese questi studi sono di lungo periodo. Tra i più rilevanti ci si può riferire a quelli sull'"organica urbanistica" di Vincenzo Columbo (1966), poi ripresi e attualizzati dal CeSCAM (Centro Studi Città Amica per la sicurezza nella Mobilità) dell'Università degli Studi di Brescia che, appoggiandosi sugli esiti della conferenza internazionale *Living and Walking in Cities* giunta nel 2021 alla venticinquesima edizione, coniuga i temi della mobilità con quelli della pianificazione urbanistica e della qualità della vita nelle aree urbane (si vedano, tra i più recenti: Tira e Pezzagno 2018; Tira et al. 2020).

Si può allora richiamare l'eredità culturale di quella visione, che cercava di trovare una coerenza spaziale per l'ipotizzata organizzazione sociale della comunità urbana in divenire. La tradizionale articolazione mediante le unità urbanistiche elementari rappresentate da vicinati, quartieri e comunità era configurata secondo una variabile temporale dell'accessibilità propria degli spostamenti quotidiani (Busi 2011). Il vicinato costituiva quella cellula di città che includeva l'abitazione e le attrezzature fondamentali, quali i negozi di prima necessità, la scuola dell'infanzia, il verde pubblico capillare, ai quali si sarebbe dovuto accedere in cinque minuti a piedi.

Nel quartiere, composto da uno o più vicini, aveva invece luogo la vita sociale della collettività, resa possibile da un insieme di funzioni, complementari a quelle del vicinato stesso. Il quartiere si caratterizzava per la presenza di scuole primarie e secondarie, attività commerciali, servizi socio-assistenziali e sanitari di base. Le funzioni e i servizi presenti nel quartiere erano di livello superiore rispetto a quelli del vicinato, ma a essi si sarebbe dovuto comunque accedere in tempi dell'ordine dei 15 minuti a piedi (ecco i ricorsi storici). Ed è infine soltanto nella comunità, la terza delle unità urbanistiche elementari, che si assisteva alla piena considerazione della complessità delle relazioni e dei modi di spostamento, con la compresenza di mezzi e funzioni produttive.

La nitidezza e, per certi versi, l'approccio chiaratamente metodico della visione di allora non sono stati suffragati dall'evoluzione reale delle città italiane nel secondo dopoguerra. Nell'attualità è così frequente osservare ambiti urbani caratterizzati da una scarsa differenziazione nelle proprie funzioni e reti per la mobilità, con elementi di polarizzazione – solitamente le attività di servizio – non sempre coerenti con l'organizzazione spaziale dei tessuti insediativi. Ciononostante, ancora recentemente Maurizio Tira (2011) riteneva che, sebbene in alcuni punti ormai datata, la visione organica dell'urbanistica avrebbe potuto rappresentare un punto di ripartenza sul quale ragionare in un'ottica di integrazione tra urbanistica e mobilità, andando a riaffermare una visione della pianificazione in grado di riportare al centro dell'attenzione il movimento pedonale.

Questioni nelle tecniche urbanistiche

Preso atto della forza propulsiva dello 'slogan' della città dei 15 minuti e delle riflessioni di lungo periodo che ne permettono una migliore contestualizzazione disciplinare, appare comunque opportuno interrogarsi su quale possa essere il ruolo della prossimità nei contenuti tecnici delle pratiche urbanistiche contemporanee. La città dei 15 minuti prevede che ciascun individuo possa dare soddisfazione alla maggior parte, se non a tutte, le sue necessità quotidiane muovendosi lungo un breve tragitto dalla propria abitazione a piedi o, al più, estendendo questa possibilità anche al movimento in bicicletta. Assumendo questa prospettiva, occorrerebbe riordinare le priorità d'uso della città secondo un modello in grado di dare nuovamente priorità ai modi di spostamento propri della mobilità dolce, opportunamente integrata con le linee del trasporto pubblico per l'accessibilità alle scale spaziali delle città di maggiori dimensioni.

Per raggiungere questo obiettivo si può operare sul miglioramento delle percorribilità delle infrastrutture disponibili, che è probabilmente l'azione prevalente, se non unica, messa in atto nelle applicazioni della città dei 15 minuti, anche mediante soluzioni della cosiddetta 'urbanistica tattica'. Oppure è possibile agire sulla riorganizzazione dell'offerta spaziale delle possibili destinazioni, per consentire e incentivare il movimento pedonale (e ciclabile). Quest'ultima modalità appare, ovviamente, molto più complessa da mettere in pratica. Una prima riflessione, pur speditiva, sul caso italiano porta ad affermare che su questi aspetti appaia

ancora necessario un pieno trasferimento di soluzioni e competenze dall'attività di ricerca alla prassi.

La ricerca su come creare ambiti urbani a misura di pedone e progettare correttamente le infrastrutture pedonali, seppur densa e articolata e non sempre pensata per essere divulgata in ambito amministrativo e professionale, è consolidata e può disporre di approfondimenti su tutti gli specifici aspetti del movimento pedonale, come la praticabilità, la sicurezza stradale e l'attrattività della rete nel suo complesso (tra gli altri, Forsyth 2015). Sotto il profilo teorico e metodologico, sia le caratteristiche delle infrastrutture per la mobilità sia i criteri di localizzazione delle destinazioni potenziali che concorrono alla realizzazione della città dei 15 minuti sono ampiamente trattati negli studi sull'accessibilità urbana (Rossetti e Zazzi 2019).

Dal punto di vista applicativo, una delle prime questioni che occorre affrontare riguarda però la possibilità di 'misurare' quanto un ambito urbano sia strutturato per supportare il modello dei 15 minuti e valutare se un quartiere, ossia una porzione di città con tratti di riconoscibilità per la sua organizzazione morfologica e sociale, sia effettivamente accessibile in 15 minuti sulla base della distribuzione della popolazione, della localizzazione delle attività desiderate, della qualità delle reti pedonali e della conformazione del tessuto urbano. In sostanza, appare evidente l'esigenza di una precisazione degli strumenti tecnici mediante i quali affrontare lo studio integrato delle caratteristiche fisiche delle aree urbane. Anche in questo caso la nostra disciplina ha costruito nel tempo

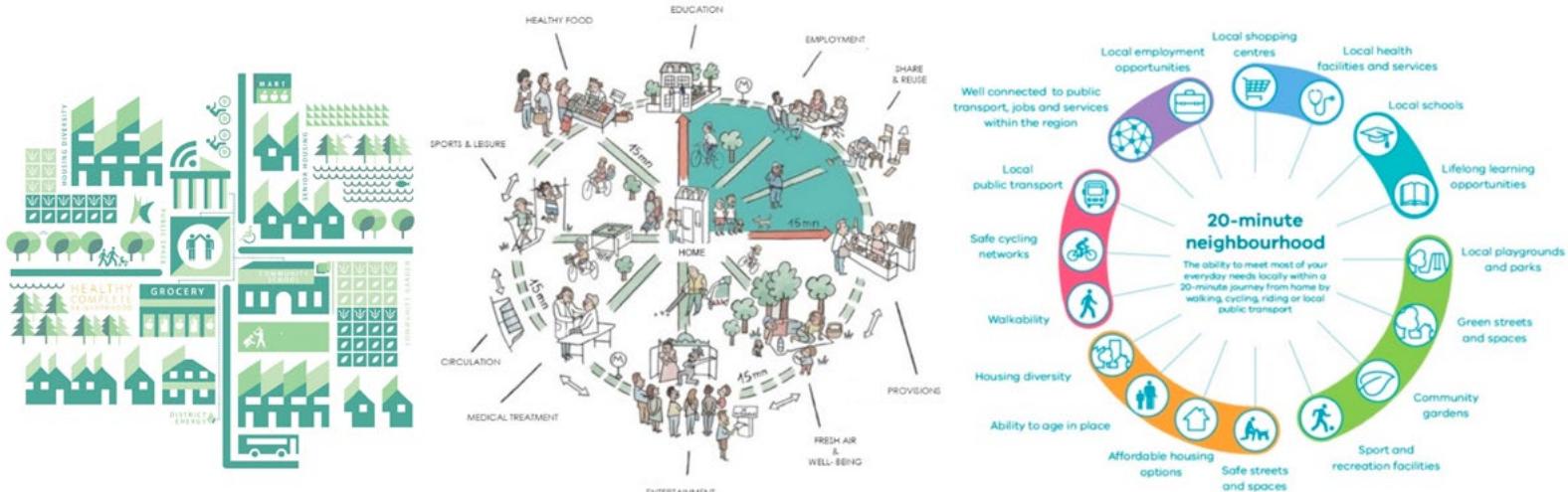


Fig. 1. Raffigurazioni tratte dalle strategie di Portland, Parigi e Melbourne, spesso citate come esempi emblematici di piani per la città dei 15 minuti (fonti: City of Portland 2012; Paris en Commun 2020; Victoria State Government 2017).

solide tecniche di analisi e valutazione, improntate a obiettivi di corretta distribuzione delle funzioni e dotazioni di servizi, con differenti livelli di accessibilità e raggi d'azione ottimali. Altri approfondimenti riguardano gli studi sui principi di forma e di localizzazione che privilegino una giusta misura di mix funzionale e compattezza, nonché di decentralizzazione e capillarità di quelle attività di valenza non territoriale tradizionalmente individuate nelle categorie dei servizi di vicinato e di quartiere (Cervero and Kockelman 1997; Williams 2005; Dovey and Pafka 2017; Bibri *et al.* 2020).

Ugualmente, il tema delle analisi sulle caratteristiche di pedonalità di un quartiere, o più in generale di un ambito urbano, può fare riferimento a studi ormai consolidati che permettono analisi, anche molto sofisticate, dei livelli di *walkability* (Fig. 3). In letteratura sono disponibili diversi indici e misure di *walkability*, generalmente basati su caratteristiche della forma urbana come la densità,

il mix di uso del suolo, la connettività stradale che, nello spirito della città dei 15 minuti, devono essere integrati con i dati relativi alla distribuzione della popolazione, alla localizzazione dei servizi, delle attività e degli spazi aperti, alle esigenze quotidiane che condizionano il comportamento di parte della popolazione (Conticelli *et al.* 2018; Garau *et al.* 2020; Caselli *et al.* 2021). Queste analisi sono principalmente basate su valutazioni fatte attraverso applicazioni GIS e strumenti di *geoprocessing* che elaborano diversi set di dati, permettendo di misurare e valutare le condizioni spaziali di percorribilità della rete pedonale. Le principali applicazioni considerano vari indici, quali appunto connettività, sicurezza, comfort, accessibilità e convenienza, che rendono evidente come la *walkability* possa essere meglio descritta usando un insieme composito di indicatori (Maghelal and Cara 2011). Attraverso tali tecniche di analisi che, come detto, si basano principalmente sull'acquisizione di strati informativi relativi

alla distribuzione della popolazione nello spazio e alla localizzazione delle attività desiderate, è possibile individuare le isocroni realizzate sul grafo pedonale o formulare le misure di accessibilità e, conseguentemente, valutare, seppur in maniera teorica, il grado di soddisfacimento delle potenziali esigenze della popolazione insediata (Balletto *et al.* 2021; Gaglione *et al.* 2021) (Fig. 4). Una questione che rimane controversa nelle ipotesi disponibili per la città dei 15 minuti riguarda la considerazione di quale debba essere l'insieme complessivo delle attività, dei servizi e delle attrezzature che costituiscono destinazione atta a soddisfare l'obiettivo temporale di accessibilità. Appare, infatti, poco realistico pensare che tutti i quartieri di una città possano ospitare una dotazione completa di tutti i livelli gerarchici di attrezzature e servizi di utilità per un generico cittadino. Si pone, quindi, la questione di chi debba essere eventualmente privilegiato nella programmazione delle azioni finalizzate

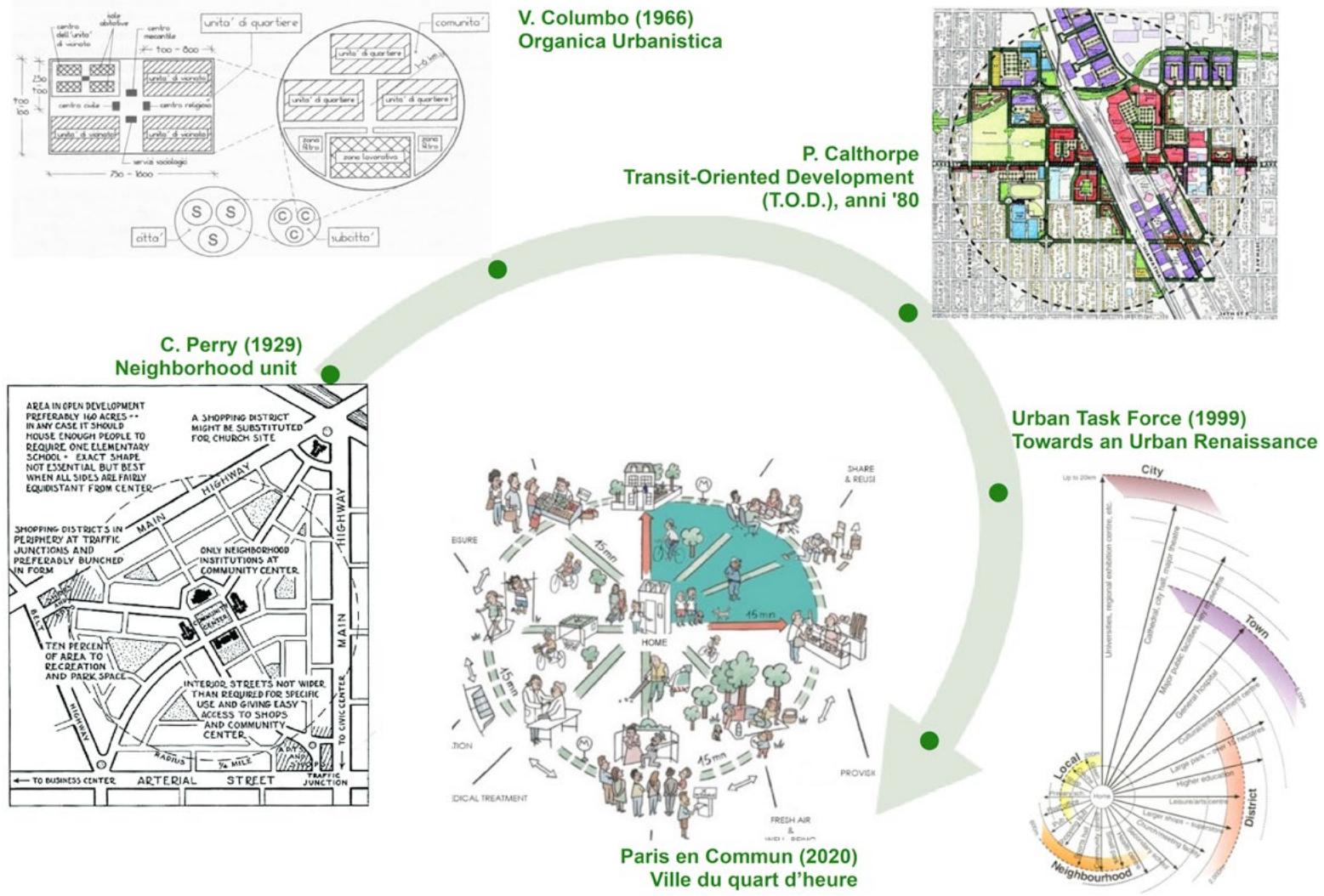


Fig. 2. Dall'unità di quartiere alla città dei 15 minuti. Alcuni dei riferimenti disciplinari (fonte: rielaborazione degli autori).

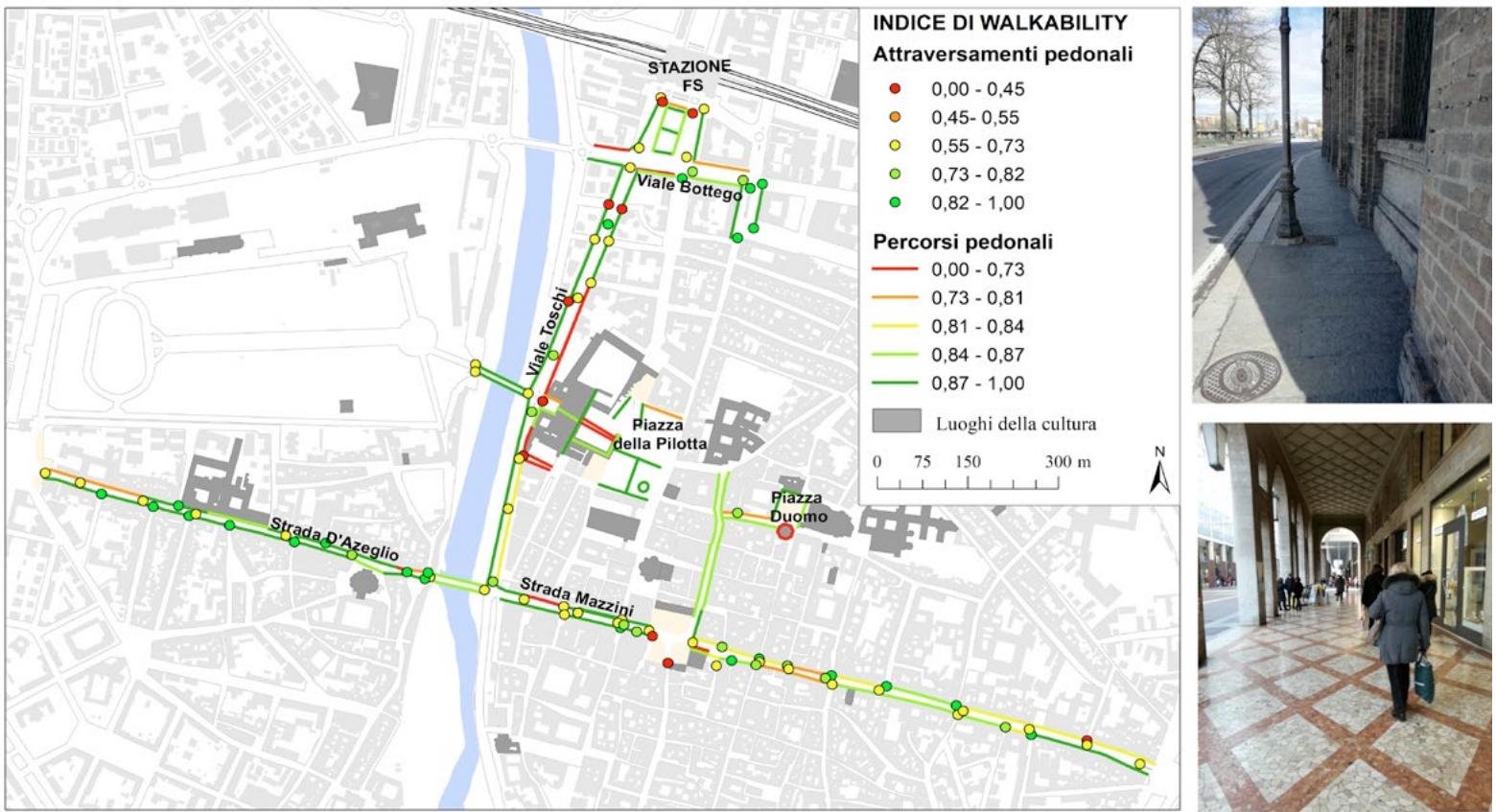


Fig. 3. Esempio di analisi e mappatura di un indice composto del livello di walkability per il centro storico di Parma (fonte: Caselli et al. 2021).

all'attuazione della città dei 15 minuti. L'ipotesi prevalente potrebbe essere quella di considerare, come tradizionalmente fatto, servizi e funzioni che coniughino le giuste esigenze di soddisfacimento di bisogni essenziali, oltre ad altri servizi e attrezzature ad accesso quotidiano o frequente: le scuole primarie, il commercio di prossimità, esercizi pubblici quali bar e simili. Se questo approccio può sicuramente essere considerato una prima accettabile approssimazione verso l'obiettivo dell'accessibilità a 15 minuti (se non meno), sarebbe comunque opportuno approfondire i modi d'uso della città in rapporto alle condizioni poste dall'organizzazione dei tempi di vita e lavoro contemporanei. Se si ha infatti sicura percezione di abitudini molto più articolate di quelle in atto nel recente passato, sono ancora carenti le ricerche specifiche e le simulazioni relative ai possibili interventi di rilocalizzazione o nuovo insediamento delle attività urbane sulla base di analisi relative agli spostamenti ricorrenti.

In sostanza, occorrerebbe dedicare maggiore attenzione al concetto di uso quotidiano e alla quantificazione della popolazione necessaria per assicurare una frequenza complessivamente assidua dello spazio urbano – e quindi una maggiore attrattività – pur con cadenza più rarefatta da parte del singolo cittadino.

Potenzialità e limiti

Queste brevi note portano a una conclusione che può apparire in parte ovvia, ma che riteniamo opportuno sottolineare. I processi preparatori per la realizzazione di una città dei 15 minuti non possono eludere le questioni poste dalla tradizionale pianificazione della destinazione d'uso delle varie componenti della città, dalla programmazione delle attrezzature di interesse collettivo e dalla pianificazione dei trasporti e delle reti della mobilità dolce.

Tali processi devono basarsi su una attenta organizzazione funzionale delle attività urbane e su corretti criteri di localizzazione dei servizi, cercando di ri-attualizzare i concetti di unità urbanistica di vicinato e di quartiere. In questo quadro programmatico, le attrezzature che costituiscono servizi con caratteristiche di prossimità (tradizionalmente individuati nelle categorie dei servizi di vicinato e di quartiere) possono diventare le strutture alle quali affidare il compito di ricostituire una trama di centralità diffuse nell'ambito del *continuum* costruito, in rapporto alle sue varie densità insediative e di popolazione (Zazzi 2006).

Si tratterebbe, comunque, di processi di decentralizzazione non semplici da realizzare, benché costituiscano, come evidenziato anche dalle recenti linee guida prodotte da

C40 cities (2021), uno dei mezzi privilegiati attraverso il quale perseguire una rigenerazione che assicuri quartieri vitali, a misura d'uomo, connessi, in grado di riportare assiduamente gli abitanti nei contesti locali nei quali risiedono.

Gli approcci di indagine e le tecniche per il disegno delle infrastrutture per la mobilità dolce che concorrono al perseguitamento dell'obiettivo della città dei 15 minuti appaiono aggiornati anche nel quadro nazionale e non sembrano richiedere particolari innovazioni degli strumenti già a disposizione, potendosi appoggiare su un patrimonio di saperi disciplinari consolidati nel tempo, di ampia disponibilità e accettabile sperimentazione.

Più difficile è riconoscere negli approcci con cui è affrontato il progetto della città dei 15 minuti la piena consapevolezza della reale complessità che caratterizza le esigenze quotidiane di segmenti anche consistenti della popolazione, condizionandone i comportamenti, le scelte modali e la definizione degli spostamenti sistematici e non.

La 'misura' della città dei 15 minuti può, quindi, certamente passare attraverso approcci tradizionali, supportati da sistemi informativi territoriali che si basino sullo studio delle caratteristiche urbane, morfologiche e funzionali nonché di variabili

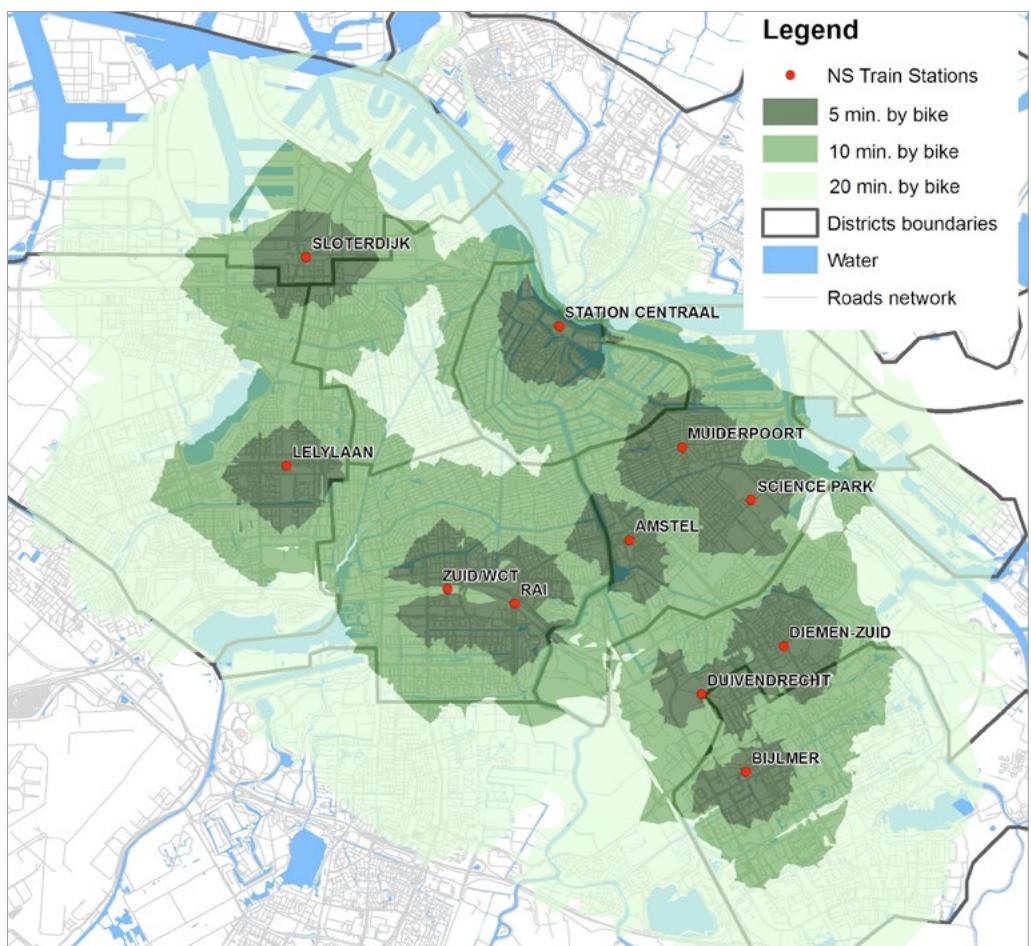
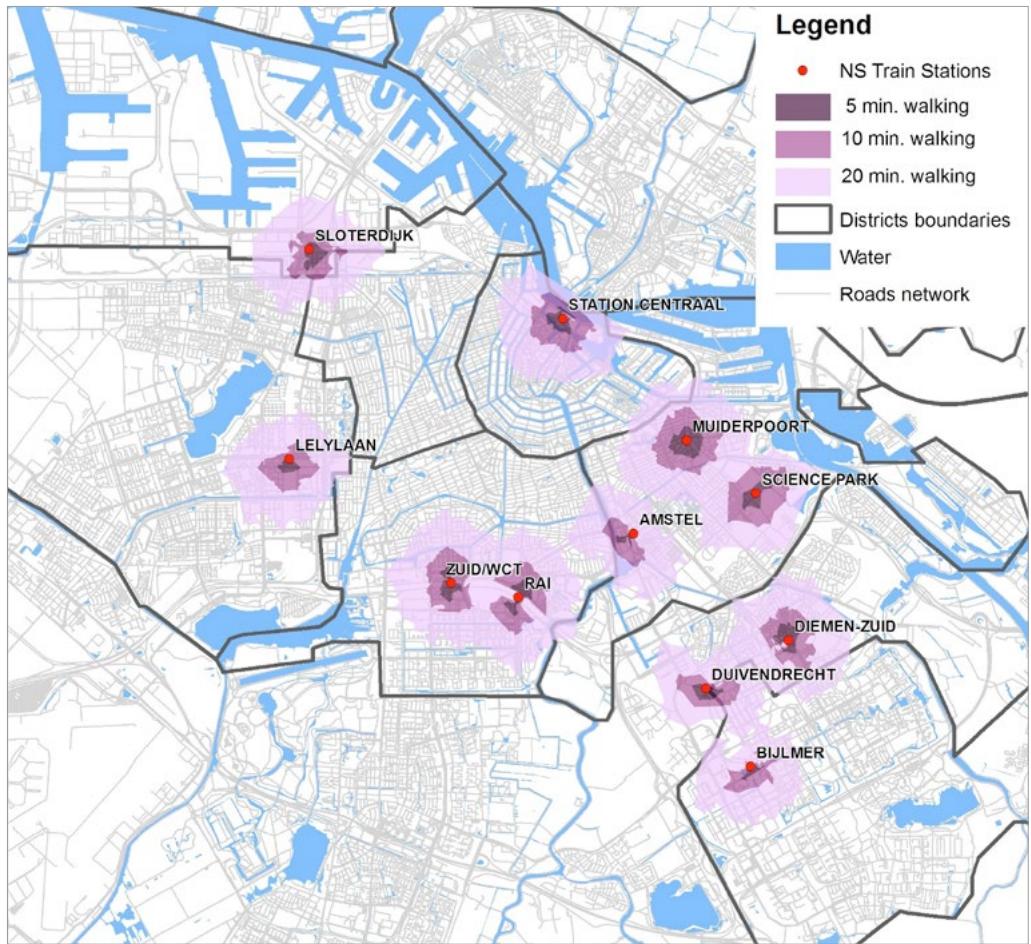


Fig. 4. Esempio di mappatura delle isocroni, pedonali e ciclabili, a partire dalle stazioni ferroviarie NS (Nederlandse Spoorwegen) della città di Amsterdam (fonte: Tiboni e Rossetti 2014).

socio-economiche, ma per una effettiva comprensione dei fenomeni in essere questi approcci devono essere integrati con osservazioni dirette degli spazi pubblici, rilievi e indagini sul comportamento dei pedoni e sulle abitudini di mobilità. Tali rilievi possono anche prevedere l'utilizzo di dispositivi GPS per il tracciamento dei percorsi reali, o l'adozione di modelli di simulazione per la costruzione di scenari e di schemi di mobilità basati sui comportamenti.

Tuttavia, come sempre nelle nostre questioni disciplinari, il passaggio dal successo dello 'slogan' alla persistenza e al radicamento dei suoi obiettivi e contenuti nelle tecniche e nella capacità effettiva di trasformazione della città non passa solamente dalla raccolta e catalogazione di dati anche molto affinati. Sempre più dobbiamo riconoscere che il successo o meno dell'esito delle ricerche attiene alla qualità dei processi di trasferimento di tali conoscenze nella pratica urbanistica; processi che devono essere valutati con strumenti opportuni.

In questo senso, la riflessione sugli approcci sperimentali di ridisegno delle reti per la mobilità arrivati a compimento secondo il modello della 'città dei 15 minuti' (come le *Supermanzana* di Barcellona) mostra come interventi settoriali possano comunque rientrare e concorrere a un processo di adattamento complessivo del sistema degli spazi pubblici della città (Manzini 2021).

In conclusione, si può affermare che la rinnovata attenzione politica e mediatica per i temi riconducibili all'idea della 'città dei 15 minuti' ha rappresentato l'opportunità per una ampia riflessione collettiva sulle rilevanti, ma non sempre considerate, implicazioni urbanistiche degli studi sulla mobilità locale, di quartiere.

Ora la sfida è di riuscire a dimostrare quanto questi temi, che possono apparire – e a volte vengono trattati dagli stessi operatori – come settoriali, siano intimamente collegati al ventaglio ampio delle maggiori sfide poste alla città contemporanea: sostenibilità ambientale, transizione energetica, resilienza, inclusione ed equità sociale, qualità della vita, pandemia.

Una maggiore attenzione per la scala locale e gli assetti sociali e spaziali degli interventi sulla città consolidata – per la quale solitamente si ipotizza una rigenerazione diffusa, di prossimità – può forse costituire una occasione per assegnare maggiore concretezza alle prospettive di applicazione dell'idea originaria. ■

Riferimenti

- Balletto G., Pezzagno M., Richiedei A. (2021), "15-Minute City in Urban Regeneration Perspective: Two Methodological Approaches Compared to Support Decisions", in O. Gervasi, Murgante B., Misra S., Garau C., Blečić I. et al. (eds.), *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2021*, Lecture Notes in Computer Science, vol. 12953, Springer, Cham.
- Bibri S.E., Krogstie J., Kärrholm M. (2020), "Compact city planning and development: Emerging practices and strategies for achieving the goals of sustainability", *Developments in the Built Environment*, vol. 4, 100021.
- Busi R. (2011), "Metodi, tecniche e politiche per la mobilità nella città amica", *TeMA*, vol. 3, no. 2, p. 7-18.
- Caselli B., Rossetti S., Ignaccolo M., Zazzi M., Torrisi V. (2021), "Towards the Definition of a Comprehensive Walkability Index for Historical Centres", in O. Gervasi, Murgante B., Misra S., Garau C., Blečić I. et al. (eds.), *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2021*, Lecture Notes in Computer Science, vol. 12958, Springer, Cham.
- Cervero R., Kockelman K. (1997), "Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design", *Transportation Research, Part D: Transport and Environment*, vol. 2, issue 3, p. 199-219.
- City of Portland (2012), *The Portland Plan*, Portland Bureau of Planning and Sustainability, Portland, Oregon [<https://www.portlandonline.com/portlandplan/index.cfm?c=58776>].
- Columbo V. (1966), *La ricerca urbanistica. Organica urbanistica*, vol. 2, Giuffrè, Milano.
- Comune di Milano (2019), *Milano 2030 – PGT vivente* [<https://www.pgt.comune.milano.it>].
- Comune di Milano (2020), *Strade Aperte* [<http://img.trk.comune.milano.it/static/105044/assets/2/30.4%20Strade%20Aperte.pdf>].
- Congress for the New Urbanism, Talen E. (2013), *Charter of The New Urbanism*, McGraw-Hill, New York.
- Conticelli E., Maimaris A., Papageorgiou G., Tondelli S. (2018), "Planning and Designing Walkable Cities: A Smart Approach", in R. Papa, R. Fistola, C. Gargiulo (eds.), *Smart Planning: Sustainability and Mobility in the Age of Change*, Springer, Cham, p. 251-269.
- C40 Cities (2021), *Green and Thriving Neighbourhoods. A pathway to net zero, featuring* the '15-minute city' [<https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/green-and-thriving-neighbourhoods>].
- Dovey K., Pafka E. (2017), "What is functional mix? An assemblage approach", *Planning Theory & Practice*, vol. 18(2), p. 249-267.
- Forsyth A. (2015), "What is a walkable place? The walkability debate in urban design", *Urban Design International*, vol. 20(4), p. 274-292.
- Gaglione F., Gargiulo C., Zucaro F., Cottrill C. (2021), "Urban accessibility in a 15-minute city: a measure in the city of Naples", *XXV International Conference Living and Walking in Cities LWC 2021 "New scenarios for safe mobility in urban areas"*, 9-10 September 2021, Brescia (atti in corso di stampa).
- Garau C., Annunziata A., Yamu C. (2020), "A walkability assessment tool coupling multi-criteria analysis and space syntax: The case study of Iglesias, Italy", *European Planning Studies*, p. 1-23.
- Katz P. (1993), *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, McGraw-Hill, New York.
- Manzini E. (2021), *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano.
- Maghelal P.K., Cara J.C. (2011), "Walkability: a review of existing pedestrian indices", *URISA Journal*, vol. 23, no. 2, p. 5-20.
- Paris En Commun (2020), *Le Paris du quart d'heure* [<https://ideesencommun.org/wp-content/uploads/2020/01/Dossier-de-presse-Le-Paris-du-quart-d-heure.pdf>].
- Perry C.A. (1929). "The Neighbourhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life", in Regional Planning Association, *Regional Plan of New York. Regional Survey of New York and Its Environs*, vol. VII, New York, p. 22-140.
- Rossetti S., Zazzi M. (2019), "Per una nuova cultura della pianificazione dell'accessibilità urbana: Quali strategie e opportunità?", *Contesti. Città, Territori, Progetti*, no. 1, p. 56-71.
- Tiboni M., Rossetti S. (2014), "Achieving People Friendly Accessibility. Key Concepts and a case Study Overview", *TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Special Issue, June 2014, p. 941-951.
- Tira M. (2011), "L'indispensabile integrazione tra pianificazione urbanistica e della mobilità: l'esempio del Transport Oriented Development", *MTerritorio*, vol. 2, p. 75-81.
- Tira M., Pezzagno M. (eds.) (2018), *Town and Infrastructure Planning for Safety and Urban Quality: Proceedings of the XXIII International Conference on Living and Walking in Cities (LWC 2017)*, CRC Press, Taylor and Francis Group, London.
- Tira M., Pezzagno M., Richiedei A. (eds.) (2020), *Pedestrians, Urban Spaces and Health. Proceedings of the XXIV International Conference on Living and Walking in Cities (LWC 2019)*, CRC Press, London.
- Urban Task Force (1999), *Towards an Urban Renaissance*, Spon, London.
- Victoria State Government (2017), *Plan Melbourne 2017 - 2050. Metropolitan Planning Strategy* [<https://www.planmelbourne.vic.gov.au/the-plan>].
- Williams K. (ed.) (2005), *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*, Ashgate Publishing Ltd, London.
- Zazzi M. (2006), "Localizzazione e accessibilità dei servizi di prossimità nelle periferie della città consolidata", in M. Pezzagno, K. Sandrini, E. Chiaf (eds.), *Atti della XII Conferenza internazionale su Vivere e camminare in Città. Le periferie*, Cescam, Brescia, p. 262-278.



Figg. 5-7. Immagini delle reti per la mobilità dolce di accesso alla stazione di Amsterdam Zuid e di Bijlmer (fonte: Tiboni e Rossetti 2014).

Progettare le città della prossimità aumentata

Maurizio Carta

Le città del diverso presente devono recuperare il loro policentrismo naturale, la diversità dei quartieri che, non più fragili periferie, tornino a essere luoghi di produzione e servizi, non solo dell'abitare. Luoghi che, colmando le divisioni educative, lavorative, culturali e digitali, si dotino di manifatture creative e micropresidi di comunità energetiche autosufficienti. Nelle 'città della prossimità aumentata' coesistono forme diverse di urbanità e i '15 minuti' sono solo uno dei molti tempi possibili.

A prova di sindemia

La pandemia da SARS-CoV-2, nella sua corsa attraverso il pianeta ha, finora, contagiato quasi trecento milioni di persone e ne ha uccise più di cinque milioni. Mettendo in quarantena metà della popolazione mondiale, ha messo in crisi i nostri comportamenti. Ma ha anche svelato l'illusione che nell'Olocene noi esseri umani siamo una specie dominante solo perché estrattiva e predatoria nei confronti della natura, desiderosi di emanciparci dalle dinamiche ecosistemiche. Ha, quindi, rivelato che siamo entrati nell'Antropocene come specie imperfetta e arrogante nel nascondere la fragilità dentro i nostri sistemi urbani ecologicamente insostenibili e generatori di diseguaglianze (Pievani 2019; Latour 2020). In questo tempo confuso, si sono moltiplicate le visioni e le proposte per la città post-pandemica, con la speranza di trovarci già in un 'dopo' (Sciascia 2020), ma le cronache sanitarie di questi giorni dimostrano il contrario. Io invece sono convinto – confrontato da autorevoli studi – che siamo in una drammatica condizione sindemica (Singer 2009; Horton 2020), perché Covid-19 è una malattia di sistema che colpisce maggiormente le persone svantaggiate, con redditi bassi e socialmente escluse, oppure affette da malattie croniche, spesso prodotte dall'inquinamento e dovute, in gran parte, ad habitat urbani che richiedono nuove politiche pubbliche su ambiente, salute, istruzione, abitare e non solo risposte epidemiologiche. Siamo dentro una sindemia che ha colpito l'habitat prevalente della specie umana: la città. Una sindemia urbana prodotta dalla coazione della crisi climatica, delle diseguaglianze sociali, dell'ingiustizia spaziale e dell'emergenza sanitaria pandemica.

Da urbanista, anzi da *futuredesigner* come preferisco definirmi (Carta 2019), che da

anni lavora sulle metamorfosi urbane (Beck 2017) e sulla risposte dell'urbanistica in termini evoluzionisti, sono convinto che serve una riflessione competente e sistematica per imparare dalla crisi, per rivoluzionare i nostri comportamenti una volta superata la pandemia, e per evitare – o mitigare – la prossima crisi (Ceruti e Bellusci 2020). Non significa abbandonare le grandi città, come propongono alcuni con facile e consolatoria retorica, né di associare al distanziamento fisico necessario per ridurre il contagio il distanziamento urbano, producendo, come conseguenza, una dispersione insediativa che aggraverebbe l'impronta ecologica. Le città devono sfuggire alla trappola dell'urbanistica post-pandemica che al distanziamento sociale vorrebbe associare un insostenibile distanziamento urbano, che spingerebbe ulteriormente la città a espandersi, a diffondersi atomizzata nel paesaggio, estendendo ancora la sua impronta antropocentrica. La mia proposta, invece, recupera il valore naturale della densità urbana, con un movimento duale di densificazione e redistribuzione che è un progetto di città e non una proposta superficiale, buona solo per il *marketing*. Nelle città a prova di sindemia dobbiamo cambiare gli spazi e i comportamenti dell'abitare attraverso alcune mosse: addensare, redistribuire, ibridare, adattare.

Città aumentate

Ritengo che dobbiamo aggiornare al tempo sindemico quelle che definisco città aumentate (Carta 2021a), sistemi urbani capaci di amplificare la vita comunitaria senza divorcare risorse: città più senzienti per capire prima e meglio i problemi, più creative per trovare risposte nuove, più intelligenti per ridurre i costi, più resilienti per adattarsi ai cambiamenti, più produttive per tornare a generare

benessere, più collaborative per coinvolgere tutti, e più circolari per ridurre gli sprechi ed eliminare gli scarti. Città a prova della prossima crisi, potremmo definirle. Voglio proporre qui un modello di "città della prossimità aumentata" (Carta 2020), ad intensità differenziata, policentriche e resilienti, con un più adeguato metabolismo circolare di tutte le funzioni, con una maggiore vicinanza delle persone ai luoghi della produzione e ai servizi, con una nuova domesticità/urbanità dello spazio pubblico. Dobbiamo usare la creatività del progetto, imparando dalla natura che si evolve per innovazioni, per metamorfosi creative e per inedite cooptazioni (Gould e Vrba 2018), per adattamento e adattamenti. Nel concreto, dobbiamo progettare la rigenerazione delle nostre città perché siano antifragili, capaci di usare le crisi per innovare; come luoghi mutaforma, capaci di adattarsi alle diverse esigenze delle città anti-sindemiche. Non più il tradizionale elenco di funzioni separate (figlio dell'urbanistica del Movimento Moderno, della città-macchina), ma, imparando dall'intelligenza e dalla creatività della natura, un fertile *bricolage* di luoghi che siano insieme case, scuole, uffici, piazze, parchi, teatri, librerie, musei, luoghi di cura, interpretando ruoli differenziati. Una città che si adatta a mutazioni e che adatta le proprie funzioni per percorrere le transizioni. La sfida per le città aumentate, quindi, sarà quella di recuperare il loro naturale policentrismo reticolare, la diversità dei loro quartieri affinché, cessando di essere fragili periferie, possano tornare a essere luoghi di vita aperti e connessi, e non solo insiemi di spazi domestici chiusi, facendo da ponte tra i divari educativi, lavorativi, culturali, naturali e digitali, producendo micro-luoghi di salute pubblica e comunità energetiche autosufficienti, localizzando strutture e servizi per bambini e giovani, riportando la natura nelle nostre vite (Molinari 2020). Dobbiamo saper frequentare e progettare quello che Ezio Manzini (2004) definisce un "localismo cosmopolita": una città che connette il luogo delle reti brevi della vita quotidiana sia con quello delle reti delle medie distanze a piedi o in bicicletta, sia con quello delle reti lunghe, lavorative, culturali o di studio.

Città-arcipelago di prossimità differentiate

Immagino città con una rinnovata e più ricca prossimità urbana (Hall 1968), composta da un arcipelago di comunità che riducano la loro frenetica mobilità centripeta e che facilitino una mobilità più misurata garantendo la risposta a numerose esigenze (ma non tutte), rimanendo connesse anche alle

relazioni medie e lunghe. Significa pensare – e progettare – la città in termini ecosistematici, rimettendo insieme; il ruolo dei quartieri della ‘città dei 15 minuti’ (Moreno 2021) che Parigi, Barcellona, Copenhagen e Milano, tra le altre, stanno già implementando con successo, e della *One-minute city* che stanno sperimentando in Svezia per rispondere alla necessità di riqualificare e arricchire innanzitutto lo spazio immediatamente oltre la domesticità; la ‘città dei 100 minuti’ delle relazioni policentriche urbane; la ‘città dei 1.000 minuti’ (come la chiama il *city quitter* Giacomo Biraghi per indicare le città distanti più di 50 km dai più grandi centri urbani), dove le persone abitano e lavorano nei centri medio-piccoli di cintura, nelle pianure agricole o nelle montagne boscate, senza voler perdere la relazione, anche digitale, con le città metropolitane (non necessariamente le più vicine) e i loro servizi di rango più elevato (Rosenkranz 2018).

La città della prossimità aumentata, quindi, è una iper-città composta di diverse forme di urbanità, di cui si iniziano a vedere le prime configurazioni consapevoli; richiede un’adeguata urbanistica che sappia progettare assetti fisici e relazioni, garantendo il rispetto del diritto alla città di una cittadinanza nomade, che non è solo garanzia di servizi essenziali, ma è anche diritto al lavoro, alla partecipazione, alla sicurezza, all’accoglienza, alla felicità, alla coesione, al benessere e alla creatività. È diritto al futuro (Appadurai 2014). Sarà quindi necessario aumentare lo spazio domestico ampliando quegli spazi intermedi che possano consentire una vita di relazioni sicure: allargando i marciapiedi e prevedendo una pedonalizzazione temporanea per ampliare gli spazi per il gioco dei bambini e le attività sportive degli adulti; creando nuovi interventi di urbanistica tattica anche per il posizionamento di sedute per bar e ristoranti che dovranno garantire il distanziamento; rinaturalizzando gli spazi minerali non necessari; distribuendo teatri e cinema nello spazio pubblico, riutilizzando edifici abbandonati per accogliere nuove funzioni condivise con l’intero arcipelago.

Questa è la mia proposta per la città della prossimità aumentata, in grado di rafforzare la prossimità alle funzioni urbane e anche di espandere l’attrattività generata dalla diversità dei quartieri, dalle loro identità e offerta di servizi. Dobbiamo reinventare teatri, cinema, musei e scuole, distribuendoli nella città e nello spazio pubblico, e riutilizzare gli edifici e le infrastrutture dismessi per accogliere sia le nuove funzioni condivise con l’intera città imposte dello *smart working*, sia le funzioni distanziate necessarie per la

segmentazione cautelativa. Dobbiamo tornare ad una alleanza con la natura non come cosmesi, ma come vera e propria rinnovata ecologia urbana per una città come habitat multi-specie (Coccia 2020).

Propongo una sorta di fascia osmotica che arricchisca gli spazi domestici diventando un progetto urbano, riempiendo i quartieri di orti, attività produttive, luoghi per l’attività motoria e spazi per una vita relazionale sicura e distribuita. Anche i luoghi del lavoro cambiano dimensioni e caratteristiche, perdendo la configurazione dei tradizionali centri direzionali e distribuendosi in conformazioni più piccole richieste dallo *smart working*, dentro altri edifici (aziende municipalizzate, associazioni datoriali, persino

alberghi) che fungano da sedi di vicinato, come nel progetto *Nearworking* del Comune di Milano (o in altre esperienze analoghe a Londra e New York), o in capsule super accessoriate *on demand* (come a Tallinn). Una domesticità aumentata dallo spazio urbano e definita da un perimetro di prossimità che consenta di usufruire di attività non solo individuali ma anche collettive, entro un limite di sicurezza e autosufficienza in caso di pericolo. Un habitat aperto, adattabile e personalizzabile, generato dalle persone che lo abitano, che si muovono dentro e attraverso di esso in una correlazione urbana permanente, e che mettono in gioco attivamente le proprie differenze creando un’interazione virtuosa con le forme urbane delle città che

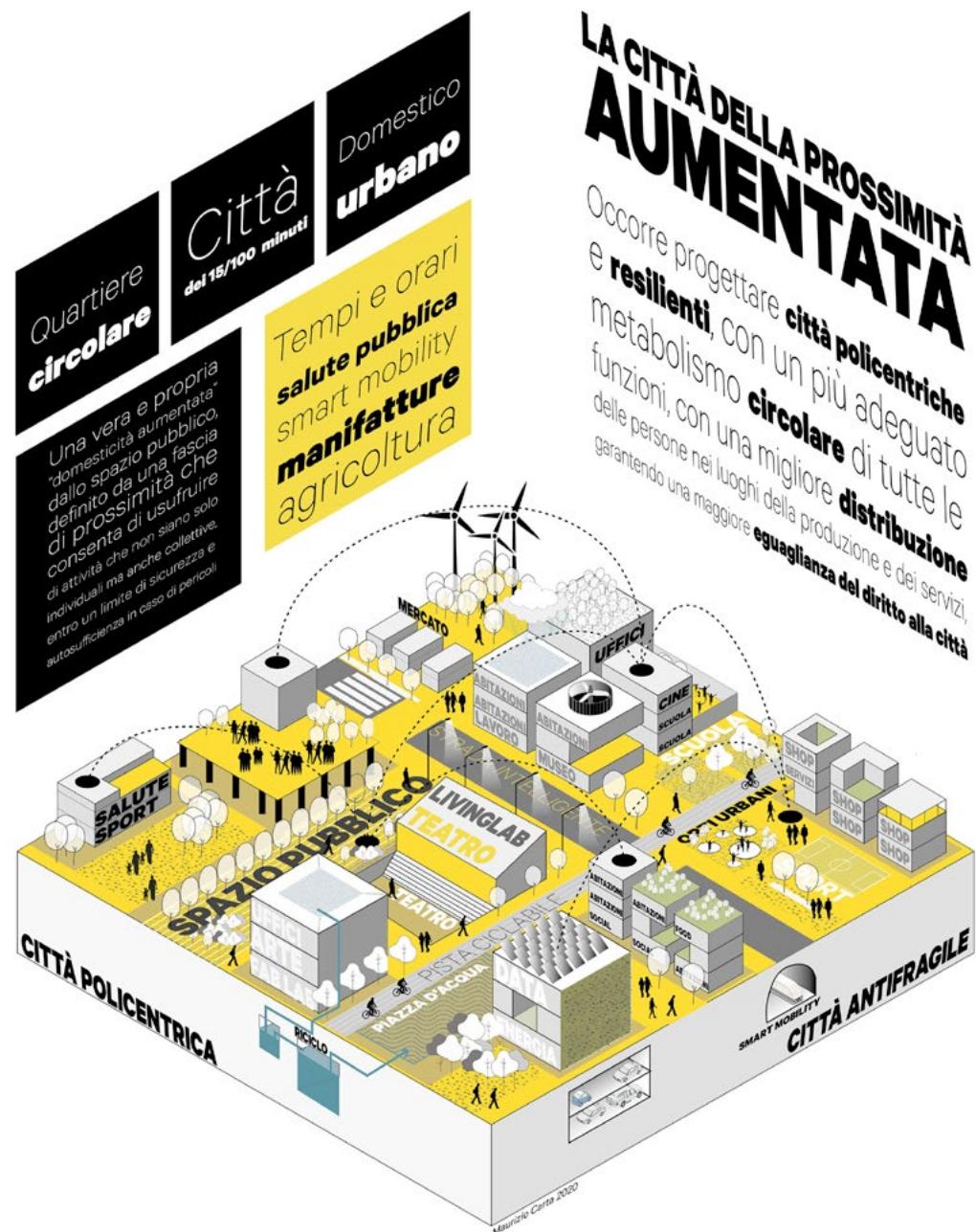


Fig. 1. Schema concettuale della città della prossimità aumentata (fonte: Carta 2021b).



Fig. 2. Prototipo di città aumentata per il centro storico di Palermo (fonte: Carta 2021a).

tornano aperte (Sennett 2018). Non dimentichiamo, infine, che offrire una gamma di attività e servizi entro un raggio che, in andata e in ritorno, può essere percorso in 30 minuti a piedi contribuisce a offrire quel tempo di attività motoria che l’Oms individua come necessario per la qualità della vita e la salute delle persone.

Non propongo, certo, un modello di iper-prossimità, una "città contrada" (Agazzi *et al.* 2020) composta di tribù recintate in quartierini, ma una città-arcipelago di prossimità differenziate che in maniera fluida addensino e distribuiscano funzioni urbane, amplificando il raggio breve della prossimità, estendendo e arricchendo le funzioni dell'abitare secondo uno schema policentrico: la città dei 15 minuti e dei 100 minuti da vivere nel nuovo multi-tempo urbano che diventa multi-spazio. E, infine, per rafforzare questa correlazione tra spazi domestici/urbani aumentati, dobbiamo progettare una rete di infrastrutture, anche vegetali e acquatiche, ampia ed efficace, vere e proprie arterie per la mobilità umana e animale. Un percorso per la mobilità sostenibile delle persone che colleghi le diverse centralità, sottraendo spazio alla mobilità individuale e al parcheggio parassitario, garantendo sicurezza, consentendo ai pedoni di attraversare parchi e giardini o cortili e vicoli di una città più porosa, facilitando il riutilizzo delle infrastrutture dismesse per i ciclisti; ma anche progettando corridoi ecologici per gli animali, per gli impollinatori che consentano alla natura – vera e non cosmetica – di tornare nelle città, dopo averla cacciata con antropocentrica arroganza.

Il riferimento è a una prossimità amplificata, che coinvolga tutto lo spazio urbano nell'abitare, definendo una fascia pneumatica di funzioni (che si estenda e si restringa a seconda delle necessità epidemiche, e non solo), e che consenta di usufruire di attività non solo individuali ma anche collettive, entro un limite di sicurezza e autosufficienza.

La rigenerazione degli habitat umani dopo la policrisi climatica, sanitaria ed economica (Morin 2020) richiede il cambiamento delle forme e dei modi di vivere negli spazi domestici, collettivi e lavorativi, imparando anche dalle nuove pratiche che stiamo vivendo nel tempo del distanziamento (nuove e mature relazioni digitali, modalità di mobilità sostenibile, solidarietà cooperativa, ecc.). La città della prossimità aumentata, pertanto, deve estendere le funzioni, rimodellare le forme e aggiornare le norme per perseguire:

- l'amplificazione del raggio breve della prossimità attraverso un arcipelago di ecosistemi urbani, arricchendo le funzioni dell'abitare secondo uno schema policentrico;

- il rafforzamento della giustizia spaziale delle attività e dei flussi, verificandone gli effetti concreti sulla dimensione urbana e sulla domanda sociale;

- il ripensamento della densità/intensità delle funzioni urbane in forme più flessibili e collaborative e meno rigidamente frammentate;
 - l'inserimento della natura nello spazio pubblico e negli interstizi comuni di quello domestico per ricollegare l'habitat umano al mondo vegetale e animale.

Le città aumentate sono come le mangrovie, piante bellissime e uniche al mondo, che vivono in acqua salmastra, nel punto esatto in cui i fiumi si uniscono al mare. Crescono solo in una fertile intersezione di condizioni: sono aeree e subacquee (come le città della convivenza tra comunità e specie) e vivono in un ambiente incomprensibile se lo si studia solo come ambiente di acqua dolce o solo di acqua salata, ma che diventa limpidamente chiaro se ne comprendiamo l'identità ibrida, il ruolo di area di transizione (come le città policentriche che ripensano costantemente centri e margini) e che, quindi, risulta l'ambiente ideale – per la sua polisemia – per le mangrovie. Le 'città mangrovia' ci offrono un'immagine guida della ibridazione, flessibilità, contaminazione, apertura, connessione e pluralità delle città della prossimità

aumentata, producendo diverse specie di spazio urbano che, attraversando diverse scale (dal paesaggio al quartiere), configurazioni (materiali e immateriali, minerali e vegetali) e identità (antropiche e naturali, domestiche e relazionali), creano nuovi dispositivi di un abitare sempre più complesso e plurale.

Non è la pandemia che ci impone di ripensare le città e re-immaginare l'urbanistica, essa è solo un acceleratore. Sono l'insostenibilità, la fragilità e l'ingiustizia del nostro modello di sviluppo predatorio che, da tempo, ci richiamavano alla responsabilità di progettare per rigenerare e non per consumare.

Non è più il tempo di manutenzioni e piccoli adattamenti, ma è venuta l'ora del salto dalla città rigida del '900, regolativa e gerarchica, alla città aumentata, evoluzionista e flessibile, del XXI secolo; dalla città predatoria dell'Antropocene, alla città generativa del Neoantropocene: la città della prossimità aumentata, della salute pubblica come progetto dello spazio e non solo come presidio o controllo.

Anche noi umani urbanizzati dobbiamo fare un salto evolutivo, diventando più sensibili e adattivi alle metamorfosi, più accurati e tempestivi nella soluzione dei problemi, e, soprattutto, più intelligenti perché più responsabili e collaborativi nei confronti del nostro abitare la Terra. 

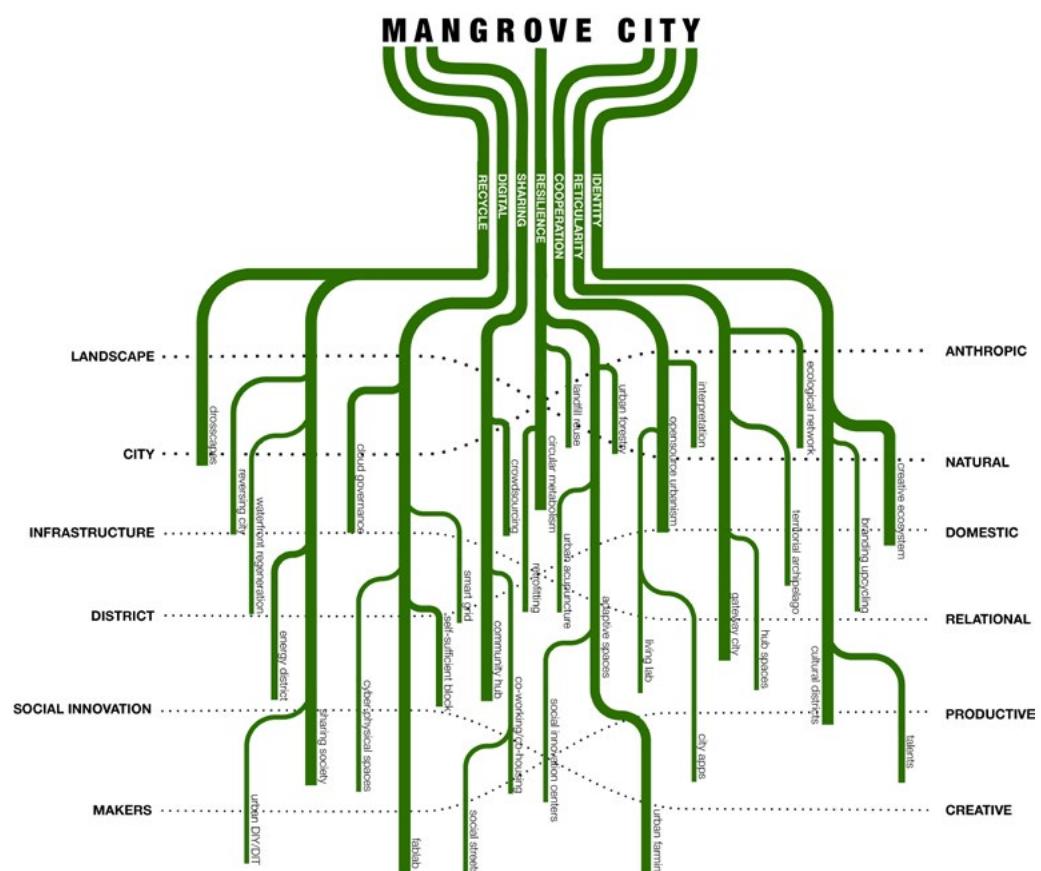


Fig. 3. Schema concettuale della città-mangrovia (fonte: elaborazione dell'autore).



Fig. 4. Prototipo di città aumentata per il quartiere di Danisinni a Palermo (fonte: Carta 2021b).

Riferimenti

Agazzi D., Brambilla M., Daelli S. (2020), *Città dal futuro. Nuovi stili di vita e mutazioni urbane attraverso la crisi* [<https://cittadalfuturo.com>].

Appadurai A. (2014), *Il futuro come fatto culturale. Saggi sulla condizione globale*, Raffaello Cortina Editore, Milano.

Beck U. (2017), *La metamorfosi del mondo*, Laterza, Roma-Bari.

Carta M. (2019), *Futuro. Politiche per un diverso presente*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Carta M. (2020), "La città della prossimità aumentata", *Il Giornale dell'Architettura* [<https://inchieste.ilgiornaledellarchitettura.com/la-citta-della-prossimita-aumentata>].

Carta M. (2021a), *Città aumentate. Dieci gesti-barriera per il futuro*, Il Margine, Trento.

Carta M. (a cura di) (2021b), *Palermo. Biografia progettuale di una città aumentata*, Siracusa, LetteraVentidue.

Ceruti M., Bellusci F. (2020), *Abitare la complessità. La sfida di un destino comune*, Mimesis, Milano.

Coccia E. (2020), *Métamorphoses*, Payot & Rivages, Paris.

Gould S.J., Vrba E.S. (2008), *Exaptation. Il bricolage dell'evoluzione*, Bollati Boringhieri, Torino.

Hall E. (1968), *La dimensione nascosta*, Bompiani, Milano.

Horton R. (2020), *COVID-19. La catastrofe. Cosa non ha funzionato e come evitare che si ripeta*, Il Pensiero Scientifico, Roma.

Latour B. (2020), *La sfida di Gaia. Il nuovo regime climatico*, Meltemi, Milano.

Manzini E. (2004), "Un localismo cosmopolita", in R. Fagnoni, P. Gambaro, C. Vannicola (a cura di), *Medesign_forme del Mediterraneo*, Alinea, Firenze, p. 103-109.

Molinari L. (2020), *Le case che saremo. Abitare dopo il lockdown*, Nottetempo, Milano.

Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021), "Introducing the '15-Minute City': Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities", *Smart Cities*, no. 4(1), p. 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Morin E. (2020), *Sur la crise: Pour une crisologie*, Flammarion, Paris.

Pievani T. (2019), *Imperfezione. Una storia naturale*, Cortina, Milano.

Rosenkranz K. (2018), *City Quitters. Creative Pioneers Pursuing Post-Urban Life*, Frame, Amsterdam.

Sciascia G. (a cura di) (2020), *Fabbricare fiducia al tempo del Covid19 e oltre*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

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

Singer M. (2009), *Introduction to Syndemics: A Critical Systems Approach to Public and Community Health*, Wiley, New York.

FOCUS

IL PROGETTO DELLA 'CITTÀ DEI 15 MINUTI'

La 'città dei 15 minuti' tra sostenibilità inconsapevole e magia dell'ordinario

Pietro Garau

L'idea della 'città dei 15 minuti' sta avendo uno straordinario successo. Nel congratularcene con i suoi proponenti, può essere utile cercare innanzitutto di capire come mai essa sia stata recepita con tanto entusiasmo anche nel nostro paese da accademici, think-tanks, progettisti, urbanisti, reti, amministratori e governi. Non meno importante è mettere in evidenza le sfide e aporie della sua applicazione in contesti connotati da diverse dinamiche di urbanizzazione.

Introduzione

Tra i motivi possibili del successo della 'città dei 15 minuti' ne illustrerei tre. Il primo è la sua provenienza dalla terra di Francia, che è sempre stata luogo di forte ispirazione per l'urbanistica italiana. La seconda è che si tratta di un concetto fortemente rassicurante e al passo con i tempi. La terza, a mio modo di vedere la più problematica, è la sua piena compatibilità con l'onnipresente dottrina neoliberista che di tutto si occupa, tranne che del profondo malessere sociale della città contemporanea.

Il contributo della città dei 15 minuti all'obiettivo, di per sé ormai quasi irraggiungibile, del contenimento degli effetti del cambiamento climatico dipenderà dai contesti applicativi. Nei paesi in cui la spinta dell'urbanizzazione è ancora significativa, tale contributo si potrebbe tradurre in esiti sostenibili, ricorrendo alla ripresa dei modelli urbanistici di 'sostenibilità inconsapevole', propri della stagione urbana anteriore alla motorizzazione di massa e che oggi risultano tra i più appetibili grazie all'attrattiva della loro 'magia dell'ordinario'. Ma in paesi come il nostro, dove i margini di intervento sono dettati dalle convenienze di mercato e risultano forzatamente limitati a riconversioni dell'esistente di carattere prevalentemente minuto, le opportunità sembrano andare nella direzione di favorire lo sviluppo di servizi commerciali di prossimità.

L'impulso parigino: la ville du quart d'heure

Anche se sembra sia stato preceduto da un riformista nordamericano agli albori del secolo scorso (Clarence Perry), il merito del prepotente ingresso della città dei quindici minuti nei discorsi internazionali va tutto allo scienziato franco-colombiano Carlos

Moreno, docente della Sorbona ed esperto in sistemi complessi. Instancabile divulgatore delle proprie intuizioni urbane e fin dagli inizi propugnatore della *ville intelligente*, Moreno ha raggiunto una grande fama internazionale cinque anni fa con la sua teoria della *ville du quart d'heure*. Da allora, la crescente fama dell'ideatore ha marciato di pari passo con l'aumento di popolarità dell'idea. Nonostante commenti scettici (Delalieu 2020) o chiaramente polemici (Paquot 2021), Moreno è oggi ospite immancabile di tutti gli incontri di alto livello e di grande visibilità sulle questioni della sostenibilità urbana. E la sua *ville du quart d'heure*, prontamente tradotta in *The 15-Minute City*, è ora gradito ingrediente di tutte le dichiarazioni di intenti internazionali in materia di sostenibilità urbana. Non ultimo tra i successi recenti è la sua adozione da parte della rete C40 - città unite per il clima.

Il genio di Moreno si è rivelato nel non essersi limitato alla pubblicistica accademica e divulgativa, ma nell'aver convinto Anne Hidalgo, sindaca uscente di Parigi in lizza per la rielezione nel 2020, che l'idea della *ville du quart d'heure* avrebbe potuto essere uno slogan elettorale di successo. A ben vedere, si trattò di un evento incoraggiante per gli urbanisti: finalmente una campagna elettorale di una grande città veniva giocata sul tema dell'organizzazione dello spazio urbano in ragione delle esigenze quotidiane dei cittadini.

Il fatto che la Hidalgo sia stata rieletta – senz'altro per meriti acquisiti in precedenza oltre che per nuove brillanti promesse – ha elevato la città dei quindici minuti a formulazione vincente. Oggi non si contano le dichiarazioni di sindaci da tutto il mondo ansiosi di emulare l'esempio di Parigi. E per

una volta, Barcellona è arrivata solo seconda, sia pure con una declinazione originale del tema relativa alla creazione di isole ambientali urbane. Non è quindi sorprendente che in tempi assai recenti uno dei candidati più in vista alle prossime elezioni municipali di una grande città italiana abbia fatto suo lo slogan della città dei quindici minuti. Come a Parigi! Come a Barcellona! Un passo avanti per collocarsi nel gotha delle grandi città europee.

Un concetto rassicurante

Mai come nei tempi che viviamo abbiamo avuto più bisogno di antidoti alle nostre ansie individuali e collettive. Neppure i più privilegiati tra di noi possono sfuggire, tra le altre, alle notizie di carneficine e conflitti senza fine, all'incubo di pandemie auto-generate e di mutante resilienza, e allo sgomento di essere sull'orlo della irreversibile perdita degli equilibri ecologici del pianeta. Il sogno svanito, sia nell'est che nell'ovest del mondo, di uno Stato in grado di dare risposta ai nostri bisogni materiali e domande di sicurezza, è sostituito da piccole consolazioni e da pietose promesse. Qualcosa si farà, ci si dice: sono in arrivo grandi risorse finanziarie che ci aiuteranno a uscire dalla crisi; ci risolleveremo, e riusciremo anche a riemergere dalla voragine del debito pubblico nazionale. Abbiamo insomma un disperato bisogno di messaggi rassicuranti. Nel suo piccolo, la città dei quindici minuti è una risposta a questa esigenza. Essa evoca infatti una convivenza felice in cui tutto diventa a portata di mano. Si tratta naturalmente di una vicinanza priva di attributi qualitativi o di fattibilità operativa. Ma è la promessa stessa, proprio grazie alla sua indeterminatezza, a essere rassicurante. Poco importa che i quindici minuti a piedi siano assai diversi a seconda delle condizioni fisiche degli utenti (atleti oppure anziani e bambini),

o che i trasferimenti in bicicletta siano per i più imprese pericolose. E se poi tutto dovesse anche fallire, sarà il progresso tecnologico a trarci d'impiccio. La sostituzione dei servizi di prossimità con i collegamenti on line vigorosamente incoraggiati dalla pandemia rischia infatti di farci fare un clamoroso 'salto della quaglia': dalla città dei quindici minuti a quella del minuto zero, in cui basterà un tocco di polpastrello o un comando vocale per fare la spesa, smaltire una pratica, riunirsi per lavoro o incontri conviviali, informarsi o istruirsi. Tutto ciò con disperazione di noi urbanisti, che rischiamo di essere ancora una volta espropriati dei valori a noi cari dello spazio materiale, organizzato e vissuto come fondamento della coesistenza civile.

Una sfida compatibile

Un ulteriore carattere della popolarità raggiunta dalla città dei quindici minuti è la sua completa compatibilità. Con questo intendo dire che la lodevole aspirazione alla collocazione di spazi e servizi utili alla portata di ogni cittadino non mette in alcun modo in discussione la totale sottomissione delle politiche urbane e dell'urbanistica all'ordine neoliberista (Garau 2012). Questa sottomissione è ormai ampiamente dimostrata dall'abbandono di ogni tentativo di affrontare con politiche pubbliche serie ed efficaci le sofferenze che caratterizzano l'esistenza di una parte significativa, e crescente, della popolazione urbana. Che l'ineguaglianza sia un fenomeno in crescita dappertutto è una realtà fuori discussione. Nel nostro paese, i suoi connotati concreti sono: le difficoltà sperimentate da numeri crescenti di cittadini meno tutelati nel conquistarsi un lavoro decente, sufficientemente sicuro e adeguatamente retribuito anche nelle aree metropolitane, in Italia le uniche attualmente in crescita economica e demografica; gli sforzi impossibili di accesso autonomo a un'abitazione dignitosa e collocata a distanza accettabile dal luogo di lavoro, quando questo lavoro esiste; l'impossibilità di godere di servizi urbani economicamente accessibili, quali l'istruzione primaria e della prima infanzia, che assumono sempre più le caratteristiche di una preziosa e costosa offerta di mercato. A una a una, le risposte strutturali a queste esigenze, quali la tutela del posto di lavoro, gli affitti calmierati e l'edilizia residenziale pubblica, sono state eliminate non solo dalla legislazione e dalle politiche nazionali, ma anche dal nostro stesso lessico. Parlare oggi di 'equo canone', una misura sociale giusta e utile introdotta nel nostro paese in una intensa ma ormai lontana epoca di vere riforme, susciterebbe, più che un sussulto di orrore, un sorriso di

compatimento. Resiste a tutt'oggi, seppur sottoposto ai voli concentrici e ravvicinati dei rapaci delle riforme (quelle neoliberiste), il famoso Decreto 1444/1968 sugli standard urbanistici. Su questo sarà opportuno tornare, perché un approccio serio alla città dei quindici minuti non dovrebbe prescindere da un approfondimento del principio che a suo tempo ispirò il decreto stesso, e cioè (amabile coincidenza) quello di assicurare a tutti i cittadini una dotazione minima di attrezzature e spazi collettivi adeguati.

La città dei quindici minuti ha invece il pregi di non mettere in discussione alcunché, e di promettere un futuro urbano comodo e felice senza alcun sacrificio o alcun cambiamento. Nella città dei quindici minuti non dovremo rinunciare a nulla: potremo lasciare le nostre sostenibili automobili elettriche a ricaricare le loro costosissime batterie mentre ci rechiamo a piedi ad acquistare primizie nel mercatino di quartiere, scambiando parole gentili con i nostri amabili fornitori. Forse più difficili saranno i tragitti di quindici minuti per accompagnare i figli e i nipotini a scuola o per fare esami clinici. Ma i labili confini tra privato e pubblico sottesi alla formulazione della città dei quindici minuti faranno sì che il mercato trovi risposta a questa insopprimibile esigenza. La città dei quindici minuti non è quindi indifferente alla dottrina della città neoliberista, ma anzi l'assecnda. La prossimità sarà un prezioso attributo della vita urbana, a patto di potersela permettere.

Prossimità e disegno urbano

Carlos Moreno ha dichiarato che una delle principali fonti di ispirazione per la *ville du quart d'heure* è stata Jane Jacobs. Jacobs è un'altra figura tornata prepotentemente di moda nei tempi recenti. Non era così, almeno nel nostro paese, una quindicina di anni fa, quando parve assai utile a chi scrive introduce le teorie di questa sconosciuta nel Corso di politiche urbane all'allora Dipartimento di pianificazione territoriale e urbanistica della Sapienza, facendo di *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane* il principale testo di riferimento del corso stesso (Jacobs 1961).

In realtà l'enfasi di Jacobs non fu mai rivolta esplicitamente al principio utilitaristico dei servizi di prossimità. La sua vis polemica aveva invece per oggetto la cecità dei *planners* del suo tempo (dai modesti tecnici delle amministrazioni locali, all'onnipotente Robert Moses), dediti alla distruzione di tutti i tessuti urbani non rispondenti ai principi di nitore urbanistico e di sudditanza alla circolazione motorizzata, che ispiravano l'urbanistica di quegli anni. Jacobs argomentò con successo

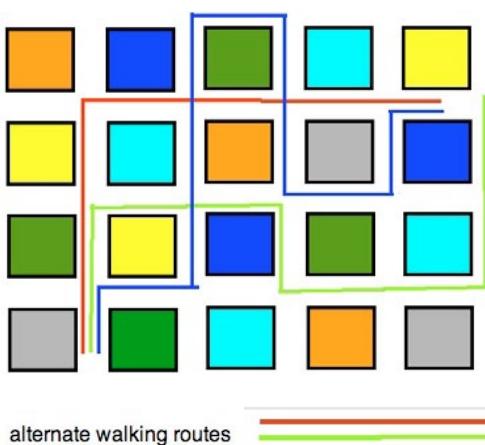


Fig. 1. Sostenibilità inconsapevole e magia dell'ordinario: varietà di percorsi in un quartiere romano del primo '900 (fonte: elaborazione dell'autore).

che i quartieri più vitali e sicuri di Boston e di New York erano quelli costruiti a cavallo del XIX e del XX secolo, abitati da popolazioni di basso reddito, governati da un forte senso comunitario e dalla incrollabile fede nella *upward mobility*. È un peccato che molta minore enfasi sia stata dedicata dalla stessa Jacobs agli obiettivi ultimi dell'*urban renewal*, e cioè al desiderio di espellere gli abitanti più poveri e spesso del colore sbagliato dalle zone centrali delle città, lucrando dalla demolizione e ricostruzione dei loro quartieri. Una contraddizione interessante del pensiero di Jane Jacobs è l'avere ignorato che anche i quartieri da lei presi a modello, e segnatamente il suo *village* della Lower Manhattan, erano stati progettati da *planners*. Non si trattava certo di esempi geniali. Ma l'epoca della loro progettazione e realizzazione, precedente alla diffusione dell'automobile e della mobilità verticale, aveva fatto sì che l'ordito banalmente ortogonale consistesse di lotti relativamente piccoli, serviti da una maglia fitta di strade non particolarmente ampie, completata da edifici che raramente superavano i quattro piani. In contesti urbanistici così misurati, tutto era 'prossimo'. Per di più, le esigenze di una popolazione dedita alla spesa al minuto, in tempi in cui la refrigerazione dei cibi era ancora poco diffusa, facevano sì che i piani terra fossero destinati in gran parte a negozi di prima necessità. Il traffico limitato consentiva ai bambini tornati da scuola di passare i loro pomeriggi a giocare in strada con i compagni; una condizione non ideale, ma che permetteva alle madri di sorveglierli, con la collaborazione degli stessi negozi che conoscevano vita, morte e miracoli di ogni famiglia del quartiere. È quest'ultimo aspetto che aveva colpito maggiormente Jacobs, e su di esso sarebbe ritornata più volte nella sua battaglia a favore dei quartieri consolidati di prima generazione. Rimase famoso il suo tono di scherno nei confronti dei lussuosi palazzi nuovaiorchesi della Park Avenue, costosissimi ed esclusivi e al contempo privi di vitalità urbana.

L'urbanistica posteriore alla seconda guerra mondiale, che prese le mosse da quegli Stati Uniti emersi dal conflitto come il più prospero e propulsivo paese del mondo, doveva imboccare tutt'altre direzioni. La diffusione capillare dell'automobile, facilitata dall'efficienza produttiva fordista e dai bassissimi costi del carburante, consentì a tutti i cittadini statunitensi – con eccezione delle classi più povere – di uscire dalla città e di realizzare il sogno della residenza individuale con giardino. Il modello poté essere ripetuto fino a distanze considerevoli dai principali centri urbani, anche grazie a efficienti collegamenti

ferroviari. Si spezzava così il meccanismo del quartiere, in cui la relativa povertà di comfort della residenza plurifamiliare veniva compensata dai vantaggi della prossimità e da una convivenza sociale varia e ricca. Oggi, naturalmente, questo grande patrimonio urbano è stato riscoperto dalle classi abbienti di quel paese – e non solo di quello – attraverso il noto fenomeno della gentrificazione. Le stesse limitazioni tecnologiche alla base della New York amata da Jane Jacobs orientarono i criteri di espansione urbana in Europa, sempre a cavallo del XIX e del XX secolo. Con le debite differenze, anche nelle nostre città e nei quartieri di nuova realizzazione si attuarono condizioni abitative simili. Sia i quartieri di iniziativa privata destinati alle nascenti classi medie che quelli di iniziativa pubblica erano infatti immaginati per servire abitanti dipendenti in gran parte dai trasporti pubblici, e furono quindi costruiti con criteri urbanistici di densità e compattezza e dotati di tutti i servizi essenziali, ivi compresi gli esercizi commerciali di vicinato. Anche qui, il meccanismo si ruppe fin dalla prima metà del XX secolo, dando luogo però a espansioni ancora più povere dei sobborghi nordamericani, caratterizzate dall'edificazione di nuovi quartieri intensivi periferici basati su altissimi indici fondiari, male serviti e con infrastrutture inadeguate. Fino a oggi, esempi validi alternativi se ne sono visti pochi. Le attenzioni degli osservatori dell'evoluzione urbana si sono soffermate su fenomeni successivi altrettanto poco lusinghieri, come l'abusivismo generalizzato e la dispersione edilizia delle slabbrature urbane, queste ultime povere scimmietture della mono-residenzialità immersa nel verde dei sobborghi nordamericani.

Potenzialità nei paesi di nuova urbanizzazione

Parlare di città dei quindici minuti in queste condizioni rischia di apparire, nella migliore delle ipotesi, un proposito di difficile realizzazione, soprattutto in mancanza di politiche serie e decise. Ma nei cosiddetti paesi in via di sviluppo, segnatamente in Africa e in Asia dove la crescita urbana è assai pronunciata, esiste ancora la possibilità di soddisfare la domanda consistente di nuove espansioni adottando schemi sostenibili basati sulla compattezza edilizia e su una rilevante dotazione di servizi di prossimità.

Per fare questo, rifarsi agli esempi sopracitati dei nuovi quartieri europei e nordamericani realizzati a cavallo del XIX e XX secolo può offrire utili spunti. A differenza dei sobborghi nordamericani del dopoguerra e delle più recenti derivazioni caricaturali delle 'comunità



Fig. 2. Il miracolo della convivenza: mascherine a spasso ai tempi del Covid (foto di Pietro Garau).



Fig. 3. La città come macchina meravigliosa: la ricerca faticosa di spazio per le biciclette. Roma, via Gregorio VII (foto di Pietro Garau).

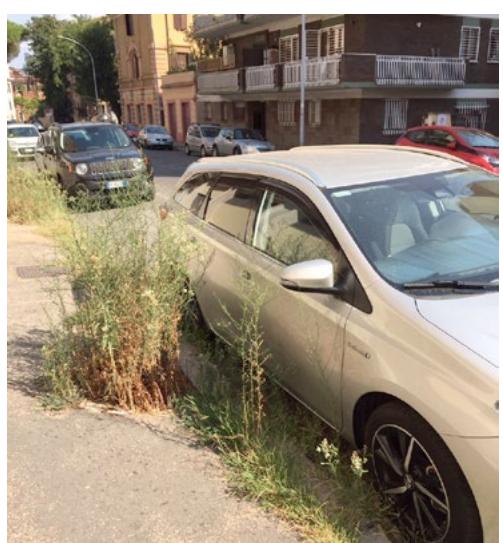


Fig. 4. Cura dello spazio pubblico in una grande città: le foreste urbane che non vorremmo (foto di Pietro Garau).

recintate', si trattava di insediamenti di alta compattezza e densità edilizia, pur dettati da criteri di massimo sfruttamento del terreno edificabile. La maggiore convenienza dei sistemi edilizi tradizionali in pietra e laterizio imponevano tuttavia altezze relativamente limitate. Per di più, i regolamenti edilizi stabilivano l'accesso a luce e aereazione naturali per tutti gli ambienti, suggerendo così soluzioni 'a corte' in grado di garantire sia l'affaccio sulle vie stradali, sia l'uso degli spazi condominiali interni per il verde e il gioco. Criteri di praticità dettavano infine l'abbandono delle pretese dei quartieri signorili impostati sul modello di ville e villini, suggerendo invece l'utilizzo di una quota consistente dei piani terra per negozi e altri servizi. Il tutto veniva completato da interventi di ottimo impatto estetico e commerciale: virtuosi monumenti e leggiadre fontane nelle piazze, giardini di quartiere e viali alberati. Va aggiunto che la prossimità era il risultato, e non il principio ispiratore, di queste soluzioni urbanistiche. La densità di attrezzature che le caratterizzava derivava dalla già richiamata difficoltà nel raggiungere quotidianamente altre destinazioni commerciali affidandosi quasi esclusivamente al trasporto pubblico. Si trattava insomma di quartieri di notevole gradevolezza e alta sostenibilità, sebbene si trattasse, per ovvi motivi, di una 'sostenibilità inconsapevole'. Non è quindi sorprendente che siano i quartieri prodotti in quell'epoca, ivi compresi quelli di edilizia economica e popolare, a essere oggi particolarmente ambiti. Un elemento che si aggiunge alla loro appetibilità è una qualità che si può descrivere come 'magia dell'ordinario'; e cioè una gradevolezza dovuta alla 'scala umana' sia dell'edilizia sia degli spazi e degli orditi viari (Fig. 1), quasi sempre nella completa assenza

di emergenze estetiche ed architettoniche. Nulla vieta quindi di riscoprire oggi tali principi, come modello alternativo ai canoni di gigantismo edilizio e di iper-dipendenza energetica propri delle espansioni edilizie a cui stiamo assistendo in gran parte del resto del mondo, in particolare nel continente asiatico. Anche i progettisti e gli urbanisti italiani, così pronti ad associarsi a questi ultimi tipi di soluzioni, farebbero bene a diventare portatori della saggezza urbanistica dei nostri nonni e bisnonni, progettisti sostenibili *ante litteram*. Forse una spinta arriverà dai più giovani, auspicabilmente capaci di cogliere quattro dimensioni poetiche dell'urbano: oltre alla magia dell'ordinario (Fig. 1), il miracolo della convivenza (Fig. 2), la città come macchina meravigliosa (Fig. 3), e come speranza ecologica (Fig. 5) (Garau e Sepe 2021).

Indirizzi possibili nei paesi di urbanizzazione matura

Nelle situazioni di urbanesimo consolidato e di scarsa ispirazione progettuale, che contraddistinguono il nostro paese come quelli di urbanizzazione matura, non paiono possibili esempi su vasta scala di modelli di espansione edilizia sostenibile. Non sembra quindi che l'esempio perduto dei quartieri delle prime cinture urbane, realizzati ormai un secolo fa, possa essere riproposto in maniera consistente. Risultano anche problematiche le prospettive di dotazioni di nuovi spazi verdi dove servono, ora che le politiche della permutazione consentono il più delle volte atterraggi volumetrici improbabili; che l'esproprio a fini di pubblica utilità è ormai relegato nella galleria degli orrori; e che molte amministrazioni di importanti città non riescono neppure a garantire una decente manutenzione dello spazio pubblico

urbano esistente (Fig. 4).

Naturalmente, la città dei quindici minuti è già sostanzialmente realizzata nei quartieri privilegiati, almeno per quanto riguarda l'offerta commerciale e l'amenità dei percorsi pedonali e ciclistici, e segnatamente nei centri storici e nelle zone che devono essere gestite secondo criteri di minima decenza, soprattutto in funzione della fruizione turistica. Si apre così una dimensione 'di classe' della città dei quindici minuti, che dovrebbe esser garantita *in primis* dove la sua attuazione è più difficile, nelle periferie. Ma qui entrano in gioco fattori ben più pesanti delle promesse di uno slogan di successo, quali gli investimenti necessari per servizi e attrezzature collettive pubbliche che da tempo attendono di essere realizzati.

Sembra quindi più promettente, e anche di realizzazione assai più rapida, una politica di 'prossimizzazione' delle periferie urbane. Il fattore decisivo per la vitalità, la vivibilità e la sicurezza urbana (*Jacobs docet*) è la presenza diffusa di esercizi commerciali a di attività artigianali di ogni tipo, dall'approvvigionamento alimentare ai servizi più disparati. Ma le attività economiche di prossimità sono sempre più minacciate, oltre che da una fiscalità poco amica e dall'esosità dei locatori, da tre concorrenti sleali: gli acquisti online, la grande distribuzione, e la cultura dello spreco.

Occorrerebbe in questo caso fornire incentivi consistenti al commercio di prossimità, e disincentivi alla grande distribuzione. Ma si tratta di scelte, ed è proprio qui che rischia di cascarse l'asino. La sostenibilità non è possibile soddisfacendo tutti i tipi di interessi economici. E finché non ci si convincerà di questo tutte le belle aspirazioni, compresa la città dei quindici minuti, rimarranno solo desideri. ■

Riferimenti

Delaleu A. (2020), "La Ville du quart d'heure: utopie? fantasma? écran de fumée?", *Chroniques d'Architecture*, 25 Août [https://chroniques-architecture.com/la-ville-du-quart-d-heure-ecran-de-fumee].

Garau P. (2012), "La ville unique", in L.N. Tellier, C. Vainer (dir.), *Métropoles des Amériques en mutation*, Presses de l'Université de Québec, Montreal, p. 265-280.

Garau P., Sepe M. (2021) "A scuola di città", in F.D. Moccia, M. Sepe (a cura di), *Benessere e salute delle città contemporanee*, INU edizioni, Roma, p. 289-302.

Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Rondon house, New York (trad. it. *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Torino, edizioni di Comunità, 2000).

Paquot T. (2021), "La ville du quart d'heure", *ESPRIT*, Avril [https://esprit.presse.fr/article/thierry-paquot/la-ville-du-quart-d-heure-43275].



Fig. 5. La città come speranza ecologica: arcobaleno su verde urbano sottratto all'edificazione (foto di Pietro Garau).

Le radici di un'idea

Giorgio Piccinato

La ricerca di possibili radici dell'idea della 'città dei 15 minuti' suggerisce la ripresa di temi e ricostruzioni già esplorati in passato. La restituzione di alcuni argomenti che oggi sembrano venire di nuovo alla luce è sviluppata con l'auspicio di mostrare come, ancora una volta, la riflessione storica possa fornire spunti utili per un pensiero critico sull'organizzazione degli insediamenti urbani, presenti e futuri.

La proposta di esaminare le radici di un'idea si è rivelata più intrigante di quanto non mi fosse parsa al momento della mia precipitosa accettazione. La ragione sta nel fatto che, anche se tutto mi sembrava (forse per via dell'età) già infinite volte trattato, la ricerca di una possibile via maestra che portasse alla definizione di quell'idea mi ha condotto a riprendere temi e ricostruzioni forse non indegne di essere recuperate (Piccinato 1974, 1979).

Nelle riflessioni e nelle esperienze più recenti compaiono infatti argomenti che sembrano venire di nuovo alla luce: il rapporto fra città e natura, città e agricoltura (di prossimità), città e architettura, città e tempo, città e istruzione. Non vi è chi non veda quanto, sia pure in termini diversi (e più articolati), siano proprio questi i temi che oggi sembrano riprendere attualità e vigore all'interno delle elaborazioni concettuali (e di alcune pratiche) intorno alla 'città dei 15 minuti'.

Contro la città

Alle origini di ogni proposta utopica, o comunque di contestazione, del presente è l'avversione per la città moderna. Non solo perché luogo di dissipazione di ciò che si produce altrove, come in epoca preindustriale, ma soprattutto perché luogo dove l'individuo si smarrisce in una massa indistinta, perdendo la propria capacità di discernimento e di controllo del proprio agire e dei suoi valori. Della città moderna si critica la dimensione, e soprattutto la continuità inarrestabile della crescita. Il fatto che questa critica venga avanzata in tempi che a noi sembrano oggi poco più che inattaccabili sta solo a dimostrare quanto l'obiezione sia più che mai di tipo ideologico: "I view great cities as pestilential to the morals, the health and the liberties of man" dichiara nel 1800

Thomas Jefferson (White and White 1962: 28). L'utopia urbana è parte integrante della

tradizione e, soprattutto, della mitologia urbanistica e della sua storia. Non nasce certo con l'urbanistica moderna, percorre anzi tutta la storia della città, dai primi insediamenti alle teorizzazioni medievali e rinascimentali. Ciò che caratterizza l'epoca moderna, intendendo quella che si sviluppa insieme all'industrializzazione e all'esplosione urbana ottocentesca, è il riferimento costante a una dimensione demografica prima che spaziale, come se al di là di tale misura non fosse pensabile un modello ottimale. Peter Hall, con la sua scrittura brillante (e un po' supponente) arriva a sostenere che la maggior parte delle ipotesi di rinnovamento urbano del XIX secolo abbiano radici anarchiche (Hall 1988: 11). Ciò naturalmente strida con le intenzioni dei nuovi urbanisti, che si propongono invece di affermare in primo luogo nuove istituzioni; trova però sostegno nelle relazioni anche dirette di molti dei cosiddetti 'pionieri' con i movimenti anarchici ufficiali, e nella virulenza delle critiche da loro espresse nei confronti della società borghese e delle sue istituzioni. Il primo necessario esempio di apparato teorico, che avrà un peso non indifferente, è quello dei fisiocratici (Sauvy 1958). L'analisi del meccanismo di produzione e circolazione della ricchezza fatta da François Quesnay (1694-1774) nel suo *Tableau économique* (1758), in polemica con le teorie mercantiliste, non solo privilegiava l'agricoltura, ma conteneva suggerimenti e spunti di carattere istituzionale e amministrativo che potevano facilmente risolversi in idee di organizzazione spaziale. La connessione tra teoria del lusso e teoria della città – come luogo dove si esprime il lusso originato dal 'prodotto netto' di origine agricola – pone le basi per una riconsiderazione del ruolo della città stessa nel quadro sociale d'insieme.

La coincidenza fra le prime formulazioni del liberismo economico (anche se

pre-industriale) e le ipotesi di decentramento decisionale e quindi spaziale verrà colto con ricchezza di argomenti da Thomas Jefferson (1743-1826). La sua polemica contro la grande città europea è rivolta soprattutto agli aspetti di massa della società urbana, dove la proprietà e l'iniziativa individuale – così tipiche della società agraria dell'America del settecento – perdono gran parte del loro potere. Ma alla fine del secolo, la dipendenza dall'industria britannica non sarà più accettabile, e Jefferson è costretto ad ammetterlo (White and White 1962: 29). Così egli accetta e appoggia una politica di limitata urbanizzazione: città di piccole dimensioni, il cui disegno a scacchiera riecheggia il segno che, attraverso la *Land Ordinance* del 1785, sarà imposto a tutti i territori di nuova urbanizzazione. L'idea di 'dimensione conforme' della città – non abbandonata cioè a un processo di crescita indefinita che ne sancirebbe l'egemonia sul territorio – trova qui la sua prima formulazione. La *agrarian democracy* di Thomas Jefferson ha le sue basi nella proprietà privata, nella libera iniziativa e nel decentramento del potere. Governo concentrato e grande città sono i nemici degli ideali di semplicità ed egualianza che solo i piccoli proprietari e produttori agricoli esprimono compiutamente. Se questo atteggiamento anti-urbano ha le sue radici nella cultura dell'illuminismo francese (che è già cosciente della rivoluzione industriale), esso rimarrà tuttavia una delle costanti dell'anti-urbanesimo americano come traduzione laica e 'repubblicana' di un rifiuto della grande città che era fino allora marcato da un'origine religiosa.

Pratiche di lavoro e libertà

Se il liberismo illuminista è, un po' paradossalmente, all'origine dell'idea di crescita urbana controllata, non c'è dubbio che il nucleo fondamentale delle ipotesi anti-urbane nasca dal diffondersi e dall'approfondirsi della critica 'politica' ai diversi aspetti della società capitalistico-industriale. Si tratta di proposte che vengono a costituire una vera e propria tradizione dell'utopia e che – gonfiate e strumentalizzate nella letteratura urbanistica – finiscono per assumere una rilevanza assolutamente sproporzionata al loro effettivo impatto sulla realtà. XVIII e XIX secolo sono particolarmente ricchi di utopie urbane o tali, comunque, da indicare nell'organizzazione spaziale dell'insediamento umano uno dei momenti qualificanti del progetto utopico. Molte di queste proposte sono anzi spiccatamente anti-urbane (è questo generalmente il caso delle comunità religiose del Nord America), altre invece, toccando più da vicino la storia disciplinare,

accettano il fenomeno urbano ma lo vogliono inserire in un nuovo ordine. È Charles Fourier (1772-1837), agli albori della trasformazione delle città, a spiegarcene, con encyclopedica precisione, le ragioni. Fourier propone una complessa utopia politico-urbanistica per la realizzazione di una società armonica, che punta soprattutto sulla forza dell'immaginazione e del progetto anti-repressivo. Dopo un serie di passaggi intermedi, la *Grande Armonia* si realizza attraverso la costituzione di gruppi di circa 1.500 persone, detti Falangi, in proporzioni definite di uomini, donne, vecchi, bambini, persone abili e inabili, con redditi variabili. La Falange vive nel Falansterio, un compatto edificio comunitario in cui, oltre agli appartamenti individuali, si trovano un gran numero di ambienti comuni; conta quattro piani ed è circondato da strade-ballatoio vetrate, è ventilato d'estate e riscaldato d'inverno, definito nella forma, nella disposizione degli ambienti e nelle dimensioni (Fourier 1971).

È vero che l'affascinante costruzione di Fourier di un sistema interpretativo e previso della storia del 'movimento sociale' è in realtà tutta interna a una settecentesca ricerca della felicità. Ciò non toglie che le sue proposte anti-urbane trovino un gran numero di seguaci e diano origine a una straordinaria fioritura di nuove comunità.

L'avvento della macchina, la dimensione non più controllabile dell'impresa di produzione, la sistematica alienazione del lavoro – elementi caratteristici della società industriale – non sembrano dissociabili dall'idea di città. Le nuove proposte non riguardano però città ideali, o letteralmente utopiche al modo dei secoli precedenti: ora, anche per coloro che sono più ampiamente e aspramente critici dei tempi moderni, tutto è possibile. I nuovi insediamenti – e le nuove organizzazioni sociali – non restano sulla carta: nella grande maggioranza dei casi danno origine a esperimenti più o meno duraturi. Gli utopisti partecipano in pieno della fiducia ottocentesca

della scienza. Del resto essi "non furono degli utopisti: essi operarono per le cosiddette utopie, ebbero giornali, diressero associazioni operaie rivoluzionarie e di riforma, parteciparono a movimenti intellettuali e politici, furono maestri con molti allievi e diedero vita, in numerosi casi, a vere e proprie scuole; svolsero insomma una gran mole di attività, che rappresentò nel complesso uno dei più importanti filoni teorici del movimento operaio e socialista alle sue origini" (Bravo 1966: 35). Vi si accomuna la decisa condanna del mondo borghese con la ricerca di forme di democrazia diretta e di partecipazione generale ai processi decisionali: la questione condivisa è come garantire all'uomo la 'libertà di vivere'.

Con Robert Owen (1771-1858), si afferma un nuovo metodo di organizzazione spaziale, destinato ad avere molta fortuna nelle teorizzazioni urbanistiche degli anni a venire. L'ipotesi che Owen elabora, anche in risposta alla grave crisi economica che segue la fine delle guerre napoleoniche, prevede un sistema articolato di insediamenti nel territorio, ossia la costruzione di villaggi di cooperazione autosufficienti e impegnati nello scambio reciproco delle eccedenze. La proposta viene inizialmente avanzata a una commissione parlamentare di indagine, come un programma per migliorare le condizioni dei lavoratori attraverso la riorganizzazione spaziale e funzionale del territorio. Matrice di tale rinnovamento, sperimentato in Scozia a New Lanark, è un insediamento di circa 1.200 persone organizzate in modo da collettivizzare molti aspetti della vita familiare quotidiana. Sono previste scuole, sale di lettura e di preghiera, spazi per la ricreazione e alloggi per il sovrintendente, il sacerdote, il medico e il maestro. L'insediamento deve essere autosufficiente: intorno alle case sono i giardini e, più oltre, i fabbricati rurali, le officine, i campi coltivati. "Poiché la ricchezza di ogni genere sarà prodotta in modo piacevole in quantità superiore a quella richiesta,

non si conosceranno prezzi in moneta, e si potrà acquistare la felicità soltanto con una reciprocità di buone azioni e sentimenti gentili" (Owen 1836, ora in Bravo 1966: 210-212). Moralista rigoroso – e, a New Lanark, opprimente – Owen è però pacifista e libertario: "Nessuno sarà allevato e messo in disparte per attaccare depredare o uccidere i suoi compagni" (*ibidem*). "Saranno conosciute tutte le imperfezioni del presente sistema generate dalle leggi umane contrastanti con le leggi della natura. La grande degradazione del carattere e le sofferenze che spezzano il cuore provate dai due sessi, ma specialmente dalle donne, saranno eliminate" (Owen 1927: 27). Col passare del tempo, Owen (cui si attribuisce fra l'altro la fondazione delle *Trade Unions*) precisa implacabilmente le sue idee: contro la proprietà, contro la famiglia, contro tutte le chiese, inimicandosi in questo modo quella buona società che, dall'arcivescovo di Canterbury all'economista Ricardo, l'aveva inizialmente sostenuto.

Le utopie urbane dell'800, socialiste o religiose, ma sempre a sfondo comunitario e profondamente critiche della realtà industriale, sono numerosissime. Molte hanno trovato temporanea realizzazione, altre, rimaste allo stato di proposte, hanno influenzato tentativi più tardi. Fra il 1859 e il 1870 Jean Baptiste Godin fonderà il Familisterio, esperimento meno radicale ma più realistico (tuttora esistente). Poi si susseguiranno: *Icaria* di Etienne Cabet, brevemente sperimentata negli Stati Uniti; *Victoria* di James Buckingham; *Hygeia* di Benjamin Richardson; *Looking Backward* di Edward Bellamy; il *Christian Commonwealth* di John Morgan. *Brook Farm* (1841-47), esperimento promosso da George Ripley che dopo un periodo iniziale abbracciò in toto le idee fourieriane, è forse la più nota, rifugio di alcuni fra i più brillanti intellettuali del New England, fra cui Nathaniel Hawthorne; ma anche altri, come Ralph Waldo Emerson e Henry David Thoreau, testimoniarono interesse per l'ini-



ziativa, che si concluse dopo pochi anni. Karl Marx e Friedrich Engels riconoscono la validità della critica anti-borghese degli utopisti, ma denunciano come anti-storico il rifiuto della lotta di classe: le "loro affermazioni positive sopra la società futura, per esempio l'abolizione dei contrasti fra città e campagna, della famiglia, del guadagno privato, della mercede, l'annuncio dell'armonia sociale, il mutamento dello Stato in semplice amministrazione della produzione – tutte queste loro affermazioni esprimono soltanto il cessare dei contrasti di classe, che cominciano appunto allora e che essi conoscono appena rudimentalmente. Queste affermazioni hanno dunque un senso esclusivamente utopistico" (Marx e Engels 1896: 45).

Benché parta da fonti molto diverse, in termini di tempo, di conoscenza, di convinzioni ideologiche, i risultati cui arriva Petr Kropotkin (1842-1921) non sono, sotto il profilo territoriale, molto diversi. L'anarchico russo scrive quasi un secolo più tardi e ha un bagaglio di conoscenze e di capacità scientifiche estremamente aggiornato. Non è più il tempo di mettere in questione l'importanza dello sviluppo industriale, bensì quello di chiedersi se il progresso industriale non sia stato invece usato per fini sostanzialmente repressivi. La divisione del lavoro – tra produttori e consumatori, tra lavoratori manuali e lavoratori intellettuali, tra lavoratori agricoli e lavoratori industriali – è per Kropotkin la base della disumanizzazione e della alienazione dell'individuo nella società moderna. La specializzazione produttiva, degli individui, delle regioni, delle nazioni, ne provoca una deformazione dello sviluppo che è anche origine di insicurezza e angoscia. La perdita di autonomia che consegue a divisione e specializzazione sembra essere un prodotto inevitabile della società industrializzata, ma è in effetti un gigantesco errore legato a interpretazioni riduttive sia dei processi reali che delle esigenze umane. Kropotkin non nega la necessità di una modifica dei rapporti di produzione capitalistici come presupposto dell'integrazione del lavoro, ma mette in chiaro che anche una trasformazione in senso socialista, per avere successo, dovrà affrontare il problema dei modi dello sviluppo. La sola risposta reale consiste nel produrre per uso interno: "ritornare a uno stato di cose in cui il grano venga coltivato, e i prodotti industriali fabbricati, per l'uso di quelli stessi che li producono" (Kropotkin 1975: 49).

Françoise Choay, nell'esaminare le caratteristiche di ciò che lei chiama la pre-urbanistica progressista, nota la dominante presenza degli spazi aperti, deducendone che i vuoti e non i solidi sono la materia che caratterizza quei modelli (Choay 1965: 19).

Questo è evidente nella New Lanark di Owen come nel Falansterio di Fourier e poi nelle diverse sperimentazioni socialiste fino agli schemi di Ebenezer Howard (1850-1928). Un'osservazione illuminante, che ci spiega molto del successo, anche mediatico, della città giardino, e delle sue innumerevoli derivazioni: via via dalle *New Town* britanniche, fino ai *suburbs* americani.

Fortuna della città giardino

In realtà Howard non cerca, né sarebbe stata in quell'epoca proponibile, una iniziativa dello Stato. La base era l'idea di una proprietà privata condivisa, a difesa di una possibile speculazione sui suoli o dell'alterazione degli schemi adottati al momento della progettazione; la sostenibilità economica ne costituiva un prerequisito. Howard fornisce diagrammi, non progetti: sono previste unità minime di circa 2.000 abitanti che si organizzano in 'città' di 30.000. Le città, circondate da una vasta cintura verde, prevedono la localizzazione di attività agricole e industriali all'esterno, mentre nei centri restano le attività commerciali e di servizio. Si tratta di un'ipotesi di riorganizzazione del ciclo produzione-consumo che mira a un ridisegno territoriale basato sulla autosufficienza economica garantita dalla struttura composita – città, industria e agricoltura – degli insediamenti. Una volta raggiunta la giusta dimensione, le città saranno replicate e collegate da un sistema rapido di trasporto pubblico: questa sorta di città policentrica sarà in effetti l'esito ricercato, un insediamento che riunisce i pregi del vivere in campagna con quelli del vivere in città (Hall 1988: 93).

Certo, l'invenzione del termine città giardino, di per sé semplice ed evocativo, ha avuto un peso non indifferente nella diffusione, se non del modello, almeno di alcuni suoi caratteri non secondari: la misura pedonale, l'abbondanza di verde, la bassa densità. È così potuto accadere che molte imitazioni, sul mercato delle idee ma anche in quello reale, abbiano preso corpo. Con questo termine hanno potuto essere individuati villaggi fondati da imprenditori privati come Port Sunlight delle aziende chimiche Lever, o Bourneville della cioccolata Cadbury, ma anche alcuni quartieri di iniziativa pubblica nella Roma dei primi decenni del XX secolo, oltre a numerosi altri esempi un po' dovunque in Europa.

L'idea della città giardino ha avuto straordinaria risonanza anche grazie al sostegno ricevuto, sempre negli anni '20 del secolo scorso, dalla Regional Planning Association of America (RPA), cui partecipavano i nomi più illustri del *planning* d'oltre oceano: Lewis Mumford, Henry Wright, Clarence Stein, che dichiaravano apertamente la loro

discendenza dalle idee europee, fra cui quelle di Patrick Geddes la cui impostazione biologica e organica si apparentava con facilità alla critica della metropoli contemporanea (Mumford 1953). Il tentativo della RPA era di avviare un programma di città giardino, e a questo scopo Howard venne invitato a New York. Ne nacquero, anche qui, due nuove città di iniziativa privata: Radburn nel New Jersey e Columbia nel Maryland. In tali esperienze rilevante è il contributo di Clarence Perry, un urbanista consulente della Russell Sage Foundation, organizzazione con obiettivi assai simili a quelli della RPA. È di Perry la definizione della *neighborhood unit* (letteralmente, unità di vicinato) e del *Radburn layout*, che verranno replicati in qualche misura in numerose urbanizzazioni in Europa e negli Stati Uniti: una rigida distinzione dei traffici; una rete pedonale indipendente che si srotola entro un raggio di 400 metri dalla scuola primaria, posta al centro del nucleo con funzioni di centro sociale; abitazioni singole o a schiera con giardino. L'intento è di sviluppare e sostenere uno spirito di comunità, indipendentemente dalla condizione economica degli abitanti.

L'iniziativa costituirà un precedente per la rooseveltiana Resettlement Administration che, a partire dal 1935 realizzerà alcune *Greenbelt Towns*. Tuttavia l'idea regionalista non poteva vincere e la stessa Tennessee Valley Authority, costituita nel 1933, rimarrà una iniziativa isolata, costretta a richiudersi sempre più entro ristretti schemi produttivistici. Ma se la città giardino ha avuto una vita stentata negli Stati Uniti degli anni '20 e '30, godrà invece di uno straordinario rilancio subito dopo la seconda guerra mondiale, in Gran Bretagna e nei Paesi scandinavi. La politica delle *New Towns*, promossa dal governo laburista di Clement Attlee, solleva i cuori degli avviliti urbanisti. Sulla base del piano di Abercrombie per la Grande Londra si dà il via a una politica di decentramento che dalla capitale si estende a tutte le agglomerazioni maggiori, con la creazione di una rete di nuove città decisamente ispirate ai principi howardiani (Rodwin 1956; Osborn and Whittick 1963). Arrestare la crescita metropolitana attraverso una cintura verde, impiantare città provviste di notevoli capacità occupazionali proprie, garantire la pubblicità dei suoli e la pianificazione dello sviluppo, limitare la dimensione ma favorire la moltiplicazione delle nuove città, sono gli obiettivi dell'urbanistica inglese degli anni '50, sicuramente unici per ampiezza e articolazione.

Quella che doveva essere la risposta degli urbanisti, tradizionalmente 'i buoni' nel grande gioco dell'urbanizzazione, si tradurrà tuttavia, *in primis* negli Stati Uniti ma poi un po'

ovunque, nella cosiddetta suburbanizzazione. Sostenuta dall'esplosione della mobilità privata e dallo sviluppo dei programmi autostradali, la fuga dalla grande città si risolverà nella costruzione di un numero crescente di *suburbs* di dimensioni 'conformi', che si caratterizzeranno per le procedure di esclusione piuttosto che per la diffusione di uno spirito comunitario. Si daranno così *suburbs* distinti per origine nazionale, per gruppo etnico, per stili di vita e, soprattutto, per livelli di reddito e quindi di spazi e attrezzature pubbliche e private. Il risultato è una struttura insediativa che della grande città enfatizza i disagi e rafforza le differenze, oltre a spandere degrado ambientale su intere aree geografiche. Tutto ciò si rafforzerà nella città globale fra XX e XXI secolo, ma questo è un altro capitolo. ■

Riferimenti

- Bravo G.M. (1966), *Il socialismo prima di Marx*, Editori Riuniti, Roma.
- Choay F. (1965), *L'urbanisme utopies et réalité*, Editions du Seuil, Paris (tr. it. 1973).
- Fourier C. (1971), *Teoria dei quattro movimenti. Il nuovo mondo amoro*, Einaudi, Torino (ed. or. 1808-1822).
- Hall P. (1988), *Cities of Tomorrow*, Blackwell, Oxford.
- Kropotkin P. (1975), *Campi, fabbriche, Officine*, Edizioni Antistato, Milano (ed. or. 1899, *Felds, Factories and Workshops*).
- Marx K., Engels F. (1896), *Il Manifesto del Partito Comunista*, Critica Sociale, Milano (ed. or. 1848, *Manifest der Kommunistischen Partei*).
- Mumford L. (1953), *La cultura delle città*, Edizioni di Comunità, Milano (ed. or. 1938).
- Osborn F. J., Whittick A. (1963), *The New Towns: The Answer to Megalopolis*, Leonard Hill, London.
- Owen R. (1927), *A New View of Society and other writings*, Everyman's Library, London (trad. it. 1971).
- Piccinato G. (1974), "L'espansione metropolitana negli Stati Uniti", in M. Ingrami (a cura di), *Fondazione Aldo della Rocca, Studi Urbanistici, Vol. IX Aspetti del problema delle grandi concentrazioni urbane*, Giuffrè, Milano, p. 21-92.
- Piccinato G. (1979), "La descentralización en la urbanística moderna: notas para un reesamen de la tradición disciplinar", *Común*, no. 3, p. 1-15.
- Rodwin L. (1956), *The British New Towns Policy*, M.I.T. University Press, Cambridge, Mass.
- Sauvy A. (dir.) (1958), *François Quesnay et la physiocratie*, Colin, Paris.
- White M., White L. (1962), *The Intellectual Versus the City*, The New American Library, New York.

Cara Socia, Caro Socio,

la forza dell'Istituto è tutta nei Soci e nella loro azione sul territorio. Insieme saremo in grado di dare un contributo sui prossimi programmi di ripresa e transizione per una nuova stagione delle nostre Città e territori.

Per questo Ti chiedo di rinnovare l'adesione, aderendo alla campagna 2022.

Nel sito web dell'Inu (www.inu.it) troverai le attività più recenti, i documenti, le iniziative nazionali e locali.

Per ogni informazione e chiarimento, invito a contattare la Segreteria INU all'indirizzo segreteriapresidenza@inu.it

L'importo delle quote associative non è stato modificato rispetto allo scorso anno.

L'importo lo trovi sul sito <https://www.inu.it/sezione/associazione-a-inu/>

Colgo l'occasione per chiederTi di dare un contributo, segnalare esigenze, proporre servizi e supporti alle attività di governo del territorio da parte del nostro Istituto.

Il versamento della quota 2022 potrà essere effettuato con le seguenti modalità:

- tramite bonifico sul conto corrente Bancario intestato a "INU": **IBAN IT 18 W 03069 09606 100000151369**
- tramite carta di credito al seguente link: <https://www.inu.it/rinnovo.php>

Ti ringrazio molto e spero di incontrarTi presto,

Michele Talia



TRASFORMAZIONI RESILIENTI DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE ALPINO (trAILS)

a cura di Elena Solero

La ricerca europea trAILS – Alpine Industrial Landscapes Transformation (2018-2020) è stata occasione per riflettere sui territori fragili delle aree industriali dismesse in contesti alpini, a partire da 5 linee guida condivise. Contestualizzare e relazionare le aree dismesse ai sistemi geo-territoriali di appartenenza, nell'obiettivo di valorizzare il patrimonio paesaggistico, ecologico e storico. Proporre strategie di rigenerazione efficaci, flessibili, inclusive, in grado di riattivare un'infrastruttura produttiva dismessa e riconnetterla al proprio contesto, ricercandone un futuro sociale, economico e ambientale sostenibile. Attivare le comunità, con un processo inclusivo di cooperazione progettuale esplorativa e processuale. Ricercare dispositivi abilitanti le successive fasi di progettazione locale, passando dalle tradizionali prefigurazioni progettuali all'individuazione di scenari alternativi di sviluppo. Perseguire utilizzabilità, replicabilità, trasferibilità della ricerca, pur all'interno di differenti condizioni giuridiche, amministrative, regolative locali. La sequenza dei contributi presentati nel Servizio è funzionale a meglio esplicitarne il senso in rapporto alle linee guida condivise, ripercorrendone contenuti e caratteristiche e mettendone in luce potenzialità, criticità, prospettive.

La struttura e i caratteri della ricerca

Marcello Modica

La rigenerazione delle aree industriali dismesse nei contesti montani e strutturalmente fragili rappresenta una sfida inedita ed estremamente complessa, certamente non esauribile attraverso approcci tradizionali e strategie consolidate di riqualificazione urbana (Baum and Christiaanse 2012, Rey *et al.* 2022). Nella definizione del processo di trasformazione e degli esiti attesi è fondamentale tenere in considerazione le particolari condizioni del contesto, ancor prima delle specifiche caratteristiche del sito dismesso. L'obiettivo dovrebbe essere quello di sviluppare ed implementare una strategia di rigenerazione inclusiva ed efficace, in grado non solo di riattivare un'infrastruttura territorialmente rilevante quale un'area industriale dismessa, ma anche di riconnetterla – fisicamente e funzionalmente – al proprio contesto eco-culturale, assicurando così un futuro sostenibile in termini sia economici che sociali e ambientali. Al tempo stesso, una simile strategia non può prescindere dal considerare l'eterogeneità e complessità dei reali casi di dismissione industriale nell'arco alpino. La ricerca in questione muove infatti da una mappatura preliminare effettuata alla TUM di Monaco nel 2017-2018 (Modica 2019), che ha portato all'identificazione di 159 aree industriali dismesse di superficie uguale o superiore a cinque ettari afferenti a settori industriali 'maturi' – metallurgia ferrosa e non ferrosa, cemento, chimica, elettrochimica, tessile¹. A questo considerevole patrimonio dismesso, distribuito prevalentemente nelle grandi valli di transito o in regioni montane tradizionalmente industriali, vanno aggiunte ulteriori 143 siti industriali attualmente attivi con caratteristiche simili ai precedenti, e quindi potenzialmente dismettibili nel

prossimo futuro. L'ampia diversità di situazioni che ne scaturisce è però riconducibile ad una serie tipologica spazialmente ben definita, con caratteri comuni e impatti territoriali molto simili indipendentemente dallo specifico quadro socio-culturale, pianificatorio e normativo locale relativo ad ogni singolo sito dismesso. Fondamentale, dunque, per una strategia di rigenerazione che sia realmente efficace, assicurare un bilanciamento tra la capacità di agire sulla specificità del singolo caso (locale, definito) e un certo grado di flessibilità per assicurarne la trasferibilità/applicabilità in situazioni diverse (sovralocale, indefinito). La realizzazione di questo obiettivo ambizioso può avvenire solo ed esclusivamente attraverso il confronto tra diversi punti di vista ed esigenze, tra competenze e pratiche, tra saperi esperti e *capabilities* locali, da attuare all'interno di un quadro metodologico e operativo condiviso. A quest'ultimo scopo rispondono efficacemente i numerosi programmi europei di ricerca-azione basati sul coinvolgimento diretto dei territori e delle comunità che vi abitano, ed in particolare i programmi di cooperazione transnazionale Interreg finanziati, dal 1989 in avanti, dal Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr/Erd). Tra questi, il programma Interreg Spazio Alpino rappresenta il principale quadro di riferimento per la cooperazione tra i paesi e le regioni alpine, nonché il framework operativo del progetto di ricerca trAILS (Weilacher and Modica 2021). Avviato nel 2000 e finanziato attraverso cicli di programmazione settennali – di cui l'ultimo 2014-2020 con un budget di 139 milioni di Euro –, Interreg Spazio Alpino intende favorire lo sviluppo della macro-regione alpina² attraverso l'interazione progettuale

e programmatica tra i molteplici attori istituzionali, economici e sociali presenti sul territorio, indipendentemente dalla natura giuridica degli stessi (università e ricerca, amministrazioni locali e regionali, imprese, *policy makers*, ONG, ecc.). Al fine di indirizzare opportunamente le iniziative di cooperazione territoriale, – rese operative attraverso consorzi e *partnership* focalizzati su questioni e problematiche comuni – il programma prevede una serie di priorità strategiche, in linea con gli obiettivi tematici proposti dalla Commissione Europea. Nel ciclo di programmazione 2014-2020, le priorità strategiche erano l'innovazione (promozione di reti di ricerca e *knowledge-transfer*, innovazione territoriale e sociale), la decarbonizzazione (energia rinnovabile, trasporti e mobilità, modelli di impresa), la sostenibilità ambientale (valorizzazione delle risorse naturali e culturali, infrastrutture verdi, consumo di suolo) e la *governance* (management territoriale, coordinamento con EUSALP³). Nel nuovo ciclo di programmazione 2021-2027 che si appresta a partire, tali priorità sono state riviste nei contenuti e nella rilevanza

strategica, ponendo al primo posto la resilienza verso il cambiamento climatico seguita in ordine dall'economia circolare, dall'innovazione e digitalizzazione e infine ancora dalla *governance* territoriale. È interessante notare come i temi inerenti il territorio nella sua natura fisica e costruita (architettura, pianificazione urbana e paesaggio) siano estremamente trasversali, non rappresentati da priorità specifiche ma piuttosto adattabili a seconda della sfida progettuale portata avanti dal singolo progetto. Nel caso di *trAILS*, il tema della rigenerazione delle aree industriali dismesse ha trovato spazio nel più ampio quadro della sostenibilità ambientale, ed in particolare nell'obiettivo di valorizzare il patrimonio naturale e culturale del territorio alpino – includendo in effetti sia elementi di riqualificazione ambientale ed ecologica che la trasformazione e il riuso del patrimonio costruito. Per comprendere meglio il funzionamento di una tale ricerca, al di là dei contenuti puramente tematici, i tre aspetti strutturalmente rilevanti del progetto – partenariato, logica di intervento, *piloting* – sono descritti e analizzati di seguito.

Expertise multidisciplinare e competenza locale

Come visto, i progetti europei di cooperazione transnazionale si fondano operativamente su un consorzio di partner estremamente diversi per retroterra geografico, culturale e soprattutto in termini di competenze. La costruzione della *partnership*, che avviene in fase di candidatura tramite sottoscrizione di un accordo comune, ha dunque una rilevanza strategica per il successo del progetto stesso, dovendo rispecchiare compiutamente il focus tematico e gli obiettivi programmati. Nel caso di *trAILS*, la composizione del consorzio di ricerca si è basata, sin dal principio, sul carattere naturalmente interdisciplinare e trasversale della rigenerazione delle aree industriali dismesse – un processo complesso che coinvolge un'ampia gamma di competenze (dalla pianificazione territoriale all'architettura, fino all'ingegneria ambientale e alle scienze sociali ed economiche) e livelli di *governance* (enti pubblici locali e regionali, agenzie di sviluppo e settoriali). La volontà è stata quella di integrare le conoscenze scientifiche necessarie ad affrontare

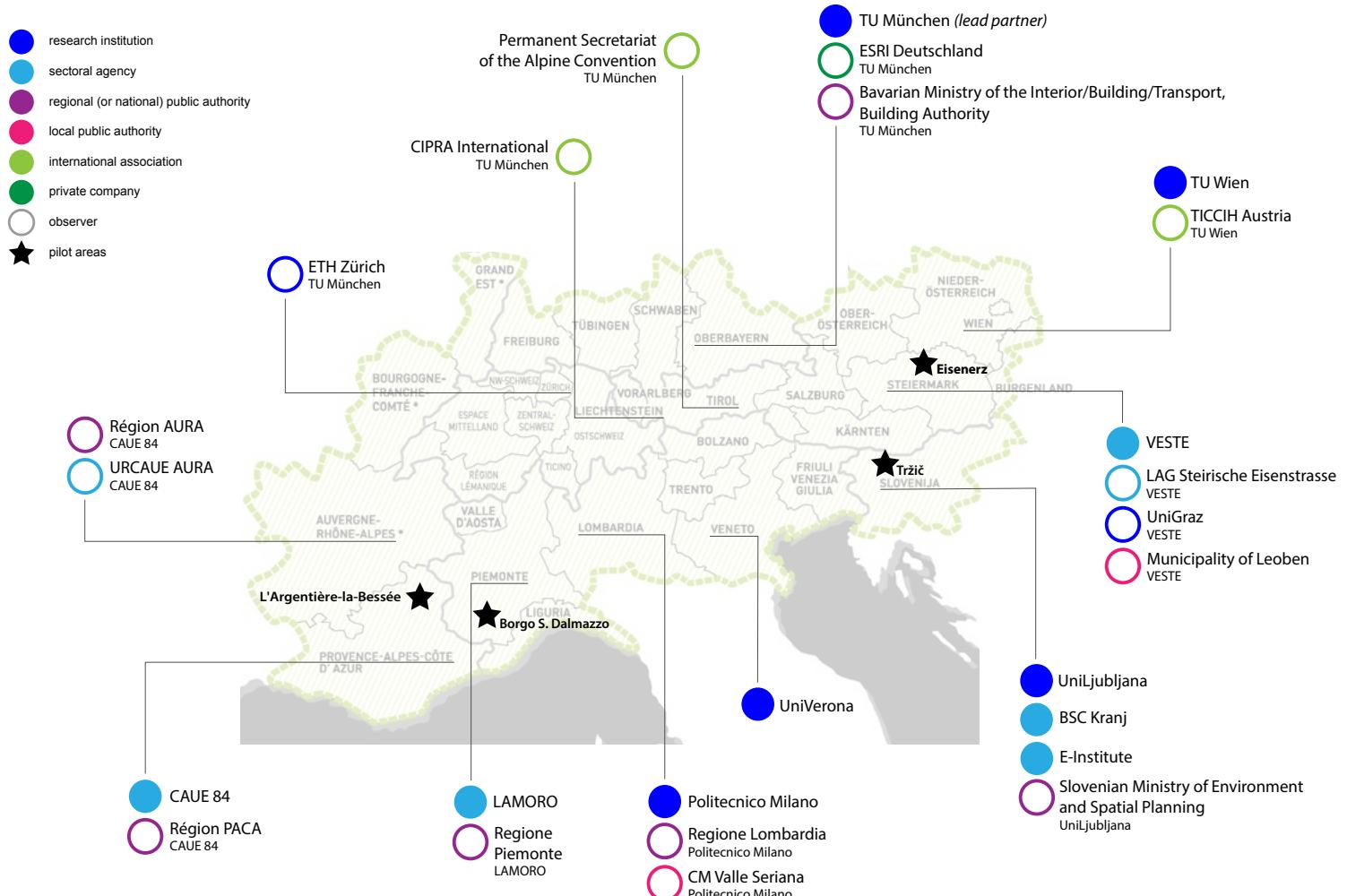


Fig. 1. Cluster della ricerca e pilot area (elaborazione dell'autore).

sistematicamente la sfida della rigenerazione con territori (e relative comunità) definiti dalla presenza di una o più aree dismesse in attesa di riqualificazione. Se per il mondo scientifico e della ricerca la partecipazione ad un simile consorzio/progetto ha dato la possibilità di produrre conoscenza attraverso il lavoro sperimentale sul campo, coinvolgendo attivamente spazi e attori nel processo di indagine, per i territori coinvolti è stata l'opportunità per 'testarsi' come terreno di prova per l'innovazione di metodo e di pratiche, oltre che l'occasione per delineare futuri possibili. Considerando preventivamente gli aspetti essenziali della rigenerazione di aree industriale dismesse in ambiente montano, il *cluster* scientifico della *partnership* è stato quindi composto integrando le relative competenze, rappresentate dalle seguenti istituzioni e gruppi di ricerca:

- Università Tecnica di Monaco di Baviera (TUM), Cattedra di *Landscape Architecture and Industrial Landscapes* (LAI), project leader con comprovata esperienza nella trasformazione dei paesaggi industriali e post-industriali e Cattedra di *Restoration Ecology* (RE), focalizzata sul ripristino ambientale di ecosistemi e habitat alterati da attività antropiche;
- Politecnico di Milano (Polimi), Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASU) e relative competenze interdisciplinari in materia di rigenerazione urbana, progetti complessi e riqualificazione di aree industriali dismesse;
- Università Tecnica di Vienna (TUV), *Research Unit for Local Planning* (IFOER) e *Center for Spatial Simulation and Modelling* (Simlab), rispettivamente con competenze di pianificazione locale strategica e sviluppo di tecnologie GIS per l'analisi territoriale;
- Università di Lubiana (UL), *Biotechnical Faculty* (BF), con un focus su politiche pubbliche per la trasformazione delle aree dismesse e gli impatti sul territorio e sul paesaggio;
- Università degli Studi di Verona (Univr), Dipartimento di Scienze Umane (HS) e Dipartimento di Scienze Economiche (ES) e relative competenze in ambito sociologico-antropologico ed economico, soprattutto in relazione allo studio dei processi di trasformazione di comunità e territori.

Come si evince dalle competenze dei gruppi di ricerca, ad un nucleo importante e variegato relativo alle scienze dell'ambiente costruito (architettura, pianificazione e paesaggio) sono state affiancate *expertise* complementari nelle scienze ambientali, sociali ed economiche e nell'ambito di *policy analysis*. In tal modo, il *cluster* scientifico del partenariato si è dotato di tutti gli strumenti e conoscenze necessarie ad affrontare uno studio completo, integrato ed innovativo del fenomeno della dismissione industriale

in contesto montano. A complemento del gruppo interdisciplinare e internazionale di ricerca, sono state poi identificate e coinvolte quattro istituzioni a partecipazione pubblica assimilabili, per costituzione e scopo, ad agenzie di sviluppo locale:

- *Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Vaucluse* (CAUE 84), un'agenzia dipartimentale per l'architettura, l'urbanistica e l'ambiente comprendente 132 comuni del Dipartimento Vaucluse (Provence-Alpes-Côte d'Azur) e responsabile, insieme a CAUE 05 (Pays des Écrins), del pilot francese di L'Argentière-la-Bessée (Hautes-Alpes);
- *Agenzia di Sviluppo Langhe Monferrato Roero* (Lamoro), un'agenzia di sviluppo locale operante nel basso Piemonte (40 comuni e 10 camere di commercio) e, responsabile della gestione del pilot italiano di Borgo San Dalmazzo e Valdieri (Provincia di Cuneo);
- *Verein Steirische Eisenstrasse* (VESTE), un consorzio di 18 comuni per la promozione e la valorizzazione del territorio dell'ex distretto industriale di Leoben, responsabile nel progetto del pilot austriaco di Eisenerz (Obersteiermark);
- *Business Development Center Kranj* (BSC Kranj), un'agenzia di sviluppo regionale operativa sul territorio di 18 comuni nel distretto di Kranj, e responsabile del pilot sloveno di Tržič (Gorenjska, o Alta Carniola).

La selezione di suddette agenzie/consorzi è stata effettuata nella fase iniziale della candidatura del progetto attraverso un approccio 'top-down', ovvero identificando prima le regioni e i siti industriali idonei al progetto, completato poi da una fase 'bottom-up' in cui, tramite *networking*, si è proceduto alla selezione definitiva dei casi. Oltre a contribuire al progetto con un sito pilota su cui lavorare, le quattro agenzie di sviluppo selezionate hanno coordinato le attività in-situ e la comunicazione tra le comunità locali, gli attori del territorio e il *cluster* scientifico della *partnership*. Insieme, il gruppo interdisciplinare di ricerca e i territori-comunità rappresentati dalle agenzie di sviluppo hanno formato il team 'operativo' del progetto, contribuendo attivamente alle attività previste e implementando gradualmente il percorso verso gli obiettivi e i risultati attesi. Numerose altre istituzioni direttamente collegate ai singoli partner di progetto sono state inoltre coinvolte in quanto osservatori, costituendo quindi un network 'esterno' avente la funzione di fornire riscontri sulle specifiche attività e soprattutto di recepire e acquisire i risultati complessivi, siano essi per scopi scientifici, istituzionali o di policy-making. I numerosi osservatori coinvolti fanno riferimento ad enti e istituzioni internazionali

territorialmente afferenti alla regione alpina (Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi, Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi-CIPRA), enti pubblici di livello nazionale (Ministero della Pianificazione territoriale della Slovenia), regionale/federale (Lombardia, Piemonte, Baviera, Rodano-Alpi, Provenza-Alpi-Costa Azzurra) e locale (Comunità Montana Valle Seriana, Distretto di Leoben), università e centri di ricerca (UniGraz, UniBergamo, ETH Zurich, ENSA Grenoble, USI Mendrisio) ed enti terzi (CAUE AURA, TICCIH Austria). Il forte carattere interdisciplinare della ricerca si evince anche dal network di osservatori, confermando ancora una volta l'importanza di affrontare sfide territoriali emergenti attraverso la cooperazione transnazionale e settorialmente trasversale.

Logica di intervento

La composizione della *partnership* riflette chiaramente la logica operativa del progetto. Diversamente dalla gran parte dei progetti europei di cooperazione transnazionale, in cui le sfide comuni vengono affrontate da ciascun partner in sostanziale autonomia, attraverso attività di pilotaggio condotte a livello locale, in *trAILS* si è scelto di optare per una più complessa ma necessaria integrazione orizzontale sia di competenze che di territori. Ovvero, dando la possibilità a tutti i partner di progetto di contribuire direttamente, e congiuntamente, alle attività in ogni singolo sito pilota attraverso un unico framework metodologico e comunicativo. Considerata la complessità di tale approccio, specialmente in termini di sincronizzazione temporale e qualità dei risultati, si è scelto di limitare i siti pilota a quattro – un numero inferiore alla media dei progetti Interreg, ma comunque valutato molto positivamente in sede di approvazione del progetto proprio in relazione alla metodologia proposta. L'attuazione della suddetta integrazione di competenze e territori si è realizzata, in concreto, attraverso un modello temporale-operativo 'a cascata', in cui le attività sul campo si sono susseguite per ogni sito pilota attraverso due fasi distinte ma fortemente interconnesse. In una prima fase conoscitiva, gli esperti del *cluster* scientifico hanno sviluppato una metodologia multi-tematica per analizzare e valutare le condizioni attuali dei siti pilota (*assessment*), strutturata in tre passaggi: definizione di un quadro metodologico complessivo, analisi tematiche (pianificazione urbana e paesaggio, patrimonio costruito, mobilità, condizioni ambientali, sociali ed economiche del sito e del contesto, politiche locali inerenti la riqualificazione di aree dismesse, ecc.) e sintesi integrativa. Nella seconda fase, il gruppo

interdisciplinare di esperti ha interagito direttamente con la comunità e gli attori del territorio – guidati dalla relativa agenzia di sviluppo locale – attraverso la modalità interattiva e partecipativa del workshop di progettazione (*test-design*⁴). Integrando i risultati della prima fase con le istanze dei portatori di interesse locale, il formato del workshop ha consentito di identificare il potenziale di trasformazione del sito pilota (attraverso l’analisi critica di scenari e progetti alternativi) e quindi di definire linee guida condivise per la sua rigenerazione futura.

L’aspetto interessante e innovativo di questa procedura a due fasi è stato sicuramente il coinvolgimento diretto, simultaneo e proattivo del gruppo multidisciplinare di esperti in tutti i siti pilota e i relativi territori. Il confronto delle stesse competenze con situazioni estremamente diverse per caratteri geo-culturali e ambientali ha permesso di generare un modello di azione (un metodo) intrinsecamente adattabile, oltre che ‘spontaneamente’ derivato dall’osservazione del problema al centro della ricerca. Gli aspetti cruciali della rigenerazione, tematizzati attraverso i campi disciplinari del *cluster* scientifico, sono stati affrontati, studiati e restituiti in tre ‘formati’ diversi: il singolo sito pilota (*site-focused*), i quattro siti considerati complessivamente (*theme-focused*) e il rapporto con le altre aree tematiche. Sia in fase di analisi che di progettazione partecipata, questa prospettiva multilaterale ha garantito un’elevata flessibilità nei contenuti come nelle restituzioni, favorendo a tutti gli effetti il processo incrementale di costruzione collettiva del metodo. Gli esiti complessivi del progetto – oltre il metodo, anche gli scenari di trasformazione generati dai workshop – non derivano, come nella consuetudine di Interreg, da un confronto ex-post tra i partner e da una sintesi comparativa dei singoli

casi, ma bensì da una revisione continua e critica delle attività appena svolte o spesso addirittura in corso d’opera. Questo processo non ha interessato esclusivamente i partner scientifici, ma ha beneficiato soprattutto del coinvolgimento diretto dei singoli partner locali nelle attività di tutti i siti pilota, non limitatisi esclusivamente al proprio caso. Lo scambio di conoscenze, pratiche ed esperienze tra i diversi territori interessati dal progetto ha fornito un contributo sostanziale al processo di costruzione di una metodologia realmente trasferibile, avendo dimostrato come declinare e affrontare la stessa questione problematica in contesti socioculturali differenti.

In una ricerca così ampia per contenuti e obiettivi ed eterogenea in termini di *partnership*, la comunicazione sia interna che esterna costituisce un fondamento metodologico. Considerato il carattere progettuale e programmatico della questione al centro della ricerca e dell’approccio alla stessa, si è scelto di innovare rispetto alle esperienze precedenti, affiancando a formati testuali e discorsivi tipici dell’ambito *policy making* un linguaggio progettuale, disegnato, proprio delle scienze del territorio (urbanistica, paesaggio e architettura). Gli esiti di una o più possibili trasformazioni dei siti pilota sono state illustrate agli attori locali e alle comunità attraverso scenari progettuali (*test-designs*), ovvero nuovi assetti spaziali e funzionali di natura speculativa basati sulle questioni emerse nella prima fase di analisi e valutazione dello status quo. All’interno dei workshop di co-progettazione, partecipati dalle istituzioni locali e dagli osservatori, questi scenari sono stati discussi e valutati sempre con un riferimento alla fisicità dello spazio aperto e costruito, portando all’identificazione (abbozzata su carta) di una serie di elementi condivisi per la futura trasformazione

del sito. In ultimo, tali elementi emersi dal workshop sono stati tradotti, attraverso l’uso di un linguaggio meta-visivo di matrice urbanistica, in una serie di ipotesi di sviluppo alternative (*planning recommendations*) da lasciare alle comunità locali come strumento sia comunicativo che programmatico per proseguire autonomamente nel percorso di rigenerazione. Con questa logica e in queste forme, la ricerca ha permesso al linguaggio progettuale di uscire dal proprio perimetro ‘esperto’ per divenire una base di comunicazione, di scambio e di accordo, per un pubblico più ampio ed eterogeneo.

In termini puramente operativi, la ricerca si è strutturata in quattro pacchetti di lavoro (WPs), ovvero *cluster* di attività definite in base ai risultati preliminari definitivi preventivamente. Il primo WP (*Mapping*), coordinato da TUW, si è concentrato sull’implementazione di una mappatura di aree industriali dismesse a scala macroregionale (cf. perimetro della Convenzione delle Alpi), partendo dalla mappatura preliminare esistente integrata con i dati disponibili nelle regioni pilota e, per quanto possibile, estendendosi ad altre regioni all’interno del territorio di cooperazione. In totale, sono state mappate ulteriori 307 aree dismesse prevalentemente localizzate in Piemonte (Italia), nelle due regioni alpine francesi (AURA e PACA), in Slovenia e in Stiria (Austria). I risultati parziali della mappatura, che ha coinvolto diverse regioni alpine utilizzando metodologie diverse (rilevo diretto tramite *survey*, codifica di database esistenti, ecc.), sono stati infine trasferiti e resi visibili in una piattaforma web-GIS interattiva⁵. Il secondo e terzo WP hanno costituito il cuore operativo della ricerca, lavorando con e nei quattro siti pilota. Il secondo WP (*Assessment*), coordinato da UL, si è concentrato sulla fase di analisi delle condizioni attuali delle aree, sviluppando come



Fig. 2. Italcementi, Borgo San Dalmazzo, Italia (foto di Theresa Finkel).



Fig. 3. AFP-Péchinez, L'Argentière-la-Bessée, Francia (foto di Udo Weilacher).

obiettivo finale uno strumento di valutazione multi-tematico e trasferibile, inclusivo dei diversi aspetti relativi alle *expertise* coinvolte (pianificazione territoriale e paesaggistica, architettura, analisi di politiche pubbliche, ambiente ed ecologia, società, demografia ed economia). Il terzo WP (*Testing*), coordinato da Polimi e strettamente interconnesso al precedente, si è concentrato sullo sviluppo e implementazione di una metodologia di matrice progettuale per definire i caratteri della futura trasformazione dei siti, attraverso il coinvolgimento attivo dei portatori di interessi locali e regionali. Al centro del WP, l'organizzazione di un workshop di co-progettazione di tre giorni replicato in ognuna delle aree pilota. Il quarto e ultimo WP (*Managing*) si è concentrato sulla sintesi della ricerca e sul trasferimento della metodologia e dei risultati prodotti ai *target groups, stakeholders* e osservatori. Eliminando il *framework* temporale e operativo della ricerca, tale sistematizzazione in WP può funzionare anche come ciclo continuo (processo): la mappatura (WP1) fornisce le aree (identificazione e localizzazione) per la valutazione (WP2) e la co-progettazione (WP3), i cui risultati metodologici sono rivisti e perfezionati nella fase di sintesi (WP4) e quindi trasferiti nuovamente ad altre aree dismesse come emerse dalla mappatura, per ricominciare il percorso.

I siti pilota come laboratorio

Come visto in precedenza, la ricerca ha fatte della centralità delle attività di *piloting* sul territorio un caposaldo del proprio approccio metodologico. Centralità sia concettuale, in quanto focalizzandosi su situazioni altamente rappresentative e ricorrenti è stato possibile identificare i caratteri comuni del problema e quindi definire strategie specifiche, che operativa, poiché il lavoro con e nelle aree pilota ha permesso al gruppo di

ricerca di testare direttamente sul campo il metodo proposto e gli esiti attesi. I siti pilota, ciascuno comprendente una singola area industriale dismessa e il contesto locale/regionale di riferimento, sono stati quindi assimilati dalla ricerca come veri e propri laboratori sperimentali per la cooperazione progettuale e processuale, e non come semplici casi studio per l'apprendimento reciproco. I quattro siti pilota sono:

- Ex cementificio Italcementi, Borgo San Dalmazzo (cave e stabilimento di lavorazione) e Valdieri (cave) (Italia). Stato: sito in fase di dismissione, già parzialmente inattivo. Contesto: bassa valle Gesso, Alpi Marittime (Provincia di Cuneo);
 - Ex fonderia di alluminio Pechiney, L'Argentière-la-Bessée (Francia). Stato: sito parzialmente riutilizzato (piccole imprese e servizi) ma con grandi porzioni ancora in disuso. Contesto: alta valle della Durance, Alpi Cozie (Dipartimento Hautes-Alpes);
 - Ex ferriera OAMG, Eisenerz-Münchatal (Austria). Stato: sito dismesso da decenni e in gran parte riutilizzato (piccole imprese) ma con molte porzioni ancora in disuso ed ecologicamente compromesse. Contesto: conca di Eisenerz, Alpi settentrionali della Stiria (distretto di Leoben);
 - Ex cotonificio BPT, Tržič (Slovenia). Stato: sito chiuso con riqualificazione già pianificata, ma non attuata. Contesto: alta valle della Sava, Catena delle Caravanche (regione non amministrativa della Gorenjska o Alta Carniola).
- La selezione dei siti pilota è stata effettuata in accordo con i partner locali e regionali, basandosi sulla mappatura preliminare delle aree dismesse alpine precedente la ricerca. Considerando il numero limitato di siti da coinvolgere nella ricerca, si è reso necessario individuare sin da subito una serie di criteri strutturalmente validi per l'identificazione. L'obiettivo generale era quello di lavorare

con quattro siti territorialmente rilevanti, diversi per contenuto (origine) e contesto, ma al tempo stesso altamente rappresentativi di situazioni 'ordinarie' nell'arco alpino complessivamente considerato. Il primo criterio di selezione si è focalizzato sul contenuto originario dell'area dismessa, ovvero sulla tipologia produttiva di appartenenza. Le tipologie sono state identificate in base al rapporto funzionale e storico tra industria e ambiente montano: industria estrattiva e mineraria (cementificio), industria siderurgica da minerale di ferro (ferriera), industria ad alta intensità di energia (fonderia di alluminio) e industria ad alto consumo di acqua (cotonificio). Il secondo criterio si è focalizzato sul contenuto attuale del sito, selezionando dunque aree ex industriali con diversi gradi di dismissione (o in diverse fasi della trasformazione), dall'inattività totale al riutilizzo parziale. Un terzo ed ultimo criterio si è focalizzato invece sul contesto locale e regionale, con l'obiettivo di studiare e testare la trasformazione delle aree dismesse in regioni di montagna con caratteri amministrativi, economici, sociali e ambientali diversi. I siti pilota selezionati appartengono quindi a quattro regioni alpine di Francia, Italia, Austria e Slovenia, tutte appartenente diverse per caratteri geo-culturali ma in realtà accomunate dal fatto di essere regioni di media montagna (le Alpi 'ordinarie'), piuttosto periferiche e con un settore turistico sottosviluppato. L'integrazione di questi tre criteri – contenuto del sito, condizioni del sito e contesto regionale/culturale – ha permesso alla ricerca di selezionare e lavorare con quattro siti altamente rappresentativi, in grado di esprimere non solo un diverso impatto territoriale della dismissione industriale nelle aree montane, ma anche e soprattutto le possibili modalità con cui queste realtà vengono interpretate e gestite. ■



Fig. 4. BPT Factory, Tržič, Slovenia (foto di Udo Weilacher).



Fig. 5. Münchatal, Eisenerz, Austria (© Bwag, 2015).

Note

1 Per una versione aggiornata della mappatura si veda Modica 2021.

2 Il programma Spazio Alpino copre un'area di 450.000 kmq che ospita circa 70 milioni di abitanti. Oltre alla catena alpina in termini strettamente orografici, l'area include anche parte dei bacini idrografici di importanti fiumi alpini (Danubio, Adige, Po, Rodano e Reno), nonché le grandi aree metropolitane prealpine (Lione, Ginevra, Zurigo, Torino, Milano, Monaco e Vienna).

3 EUSALP è la Strategia Macroregionale Alpina (EU Strategy for the Alpine region), una piattaforma transnazionale avviata nel 2013 che riunisce i principali attori istituzionali dell'area alpina (afferenti a sette nazioni di cui cinque membri UE, suddivise in 48 regioni e province autonome), con lo scopo di implementare un'agenda strategica comune per la governance territoriale.

4 Il riferimento teorico e operativo è al metodo del *test-planning*, sviluppato all'ETH di Zurigo dal Prof. (em.) Bernd Scholl (Scholl *et al.* 2013; Scholl 2017).

5 Accessibile alla pagina web <https://trails.project.tuwien.ac.at/map/index.php>.

Riferimenti

Baum M., Christiaanse K. (eds) (2012), *City As Loft. Adaptive Reuse As a Resource for Sustainable Urban Development*, gta Verlag, Zürich.

Martin F., Pahlen G., Nathanail P., Okuniek N., Koj A. (2006), "Sustainable development and brownfield regeneration. What defines the quality of derelict land recycling?", *Environmental Sciences*, no. 3, p. 135-51.

Modica M. (2019), "Industrial Brownfield Sites in the Alps. A first Quantitative Overview and Potential Implications for Regional Development", *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 107.

Modica M. (2021). *Alpine Industrial Landscapes. Towards a new approach for brownfield redevelopment in mountain regions*, Technische Universität München: München.

Rey E., Laprise M., Lufkin S. (2022), *Neighbourhoods in Transition. Brownfield Regeneration in European Metropolitan Areas*, Springer, Cham.

Scholl B. (2017), "Building actor relationships and alliances for complex problem solving in spatial planning: The test planning method", *disP – The Planning Review*, no. 53, p. 46-56.

Scholl B., Vinzens M., Staub B. (2013), *Test planning – A method with a future* (Swiss Federation, Office for Spatial Development (ARE), Canton Solothurn, Office for Spatial Planning, Bern and Solothurn).

Weilacher U., Modica M. (2021), *Alpine Industrial Landscapes Transformation – Project Handbook*, Technische Universität München, München.

FOCUS

ALPINE INDUSTRIAL LANDSCAPES TRANSFORMATION - trAILS

trAILS, una ricerca in azione

Elena Solero

Le riflessioni che seguono approfondiscono il tema della produzione di ricerca-azione e del suo riscontro all'interno della ricerca europea Interreg trAILS (2018-2021), attraverso due questioni generali che ritengo essenziali per approfondire le sue modalità di produzione, in particolare da parte di un'istituzione universitaria: come i saperi esperti incontrano i territori; la necessaria replicabilità della ricerca all'interno della terza missione universitaria.

I saperi esperti incontrano i territori

La *ricerca-azione*¹ è sinteticamente definibile come quella "specifica modalità di produzione di 'sapere scientifico' secondo cui la stessa produzione è intrinsecamente connessa all'azione sul territorio e alle comunità che vi sono insediate" (Saija 2007; 2016): uno strumento per avviare trasformazioni significative a partire dal basso, che nasce dalla convinzione che sia possibile migliorare la realtà mentre la si 'conosce'.

L'attività conoscitiva ha come obiettivo quello di determinare cambiamenti sulla realtà e la particolarità della *ricerca-azione* sta nel saldare gli obiettivi prestabiliti con gli effetti sia della conoscenza sia dell'azione. In tal modo la *ricerca-azione* presuppone un ricercare differente dal modello tradizionale: non è tanto un *fare ricerca*, ma *essere in ricerca* (Trombetta e Rosiello 2000): ciò significa mettersi in gioco e in discussione, vivere la 'crisi come opportunità', osservare e favorire il confronto.

La *ricerca-azione*, nata nel campo della ricerca sociale applicata, si è diffusa molto in ambito didattico-educativo, ha recentemente

preso sempre più piede nelle discipline tecnico-scientifiche e nel campo degli studi urbani e della progettazione urbanistica, superando la dicotomia tra le scienze di analisi del territorio (finalizzate a catalogare, conoscere, analizzare, studiare i caratteri di un territorio) e la progettazione degli spazi dell'abitare, ossia tra il conoscere, analizzare, interpretare e l'agire, il progettare e pianificare.

Molte sono le *ricerche-azione* promosse e avviate all'interno delle Scuole universitarie, in cui l'atto del conoscere viene inteso come un processo evolutivo continuo e la conoscenza viene 'appresa facendo' (Dewey 1916). Gli stessi territori, oggetti di indagine e studio, diventano *comunità di ricercatori* con il compito di interrogarsi a partire dalla conoscenza e dall'interpretazione dei luoghi, mettendo in discussione valori e comportamenti acquisiti. Le *ricerche-azione* lavorano sulla prossimità territoriale, sull'ascolto, sul dialogo, sulla coproduzione di conoscenza con i soggetti locali e sull'interdisciplinarità, in quanto la riflessione risulta essere più proficua se viene condotta in forma collaborativa



Fig. 1. I partner della ricerca a Freising, Monaco (foto di Campus Weihenstephan-TUM).

consentendo una ricca circolazione di idee, esperienze, conoscenze, prospettive.

La *ricerca-azione* è ricerca collaborativa e ricerca-intervento al tempo stesso, lavoro interpretativo e qualitativo che punta più a innescare processi che a valutare prodotti. La teoria non costituisce il punto di partenza (come in un percorso *top-down*) e nemmeno il punto di arrivo, ma trova la sua giusta collocazione nel momento in cui si riflette sulla prassi. L'oggetto della ricerca è radicato nella situazione reale e sono gli stessi protagonisti coinvolti a originare e a svolgere la ricerca. La *ricerca-azione* si configura come un processo a spirale che estende il suo raggio di azione, in modo 'cumulativo' ed è caratterizzato da quattro fasi principali che si ripetono fino ad ottenere il risultato atteso: pianificare, agire, osservare, riflettere/valutare (Cunningham 1976; Kemmis and McTaggart 1988; Kemmis *et al.* 2013), che sono state sintetizzate da Stringer in tre momenti distinti (*look, think, act*) all'interno di un processo ciclico che mira a rivedere e reinterpretare, a ripensare alle procedure, ma anche a fare eventuali cambi di direzione (Stringer 2013).

Nella fase preliminare di *pianificazione* rientrano le attività di identificazione degli elementi del campo di azione, di verifica dei bisogni e delle attese, di individuazione dei soggetti da coinvolgere, di formulazione di un piano di azione di massima che tenga conto di tempi e risorse; la seconda fase (*agire*) riguarda il momento più operativo della ricerca che consiste nel definire puntualmente la strategia, identificare gli obiettivi a medio e lungo termine, determinare i criteri di lavoro alla base del processo e gli strumenti da mettere in campo oltreché le singole azioni da svolgere; la fase di *osservazione* implica il monitoraggio, l'annotazione e la raccolta di informazioni attraverso schede, appunti, interviste, videointerviste, registrazioni, questionari, *checklists*. Infine, la fase di *valutazione* consiste nel confrontare gli esiti parziali e intermedi emersi, rivedere e rinegoziare il progetto apportando le modifiche necessarie; alla fine di più valutazioni intermedie corrispondenti alla conclusione delle varie fasi, la ricerca viene valutata globalmente, perfezionata e divulgata.

trAILS si è configurato come un progetto di *ricerca-azione* transnazionale (*EU Interreg Alpine Space trAILS – Alpine Industrial Landscapes Transformation*, 2018-2021) inserito nell'ambito del terzo Bando del Programma *Interreg Spazio Alpino* e costituito da un consorzio composto da 5 Università e 4 Agenzie di sviluppo regionale. Nell'affrontare la sfida della trasformazione di aree dismesse nelle regioni alpine, il

progetto di ricerca si è proposto come un'iniziativa interdisciplinare che potesse unire ricerca e pratica, conoscenza e azione. La ricerca ha sviluppato una specifica metodologia per supportare le comunità locali nella definizione degli obiettivi e delle fasi di riqualificazione delle aree dismesse e dei relativi contesti, lavorando fisicamente sul territorio, ascoltando gli attori locali, interagendo con saperi tecnici differenti in un arco temporale di tre anni.

Il coinvolgimento dell'intero consorzio di ricerca in modo pro-attivo e collettivo su tutte le aree pilota, è stato certamente una sfida significativa, complessa e problematica (coordinamento tra i partners, costi, viaggi, tempi, difficile comunicazione per lingue madre diverse), ma al contempo stimolante e arricchente (condivisione di temi e problemi, aggiornamenti continui e costanti, sintonia personale tra i partners, conoscenza complessiva dell'intero processo di ricerca). La condivisione e la partecipazione così omnicomprensiva per tutta la durata della ricerca, da possibili ostacoli e limiti al raggiungimento di efficaci risultati, si sono rivelati come il vero valore aggiunto dell'intero processo: "è nel mezzo delle difficoltà che nascono le opportunità" (Einstein).

Ritengo interessante provare ad articolare il progetto di ricerca *trAILS* nelle quattro fasi che caratterizzano il processo di *ricerca-azione* (pianificare, agire, osservare/riflettere, valutare), provando a mettere in luce gli aspetti a mio parere innovativi del lavoro svolto.

Pianificare. Nonostante le attività operative della ricerca abbiano avuto inizio con il *kick-off meeting* (ottobre 2018), la prima fase del progetto risale alla fase di candidatura ed è stata particolarmente impegnativa e forse la più 'delicata' perché ha posto le basi dell'intero lavoro, seppur modificabile e perfezionabile durante l'intero processo. In questa fase, rientrano tutte le attività preparatorie, che vanno dall'identificazione delle regioni alpine e delle 4 aree maggiormente rappresentative per lo svolgimento della ricerca, alla selezione dei partner scientifici e delle istituzioni locali e regionali. Nel progetto, i partner regionali hanno agito come 'custodi' dei siti locali dismessi (le aree pilota), affrontando e sostenendo lo scambio reciproco tra le istituzioni regionali, le parti interessate, le comunità, il cluster di ricerca interdisciplinare. La fase di pianificazione ha interessato anche la programmazione operativa che ha visto strutturare il progetto attorno a quattro *Work Packages* (WP), come momenti di attività differenti, ma in parte sovrapponibili temporalmente, finalizzati a conseguire specifici risultati preliminari. Il WP1 (*Mapping*)

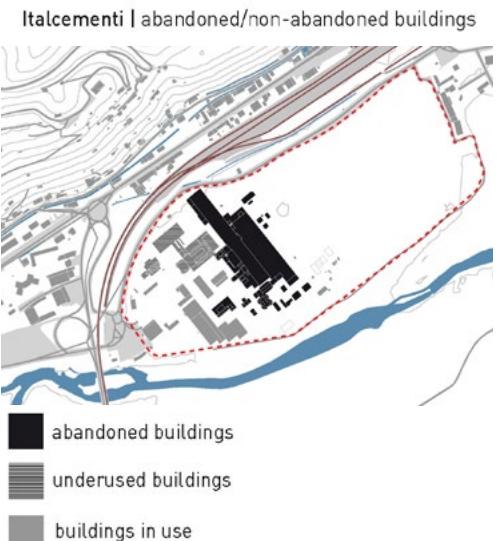


Fig. 2. Italcementi, Borgo San Dalmazzo, Italia (livelli d'uso/dismisione) (elaborazione dell'autore).

era finalizzato alla realizzazione di una prima banca dati a livello alpino di siti dismesse. Il WP2 (*Assessment*) ha affrontato lo sviluppo di una metodologia di valutazione dello stato di fatto delle aree dismesse facilmente trasferibile e multi-tematica. Il WP3 (*Testing*) si è concentrato sullo sviluppo e l'implementazione di una metodologia *design-based* per valutare la futura trasformazione dei siti; l'attività principale di questo WP è consistita nell'organizzazione di un workshop di co-progettazione di tre giorni in tutte le aree pilota. Il WP4 (*Managing*) si è occupato della sintesi delle attività del progetto e del trasferimento della conoscenza generata, sia alle comunità locali sia in generale al mondo della ricerca. **Agire.** Sulla base della programmazione iniziale, la ricerca è entrata in azione attraverso attività operative che hanno testato, adattato e perfezionato la programmazione teorica predisposta nella fase precedente. A questa fase appartengono anche la definizione precisa e puntuale delle strategie adottate nei singoli *Work Packages*, a cura dei partner di ricerca, secondo il loro specifico *expertise*. Le agenzie di sviluppo locali sono state chiamate a delineare un profilo descrittivo delle 4 aree pilota, mentre gli esperti 'scientifici' sono stati chiamati a sviluppare congiuntamente un quadro metodologico per analizzare e valutare le condizioni attuali del sito. Sulla base di ciò, e con il coinvolgimento attivo delle comunità locali – affiancate dai partner regionali – il gruppo di esperti interdisciplinare è stato incaricato di delineare il potenziale di trasformazione di ciascun sito e di disegnare scenari desiderabili e pratici futuri (*test-design*). Ciò ha portato a sviluppare gradualmente una metodologia specifica

continuamente testata e adattata nei differenti siti. L'esito non è stato quindi generato da un successivo, distaccato confronto delle attività svolte, ma anzi è stato plasmato mano a mano e localmente, attraverso il coinvolgimento degli attori interessati. Inoltre, la partecipazione di ogni singolo partner regionale alle attività di valutazione e co-design degli altri siti pilota ha consentito uno scambio diretto e costruttivo di conoscenze locali tra diversi contesti regionali e socio-culturali.

Osservare. La fase di osservazione coincide con il lavoro di ascolto con le comunità locali, attraverso interviste, questionari, *meetings*, ecc. Ciò ha permesso di raccogliere non solo informazioni 'oggettive' relative ai luoghi (dati, cronistoria, apparati grafici e fotografici), ma anche considerazioni 'soggettive', bisogni, necessità, aspettative. Elementi utili per poter proporre scenari di rigenerazione coerenti, vere e proprie piattaforme abilitanti dotate di flessibilità e radicate nei territori.

Valutare/riflettere. La fase di valutazione entra in gioco tutte le volte che si confrontano gli esiti anche parziali o intermedi di un particolare processo. Negli *workshop* di co-progettazione svolti nelle aree pilota, possono essere individuati due momenti di valutazione: il primo, relativo ai *test-design* presentati in ciascun tavolo, discussi e valutati dagli *stakeholder*, con l'intenzione di far emergere gli elementi condivisi per la trasformazione del sito (3 processi di valutazione nei 3 differenti tavoli); il secondo, nella giornata conclusiva dedicata al *debriefing* di quanto svolto nei tre tavoli, in cui viene fatta sintesi, tramite riflessioni e dibattito per arrivare ad una valutazione finale e conclusiva, il cui scopo primario consiste nell'identificazione di principi chiave condivisi (spazialmente definiti) per la futura trasformazione dei luoghi. Tali principi sono stati poi trasformati in un insieme di scenari alternativi ma interconnessi (*planning recommendations*), strumento di comunicazione che serve alle comunità locali innanzitutto come *feedback* di quanto emerso, poi come guida per la futura programmazione e progettazione delle aree. Oltre alle due fasi di valutazione chiaramente individuabili ed evidenti nelle giornate di *workshop*, nel percorso della ricerca, sono stati attivati altri momenti estemporanei e non temporizzabili, in cui ci si è trovati a riflettere, valutare e adattare i successivi step, sulla base di proficui e continui confronti.

La ricerca *trA/Ls*, nonostante le difficoltà incontrate nel corso dell'intero processo (condivisione delle metodologie e fasi operative con i partner della ricerca, barriere linguistiche e distanze geografiche tra le quattro *pilot area*, Covid-19), è riuscita a sperimentare le

quattro fasi che caratterizzano la *ricerca-azione*, ma anche a perseguire il suo scopo principale: fornire un modello capace di mettere in atto approcci di indagine locale orientati all'azione, applicando una metodologia generale a problemi specifici in situazioni contestualizzate (Denzin and Lincoln 1994).

Replicabilità e trasferibilità della ricerca all'interno della Terza Missione universitaria

La dimensione pubblica è caratteristica fondamentale di qualsiasi ricerca. Secondo Stenhouse² la ricerca è *systematic enquiry made public*, ossia, per poter considerare legittima una *ricerca-azione*, è necessario prevedere la produzione verbo-visiva attraverso la quale la ricerca e i relativi risultati siano documentati (Ebbutt 1985).

L'indagine sistematica della ricerca implica la capacità di dimostrare che la conoscenza acquisita è credibile, difendibile e affidabile e, per questo, l'attività di ricerca deve essere resa pubblica, aperta al controllo e disponibile come riferimento futuro.

Crookes ribadisce la tesi secondo cui la *ricerca-azione* 'dovrebbe essere diffusa'; sottolinea inoltre come i resoconti della ricerca azione debbano essere comunicati in forme e modalità chiare e accessibili (Crookes 1993) e letti in modo informato e critico (Nunan 1992).

La conoscenza deve essere il fulcro di dibattiti e "non può dissiparsi nei recessi di conversazioni private, aule o scuole" (Freeman 1996), perché dalle indagini svolte si può imparare e anche altri possono imparare da esse; ciò non implica un'imitazione 'servile', ma significa potenziale e opportunità per prevenire 'vicoli ciechi improduttivi' (Allwright and Hanks 2009). Non farlo significherebbe perdere un'occasione e ignorare la responsabilità di contribuire a discussioni e dibattiti nel campo della propria disciplina.

Le problematiche urbane hanno necessità di lavorare oltre i confini disciplinari e 'comunitari', non solo in ambienti *multidisciplinari* ma con un approccio *transdisciplinare* per implementare piani e politiche per città sostenibili e equi. Ciò significa imparare a co-creare, basandosi su insiemi complementari di conoscenze (Davoudi 2010; Rooij and Frank 2016).

La ricerca *trA/Ls* si è posta *in primis* l'obiettivo di produrre conoscenza riguardo la possibilità di sviluppare pertinenti e sostenibili strategie di rigenerazione in territori fragili alpini. Il progetto di ricerca nasce nel mondo accademico, ma ha provato a contamnare i saperi esperti provenienti da contesti universitari con i saperi locali delle Agenzie di sviluppo territoriali. Ha tentato fin da subito di uscire dall'isolamento didattico', che

impedisce un confronto costruttivo sulle scelte e sulle strategie anche con soggetti esterni, ostacolando di fatto il processo di implementazione delle pratiche.

La *ricerca-azione*, in quest'ottica, ha consentito di condividere e perfezionare prospettive di lavoro, di esaminare nuovi approcci e di rafforzare relazioni e pratiche utili a innescare processi di cambiamento sui territori interessati dalla ricerca. La partecipazione, attraverso il motore della ricerca (come contributo alla produzione di conoscenza locale e globale) e la forza dell'azione (come componente della pratica collaborativa, di programmazione, dell'apprendimento reale e della risoluzione dei problemi), si configura come un modo di apprendere una "cultura della pratica" (Lave and Wenger 1991), capace di innescare un processo di condivisione e trasferibilità.

Possiamo quindi sostenere che il progetto *trA/Ls* si inserisce costruttivamente all'interno della Terza Missione Universitaria³, intesa come l'insieme delle attività con le quali le Università entrano in relazione diretta con la società, con il territorio e con le realtà locali, affiancando le missioni tradizionali di insegnamento (prima missione, che si basa sull'interazione con gli studenti) e di ricerca (seconda missione, in interazione prevalentemente con le comunità scientifiche o dei pari). In questa logica, gli Atenei "possano configurarsi come un 'luogo terzo'" (Oldenburg 1989) e dunque possano costituire un tramite per contribuire a disincagliare, attraverso l'elaborazione e la disseminazione della conoscenza, l'economia contemporanea dalla crisi in cui versa, nonché a concorrere all'innenescio di una fase innovativa di cambiamento" (Emanuel 2019); questo, anche in riferimento alle prospettive spaziali e alle caratteristiche qualitative dei 'luoghi terzi' (*Field Configuring Events, FCE*) in rapporto alla Terza Missione universitaria (Lange 2021).

La ricerca *trA/Ls* ha provato a tradurre operativamente le opportunità date al sistema degli atenei territoriali grazie al riconoscimento della loro autonomia funzionale, in base al quale viene data la possibilità di programmare specifici e originali percorsi didattici e di ricerca, di promuovere relazioni collaborative e di scambio con partners pubblici e privati locali, nazionali e transnazionali, di individuare i contenuti e i canali più adatti per adempiere la terza missione. Le 5 università coinvolte nella ricerca, integrate dalle 4 agenzie locali⁴, si sono configurate come nodi di una rete più ampia, capaci di generare e alimentare sia il sistema globale della conoscenza, sia le connessioni con gli attori, locali e sovralocali, che la producono e la utilizzano. La partnership, costituita da

una pluralità di figure e competenze diverse, caratterizzate da una propria e specifica 'conoscenza codificata' (derivata dalla loro particolare *expertise*, fatta da codici, linguaggi, regole e procedure) si è impegnata a produrre una conoscenza di tipo 'generativo', (Rullani 2014) che ha prodotto iniziative, soluzioni e strumenti contestualizzati, rimanendo legata alle persone e ai contesti locali. La conoscenza generativa nasce nei luoghi in cui si produce; è normalmente *on site*, ma acquista un carattere significativo solo se ha la capacità di propagarsi e a riprodursi, adattandosi ad altri contesti e situazioni.

A tale proposito, la ricerca *trAILS* si è posta l'obiettivo di creare un sistema di azioni (disseminazione, replicabilità, trasferibilità) volto a condividere linguaggi, metodologie, strumenti, per garantire continuità e diffusione ai risultati conseguiti. La disseminazione ha come obiettivo prioritario la diffusione delle informazioni sui risultati del progetto, in modo da massimizzarne l'impatto su individui, enti e comunità. Ciò implica una necessaria capacità comunicativa e relazionale che sostenga la promozione del progetto e la disseminazione dei risultati prodotti. Nella ricerca, la comunicazione e disseminazione sono state perseguiti attraverso molteplici azioni: oltre ad attivare canali informatici e *social* (sito web, Facebook), le università hanno promosso *meetings*, convegni, seminari e le agenzie territoriali hanno provveduto a mantenere i contatti con i portatori di interesse, a promuovere iniziative, a raccogliere i *feedback* e a garantire aggiornamenti continui. La replicabilità/trasferibilità comporta la capacità di adattare e trasferire la metodologia sperimentata nelle aree pilota in altri contesti non definiti. Ciò implica uno sforzo finale di sintesi delle esperienze effettuate e

un necessario 'processo di asciugatura' della metodologia, che consenta di individuare le azioni sufficienti e necessarie per attivare il processo di rigenerazione delle aree in ambiti alpini. Nella ricerca *trAILS*, la definizione del *tool finale*, rappresentato dalle *planning recommendations*, ha rappresentato proprio lo sforzo finale di individuare principi e prestazioni per le successive fasi progettuali (scenari di sviluppo e raccomandazioni progettuali), senza proporre prefigurazioni formalizzate, ma scenari flessibili in cui le comunità locali possano riconoscersi e attraverso i quali attivare concreti processi di cambiamento radicati nelle specifiche realtà territoriali. ■

Riferimenti

- Allwright D., Hanks, J. (2009), *The Developing Language Learner: An Introduction to Exploratory Practice*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Crookes G. (1993), "Action research for second language teachers: going beyond teacher research", *Applied Linguistics*, vol. 14 (2), p. 130-144.
- Cunningham B. (1976), "Action Research: Towards a Procedural Model", *Human Relations*, vol. 29 (3).
- Davoudi S. (2010), "Planning and interdisciplinarity", in A. Geppert, G. Cotella (eds), *Planning Education. Quality Issues in a Changing European Higher Education Area*, no. 2, p. 33-35
- Denzin N.K., Lincoln Y.S. (eds) (1994), *Handbook of qualitative research*, Sage Publications, Inc., Thousand Oaks, California.
- Dewey J. (1916), trad. it. 1974, *Democrazia ed Educazione*, Firenze, La Nuova Italia.
- Ebbutt D. (1985), "Educational Action Research: Some General Concerns and Specific Squibbles", in R.G. Burgess (ed.), *Issues in Educational Research: Qualitative Methods*, The Falmer Press, London.
- Emanuel C. (2019), "Gli atenei come 'luoghi terzi' della valorizzazione della conoscenza governativa e dei processi di sviluppo locale", *Geotema*, no. 59.
- Freeman D. (1996), "Redefining the relationship between research and what teachers know", in K.M. Bailey, D. Nunan (eds.), *Voices from the Language Classroom*, Cambridge University Press, New York.
- Kemmis S., McTaggart R. (1988), *The Action Research Planner* (3rd ed.), Deakin University Press, Geelong.
- Kemmis S., McTaggart R., Nixon R. (2013), *The Action Research Planner: Doing Critical Participatory Action Research*, Springer Science & Business Media, Singapore.
- Lange B. (2021), "Framing third places for universities' third mission - Field Configuring Events as collaborative learning and transfer formats", *International Journal of Training and Development*, vol. 25, p. 433-449
- Lave J., Wenger E. (1991), *Situated learning: legitimate peripheral participation*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Nunan D. (1992), *Research Methods in Language Teaching*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Oldenburg R. (1989), *The Great Good Place. Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*, Marlowe & Company, New York.
- Remon R., Frank A.I. (2016), "Educating spatial planners for the age of co-creation: the need to risk community, science and practice involvement in planning programmes and curricula", *Planning Practice & Research*, vol. 31 (5), p. 473-485.
- Rullani E. (2014), "Conoscenza generativa e conoscenza codificata nelle filiere globali: una sfida per il made in Italy", *Economia e Società Regionale*, no. 2.
- Saija L. (2007), "Prospettive di ricerca-azione nella disciplina urbanistica", *Infolio*, no. 19, p. 49-52.
- Saija L. (2016), *La Ricerca-Azione in pianificazione territoriale e urbanistica*, Franco Angeli, Milano.
- Stringer E.T. (2013), *Action Research (4th edition)*, Sage Publications, Inc., Thousand Oaks, California
- Trombetta C., Rosiello L. (2000), *La ricerca azione: il modello di Kurt Lewin e le sue applicazioni*, Centro Studi Erickson, Trento.

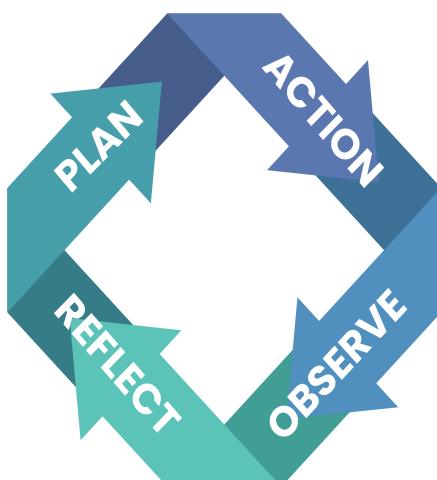


Fig. 3. Ricerca-azione, diagramma (elaborazione dell'autore).

Le conseguenze della modernità industriale nelle Alpi. O l'Angelus Novus della ruggine

Gianluca Lanfranchi, Lorenzo Migliorati¹

Il contributo mette a tema l'esperienza che, da sociologi e studiosi delle forme materiali e immateriali della cultura, abbiamo operato nel contesto del progetto trAILS nel triennio 2018-21. Il punto di partenza è coinciso con il superamento dei più triti luoghi comuni che assegnano alla montagna l'immaginario del bello, del naturale, dell'incontaminato, a un passo dal cielo.

La ruggine come fatto culturale

In questo breve intervento, desideriamo mettere a tema l'esperienza che, da sociologi e studiosi delle forme materiali e immateriali della cultura, abbiamo operato nel contesto del progetto *trAILS* – Alpine Industrial Landscape Transformation nel triennio 2018-2021. Il nostro punto di partenza è coinciso con il superamento dei più triti luoghi comuni che assegnano alla montagna l'immaginario del bello, del naturale, dell'incontaminato, a un passo dal cielo. Le Alpi che abbiamo incontrato sono abitate da comunità alle prese con le macerie fisiche e simboliche della fine della modernità industriale, della progettazione di un futuro diverso, della riqualificazione dei campi industriali di ruggine che ne invadono gli spazi. E che *trAILS* intendeva indagare in chiave di cooperazione transnazionale.

Avevamo una domanda: quali sistemi di rappresentazioni collettive dell'esperienza industriale intridono le comunità che abbiamo incontrato²? E come i siti industriali dismessi costituiscono delle pratiche con cui dare corpo a quei sistemi? In termini di senso comune, questa domanda suonerebbe più o meno così: che cosa significano i siti industriali dismessi per le comunità che li ospitano? Quali ricordi del passato, quali immaginari del futuro? E come tutto ciò influenza lo stato di salute sociale delle collettività?

È a partire da questi interrogativi di fondo che, come si vede, hanno caratterizzato la nostra indagine in senso marcatamente esplorativo e comprendente, che abbiamo potuto costruire il *frame* generale del nostro intervento. In particolare, abbiamo ritenuto opportuno indagare tre dimensioni simboliche di fondo: 1) le forme del ricordo dell'epoca industriale e il loro impatto sull'identità sociale presente; 2) lo stato di salute sociale

attuale, inteso nel senso delle forme di coesione sociale, solidarietà e legame sociale; 3) gli immaginari futuri definiti sulla base degli stimoli legati alle ipotesi di trasformazione e rigenerazione dei siti dismessi.

Non potendo in questa sede, per ovvie questioni di spazio, esplorare complessivamente gli esiti del progetto, ci limiteremo ad una sintesi provvisoria, evidenziando soltanto alcune suggestioni.

La prima. La dismissione industriale è (stata), a vari livelli e sotto differenti forme, un *trauma culturale*. Con questa nozione, sistematizzata da uno dei maggiori teorici sociali contemporanei (Alexander 2012), facciamo riferimento all'esperienza che gli individui e i gruppi sociali fanno di quegli eventi che potremmo definire estremi, capaci, cioè, di stravolgere in modi profondi e irreversibili la coscienza di gruppo e marcare per sempre la loro identità. Affinché si possa parlare di trauma, tuttavia, non è sufficiente che un evento di questo tipo sia accaduto; è indispensabile, soprattutto, che venga rappresentato come tale: una cosa sono gli eventi, altra cosa le rappresentazioni che ne diamo. Gli eventi non sono traumatici in sé; lo diventano grazie ad un sofisticato processo di attribuzione, socialmente mediata, dello status di trauma. Così, la dismissione industriale che nei processi di globalizzazione e transizione postindustriale macro 'accade' nel micro di piccole comunità corporate chiuse (Netting 1981) come più d'una tra quelle che abbiamo incontrato, è di più. È la marca di un rovescio dell'identità sociale degli attori: eravamo una comunità industriale, e ora? Questa domanda è ricorsa spesso nelle testimonianze degli attori che abbiamo avvicinato, a conferma di quanto abbiamo appena detto. Il fatto è, ci sembra, che la modernità industriale descritta nel paragrafo precedente, ha spesso

attraversato le Terre Alte come una meteora, spesso espropriando plessi simbolici, sociali e culturali profondamente radicati. E lasciando dietro macerie, fisiche e simboliche, che davvero ricordano quell'*Angelus novus* di cui scriveva Walter Benjamin (1955).

Una seconda suggestione riguarda, invece, il presente di trasformazione delle comunità che hanno subito fenomeni di transizione postindustriale. In relazione a questa questione, abbiamo provato ad indagare alcuni aspetti relativi allo stato di salute sociale dei gruppi target attraverso successive ondate di survey quantitative³ su specifici set di indicatori di coesione sociale (cfr. tab. 1): partecipazione politica, fiducia interpersonale, senso di appartenenza e via dicendo (cfr. tab. 2). Il panorama che abbiamo riscontrato ci è apparso variegato e, semioticamente parlando, disposto lungo gli assi dell'opposizione tra alto e basso grado di salute sociale e tra alta e bassa proattività verso il futuro. Così, ad esempio, Eisenerz, piccola comunità nelle alpi stiriane, ci è apparsa come una comunità ad alto gradiente di coesione interna e relativamente bassa proattività verso il futuro (in termini di *efficacy* della progettazione sociale). Diversamente, Borgo San Dalmazzo, popolosa cittadina ai margini di Cuneo, ha rilevato legami interni più frastagliati, ma una più significativa proiezione verso il futuro. Non è possibile, naturalmente, istituire una correlazione diretta tra i due fenomeni, ma è interessante notarli perché ci sembra che qua emerga la varietà e la multidimensionalità dello spazio alpino.

Quanto alla terza suggestione, abbiamo lavorato sugli immaginari e proiezioni nel futuro degli attori sociali, in relazione alla riqualificazione dei siti industriali dismessi. La sinergia con altri team di ricerca impegnati in *trAILS*, su tutti Politecnico di Milano e TUM di Monaco, ci ha permesso di indagare, mediante la tecnica del *Visual Choice Experiment*, quale idea di futuro postindustriale abita le comunità che abbiamo incontrato. Al di là dei risultati, il dato più significativo che è emerso, ci pare sia relativo ai percorsi partecipativi del processo. Messi in questi termini, i siti industriali dismessi, e le azioni di cooperazione promosse da *trAILS*, ci sono apparsi come vere pratiche culturali multivocali: per i decisori politici essi hanno potuto agire come promozione di un dibattito pubblico; per i cittadini come un'occasione di partecipazione e coinvolgimento nella varietà – talvolta anche nell'opposizione – delle posizioni; per gli studiosi come un secondo campo di ricerca; per tutti gli altri, infine, come luoghi da immaginare. Per pensare alla dismissione industriale come un vero e proprio fatto sociale, à la Durkheim (1895).

La dismissione industriale come fatto sociale

In prima approssimazione, con il termine "deindustrializzazione" s'intende la progressiva perdita di peso del comparto dell'industria di base, manifatturiera ed estrattiva nei processi produttivi delle economie nazionali (un fenomeno antico, ma che trova nella seconda metà XX secolo il picco della sua parabola), tanto in termini produttivi quanto occupazionali (Corona 2016). Il passaggio da una modernità definita "industriale" a una società "post-industriale" marca uno stravolgimento nelle politiche di sviluppo nazionali, nelle economie locali, nei piani d'insediamento urbano e residenziale, nell'ambiente e gli ecosistemi, passando inevitabilmente per i modi in cui le società si formano e la cultura che le supporta (Touraine 1969; Harvey 1989).

In linea generale è possibile considerare il fenomeno della dismissione industriale – o deindustrializzazione⁴ – come "coestensivo" al processo di industrializzazione *tout court* (Jhonson 1995). Insomma, l'altra faccia della stessa medaglia. Seguendo lo sviluppo dell'industria, la traiettoria della deindustrializzazione ha origine con il progressivo abbandono del modello "proto-industriale", attestabile a partire dal XVI secolo (Jhonson 2002), fino ai più recenti fenomeni di delocalizzazione industriale. Nonostante tale radicamento storico, tuttavia, le conseguenze di questo fenomeno attirano l'attenzione delle istituzioni – e solo poi delle scienze (anche sociali) – quando da oggetto circoscritto ad alcune aree produttive, inizia ad espandersi (s)travolgendosi i sistemi economici di interi paesi, partendo da quelli che – più di altri – hanno esperito la *golden age* industriale, come l'Europa Occidentale e gli Stati Uniti, le Tigri Asiatiche e l'America Latina di cui studi più recenti si sono occupati.

Attorno agli anni Settanta del secolo scorso gli effetti della grande crisi petrolifera si sommano all'abbattimento delle barriere fisiche, economiche e politico-amministrative tra i diversi Paesi del mondo (in quella che, poi, avremmo preso a nominare "globalizzazione"), decretando la fine di un modello industriale e lavorativo, ossia quello fordista. A partire da quel decennio, i paesi dell'Occidente registrano un drastico ridimensionamento produttivo e occupazionale nel settore manifatturiero, secondo solo al periodo bellico. Guardando ad alcune delle principali realtà europee, l'incidenza del settore secondario sul Pil passa dal 38,30% al 26,86% (1971-2005) in Italia; dal 46,43% al 28,16% (1971-2010) in Germania; dal 30,9% al 19,51% (1960-2000) in Spagna; dal 35,01% al 19,02% (1971-2005) in Francia.

Lo stesso vale per gli Stati Uniti che, pur con qualche anno in ritardo rispetto al vecchio continente, registra un calo della produzione industriale di tredici punti percentuali, passando dal 35% del decennio 1971-1981 a circa il 22% del 2004. In risposta a questa tendenza generalizzata in Occidente, le scienze e le istituzioni coniano il concetto di "deindustrializzazione" al fine di dare un nome a questo fenomeno che via via si espande geograficamente (dall'Ovest all'Est del Mondo), e in valori assoluti (nei numeri riferiti alla produzione e all'occupazione), anche se in momenti storici diversi.

Gli anni Ottanta segnano un primo, vero, punto di svolta nell'interpretazione del fenomeno. Le avvisaglie del decennio precedente si trasformano, per l'Europa occidentale e Stati Uniti, in una "emorragia di decine di

milioni di posti di lavoro, il collasso della partecipazione sindacale" (Garruccio 2016: 37), la minaccia di sparizione di un intero progetto sociale e di un sistema di vita. A partire dagli anni Ottanta del Novecento, il fenomeno della dismissione industriale inizia ad essere inteso come un punto di rottura – quando di non ritorno – nell'evoluzione del modello capitalista; non più fase di un processo fino prima considerato come 'ciclico', ma vera e propria cesura. In questo quadro, sono le istituzioni politiche e le organizzazioni di lavoratori di questi anni, americane e inglese *in primis*, a commissionare le prime ricerche esplorative volte a sondare lo stato di salute del tessuto industriale dei propri paesi, al fine di meglio comprenderne i possibili risvolti che si sarebbero potuti verificare nel medio e lungo periodo, come la riconfigurazione

	EISENERZ	BORGO SAN DALMAZZO	L'ARGENTIERE-LA BESSÈE	TRZIC
rispondenti	71	301	151	105
di cui donne	53,2%	51,4%	50,1%	47,1%
di cui <39 anni	17,3%	29,2%	26,1%	39,4%
40-64 anni	40,0%	43,5%	48,9%	42,3%
>65 anni	42,7%	27,3%	25,0%	18,3%
Periodo di compilazione	Gennaio 2019	Maggio 2019	Novembre 2019	Giugno 2020

Tab. 1. Campione rappresentativo dei residenti (N) e periodo di somministrazione.

INDICATORE	DESCRIZIONE
Fiducia	"Aspettativa di esperienze con valenza positiva per l'attore, maturata sotto condizione di incertezza" (Mutti 1987: 42), declinata in fiducia orizzontale/interpersonale, tra cittadini residenti nello stesso comune, e fiducia verticale/istituzionale, attribuita a istituzioni politiche locali e nazionali.
Impegno civico	Partecipazione alle attività che hanno come finalità il miglioramento della vita collettiva e che comportano l'assunzione di comportamenti ed atteggiamenti pro-sociali.
Impegno associativo	Coinvolgimento in esperienze associative, sia in termini di adesione che di effettiva partecipazione, che favoriscono atteggiamenti e comportamenti universalistici.
Senso di appartenenza alla comunità territoriale locale	Relazioni con l'aspetto ecologico della localizzazione territoriale, con l'aspetto psichico dell'identità del luogo, ossia della definizione del sè sulla base dell'appartenenza alla comunità locale, e con l'aspetto sociale della solidarietà, dell'inclusione e della condivisione di norme e valori che caratterizza la collettività comunitaria (Pollini 2012).
Relazioni di sostegno	Presenza di persone su cui si può contare in caso di bisogno, in grado di fornire forme di capitale sociale.
Tensioni sociali e sicurezza	Percezione della presenza di fratture e disordini di natura sociale e percezione della presenza di rischio che possa minacciare la sicurezza e l'incolumità personale.

Tab. 2. Gli indicatori di coesione sociale utilizzati.

spaziale dei sistemi produttivi e la riorganizzazione del lavoro (Massey 1984; Martin and Rowthorn 1986).

Un nuovo tornante negli studi della deindustrializzazione si colloca al volgere del millennio. Negli anni Novanta del secolo scorso, le scienze umane interessate al tema portano i loro punti di vista e i loro metodi di indagine all'interno del dibattito attorno alla deindustrializzazione, spostando l'attenzione su aspetti meno 'tangibili', focalizzando la loro attenzione sull'impatto di questo processo trasformativo sulla società e sugli individui che la compongono. antropologia (Dudley 1994), storia (van der Linden and Altena 2002; Cowie and Heathcott 2003; Strangleman *et al.* 2013) e sociologia (Strangleman and Rhodes 2014) sono le prime scienze sociali a sommarsi alle considerazioni politiche, ambientali ed economico-lavorative precedenti, e, con i loro contributi, fanno emergere le conseguenze *sociali* della deindustrializzazione e che soggiacciono nella memoria della comunità locale in relazione ai siti dismessi. In altre parole, un patrimonio *immateriale* che si somma, giustapponendosi, alla già complessa gestione di quello fisico. Con quella che può essere definita nei termini di una svolta 'interpretativa' nell'approccio al problema, gli studi sulla deindustrializzazione ampliano la loro natura interdisciplinare, allargando altresì il tavolo della discussione ad una comunità accademica – e non solo – che ora mira ad un'interpretazione *tout-court* del fenomeno. Un'eredità immateriale perché non tangibile, o direttamente osservabile, insita nella memoria, nelle rappresentazioni che la sostengono e nelle pratiche di vita

quotidiana – ormai prive di un referente nel mondo esterno (Halbwachs 1925) – di coloro i quali hanno esperito direttamente o indirettamente dell'ascesa e/o del declino dell'attività produttiva che scandisce i ritmi e definisce gli spazi entro cui l'intera comunità agisce.

Quest'ultima stagione degli studi sulla deindustrializzazione torna dunque ad occuparsi del problema da una prospettiva locale, indagando cosa ha significato questo passato per la comunità attraverso la sua ricostruzione. I ricordi che emergono attraverso i racconti, così come le rappresentazioni simboliche e materiali (Migliorati 2010) del trascorso industriale diventano la nuova chiave di lettura per capire cosa ha significato la chiusura di un impianto produttivo dal punto di vista della comunità che, direttamente o indirettamente, ne ha esperito le conseguenze. In altre parole, cosa ha significato nel passato – e cosa continua a significare – la deindustrializzazione nella memoria collettiva di una collettività (Halbwachs 1950). Considerando quindi il passato, qui industriale, come un elemento fondante della nascita e dello sviluppo di una comunità, questo si esprime anzitutto attraverso il grado di attaccamento tra il sito dismesso (*brownfield*) e la comunità che risiede attorno ad esso. Questo legame, più o meno forte, emerge in due momenti distinti: nel presente, ovvero al momento di capire quanto – e se – i simboli racchiusi nel sito sono ancora utili nella definizione dell'identità individuale e collettiva [che qui coincidono (cfr. Marci e Tomelleri 2021)]; e per il futuro, nel momento in cui si concretizza l'idea di (ri) destinare l'uso di uno spazio dal forte valore

sociale, come soventi sono i siti produttivi dismessi (Migliorati 2021).

A testimonianza di ciò, sono molti i panorami ex-industriali investiti dal processo di deindustrializzazione e successivamente trasformati. Altrettanti sono quelli abbandonati a loro stessi, soprattutto a causa di un mancato interesse economico e/o politico volto al loro recupero. Guardando ai primi, e tralasciando i secondi perché meriterebbero una trattazione a sé, la salvaguardia del patrimonio materiale (edifici, macchinari, aree attigue, ecc.) e immateriale (ricordi, sensazioni, pratiche, ecc.) prende strade spesso diametralmente opposte all'interno dei progetti di riqualificazione che, spesso, considerano le aree dismesse come dei "vuoti" da colmare. Se si considera la loro pregnanza simbolica, però, appare chiaro come questi rappresentino qualcosa di più di uno spazio abbandonato, e lo dimostrano le proteste di quartiere e le associazioni volte alla tutela e al recupero della storia e della memoria degli stessi (Pirazzoli 2010). Quando l'interesse della comunità scema, non viene tenuto in considerazione o si sfalda sotto il peso degli investimenti economici, allora il patrimonio industriale viene spesso abbattuto per far fronte alle esigenze abitative del centro-città in espansione, con la sua fame di servizi. Così il panorama cambia, lasciando spazio al progresso che avanza.

Un esempio preso dal contesto spagnolo, è il collettivo @22BCN che mira a ricostruire – valorizzandolo – il passato industriale del quartiere di Poblenou a Barcellona, applicando targhe in memoria di ciò che c'era prima dell'abbattimento degli stabilimenti produttivi – tranne alcune, rare, eccezioni – in seguito alla nomina della città come sede della 25° edizione dei Giochi Olimpici (1992) e la creazione del Villaggio Olimpico che, di fatto, rappresenta la fine dell'identità industriale del quartiere trasformato in un polo residenziale e vocato ai servizi. In Germania, invece, l'associazione dei musei industriali della Westfalia (LWL-Industrimuseum), ha tessuto una rete di otto ex-fabbriche sparse per la Westfalia che parte dalla valorizzazione architettonica e memoriale di edifici preservati come tali per far fronte alle sfide globali e locali del futuro organizzando eventi culturali, performances artistiche e workshops formativi per giovani e famiglie. Il tutto all'interno di strutture pressoché conservate come tali e che fanno proprio di questo elemento uno dei loro punti di forza per il rilancio delle stesse combinando passato, presente e futuro in un tutt'uno che unisce alla tutela del patrimonio fisico degli stabilimenti, l'identità e la cultura industriale

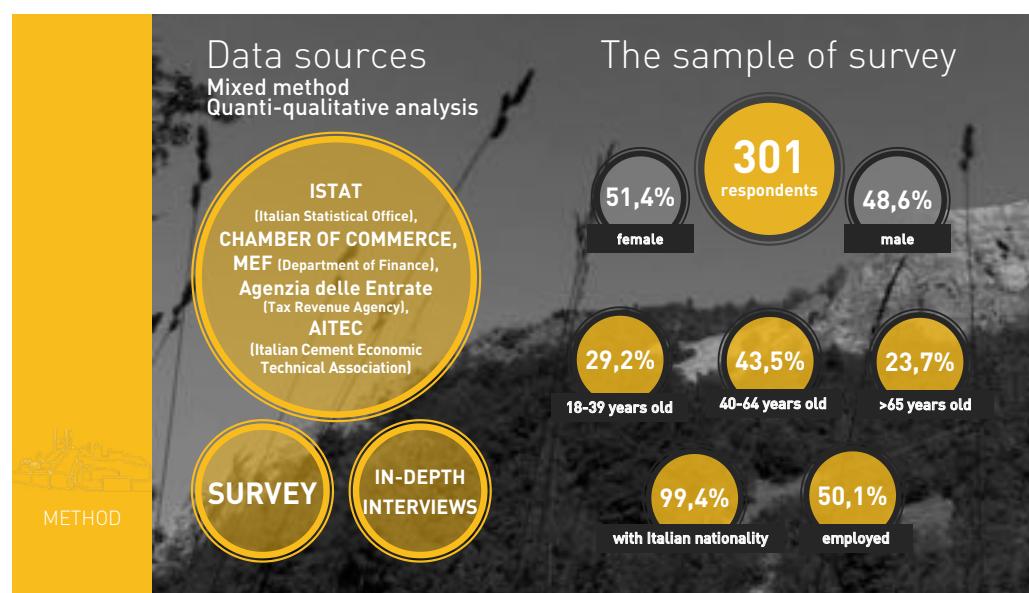


Fig. 1. Il metodo della ricerca socio-economica (Borgo San Dalmazzo) (elaborazione di Lorenzo Migliorati).

della regione in una prospettiva completamente diversa dalla sola 'museificazione' di questo passato.

Gli esempi qui riportati rappresentano solo due puntini all'interno di una costellazione di aggregazioni che si pongono a garante della conservazione e della tutela del passato industriale racchiuso all'interno delle mura di enormi edifici dapprima attivi, poi dismessi e quindi recuperati seguendo il filo della memoria. Anche se, come accennato, la tutela, la conservazione e la valorizzazione di questo delicato e monumentale patrimonio perisce sotto il peso delle politiche di sviluppo urbano e degli investimenti pubblici e privati che, quando non scarsi, ne orientano il destino verso attività più remunerative e in linea con la *new economy*. ■



Fig. 2. Gerhard Niederhofer, storico. Videointervista ad Eisenerz, realizzata da UniVerona (videoproduzione TWIG).

Note

1 Lorenzo Migliorati è professore associato di sociologia dei processi culturali e comunicativi presso il Dipartimento di Scienze Umane e Sociali dell'Università degli Studi di Bergamo ed è autore del paragrafo 1. Gianluca Lanfranchi è dottorando di ricerca presso l'Università degli Studi di Bologna ed è autore del paragrafo 2.

2 A mero titolo informativo, i casi di studio di *trAlls* sono Eisenerz, nelle Alpi stiriane; Borgo San Dalmazzo, in Piemonte; L'Argentière-La-Bessée nella Alpi Marittime francesi e Tržič, nelle Alpi Caravanche slovene. Per maggiori informazioni, vedi www.postindustrialps.eu.

3 Il questionario è stato somministrato a campioni rappresentativi, stratificati per genere e classe di età, dei residenti dei comuni coinvolti nei *pilot* austriaco, italiano e francese ed in questi tre casi la *survey* è stata condotta attraverso la modalità CATI (Computer-Assisted Telephone Interview). Un'eccezione è rappresentata dal caso studio sloveno per il quale la realizzazione del *field*, previsto nel corso della primavera 2020, in piena emergenza sanitaria dovuta al Covid-19, ha subito cambiamenti e successivi aggiustamenti per far fronte alle restrizioni in atto. In questo caso, abbiamo optato per un campione di convenienza, intervistato mediante modalità CAWI (Computer-Assisted Web Interview).

4 Il termine "deindustrializzazione" appare per la prima volta attorno agli anni Cinquanta del Novecento, per descrivere l'azione di eliminazione totale o parziale dei siti industriali presenti nelle aree via via occupate dalle truppe naziste (Johnson 2002).

Riferimenti

Alexander J.C. (2012), *Trauma. A Social Theory*, Polity Press, Cambridge; trad. it. Migliorati L., Mori L. (a cura di) (2018) *Trauma. La rappresentazione sociale del dolore*, Meltemi, Milano.

Altena B., van der Linden M. (2002), "Preface", *International Review of Social History*, no. 47, p. 2.

Benjamin W. (1955), *Schriften*, Suhrkamp Verlag; trad. it. (1962) *Angelus Novus. Saggi e frammenti*, Einaudi, Torino.

Bluestone B., Harrison B. (1982), *The Deindustrialization of America: Plant Closing, Community Abandonment, and the Dismantling of Basic Industry*, Basic Books, New York.

Corona G. (2016), "Volti e risvolti della deindustrializzazione: alcuni interrogativi sulla contemporaneità", *Meridiana: Rivista di Storia e Scienze Sociali*, no. 85(1), p. 9-34

Cowie J., Heatcott J. (eds.) (2003), *Beyond the Ruins: The Meaning of Deindustrialization*, Cornell University Press, New York.

Doncel Rasillo M. C. (1988), "Historia y Vita Cotidiana. El Barrio de Icaria, Futura Villa Olímpica", *Historia i Vida Quotidiana (Antropología urbana)*, Estudi Històrico- Arquitectònics del Sector Avinguda Icaria – Passeig Carles, Barcellona.

Durkheim E. (1895), *Les règles de la méthode sociologique*, Alcan, Paris.

Dudley K. (1994), *The End of the Line. Lost Jobs, New Lives in Postindustrial America*, University of Chicago Press, Chicago.

Garruccio R. (2016), "Chiedi alla ruggine: studi e storiografia della deindustrializzazione", *Meridiana: rivista di storia e scienze sociali*, no. 85(1), p. 35-60.

Halbwachs, M., 1950, *La mémoire collective. Ouvrage posthume publié par Jeanne Alexandre*, Paris, PUF; trad. it. (2001), *La memoria collettiva*, Milano, Unicopli.

Harvey D. (1989), *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Changes*, Basil Blackwell, Oxford (trad. it. Il Saggiatore 1993).

Johnson C. H. (1995), *The Life and the Death of Industrial Languedoc (1700-1920)*, Oxford U.P., Oxford.

Johnson C. H. (2002), "Introduction: Deindustrialization and Globalization", *International Review of Social History*, vol. 47, Cambridge University Press, p.3-33.

Marcì T., Tomelleri S. (2021), *Dizionario di Sociologia per la Persona*, Franco Angeli, Milano.

Martin R., Rowthorn B. (1986), *The Geography of Deindustrialization*, Macmillan, Londra.

Massey D. (1984), *Spatial Divisions of Labour: Social Structures and the Geography of Production*, MacMillan, Londra.

Migliorati L. (2010), *L'Esperienza del Ricordo. Dalle Pratiche alla Performance della Memoria Collettiva*, Franco Angeli, Milano.

Migliorati L. (2021) (a cura di), *Moving Alps. Le conseguenze sociali della dismissione industriale nello spazio alpino europeo*, Franco Angeli, Milano.

Mutti A. (1987), "La fiducia. Un concetto fragile, una solida realtà", *Rassegna italiana di sociologia*, XXVIII, p. 223-247.

Netting McC. R. (1981), *Balancing on an Alp. Ecological change & continuity in a Swiss mountain community*, Cambridge University Press, Cambridge; tr. it. (1996), *In equilibrio sopra un'alpe. Continuità e mutamento nell'ecologia di una comunità alpina del Valles*, La Nuova Italia Scientifica/MUCGT, Roma/San Michele all'Adige, 1996.

Pirazzoli E. (2010), *A partire da ciò che resta. Forme memoriali dal 1945 alle macerie del Muro di Berlino*, Diabasis, Reggio Emilia.

Strangleman T., Rhodes J. (2014), "The 'New' Sociology of Deindustrialisation? Understanding Industrial Change", *Sociology Compass*, no. 4, p. 411-21

Strangleman T., Rhodes J., Linkon S. (2013), "Introduction to Crumbling Cultures: Deindustrialization, Class, and Memory", *International Labor and Working-Class History*, no. 84, Cambridge U.P., Cambridge, p. 7-22.

Vergallo L. (2013), *Una Nuova Era? Deindustrializzazione e Nuovi Assetti Produttivi nel Mondo (1945-2005)*, goWare, Firenze.

Vinitzky-Seroussi V. (2002), "Commemorating a Difficult Past: Yitzhak Rabin's Memorials", *American Sociological Review*, no. 67, 1, p. 30-51.

La Ital cementi di Borgo San Dalmazzo, l'area pilota italiana nella ricerca trAILS¹

Sonia Abluton, Elena Solero

L'Italcementi di Borgo San Dalmazzo rappresenta la seconda area pilota indagata nella ricerca² e, come le altre aree dismesse, è stata selezionata considerando le seguenti caratteristiche: il contesto territoriale di riferimento, la originaria tipologia produttiva, il grado di dismissione e la sua localizzazione, zona di media montagna dalle componenti paesaggistiche qualitative ordinarie, in una posizione piuttosto periferica e con un settore turistico non troppo sviluppato.

Il contesto territoriale di riferimento³

L'area pilota si trova nella provincia di Cuneo, in un contesto insediativo territoriale che comprende il comune prevalentemente pianeggiante di Borgo San Dalmazzo e alcuni piccoli comuni appartenenti a due distinte valli alpine, la Valle Vermenagna e la Valle Gesso: Roccavione, Robilante, Roaschia, Valdieri, Vernante, Limone Piemonte ed Entracque, con una popolazione totale di circa 10.000 abitanti.

Il territorio è caratterizzato da una configurazione di piccoli borghi a bassa densità abitativa (inferiore al livello nazionale), dalla presenza di una popolazione anziana e da un debole dinamismo migratorio. Caratteristica importante è la presenza sul territorio di numerose cave e miniere (Beltrutti 1978).

Dopo la Seconda guerra mondiale, l'economia della Valle Gesso subì importanti cambiamenti. Le attività tradizionali, come l'agricoltura e la pastorizia, persero progressivamente importanza e si innescò un fenomeno di impoverimento che portò allo spopolamento della valle. Diverse attività industriali si sono insediate nell'area, tra cui le cave di Italcementi e Buzzi-Unicem, grazie alla presenza di grandi masse di calcare e scisto argilloso che ha favorito l'insediamento di alcuni cementifici. Dagli anni Ottanta si assiste ad un modesto rilancio dell'attività turistica, con la creazione del Parco naturale dell'Argentera (poi Parco naturale delle Alpi Marittime), l'intensificazione della gestione dei rifugi, il paesaggio del percorso della Grande Traversata delle Alpi prima e della Via Alpina poi, e il recupero a scopo turistico delle vecchie strutture della Riserva reale (rifugio Valasco).

La Valle Gesso è il cuore del Parco Naturale delle Alpi Marittime (Boggia e Boggia 1979).

Il Parco (circa 29.000 ettari) è la più vasta area protetta del Piemonte e racchiude

la parte montuosa più importante delle Alpi Marittime caratterizzate da alte cime (Argentera, 3.297 m), che confina con il Parco Nazionale francese del Mercantour con cui è gemellato dal 1987.

Un'altra importante risorsa naturale è rappresentata dal Parco Naturale dei fiumi Gesso e Stura che si estende su una superficie di 5.500 ettari, 70 km di fiume e una popolazione di oltre 120.000 abitanti (14 comuni), rappresentando un importante collegamento tra le valli e le montagne.

Per quanto riguarda la Valle Vermenagna, l'economia è spinta dal turismo invernale: Limone Piemonte è il principale centro turistico delle Alpi meridionali occidentali e offre oltre 80 km di piste. Inoltre, a partire dagli anni Cinquanta, la valle ha conosciuto una forte industrializzazione con lo sviluppo di cementifici e cave. Lo sviluppo turistico e industriale ha portato a problemi di inquinamento, sia ambientale che visivo, che hanno influito sulla qualità del paesaggio. Le cementerie e il traffico hanno ripetutamente portato a livelli allarmanti di polveri sottili, anche se negli ultimi anni le condizioni ambientali della valle sono migliorate grazie anche alla chiusura della cementeria di Borgo San Dalmazzo e all'ammodernamento dello stabilimento Buzzi Unicem di Robilante.

Borgo San Dalmazzo conta circa 12.500 abitanti, è situato al termine di una zona pianeggiante e rappresenta il punto di partenza di diverse valli alpine: la Valle Gesso, la Valle Vermenagna e la Valle Stura.

Valdieri, che confina con Borgo San Dalmazzo e conta circa 1.000 abitanti, appartiene alla Valle Gesso ed è nota per le sue terme di acqua calda sulfurea, utilizzata per le cure sanitarie e il *wellness*.

Una superstrada internazionale (E74) collega Borgo San Dalmazzo a Nizza (Francia),

attraversando la Valle Vermenagna e il tunnel del Colle di Tenda (1.300 m). Dalla Francia è possibile raggiungere Borgo San Dalmazzo attraversando la Valle Stura (SS21) attraverso il Colle della Maddalena (1.996 m) e il Colle della Lombarda (2.351 m, sempre chiuso in inverno). La Ferrovia Cuneo-Ventimiglia collega le Alpi al mare attraverso un pittoresco viaggio dal Piemonte alla Liguria, attraverso la Francia. Gli aeroporti più vicini sono quelli di Torino, Genova, Nizza, Cuneo Levaldigi (con alcuni voli nazionali e internazionali).

L'area pilota

L'area pilota è l'ex cementeria, di proprietà di Italcementi SpA, di Borgo San Dalmazzo, che ha avviato la produzione nel 1947. È infatti in questo periodo che, a Borgo San Dalmazzo e nelle valli circostanti, entrarono in funzione alcune delle più importanti industrie pesanti della provincia: l'attività estrattiva era fortemente legata alla costruzione e allo sviluppo degli impianti a valle e alle ricadute economiche e sociali sul territorio durante la ripresa economica del dopoguerra (Goria *et al.* 1976). Lo stabilimento Italcementi utilizzava materiale proveniente da due cave: una cava di calcare a Monte Cros, in frazione Andonno nel comune di Valdieri (denominata 'Cava di Monte Cros') e una cava di scisto argilloso (denominata 'Cava di Terra Rossa') in località Madonna Bruna frazione nel comune di Borgo San Dalmazzo. Entrambe le cave sono state utilizzate per la piena operatività dell'impianto industriale, motivo per cui, nella ricerca, le due cave sono state ritenute parti integranti dell'area (Fumagalli 1964).

La Cava Monte Cros è stata aperta nel 1950 per l'estrazione del calcare, trasformato nella cementeria di Borgo San Dalmazzo. La cava è situata a 950 metri sopra il mare, vicino al fiume Gesso. Il trasporto del materiale dalla Cava Monte Cros di Valdieri allo stabilimento di Borgo San Dalmazzo avveniva tramite funivia, riducendo il traffico di camion nella zona (attualmente tutte le attività minerarie nel Monte Cros sono cessate) (Italcementi 2017). La Cava Terra Rossa forniva scisto per la produzione del cemento ed era fortemente legata alla costruzione dello stabilimento di Borgo San Dalmazzo (attualmente non è più autorizzata) (Legambiente Cuneo 2005).

Lo stabilimento industriale, per molti anni, ha rappresentato una delle migliori fonti di lavoro per gli abitanti delle valli. Dal 2009, la contrazione economica e la tipologia di impianto ormai obsoleto hanno portato l'azienda a decidere di chiudere i forni, che fu evitata a seguito di scioperi, proteste e interventi di vario genere.

Lo stabilimento è stato successivamente trasformato in un centro di macinazione e

il numero dei dipendenti è drasticamente diminuito (nel 2008 i dipendenti erano 97, ridotti a 34 nel 2015 e a 20 nel 2019). Alcuni lavoratori sono stati trasferiti, altri sono stati avviati a un percorso di pre-pensionamento, altri ancora sono stati reintegrati in differenti reparti dell'azienda.

Divenuto ormai solo un centro di macinazione, nella seconda metà del 2019 Buzzi- Unicem ha assorbito gli operai che ancora lavoravano nello stabilimento di Borgo San Dalmazzo, acquisendone l'attività economica. Italcementi ha mantenuto solo la proprietà dell'edificio, ma tutte le attività industriali sono definitivamente cessate.

Il cementificio è certamente parte della storia dei luoghi, una sorta di segno distintivo, un *landmark*, sia come presenza visiva caratterizzante un luogo, sia come memoria storica per quanto ha rappresentato nella vita degli abitanti (lavoro, sicurezza, benessere, garanzia). La Italcementi, da un lato, ha contribuito alla valorizzazione sociale ed economica trainata proprio dall'industria pesante che ha caratterizzato il dopoguerra; dall'altro ha influito sui danni ambientali causati dalle aree di cava e sulle ricadute negative sulla salute pubblica, ferite ancora oggi aperte e dolorose.

L'esperienza italiana di co-progettazione

L'area Italcementi di Borgo San Dalmazzo è la seconda esperienza di *co-design* affrontata nel corso della ricerca *trAILS*, dopo Eisenerz (Austria) e prima di L'Argentière-la-Bessée (Francia) e Tržič (Slovenia).

Denominatore comune di tutte le esperienze è stato il coinvolgimento attivo delle comunità locali e degli *stakeholder* regionali. Le comunità sono state chiamate a valutare criticamente un insieme di proposte di trasformazione (*test-design*) e a identificare le questioni più rilevanti per lo sviluppo futuro del sito (tradotte poi nelle *planning recommendations*). L'approccio progettuale adottato nei 4 *workshops* e di seguito descritto, pur presentando caratteristiche simili, non è mai stato replicato allo stesso modo, doven- do adattarsi alle specifiche condizioni locali, al numero e tipologia degli *stakeholder* coinvolti, alla complessità e alle problematiche del sito, traendo in ogni caso insegnamento dalle esperienze svolte.

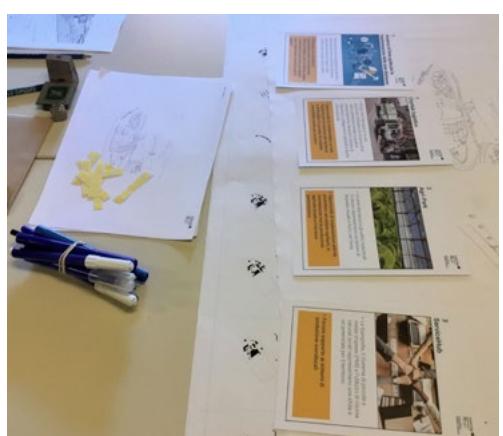
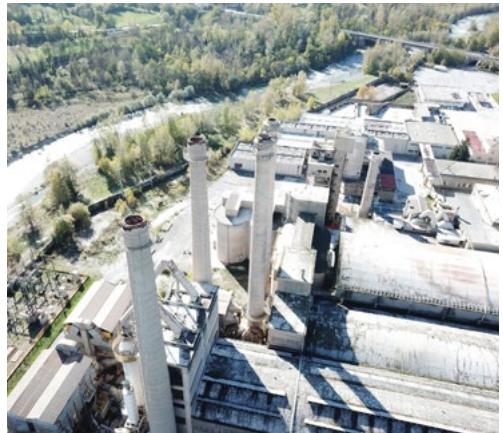
Per cogliere meglio forma e contenuti dell'esperienza italiana, prima di descrivere sinteticamente le attività svolte nel *workshop* di co-progettazione, proponiamo una lettura comparata delle procedure utilizzate nelle 4 aree pilota (Eisenerz, Borgo San Dalmazzo, L'Argentière-la-Bessée, Tržič), evidenziandone caratteristiche, differenze, pro e contro.

A Eisenerz, prima area pilota indagata, l'im-

postazione e l'organizzazione del *workshop* ha seguito i principi del *test-planning*, che mira a delineare le future trasformazioni attraverso il confronto di diverse proposte progettuali⁴. Tuttavia, considerando il numero limitato di *stakeholder* e la loro scarsa conoscenza di problematiche complesse e linguaggi tecnici, le proposte progettuali si sono configurate come scenari di trasformazione piuttosto semplici: tre possibili alternative di sviluppo sia in termini di programma che di progetto, che vanno dalla trasformazione più modesta (*start-up/attivazione temporanea*) a quella più radicale (*back-to-city* e *back-to-nature*). I *pro* di tale approccio consistono nella forte legittimazione dell'*output* (accordo concreto tra i decisorи), che richiederebbe però più spazio di discussione di quanto effettivamente pianificato (ma i vincoli temporali della ricerca non lo hanno consentito). I *contro* sono principalmente legati alle reali difficoltà di adattamento e di attuazione di tale processo in territori marginali e fragili in senso lato.

A Borgo San Dalmazzo, le fasi del *workshop* si sono configurate, nella sostanza, come quelle di una progettazione partecipata⁵, anch'essa informale, ma aperta a una varietà di attori locali, non solo tecnici esperti di pianificazione, generando una visione condivisa per il futuro del sito attraverso un processo di ascolto aperto, in cui le comunità locali e i rappresentanti sono incoraggiati a condividere le proprie opinioni, esigenze e conoscenze in riferimento alle differenti problematiche sollevate. Diversamente dalla precedente esperienza, dove i tavoli di lavoro erano interdisciplinari, nel caso di borgo San Dalmazzo, i gruppi di lavoro erano tematici. Ciò ha permesso di approfondire non solo problematiche strettamente legate all'area, ma anche questioni connesse e derivanti dalla sua trasformazione futura. I *pro* di questa procedura consistono principalmente nella grande inclusività degli interessi locali, che si è tradotta in una forte legittimazione comunitaria degli *output*. L'approccio seguito a Borgo San Dalmazzo ha dato più rilevanza al processo stesso, piuttosto che ai progetti, con l'obiettivo di identificare una procedura di ascolto preziosa per molti territori e contesti alpini simili, interessati dalla trasformazione dei siti produttivi dismessi.

Sulla base delle precedenti esperienze (Austria e Italia), a L'Argentière-la-Bessée è stato sviluppato e testato un approccio ibrido, in cui l'esito del *workshop* si è configurato come un elenco concordato e condiviso di questioni progettuali chiave (requisiti minimi) per lo sviluppo futuro del sito, articolati attraverso il telaio degli spazi pubblici e della rete ecologica ambientale. Le condizioni



Figg. 1-4. Italcementi, Borgo San Dalmazzo, Italia. Dall'alto: Vista sull'area (foto di Udo Weilacher); Site-visit (foto di Zlatka Zastavniković); La fabbrica (forni) (foto di Udo Weilacher); Momenti del Workshop di co-progettazione (foto di Massimo Galluzzi).

particolari dell'esperienza francese – il gruppo coinvolto caratterizzato da differenti attori (interessi locali, esperti di pianificazione e rappresentanti regionali) e l'attività di moderazione orientata alla pianificazione da parte dei partner regionali – hanno permesso di integrare la progettazione radicata nel territorio con la progettazione partecipata, il cui risultato finale si è tradotto in una *key map*, rappresentazione verbo-visiva di facile comprensione e trasmissibilità.

A Tržič, la procedura è stata fortemente influenzata dalle restrizioni della pandemia Covid-19. Come nell'esperienza francese, anche nel caso sloveno è stato utilizzato un approccio *ibrido*, sebbene la discussione fosse per lo più limitata al gruppo locale (in presenza) di stakeholder e partner sloveni. Tuttavia, anche in queste difficili circostanze, il *workshop* si è rivelato piuttosto efficace, soprattutto a livello locale.

Le attività e i risultati emersi nel *workshop* di Borgo San Dalmazzo possono essere valutati e visti comparativamente alle altre esperienze attraverso alcuni indicatori chiave mutuati dagli approcci metodologici sopra descritti. Gli indicatori sono stati selezionati in modo tale da restituire un quadro complessivo: dai materiali portati ai tavoli di discussione, ai nuovi strumenti adottati (*matrix*), all'organizzazione dei tavoli, all'utilizzo di facilitatori, al coinvolgimento degli stakeholder, all'organizzazione di tempi e attività e, infine, agli esiti finali emersi.

Materiali sul tavolo. Dopo la prima esperienza austriaca (Eisenerz), si è deciso di semplificare la documentazione, migliorando da un lato la qualità e evidenziando dall'altro, le questioni più rilevanti per garantire un processo di discussione più efficace. I materiali portati ai tavoli sono stati: a) dossier di valutazione del sito: documento verbo-visivo risultante da una sintesi ragionata dei rapporti di analisi/valutazione tematici redatti dai partner di ricerca (analisi delle politiche, analisi della pianificazione territoriale e del paesaggio, analisi socio-economica, analisi ecologico-ambientale); b) cards: schede tematiche prodotte dai partner della ricerca, ciascuna delle quali descrive, attraverso un'immagine e una frase, una questione rilevante emersa dalle valutazioni tematiche e riguardante le potenzialità di trasformazione del sito. Le carte sono state utilizzate per facilitare la selezione del tema chiave tra gli stakeholder, per la discussione; c) base cartografica: mappe di base topografiche (zenitali e assonometriche) focalizzate sull'area pilota e contesto limitrofo, che sono servite come supporto per evidenziare visivamente le prime idee strategiche per la trasformazione del sito; d) proposte progettuali: come input

progettuale, sono stati predisposti da TUM e Polimi due dossier contenenti alcune proposte progettuali per la trasformazione del sito redatte dagli studenti rispettivamente di architettura del paesaggio (TUM) e architettura e urbanistica (Polimi).

Matrix. Considerando il numero delle proposte progettuali (5 di TUM e 4 di Polimi), è stata predisposta una matrice per confrontare i progetti ed evidenziare le questioni emergenti più significative. Ai tavoli di lavoro, la matrice è servita principalmente a fornire visione di insieme delle diverse alternative progettuali, nonché una lettura rapida e dettagliata delle componenti e delle problematiche di ogni singola proposta.

Organizzazione dei tavoli. Sono stati allestiti tre tavoli tematici, ciascuno focalizzato su tutti i progetti: un tavolo sulle questioni ambientali e paesaggistiche, un tavolo sulle questioni socio-economiche, un tavolo sulle problematiche territoriali e di pianificazione. Per garantire una comunicazione trasparente e comprensibile tra i partecipanti, la discussione è stata costantemente riportata e rappresentata mediante schizzi e note. In questo modo, la maggior parte dei partecipanti coinvolti ha potuto integrare il proprio punto di vista, mantenendo una visione globale sui risultati della discussione. A differenza di Borgo San Dalmazzo, in cui l'organizzazione e l'allestimento dei tavoli è di tipo tematico, nelle altre aree pilota ha avuto caratteri interdisciplinari. L'approccio tematico consente uno scambio più profondo tra attori competenti e interessati, nonché un forte legame tra la trasformazione del sito e questioni specifiche e settoriali. La discussione può essere estremamente fruttuosa e concreta, ma per un esito positivo è necessario coinvolgere un numero elevato di stakeholder di settori/livelli differenti. L'approccio interdisciplinare, invece, consente uno scambio diretto tra competenze diverse, spesso difficile in processi che avvengono in territori marginali. Tuttavia, questa modalità richiede molta preparazione in termini di moderazione e comunicazione, per poter ottenere risultati concreti in un tempo relativamente limitato.

Facilitatori. Sono stati coinvolti facilitatori esterni ed esperti. Il team di facilitatori era composto da un moderatore generale, un *visual designer* e, a ogni tavolo, un moderatore e un traduttore (italiano-inglese). La partecipazione di esperti facilitatori (Italia e Francia) è stata molto utile per guidare la discussione e migliorare la comunicazione ai tavoli e tra i tavoli. Ha inoltre consentito un coinvolgimento equo e inclusivo di tutte le parti interessate alla discussione, nonché un monitoraggio continuo e costante del dibattito. A Borgo San Dalmazzo, i partner della ricerca

rimanevano a disposizione dei tavoli e venivano coinvolti dai facilitatori per rispondere o approfondire alcuni temi posti dagli *stakeholder* o scaturiti dalla discussione.

Stakeholder. La selezione degli *stakeholder* è stata condotta con l'obiettivo di avere un'ampia varietà di gruppi di interesse locali e regionali direttamente o indirettamente coinvolti dalla futura trasformazione del sito. In particolare, oltre a *stakeholder* istituzionali ed esperti, sono stati invitati rappresentanti dei settori della cultura, della salute, dell'industria, dell'istruzione e dell'innovazione sociale. Su 51 *stakeholder* invitati, 21 hanno partecipato al *workshop* per un'intera giornata, garantendo che tutti i settori rilevanti della comunità locale fossero rappresentati.

Agenda. Il *workshop* è durato complessivamente tre giorni. La prima giornata è stata dedicata alle attività preparatorie, nonché alla revisione dei dossier di valutazione e alla definizione degli esiti attesi per il giorno successivo. La seconda ha visto la discussione con gli *stakeholder*, osservatori ed esperti sul futuro del sito. Il terzo giorno è stato dedicato alla sintesi del *workshop*, ai passi successivi e alla riunione del gruppo di ricerca. L'agenda del *workshop* è stata definita da Polimi e condivisa con tutti i partner. Considerate le difficoltà nel coinvolgere gli *stakeholder* per più giornate, la loro presenza è stata concentrata esclusivamente nella seconda giornata e sono state impostate sessioni di lavoro compatte con un'agenda chiara e condivisa su come procedere e cosa realizzare.

Key Map. Durante la seconda giornata (discussione con gli *stakeholder*), un *visual designer* ha raccolto dai tavoli i temi emergenti, traducendoli in una riproduzione artistico/pittorica, una "suggerzione, in grado di trasmettere, con un linguaggio il più comprensibile possibile, il punto di arrivo della discussione" (Fortini 2019). Nella fase immediatamente *post-workshop*, sono stati delineati tre diversi percorsi di sviluppo, grazie ai buoni risultati preliminari ottenuti durante le attività, e da questi una *key map*, sintesi dei principi chiave condivisi. In tutti e quattro i casi, la *key map* è stata successivamente condivisa con i partecipanti al *workshop* (esperti, comunità, *stakeholder*) per ottenere un *feedback* sull'effettiva comprensione e accuratezza rispetto alla discussione svolta. La *key map* è stata così utilizzata come base per la costruzione delle raccomandazioni progettuali utili per orientare il futuro del sito.

L'esperienza di Borgo San Dalmazzo ha innescato un processo di coinvolgimento e confronto di attori locali relativamente a temi e questioni sensibili per il loro territorio, un'importante occasione per attivare dibattiti pubblici e avviare riflessioni sulla

rigenerazione e riqualificazione delle aree e del contesto. Le *planning recommendations*, esito finale del *workshop*, si sono configurate come uno strumento:

- finalizzato all'avvio di un processo innovativo di governo condiviso dello sviluppo, organizzato sulla gerarchizzazione selettiva di interventi progettuali (intesi come 'sistemi di programmi');
- adattativo, in quanto capace di strutturarsi rispetto alle peculiarità del contesto territoriale di riferimento;
- flessibile nel tempo e quindi predisposto

e sottoposto a valutazioni, oltre che dei risultati progressivamente conseguiti, anche dei mutamenti nel tempo e nello spazio che possono innescare la rivisitazione e un eventuale riadattamento;

- orientato ai risultati e, quindi, esplicitato e declinato in coerenza con i dispositivi di pianificazione e di programmazione locale.

La costruzione delle *planning recommendations* ha quindi rappresentato l'occasione per rileggere criticamente, selezionare, integrare e ricomporre, secondo ordini di priorità e reciproca compatibilità e coerenza, le possibili

potenzialità rigenerative di un'area all'interno di un percorso in cui le comunità locali si sono riconosciute e hanno partecipato costruttivamente. ■

Note

1 Gli autori hanno, di comune intesa, discusso e strutturato caratteristiche, temi e contenuti dell'articolo. In particolare, Sonia Abluton ha redatto il paragrafo "Il contesto territoriale di riferimento" e "L'area pilota", Elena Solero "L'esperienza italiana di co-progettazione".

2 Le altre aree pilota della ricerca *trAlls* sono: ex fonderia di alluminio Pechiney,

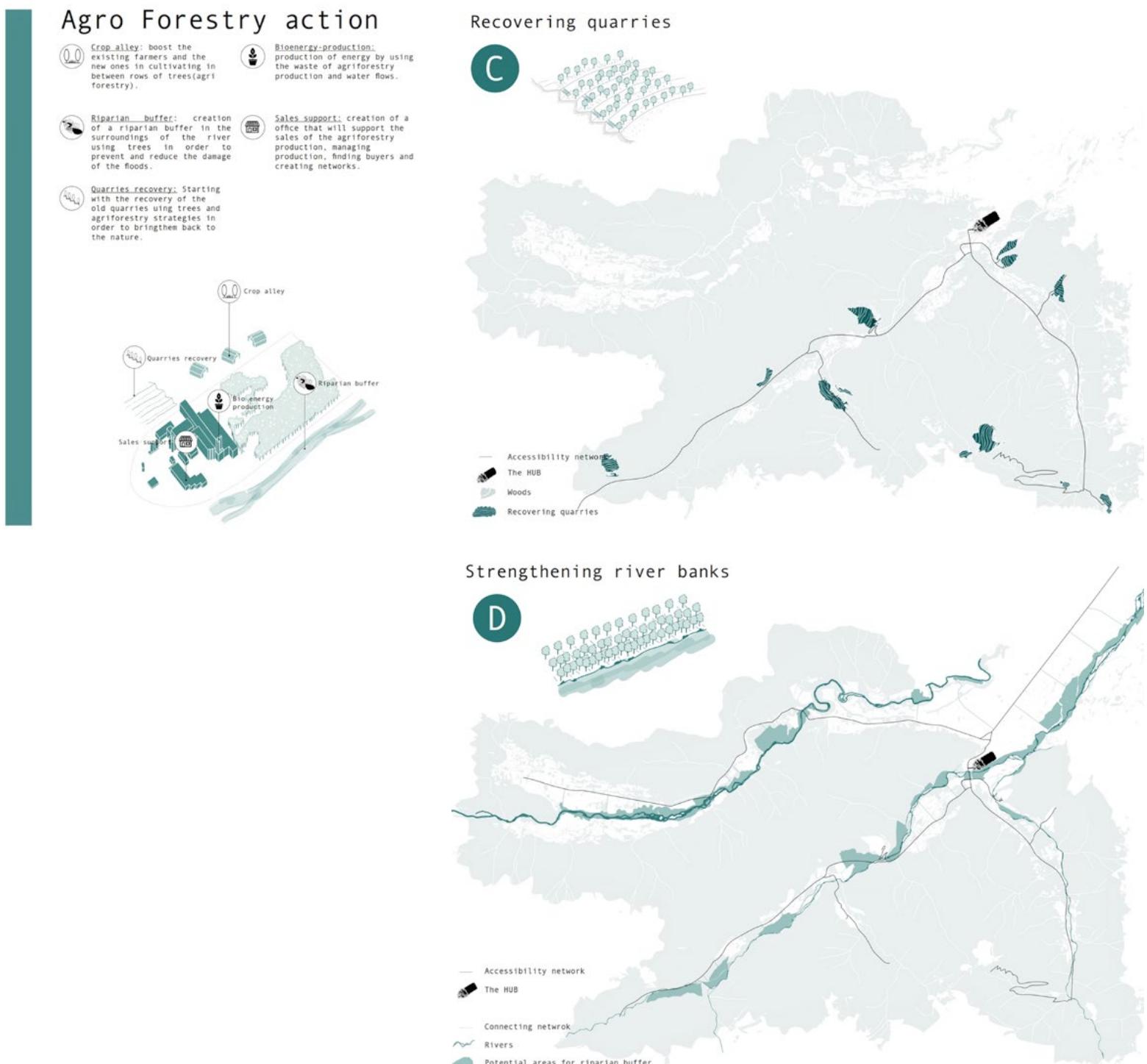


Fig. 5. Italcementi, Borgo San Dalmazzo, workshop didattico (elaborazione DASU, Politecnico di Milano).

3 Le informazioni, i dati, i riferimenti sul contesto territoriale sono stati desunti dal Piano territoriale provinciale di Cuneo (2009, DCR n. 241-8817), dal Piano territoriale regionale (2011, DCR n. 122-29783) e dal Piano paesaggistico regionale (2017, DCR n. 233-35836).

4 Il processo di pianificazione *test-planning* si basa sull'approccio della pianificazione orientata all'azione e, più specificamente, è finalizzato a costruire proposte concrete e fattibili (*test-design*) per raccogliere idee e contributi e stimolare un processo collaborativo tra numerosi portatori di interessi (Papamichail 2015; Scholl *et al.* 2013; Scholl 2017).

5 *Participatory design* o *progettazione partecipata* (già *cooperative design*, *progettazione cooperativa* o *co-design*) è un approccio di progettazione che tenta di coinvolgere attivamente tutti i portatori di interesse/*stakeholder* nel processo di progettazione col fine di attivare una progettazione inclusiva (Geddes 1915; Jacobs 1961).

Riferimenti

Beltrutti G. (1978), *Cuneo e le sue valli*, L'Artistica edizioni, Savigliano.

Boggia P., Boggia G. (1979), *La valle Gesso*, Edizioni L'Arciere, Dronero.

Fumagalli C. (1964), *La Ital cementi: origini e vicende 1864-1964*, Ed. A. Pizzi, Milano.

Geddes P. (1915), *Cities in evolution. An introduction to the Town Planning Movement and the Study of Civics*, Williams & Norgate, London.

Goria C., Cussino L., Borasi V. (1976), *Cemento, storia, tecnologia, applicazioni*, Fratelli Fabbri Editori, Milano.

Italcementi, HeidelbergCement Group (2017), Cava di calcare "Monte Cros", Comune di Valdieri (CN), progetto di coltivazione e recupero ambientale – procedura di rinnovo, *Relazione Tecnica*.

Italcementi, HeidelbergCement Group (2017), *Sustainability Report*.

Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.

Legambiente Cuneo (2005), *Dossier di raccolta delle informazioni per il rapporto sull'attività estrattiva in Italia, Valli Gesso e Vermenagna in provincia di Cuneo*.

Papamichail T. (2015), "Railway and urban development in Patras: Towards the improved participation of local governance in complex planning problems", *Serbian Architectural Journal*, vol. 7(3), p. 365-380.

Scholl B. (2017), "Building Actor Relationships and Alliances for Complex Problem Solving in Spatial Planning: The Test Planning Method, Test Planning as a Means of Solving Complex Problems in Spatial Planning", *The Planning Review*, no 53 (1), NSL, Zürich, p. 46-56.

Scholl B., Staub B., Vinzens M. (eds) (2013), *Test planning - A method with a future: Main features and information on the practical application of the test planning process using Riedholz/Luterbach as an example*. Solothurn: Canton Solothurn, Office for Spatial Planning; Berne: Swiss Federation, Office for Spatial Development (ARE).

FOCUS

ALPINE INDUSTRIAL LANDSCAPES TRANSFORMATION - trAILS

Comunità insediate in azione

Piergiorgio Vitillo

La ricerca europea Interreg_trAILS (2018-2021) è stata l'occasione e assieme l'opportunità di mettere alla prova modalità di lavoro sperimentate nel corso degli anni da un gruppo di ricerca del DASTU (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano)¹. L'articolo si interroga su questo tema, mettendo in tensione aspetti metodologici e teorici generali con i contenuti e i risultati della ricerca, traghettati criticamente attraverso due questioni generali: valorizzare il ruolo del capitale sociale nella costruzione di progetti appropriati e pertinenti; produrre conoscenza utilizzabile e generativa.

Un capitale sociale in cerca di buoni progetti

La conoscenza delle condizioni di vita quotidiana delle comunità locali, fondata sulle reali necessità dei territori, rappresenta un robusto antidoto alla fragilità (Vitale 2009; Blečić e Cecchini 2015): estrarre condizioni di vita quotidiana dei territori, costruendo pertinenti biografie di comunità insediate e basate sui bisogni locali, rappresenta un elemento di riabilitazione delle comunità stesse. La si dimostra al contempo fondamentale per ridurre le vulnerabilità di sistemi complessi, quali la città e i territori contemporanei (Bertuglia e Vaio 2019).

Le migliori pratiche sulla prevenzione e gestione dei rischi nei territori fragili si muovono nella direzione di una resilienza trasformativa (Brunetta *et al.* 2021), intesa come componente strutturale della rigenerazione urbana, sulla base di buoni progetti in quanto appropriati, pertinenti e costruiti a partire dai bisogni e dalle fragilità espresse dalle comunità; non solo nella direzione della costruzione di piani, programmi, dispositivi (nella necessaria espressione amministrativa e istituzionale), ma anche attraverso azioni di comunità e interventi materiali e immateriali di ampiezza commisurata alle fragilità esistenti, con un approccio coerente con la multi-scalarità dei rischi. I processi d'innovazione sociale e di trasformazione dal basso rappresentano risorse imprescindibili, per gestire la complessità dei cambiamenti e delle metamorfosi, che accompagnano le trasformazioni dei luoghi, nonché i rischi derivati da fenomeni naturali. Un'antifragilità definita quindi non in termini astratti, ma costruita a partire dalle esigenze dei territori, con le loro specificità storiche, geografiche, sociali, economiche; un contesto dinamico

di interazione sociale che può venire messo al lavoro, insieme al capitale territoriale, per la costruzione di progetti di sviluppo locale, con l'obiettivo di orientare le politiche verso il consolidamento delle reti esistenti, rafforzandole nella prospettiva di una pianificazione integrata dei territori, che ponga al centro una concezione dinamica del bene comune, inteso non come dotazione stabile di reti e relazioni, ma come contesto in movimento di interazione collettiva. Ciò significa abbandonare una concezione sistemica del capitale sociale, a vantaggio di una progettazione di carattere interattivo e relazionale. Le reti formali e informali, che definiscono una piattaforma potenzialmente significativa, hanno spesso una natura abilitante. Si presentano quindi come una risorsa per la produzione di azione locale, leva mobilitabile per conferire efficacia alle politiche di sviluppo (Pasqui *et al.* 2021). Al contempo, la possibilità di una comunità locale di irrobustirsi in condizioni d'incertezza e di crisi, dipende dalla riattivazione delle risorse e delle *routine*, che gli attori hanno già sperimentato, anche se in un tempo e uno spazio differenti (Lanzara 1993; Weick 1997). Spesso non si tratta di accendere nuove attività, ma piuttosto di rivisitare e ricollocare all'interno di contesti diversi e non sperimentati le modalità ordinariamente utilizzate, accettando i momenti d'indeterminatezza e cogliendo le potenzialità di capacizzazione e di azione che queste situazioni inattese portano con sé (Alessandrini 2019). Lo stato dell'arte del capitale sociale, presente nei sistemi territoriali dell'arco alpino indagato, ha messo in luce l'esistenza di un telaio di pratiche di comunità, leggibile solo in filigrana e non ancora nella giusta tensione, una trama da valorizzare, potenziare, accompagnare e curare nella direzione della

progettazione consapevole dei territori, con differenti forme e modalità di attivismo sociale (spontaneo, organizzato, istituzionale), a intensità e geografie variabili nei quattro contesti indagati, che risultano utili anche per individuare le linee di tendenza e le potenzialità future per le comunità. La dimensione spaziale gioca un ruolo efficace e inedito, all'interno delle diverse forme e modalità di attivismo che abbiamo osservato con attenzione per le prospettive di futuro che può aprire. Il lavoro fatto sulla ri-costruzione del capitale sociale delle quattro *pilot-area* individuate, ha documentato una piattaforma con una natura potenzialmente abilitante per la produzione di virtuose azioni congiunte, in sé non significativamente rilevante, ma espressiva di qualità quali la fiducia, l'orientamento alla cooperazione, la forza dei legami sociali, il radicamento identitario, proprie di una società locale e che possono configurarsi come un fattore fondamentale e decisivo nel disegno di politiche e interventi, entrando a far parte delle leve mobilitabili, per conferire efficacia e valore alle politiche di sviluppo.

Produrre conoscenza utilizzabile e generativa

Produrre conoscenza utilizzabile e assieme generativa, si configura come un obiettivo ambizioso ma inevitabile per promuovere la rigenerazione dei contesti locali, che possiamo far ruotare attorno a quattro questioni principali: ibridare i saperi, ricercare la transdisciplinarietà, ascoltare le comunità, immaginare nuovi spazi abitabili.

Ibridare i saperi

La ricerca è stata occasione d'ibridazione di due differenti saperi, il 'sapere esperto' (tecnico-progettuale) e il 'sapere contestuale'

(locale), con un'azione, sul campo e sperimentale, capace di generare forme di "conoscenza utilizzabile" (Lindblom and Cohen 1979), ma che ha cercato al contempo di promuovere cambiamenti che traguardino un periodo lungo. Un ruolo chiave nella ripresa economica e sociale è valorizzare la componente generativa della conoscenza (Shön 1979): un modo di guardare alla realtà che integra saperi e competenze, finalizzato a stimolare la capacità esplorativa, la sperimentazione, l'interesse e lo sviluppo di nuove esperienze, la comunicazione, l'arricchimento dei linguaggi delle comunità locali; in sintesi, una leva potente per favorire il rilancio delle comunità insediate. All'interno di queste, un ruolo importante possono svolgere le "mappe di comunità" (Clifford and King 2006), intese come rappresentazioni del territorio, che nascono dall'ibridazione dei saperi tecnici, esperti e locali. Attraverso questi dispositivi, assieme di interpretazione e progetto, le comunità hanno la possibilità di rappresentare il patrimonio, il paesaggio, le qualità in cui si riconoscono, mettendo in luce come la collettività locale veda, percepisca, attribuisca valore al proprio territorio, alla propria realtà, e come vorrebbe che questa fosse in futuro, alimentando un processo collaborativo e una modalità d'interazione sociale, che consentano di costruire un'idea di futuro utile a coordinare le azioni, in grado di fornire alle comunità contesto e traiettorie in cui riconoscersi. Lo scopo di queste rappresentazioni è descrivere l'ambiente di vita delle comunità, attraverso uno sguardo il più possibile plurale, composito e articolato, che, in una concezione dinamica del capitale sociale, può essere messo al lavoro e in tensione per la costruzione di progetti di sviluppo locale *place-based*. La fiducia nelle comunità, il valore della partecipazione,

la potenza che economie locali e società insieme sanno sprigionare, rappresentano l'antidoto al veleno di una cultura che porta alla rimozione di qualunque dimensione di complessità dai problemi e dagli strumenti necessari a risolverli, reinventando il senso della propria azione in una chiave non localistica, ma orientata a delineare strategie di *Community-Led Local Development* (CLLD), definite nelle politiche europee come un insieme coerente di operazioni rispondenti a obiettivi e bisogni, concepiti tenendo conto delle necessità e dei valori locali.

Obiettivo generale della ricerca *trAILS* è stato quello di produrre conoscenza utilizzabile e assieme generativa, sviluppando al contempo pertinenti e sostenibili strategie di rigenerazione dei contesti locali. Questo ci ha obbligato a riflettere sulla sua natura, affrontando operativamente le sue modalità di svolgimento, a discutere dei suoi possibili esiti, partendo da una declinazione/articolazione specifica della rigenerazione delle aree industriali dismesse, all'interno di un più ampio quadro della sostenibilità ecologica - ambientale, con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio naturale e culturale dei territori alpini, includendo sia elementi di riqualificazione ambientale-ecologica che la rigenerazione e il riuso del patrimonio costruito, capace quindi non solo di riattivare un'infrastruttura territorialmente rilevante come un'area dismessa, ma anche di relazionarla al proprio contesto eco-culturale (Steward 1977), assicurando così alle comunità un futuro sostenibile in termini economici, sociali, ambientali.

Ricercare la transdisciplinarietà

Ogni gruppo della ricerca che guarda ai territori è composto da una pluralità di saperi: nel caso di *trAILS*, economisti, sociologi, analisti delle politiche pubbliche, ecologi,



Fig. 1. Italcementi, Borgo San Dalmazzo, workshop didattico (TUM) (foto di Martin Augenstein).



Fig. 2. L'Argentière-la-Bessée, workshop di co-progettazione (foto di Roberta Marchesi).

paesaggisti, architetti, urbanisti, appartenenti a contesti differenti, ognuno con il proprio linguaggio, stile e postura di lavoro. Si tratta di un insieme di conoscenze che abbiamo cercato di rendere aperte e permeabili, mettendo radicalmente in discussione le idee e sperimentando un processo di mettimento e di *cross-fertilization* (Nicolescu 2014). In tutte le occasioni di lavoro comune, le diverse discipline si sono lasciate attraversare, dando luogo a un nuovo insieme dinamico, esito della compenetrazione fra differenze²: una transdisciplinarietà fondata a partire dal coinvolgimento del gruppo multidisciplinare in tutte le *pilot-area* e non limitatamente all'area del Paese di appartenenza. Una scelta faticosa, in termini di tempo e risorse, ma il confronto delle diverse competenze con situazioni diversificate per caratteri legislativi, amministrativi, geografici e culturali, paesaggistico-ambientali, ha permesso di arricchire e articolare conoscenze, interpretazioni, proposte.

Ascoltare le comunità

La scelta delle *pilot-area* è stata effettuata a partire da una mappatura generale delle

aree dismesse dell'arco alpino, esito di una precedente ricerca svolta all'interno dell'Università di Monaco di Baviera, assumendo l'obiettivo di individuare per ognuno dei quattro Paesi (Italia, Francia, Austria, Slovenia), quattro aree rilevanti: diverse per originaria tipologia produttiva, ciascuna con un proprio contesto inter-scalare di riferimento; con differenti gradi di dismissione, dall'inattività totale al riutilizzo parziale; accumulate dal fatto di essere regioni di media montagna (le 'Alpi ordinarie'), con la finalità generale di studiare e testare la rigenerazione di aree dismesse in regioni montane; con caratteri amministrativi, economici, sociali e ambientali diversi, ma al contemporaneo rappresentative di situazioni ricorrenti e rappresentative dell'arco alpino nel suo complesso. Sono quattro ex industrie manifatturiere di tipo pesante: estrattiva e mineraria (il cementificio di Borgo San Dalmazzo, Italia); siderurgica (la ferriera di Eisenerz, Austria); ad alta intensità di energia (la fonderia di alluminio di Marné la Vallee, Francia); idro-esigente (il cotonificio di Tržič, Slovenia); tutte utilizzate strumentalmente come laboratori sul campo per attivare una

cooperazione processuale e progettuale. Abbiamo approfondito la conoscenza delle quattro comunità locali insediate in tempi e contesti differenti, attraverso indagini quanti-qualitative e multi-tematiche, per analizzare e valutare le condizioni delle *pilot-area* e i relativi contesti, sintetizzate in un book statistico-interpretativo (*Assessment*), che le fotografia accuratamente. Le abbiamo ascoltate, sia collettivamente sia con incontri mirati e a tema, ma soprattutto le comunità si sono raccontate, sia in forma libera che strutturata³. In questo campo, un ruolo decisivo l'hanno avuto i partner coinvolti, assimilabili di fatto ad Agenzie di sviluppo locale, ognuno per le quattro *pilot-area*⁴.

Oltre a contribuire alla ricerca attraverso la conoscenza approfondita dei contesti, le Agenzie hanno coordinato le attività e la comunicazione tra le comunità locali, gli attori del territorio e il cluster scientifico. Insieme, il gruppo interdisciplinare e i 'territori-comunità', hanno formato l'équipe del progetto di ricerca, che ha promosso la realizzazione di "luoghi terzi", intesi quali contesti fisici in cui le comunità locali si auto-identificano e si auto-riconoscono (Oldenburg 1989),

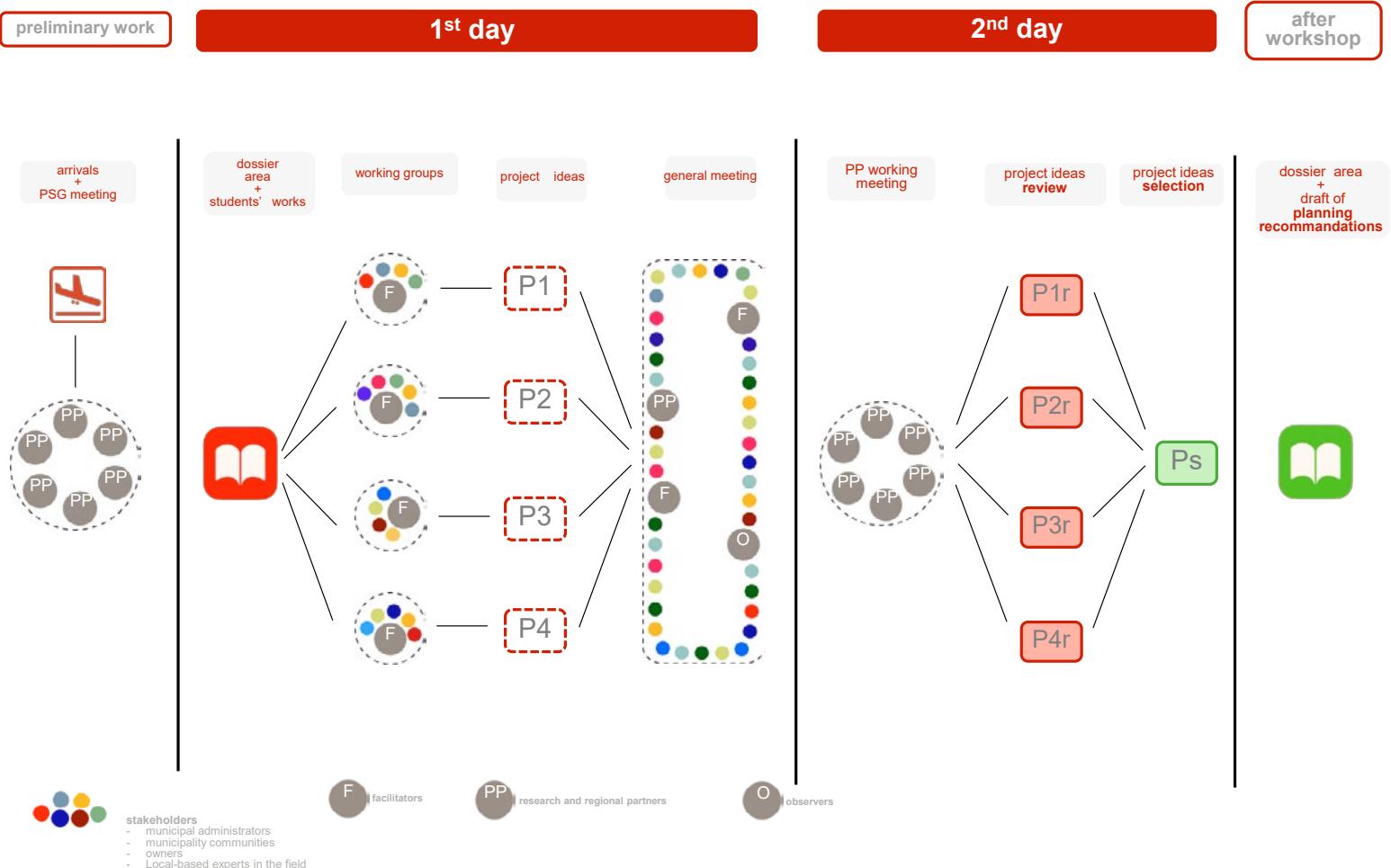


Fig. 3. Procedura di test-design, diagramma (elaborazione di Elena Solero).

caratterizzando in questa direzione inclusiva e accogliente i workshop di progettazione (*test - design*).

All'interno dei workshop, le idee di futuro sono state valutate e discusse con riferimento alla fisicità dello spazio; gli elementi emersi sono stati infine tradotti, attraverso l'uso di un linguaggio meta-visivo ideo-grammatico, in una serie di ipotesi/scenari di sviluppo, da lasciare alle comunità locali come strumento programmatico per proseguire nei percorsi della rigenerazione. Una metodologia di ascolto adattabile, disseminabile e replicabile, a partire dal tema specifico della ricerca, individuandone le differenti possibilità di riuso; ma anche una *ricerca-azione*, che ha cercato di mettere a terra i suoi contenuti, una cassetta degli attrezzi facilmente utilizzabile dalle comunità locali. Questo coinvolgimento profondo, l'aumento delle capacità urbane, la maturazione di una responsabilizzazione locale (Talau 2014), crediamo possano essere uno dei lasciti più interessanti della ricerca.

Immaginare nuovi spazi abitabili

Immaginare nuovi spazi abitabili ha significato costruire programmi e dispositivi utili per orientare consapevolmente le azioni delle comunità, che consentano di avere presa sul reale, nella consapevolezza ineludibile di dover incorporare nelle dimensioni programmatiche e progettuali i cambiamenti climatici e i rischi naturali. Viviamo infatti una nuova condizione, che appare particolarmente evidente in alcuni contesti alpini, dove cambiamenti climatici e fragilità naturali, uniti alla decrescita/contrazione demografica ed economica e all'emigrazione, risultano fortemente correlati.

La ricerca riconosce inevitabilmente tutti i limiti del proprio agire, ma orienta la propria direzione rispetto al fare e alle possibilità reali dell'azione, con strategie concrete, utilizzabili, finalizzate a generare un nuovo spazio abitabile, in questo caso di contesti alpini, a due condizioni: assumere la pluralità come un valore e non come un inciampo, nelle condizioni di radicale diversità delle pratiche dell'abitare, che caratterizza le comunità insediate (Pasqui e Sini 2020); ma anche assumere il paesaggio come sguardo per leggere le trasformazioni dei luoghi e della comunità insediate. Paesaggio, quindi, non declinato come sfondo nel quale si svolgono le vicende umane, né tantomeno come specialismo disciplinare, ma vera e propria lente di lettura caleidoscopica e modalità di comprensione delle trasformazioni delle città e dei territori contemporanei (Zanzotto 2013).

Note

- 1 Il Laboratorio di ricerca *RE_Lab - Urban Regeneration_Lab* (Federico Oliva, Paolo Galuzzi, Piergiorgio Vitillo), struttura di ricerca operativa del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASU) del Politecnico di Milano, costituita nel 2005 con la denominazione *Urban Planning - Lab_Urb*, intreccia ricerca applicata, didattica e attività sul campo, a partire da alcuni temi del progetto urbanistico contemporaneo nel campo della pianificazione, della rigenerazione urbana, della progettazione di piani e programmi complessi, con particolare riferimento a luoghi e contesti fragili.
 - 2 Su questi temi si veda in particolare *Mechrí - Laboratorio di filosofia e cultura, Ritmo, misura, conoscenza. Per una formazione transdisciplinare*, 17 novembre 2018 (www.mechri.it).
 - 3 I racconti video del Dipartimento di Scienze Umane dell'Università degli Studi di Verona, curati da Lorenzo Migliorati, sono disponibili in rete (Project *trAILS*, <https://www.alpine-space.org/projects/trails/en/home>).
 - 4 Le quattro Agenzie sono il Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Vaucluse (CAUE 84), che comprende 132 Comuni del Dipartimento Vaucluse (Provence-Alpes-Côte d'Azur) per la pilot area francese di L'Argentière-la-Bessée (Hautes-Alpes); l'Agenzia di Sviluppo Langhe Monferrato Roero (LAMORO), un'agenzia di sviluppo operante nel basso Piemonte (40 Comuni e 10 Camere di Commercio), responsabile della gestione della pilot area di Borgo San Dalmazzo e Valdieri (Cuneo); il Verein Steirische Eisenstrasse (VESTE), un consorzio di 18 Comuni per la promozione e la valorizzazione del territorio dell'ex distretto industriale di Leoben, responsabile nel progetto della pilot area austriaca di Eisenerz (Obersteiermark); il Business Development Center Kranj (BSC KRAJN), un'Agenzia di sviluppo regionale operativa sul territorio di 18 Comuni nel distretto di Kranj, responsabile della pilot area slovena di Tržič (Alta Carniola).
- #### **Riferimenti**
- Alessandrini G. (a cura di) (2019) *Sostenibilità e Capability Approach*, Franco Angeli, Milano.
- Bertuglia C. S, Vaio F. (2019), *Il fenomeno urbano e la complessità*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Blečić I., Cecchini A. (2015), *Verso una pianificazione antifragile: come pensare al futuro senza preverlo*, Franco Angeli, Milano.
- Brunetta G., Caldarice O., Russo M., Sargolini M. (a cura di) (2021), *Resilienza nel governo del territorio*, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.
- Clifford S., King A. (eds.) (1996), *From place to Place: maps and Parish Maps*, Common Ground London.
- Lanzara G.F. (1993), *Capacità negativa. Competenza progettuale e modelli di intervento nelle organizzazioni*, il Mulino, Bologna.
- Lindblom C.E., Cohen D. K. (1979), *Usable Knowledge. Social Science and Social Problem Solving*, Yale University Press, New Haven.
- Nicolescu B. (2014), *Il manifesto della transdisciplinarietà*, Armando Siciliano Editore, Messina.
- Oldenburg R. (1989), *The Great Good Place*, Da Capo Press, Boston.
- Pasqui G., Sini C. (2020), *Perché gli alberi non rispondono: Lo spazio urbano e i destini dell'abitare*, Jaca Book, Milano.
- Pasqui G., Solero E., Vitillo P. (2021), "Il ruolo e il coinvolgimento delle comunità per la riduzione delle fragilità sociali", in M. Sargolini, I. Pierantoni, V. Polci, F. Stimilli (a cura di), *Progetto Rinascita Centro Italia. Nuovi sentieri di sviluppo per l'Appennino Centrale interessato dal sisma del 2016*, Carsa Edizioni, Pescara (in press).
- Schön D. A. (1979), "Generative metaphor: a perspective on problem-setting in social policy", in A. Ortony (ed.), *Metaphor and Thought*, Cambridge University Press, Cambridge, p. 254-283.
- Steward J.H. (1977), *Teoria del mutamento culturale. La metodologia dell'evoluzione multilineare*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Talu V. (2014), *Qualità della vita urbana e approccio delle capacità. Perché e come promuovere le capacità urbane degli abitanti più svantaggiati*, Franco Angeli, Milano.
- trAILS (2019), "Nur Ein Brotgeber", Pilot Site Eisenerz-Austria [<https://www.youtube.com/watch?v=ZA3zBL7crHE>].
- trAILS (2019), "La chiamiamo pietra, ma era il nostro petrolio", Pilot Site Borgo San Dalmazzo-Valdieri - Italy [https://www.youtube.com/watch?v=n8TOs_RtyjA].
- trAILS (2020), "Qu'est-ce qui va rester?", Pilot Site L'Argentière-la-Bessée - France [<https://www.youtube.com/watch?v=gNghP-aJJeU>].
- trAILS (2020), "Voda je bila za moč, zdaj je za pitje", Pilot Site Tržič - Slovenia [<https://www.youtube.com/watch?v=AVoVqUfczKw>].
- Vitale T. (2009), "Introduzione: elogio del possibilismo", in Id. (a cura di), *Politiche possibili*, Carrocci, Roma, p. 14-20.
- Weick K.E. (1997), *Senso e significato nell'organizzazione. Alla ricerca delle ambiguità e delle contraddizioni nei processi organizzativi*, Raffaello Cortina Editore, Milano.
- Zanzotto A. (2013), *Luoghi e paesaggi*, Bompiani, Milano.



Costruire scenari abilitanti

Paolo Galuzzi

La rigenerazione in contesti fragili rappresenta una sfida e assieme un'opportunità che la ricerca trAILS ha affrontato a partire dalle specificità e dalle caratteristiche dei contesti alpini indagati al fine di riattivare i potenziali delle comunità locali. Utilizzando la programmazione per scenari come modalità di abilitazione del futuro e sperimentando il test-design come metodo e assieme processo partecipativo, collaborativo, inclusivo.

Rigenerare contesti fragilizzati

Contrariamente all'opinione e al sentire comune, le grandi fabbriche hanno plasmato l'economia, i caratteri sociali, ambientali, paesaggistici di molti territori dell'arco alpino europeo: un'industria manifatturiera di tipo pesante – mineraria, elettrica, chimica, di produzione dell'acciaio – che si è lentamente esaurita, lasciandosi alle spalle enormi paesaggi produttivi dismessi e abbandonati, di dimensioni, diffusione e complessità significative. La ricerca europea *Alpine Industrial Landscapes Transformation* (trAILS), all'interno dell'*Alpine Space Program Interreg* (2018-2021), ha indagato questa particolare

e specifica tipologia di dismissioni, con l'obiettivo ambizioso e dichiarato di attivare il potenziale economico, ecologico e sociale in gran parte nascosto di questi contesti bruscamente fragilizzati: una vera e propria sfida per la rigenerazione trasformativa di questi territori (Modica and Weilacher 2021). La conclusione dei processi industriali che hanno conformato questi luoghi, con un'impronta ecologica e funzionale ben più ampia della loro estensione, è stata anche la fine di una fase sociale prospera (le 'fabbriche-comunità', che beneficiavano di un robusto welfare socio-assistenziale); paesaggi stratificati, nutriti di conoscenze e sapienti contestuali,

immersi in cornici ricche di storia e di bellezza, abitati da comunità spesso chiuse, a *little rough* e non solo per una difficile topografia e accessibilità dei territori.

La loro dismissione ha aperto una nuova fase, che presenta tutti i limiti e i problemi della riconversione funzionale di contesti fragilizzati: economicamente (con la chiusura delle *company-town*), socialmente (sono spesso i luoghi dello *shrinkage*), ambientalmente (le scorie inquinanti ereditate dai cicli produttivi); ma che può rappresentare nuove opportunità di sviluppo, con particolare riferimento al contrasto al *climate change*, alla promozione di nuove economie sostenibili, alla realizzazione di reti ecologiche diffuse e capillari, alla produzione di servizi eco-sistemici.

I cambiamenti climatici già drammaticamente in atto hanno reso dirompenti i rischi naturali e in particolare i rischi legati al sistema delle acque (*flooding risks*). L'acqua e il suo utilizzo sono state la matrice produttiva del sistema alpino, la forza motrice delle vecchie fabbriche e più in generale di questi territori. Come contrastare questi rischi e promuovere al contempo una nuova base economica? Lavorando in differenti direzioni: la ricerca di una nuova forma dei paesaggi fluviali, finalizzata a contrastarne le condizioni di rischio, che utilizza materiali e tecnologie a basso impatto ecologico - ambientale (Acreman 2004); lo sfruttamento delle nuove capacità tecnologiche del telerilevamento, dell'analisi

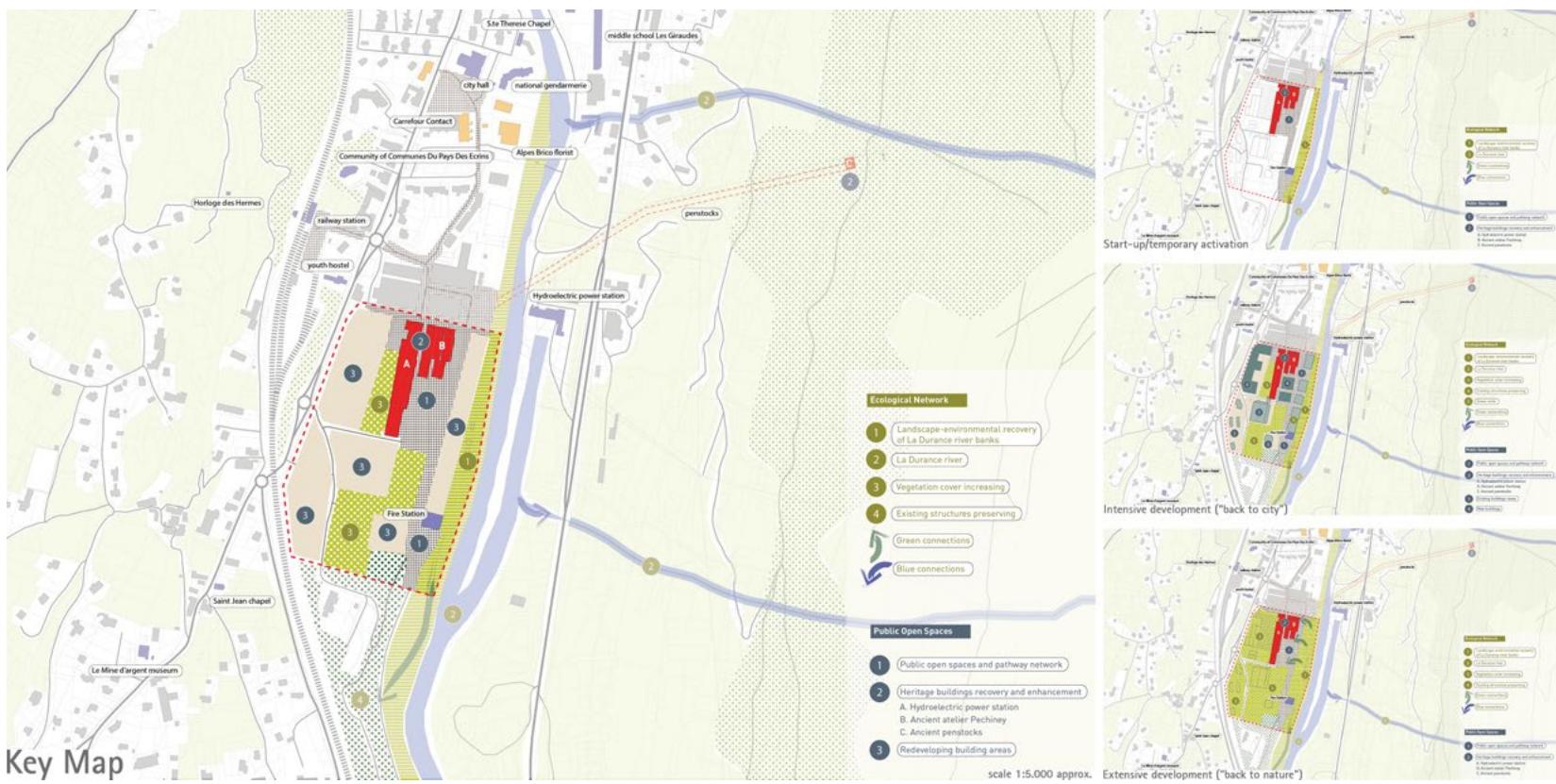


Fig. 1. Planning Recommendations per L'Argentière-la-Bessée, Francia (elaborazione di Elena Solero).

biochimica, del calcolo e della modellazione idrologica (le nuove scienze idrologiche, l'*ecological management*).

Le fragilità alpine possono inoltre diventare veri e propri laboratori di sperimentazione operativa nei territori del Green Deal della Commissione Europea¹. La rigenerazione e la cura del territorio, del patrimonio di *heritage* e dei paesaggi rappresentano una sfida anche dal punto di vista dell'individuazione di nuove traiettorie di sviluppo per l'occupazione (con la nascita e il rafforzamento d'impresse e professioni che interpretino con intelligenza i cambiamenti socioeconomici); ma anche per una nuova produzione, che può rappresentare il motore dello sviluppo della piccola e media impresa locale, cooperativa e sociale, innovativa e sostenibile: in sintesi, a impatto sociale (Biancone e Secinario 2020). La rigenerazione delle vecchie fabbriche può al contempo configurarsi come occasione per disegnare e costruire un sistema capillare e diffuso di reti ecologiche, consentendo di articolare il sistema del verde di area vasta a partire dai territori locali, nella loro espressione naturale, ma anche in quella del paesaggio storico, costituendo nuove geografie ambientali e storico-culturali.

I territori alpini possono infine rappresentare luoghi di grande potenzialità per i servizi eco-sistemicci: i boschi in particolare possono risultare determinanti nella gestione delle risorse idriche (purificazione dell'acqua e

dell'aria); nel mantenimento della biodiversità (rifugio di molte specie animali e vegetali); nella mitigazione-regolazione climatica anche grazie alla loro capacità di sequestro e stoccaggio del carbonio; oltre al valore paesaggistico, culturale e ricreativo (Burkhard et al 2012; Thorsen et al 2014).

Programmare per scenari

Come i contesti della città contemporanea, anche i luoghi fragili a bassa intensità economica hanno vissuto una stagione affollata di progetti a base immobiliare incentrata sullo sviluppo fisico, con un'accumulazione di proposte spesso confusa, disordinata e al di fuori di qualsiasi visione generale. Partendo da questa consapevolezza, la ricerca ha proposto di lavorare utilizzando dispositivi integrati con la storia, la cultura e la materialità dei territori locali, orientando le scelte rispetto alle reali possibilità di azione (Vitale 2009) e ricercandone l'anti-fragilità (Blećic e Cecchini 2015); affrontando aspetti concreti che riguardano la vita delle comunità; aiutandole a costruire programmi utili per orientarne l'azione e che consentono di avere presa sul reale, nella consapevolezza ineludibile di dovere incorporare nelle dimensioni programmatiche i cambiamenti climatici e i rischi naturali. Viviamo infatti una nuova condizione, particolarmente evidente negli ambienti alpini, dove cambiamenti climatici e fragilità naturali, unite alla

decrescita/contrazione demografica ed economica, appaiono in alcuni contesti particolarmente evidenti.

Questo nella consapevolezza che non sia più il tempo di assumere scenari onnicomprensivi e stabili, corredati di presuntuosi disegni di lungo periodo: programmare per scenari si configura al contrario come una modalità d'interazione collettiva, un processo collaborativo che consente di costruire un'idea di futuro necessaria per coordinare le nostre azioni (Blećic 2012, Dupuy 2011). Gli scenari interpretati come storie alternative di futuro, sistemi aperti alle eventualità possibili, rappresentano una vera e propria sfida per il progetto contemporaneo. Questa prospettiva appare efficace, anche in quanto abbraccia programmi divergenti e molteplici punti di vista, fornendo alle comunità un contesto e una traiettoria in cui riconoscersi: lo scenario utile non è quello che ritrae il futuro con precisione, ma quello che consente a una comunità di imparare e rendersi responsabile (Wade 2012); e che al contempo favorisce *capability approach* (Alessandrini 2019). L'inevitabile assunzione della cultura dell'incertezza interpreta il pensiero al futuro non come un'incognita, ma come un'opportunità e una risorsa (Ferrero 1998).

Le condizioni d'incertezza, di tempo e di definizione dello spazio, richiedono nuovi modi e stili di lavoro, da perseguire attraverso programmi e dispositivi che accompagnino e



Fig. 2. Planning Recommendations per Borgo San Dalmazzo, Italia (elaborazione di Elena Solero).

presiedano le successive attività di progetto: la finalità è determinare contesti di favore, in grado di metabolizzare il cambiamento e di accogliere le modificazioni nel tempo inevitabilmente lungo delle trasformazioni urbane. Non si tratta quindi di definire differenti strategie in base a scenari alternativi, ma di costruire in maniera condivisa differenti alternative di futuro.

Il test-design come processo

Partendo dall'obiettivo di rigenerare contesti che si sono bruscamente fragilizzati a causa della dismissione delle grandi fabbriche; mettendo al centro cambiamenti climatici e rischi; coinvolgendo le comunità e abbandonando pretese di predeterminazione formale e funzionale per riflettere pragmaticamente sul futuro possibile di questi luoghi; di comune intesa con i partner universitari della ricerca si è scelto di utilizzare, con qualche inevitabile adattamento ai casi e ai contesti, fisici e paesaggistici, ma anche legislativi e amministrativi, una procedura di *test-design*, un metodo e assieme un processo partecipativo, collaborativo e inclusivo (Galuzzi *et al* 2020; Scholl 2012), che è stato sperimentato nelle quattro *pilot-area* individuate, una per ogni Paese coinvolto. Borgo San Dalmazzo in Italia, L'Argentière-la-Bessée in Francia, Eisenerz in Austria, Tržič in Slovenia, sono tutte aree ex produttive, differenti per originaria tipologia di produzione, dimensioni e localizzazione nel contesto urbano e paesaggistico di riferimento, ma che hanno

rappresentato in tutti i casi la principale, se non esclusiva, forza motrice delle economie locali. La ricerca si è inoltre data un metodo di lavoro trasmissibile e replicabile in altri contesti, caratteristica specifica richiesta dalle ricerche Alpine Space Interreg e in generale dalle ricerche europee, attraverso l'articolazione del processo del *test-design* in quattro fasi: la costruzione di pertinenti biografie delle comunità insediate; la definizione di un processo partecipato di progettazione esplorativa; l'individuazione di desiderabili e possibili scenari di sviluppo; la definizione di suggerimenti e raccomandazioni progettuali. La Tabella 1 allegata mostra le fasi processuali metodologiche e operative utilizzate nella ricerca, gli output di ognuna di queste, il tempo per svilupparle, i soggetti coinvolti, come di seguito sintetizzate.

Costruire pertinenti biografie delle comunità insediate

Il punto di partenza è stata la redazione di un Report di interpretazione e valutazione dell'area e del contesto di riferimento, con carattere e contenuti multidisciplinari e inter-scalari: aspetti sociali-demografici, economici, spaziali, paesaggistici e ambientali, temi di pericolosità naturale, legislazione, vincoli urbanistici e paesaggistico-ambientali. Il Report è stato costruito con l'ausilio fondamentale delle locali Agenzie di sviluppo, anch'esse partner organiche della ricerca, che hanno presidiato e coinvolto le forze economiche e sociali dei territori. Con

il contributo di esperti del campo sociale dell'Università di Verona (Dipartimento di Scienze Umane), sono stati inoltre selezionati i soggetti da coinvolgere con interviste in profondità, al fine di comprendere e meglio focalizzare bisogni, desideri, aspettative locali. L'esito finale è stata la definizione di vere e proprie biografie delle comunità insediate, un Report verbo-visivo, con contenuti di testo e immagini grafiche ma video interviste, che hanno descritto e raccontato i luoghi e le persone coinvolgendo *stakeholder* rappresentativi le comunità locali.

Definire un processo partecipato di progettazione esplorativa

Questa fase si articola in due differenti attività di approfondimento progettuale, disposte in sequenza: la prima è rappresentata da workshop didattici; la seconda da workshop di progettazione locale partecipata. Nella prima, abbiamo utilizzato in forma esplorativa i progetti esito di workshop didattici degli studenti delle quattro Università coinvolte – Politecnico di Milano, TUM Monaco, TUW Vienna e Scuola di Architettura del Paesaggio di Lubiana – pensati non come prefigurazioni progettuali, funzionalmente e formalisticamente definite, ma al contrario come veri e propri dispositivi per individuare il sistema di relazioni e prestazioni ritenute essenziali per delineare il telaio portante (ambientale, infrastrutturale e insediativo), la trama minima delle invarianti per le trasformazioni desiderate e possibili, reinterpretando in modo



Fig. 3. Planning Recommendations per Eisenerz, Austria (elaborazione di Elena Solero).

creativo le caratteristiche principali dei siti e le relazioni con il contesto. I workshop didattici sono stati sintetizzati (con il coordinamento del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano), attraverso una matrice, che ha scomposto la complessità in elementi essenziali e facilmente intellegibili, per rendere confrontabili i progetti. I materiali dei workshop didattici, unitamente al Report di interpretazione e valutazione dell'area e del contesto, sono stati messi a disposizione dei workshop di progettazione locale partecipata con le comunità locali e gli stakeholder, gestiti da esperti facilitatori, mettendo al lavoro assieme 'saperi esperti' e 'saperi contestuali', autorità locali e regionali, associazioni, rappresentanti dei cittadini, tecnici esperti. Lo scopo del workshop di progettazione partecipata è duplice: informare le comunità sui processi di cambiamenti climatici e sui rischi naturali già in atto, aumentandone la loro consapevolezza; ma anche evidenziare i potenziali di sviluppo economico e sociale, identificando le risorse spaziali, paesaggistiche, ambientali e integrandole nelle politiche, strategie e azioni di rigenerazione locali.

I workshop di progettazione partecipata hanno avuto avvio con una visita/sopraluogo alle aree, spesso recinti inesplorati e assai poco conosciuti, per aprirle alla vista delle comunità e farle apprezzare nelle loro diverse componenti. Al sopraluogo ha fatto seguito il workshop di partecipazione vero e proprio, con l'allestimento di tavole

rotonde, tematiche o interdisciplinari, organizzate mescolando profili e competenze per favorire lo scambio tra i diversi approcci e definire, di comune accordo, le priorità di intervento; individuando le questioni chiave per la trasformazione rigenerativa, a partire dal Report di valutazione e dalla matrice di confronto dei progetti predisposta. Le conclusioni di ciascuna tavola rotonda sono state raccolte in un diagramma strategico – una mappa preliminare che sintetizza gli elementi chiave emersi dalla discussione – e successivamente presentate e discusse in una tavola rotonda finale. L'obiettivo è confrontare diversi risultati e riassumere i diversi orientamenti emersi dalla discussione: il risultato è una 'mappa della comunità', strumento utile per delineare i desiderabili e possibili scenari di sviluppo, nonché i suggerimenti e le raccomandazioni progettuali, predisposti dai componenti il gruppo di ricerca dopo il workshop di progettazione partecipata, quali esiti di un processo partecipativo e inclusivo.

Delineare desiderabili e possibili scenari di sviluppo

Lo scopo di questa fase è stato individuare diversi e possibili percorsi di sviluppo, dispositivi abilitanti le successive fasi di programmazione e progettazione, che incorporino consapevolmente al proprio interno incertezza e rischi. Si tratta di scenari che presentano differenti driver di rigenerazione, a seconda dei temi chiave evidenziati dalle comunità locali nella fase del workshop di

progettazione partecipata. Nell'esperienza della ricerca, emergono tre principali scenari:

- attivazione di usi temporanei (*start-up*), con interventi prioritari in grado di innescare trasformazioni e processi di riuso parziale delle aree, attraverso azioni minimali di valorizzazione/constituzione di una trama di reti ambientali/paesaggistiche e di un micro-sistema di spazi pubblici che si aprono ai luoghi;
- sviluppo intensivo (*back-to-city*), con il riuso di edifici esistenti e/o la definizione di un nuovo sistema insediativo e di servizi, prevedendo quale maglia generativa un sistema di percorsi e spazi pubblici interagenti con il contesto esistente;
- sviluppo estensivo (*back-to-nature*), con il ritorno alla configurazione naturale. Si tratta di configurazioni prestazionali e spaziali fra di loro distanti, individuate a partire dalle relazioni e dalle prestazioni individuate in una *key map*, nella quale sono rappresentate e visualizzate le questioni chiave emerse dal workshop di progettazione partecipata (la rete principale degli spazi pubblici, il sistema ambientale e paesaggistico da valorizzare e raccordare al contesto, gli edifici e le strutture storico-testimoniali da salvaguardare), che possono naturalmente avere dei gradienti intermedi nelle successive fasi di implementazione della trasformazione rigenerativa, con un comune denominatore rappresentato dallo scenario di attivazione temporanea. Gli scenari di sviluppo, unitamente ai suggerimenti e alle raccomandazioni progettuali, sono stati infine presentati agli *stakeholder*,



Fig. 4. Planning Recommendations per Tržič, Slovenia (elaborazione di Elena Solero).

coinvolti nel workshop di progettazione partecipata, per verificare e condividere collettivamente i risultati dell'intero processo.

Definire suggerimenti e raccomandazioni progettuali

L'esito dell'approccio *test-design* è rappresentato da un insieme di raccomandazioni progettuali, espresse attraverso la definizione di principi a cui attenersi e prestazioni da raggiungere/garantire nelle fasi progettuali dei successivi dispositivi di programmazione e pianificazione, attraverso la costruzione di scenari finali di sviluppo e linee guida/raccomandazioni scritte; espresse attraverso principi essenziali con cui confrontarsi e di prestazioni da raggiungere/garantire per le successive fasi di progettazione.

In estrema sintesi, piattaforme abilitanti, che consentano la libera espressione delle società e delle economie, interpretate da telai di riferimento intesi come cornici delle azioni possibili (flessibili, mutevoli nel tempo), che individuano trame minime in grado di ricercare la continuità di geografie ambientali e storico-culturali radicate ai contesti; nonché di linee di resistenza determinate dalla natura e dai caratteri dei luoghi (Eco 1997), risultato di un modello collaborativo orientato

alla costruzione di un'idea di futuro necessaria per coordinare le azioni. Opportunità reali, sistemi aperti alle eventualità possibili, a partire da chiavi di lettura con prospettive e punti di vista contraddittori, ma integrate all'interno di un percorso in cui le comunità locali si sono riconosciute e che guardano consapevolmente al proprio futuro.

Note

1 Il Green Deal è un programma europeo d'investimenti declinato attraverso 50 azioni, di circa 1000 miliardi di € (nei prossimi 10 anni), per affrontare la crisi ambientale e promuovere l'innovazione tecnologica.

Riferimenti

Alessandrini G. (a cura di) (2019), *Sostenibilità e Capability Approach*, Franco Angeli, Milano.

Aceman M. (2004), *Water and ecology*, World Commission on the Ethics of Scientific Knowledge and Technology, UNESCO, Paris.

Biancone P., Secinaro S. (2020), *La valutazione dell'impatto sociale. Aspetti metodologici e applicativi*, Pearson, Torino.

Blečić I. (2012), *Costruzione degli scenari per la pianificazione*, Franco Angeli, Milano.

Blečić I., Cecchini A. (2015), *Verso una pianificazione antifragile: come pensare al futuro senza prevederlo*, Franco Angeli, Milano.

Burkhard B., Kroll F., Nedkov S., Muller F. (2012), "Mapping ecosystem service supply, demand and budgets", *Ecological Indicators*, no 21, p.17-29.

Dupuy J.P. (2011), *Piccola metafisica dello tsunami. Male e responsabilità nelle catastrofi del nostro tempo*, Donzelli, Roma.

Eco U. (1997), *Kant e l'ornitorinco*, Bompiani, Milano.

Ferrero G. (1998), "Efficacia dei piani, efficacia delle teorie", in C. Calvaresi, G. Caudo (a cura di), "Efficacia della pianificazione: percorsi di ricerca", *Urbanistica*, no 110, p.7-12.

Galuzzi P., Solero E., Vittorio P. (2020), "Alpine Space Fragilities. A Research Line", *Territorio*, no 92, p. 181-184.

Modica M., Weihlacker U. (eds) (2021), *Alpine Industrial Landscapes Transformation. Project Handbook*, Technical University of Munich, Faculty of Architecture, Munich.

Scholl B. (2012), *HESP. Higher Education in Spatial Planning. Positions and Reflections*, vdf Hochschulverlag AG, ETH, Zurich.

Thorsen B.J., Mavšar R., Tyrväinen L., Prokofieva I., Stenger A. (2014). *The provision of forest ecosystem services*, Volume I, Quantifying and valuing non-marketed ecosystem services, European Forest Institute, Joensuu, Finland.

Vitale T. (2009), "Introduzione: elogio del possibilismo", in T. Vitale (a cura di), *Politiche possibili*, Carrocci, Roma, p. 14-20.

Wade W. (2012), *Scenario Planning. A Field Guide to the Future*, John Wiley & Sons, Hoboken, New Jersey.

FASI	ATTORI	OUTPUT	
		DOCUMENTI	DESCRIZIONE
1. VALUTAZIONE DELLE AREE PILOTA	SAPERI ESPERTI	DOSSIER DI VALUTAZIONE DELLE AREE PILOTA	Raccogliere, organizzare e restituire le informazioni (caratteristiche spaziali e paesaggistiche, valori storico-culturali, condizioni ambientali, ecologiche e paesaggistiche, contesto economico e socio-demografico, politiche regionali e locali, vincoli).
		BIOGRAFIE DI COMUNITÀ (REPORT & VIDEO)	Interviste alle comunità locali e definizione dei relativi profili. Gli stakeholder sono stati selezionati per il loro coinvolgimento nel processo di <i>test-design</i> workshop.
2. TEST DESIGN WORKSHOP	SAPERI ESPERTI	PROGETTI ESPLORATIVI E MATRICE COMPARATIVA	Attraverso workshop didattici/summer school sono state elaborate differenti proposte progettuali esplorative, restituite attraverso una matrice comparativa, che ne ha messo in luce le caratteristiche essenziali.
	SAPERI ESPERTI/ SAPERI LOCALI	MAPPA DEI PRINCIPI CONDIVISI	Dopo le fasi dei sopralluoghi, nei tavoli di discussione*, gli stakeholders sono stati guidati da facilitatori nella condivisione dei Dossier di valutazione e delle biografie di comunità, nonché nella costruzione collettiva dei principi condivisi finalizzati alla rigenerazione delle aree.
3 . COSTRUZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI DI SVILUPPO	SAPERI ESPERTI	BOZZA DEGLI SCENARI ALTERNATIVI DI SVILUPPO/ RIGENERAZIONE	I saperi esperti hanno riorganizzato le attività e i risultati emersi nel workshop e costruito la bozza degli scenari alternativi di sviluppo/rigenerazione.
	SAPERI ESPERTI/ SAPERI LOCALI	SCENARI ALTERNATIVI DI SVILUPPO/ RIGENERAZIONE	Restituzione degli scenari alternativi agli stakeholder per la loro condivisione e conseguente redazione definitiva, attraverso una key map di individuazione delle principali relazioni e prestazioni richieste alla trasformazione/rigenerazione delle aree (la trama essenziale degli spazi pubblici, il sistema ambientale e paesaggistico da valorizzare e raccordare al contesto, gli edifici e le strutture storico- testimoniali da salvaguardare).
4. DEFINIZIONE DELLE RACCOMANDAZIONI PROGETTUALI	SAPERI ESPERTI	RACCOMANDAZIONI PROGETTUALI (REPORT)	I saperi esperti hanno concluso il processo di co-progettazione partecipata redigendo un documento verbo-visivo (sintesi di saperi locali e saperi esperti), finalizzato a guidare i successivi processi di trasformazione/rigenerazione delle aree.

* I tavoli di discussione sono stati tematici e/o interdisciplinari

Tab. 1. Metodologia utilizzata nella ricerca (sintesi schematica).

Criticità, opportunità, questioni aperte dalla ricerca europea trAILS¹

Paolo Galuzzi, Elena Solero, Piergiorgio Vitillo

Il contributo ripercorre i temi e contenuti sostanziali della ricerca europea trAILS (2018-2021)² mettendoli in tensione con gli elementi di criticità, le opportunità e le possibili prospettive che la ricerca-azione ha aperto nella direzione della sua utilizzabilità, trasferibilità, replicabilità. Sperimentando sul campo un approccio riformato, processuale e operativo, ai dispositivi di pianificazione, che fa propria la dimensione strutturale del progetto, finalizzata a individuarne la struttura portante e a promuovere trasformazioni future sostenibili, pertinenti, radicate ai contesti.

Dal progetto al processo

La rigenerazione delle aree industriali dismesse in contesti fragili si configura come una sfida complessa, difficile da affrontare attraverso tradizionali approcci di pianificazione e progettazione urbana (De Rossi 2018). Nel caso di trAILS, il tema della rigenerazione ha trovato spazio nel campo più ampio della sostenibilità ambientale e in particolare nell'obiettivo di valorizzare il patrimonio paesaggistico, ecologico-ambientale e storico culturale del territorio alpino, includendo elementi di riqualificazione paesaggistica, ambientale, ecologica e trasformazione-riuso del patrimonio costruito esistente (Giusa 2005; Pineschi e Santarossa 2006; De Rossi 2014; Del Curto 2018; Galuzzi *et al.* 2020).

I quattro siti pilota individuati³, ciascuno inserito e valutato all'interno del contesto locale/regionale di riferimento, sono stati quindi assimilati a laboratori sperimentali per la cooperazione progettuale e processuale, non come semplici casi studio per l'apprendimento reciproco; implementando una strategia di rigenerazione inclusiva in grado non solo di riattivare un'infrastruttura territorialmente rilevante come quella rappresentata da giganti produttivi dismessi, ma anche di riconnetterla, fisicamente e funzionalmente, il proprio contesto eco-culturale, cercando in questo modo di assicurare un futuro sostenibile in termini economici, sociali, ambientali. Posizione da molti condivisa è che dobbiamo rinunciare a pretese di universalità dei comportamenti (Ferrero 1998; Galuzzi e Vitillo 2012; Lupatelli 2020). Città e territori sono organismi viventi, pluralità di reti costruite da un sistema diffuso, articolato e imprevedibile di attori (Amin and Thrift 2016). Non dobbiamo però rinunciare a una visione

generale in grado di favorire buoni comportamenti e penalizzare cattive pratiche, ma sappiamo che ciò non può accadere per volontà miracolosa di un decisore (Thaler and Sunstein 2008): la costruzione di obiettivi condivisi necessita di un *programma-processo* che accompagni la realizzazione e soprattutto la gestione politiche, progetti, azioni (Wade 2012). Le condizioni d'incertezza e di rischio che caratterizzano la contemporaneità (Beck 2000; Eckstein *et al.* 2021), richiedono dispositivi che accompagnino le successive attività di progetto, determinando contesti di favore in grado di metabolizzare il cambiamento e di accogliere le modificazioni nel tempo lungo delle trasformazioni urbane. Quest'ineludibile condizione della città e dei territori contemporanei può essere trattata ricercando prestazioni da richiedere e garantire prima che prefigurazioni spaziali, promuovendo e sostenendo relazioni finalizzate a qualificare i luoghi in termini di sostenibilità e qualità della vita, attraverso la definizione operativa di un *telaio-programma* da implementare nel corso del tempo, che individui la struttura portante del progetto, la sua figura spaziale dominante, le sue linee di forza e gli elementi di resistenza; ricercando flessibilità e capacità di accogliere le trasformazioni future, garantendo efficienza e qualità del sistema urbano nel suo farsi (Galuzzi 2010); una *cornice-armatura*, sulla quale innestare interventi puntuali, radicati ai contesti, processuali, adattativi, veri e propri *tasselli resilienti* che concorrono alla sua realizzazione, accoglienti nei confronti dell'inevitabile cambiamento degli assetti fisici e sociali (Eraydin and Tasan-Kok 2013; Galuzzi e Vitillo 2021). Un progetto da praticare come processo multi-attoriale, multidimensionale

e multi-scalare, non come prodotto che definisce precisamente il futuro, ma operando concretamente e pragmaticamente per selezionare azioni e percorsi. Lo stesso concetto di previsione è radicalmente mutato (Blecic e Cecchini 2016); un cambiamento che non è presa d'atto dell'impossibilità di costruire 'futuri desiderati', sancendo di fatto l'inutilità del progetto, ma una nuova consapevolezza della necessità di modellare 'futuri possibili' (Palermo 2009). Lo scopo non è la previsione in sé, ma la costruzione di senso e la conoscenza di possibili traiettorie future nelle quali i soggetti si riconoscano, recuperando città e territori all'agire sociale, favorendo al contempo un *capability approach* (Alessandrini 2019): curare, gestire, valutare, più che predire e dimensionare, lavorando avendo come principi di riferimento modularità, sobrietà, reversibilità, usi temporanei (Talia 2020).

Una ricerca deliberatamente processuale

La ricerca ha quindi fin da subito perseguito una dimensione processuale, in una duplice direzione: una teorico-metodologica, l'altra pratica-operativa. Per la prima, si tratta della scelta di passare dall'utilizzo delle tradizionali prefigurazioni progettuali, formali e funzionali, che hanno spesso caratterizzato la progettazione delle dismissioni industriali, all'individuazione di scenari alternativi di sviluppo, intesi quali dispositivi abilitanti. Per la seconda, prevedendo un'esplicita processualità delle fasi di sviluppo della ricerca, seppure correlate e integrate: come documentato nei diversi contributi, la ricerca si è articolata in quattro macro-fasi: la costruzione di pertinenti biografie delle comunità locali insediate; la definizione di un processo partecipato di progettazione esplorativa; l'individuazione di principi chiave condivisi; la definizione di desiderabili e possibili scenari di sviluppo, anche attraverso suggerimenti e raccomandazioni progettuali, nella consapevolezza che non sia più il tempo di predefinire scenari onnicomprensivi, stabili, rigidi.

Costruire biografie pertinenti delle comunità locali insediate

trAILS è stata occasione e assieme opportunità di mettere alla prova modalità di lavoro finalizzate a promuovere l'attivazione e l'ingaggio delle comunità locali insediate nei processi di rigenerazione della città e dei territori contemporanei. Nell'affrontare la sfida della trasformazione di aree dismesse nelle regioni alpine, il progetto si è proposto come un'iniziativa interdisciplinare che potesse unire ricerca e pratica, conoscenza e

azione, proponendo modi di ricerca differenti dai modelli tradizionali: stare *nella ricerca* e non *fare ricerca*, osservando e favorendo il confronto. La costruzione delle biografie di comunità è stata effettuata tramite un approccio finalizzato a integrare in maniera adeguata ed efficace discipline differenti (sociologiche, economiche, territoriali), a cui si è affiancata un'indagine sulla conoscenza della identità collettiva delle comunità lungo tre direttive fondamentali: il *passato*, in relazione ai processi di costruzione e selezione della memoria collettiva e dei significati dell'epoca industriale; il *presente*, in relazione all'incidenza e alle conseguenze della presenza di un segno in disuso, spesso assai marcato, nel paesaggio montano; il *futuro*, in relazione all'immagine che le comunità locali hanno di sé nell'orizzonte post-industriale (Migliorati 2021). L'analisi diacronica è stata effettuata tramite interviste, video-interviste a testimoni privilegiati nei luoghi dei differenti territori. Il materiale è stato montato in quattro docufilm della durata di 25 minuti (oltre a quattro video-short della durata di 5 minuti) e rappresenta un significativo valore aggiunto della ricerca: strumenti efficaci, immediati, facilmente divulgabili e trasmissibili, descrivono attraverso immagini e narrazioni le rappresentazioni collettive dei processi di costruzione delle memorie del passato, delle esperienze attuali e delle proiezioni future dei quattro luoghi. Cercando di andare oltre la superficie delle cose, nella volontà di "osservare e registrare, produrre immagini formative [...], di cercare in

profondità qualcosa di diverso da una bella panoramica da cartolina dei paesaggi alpini, perché solo portando l'attenzione anche alla ruggine, è possibile percepire l'identità e la storia delle persone che abitano i villaggi dei quattro casi di studio del progetto" (Marchesi 2021); con l'intenzione quindi di indagare, riscoprire, riconoscere le comunità e raccontarne passato, presente, ma anche idee di futuro. Per questo, la ricerca ha sviluppato una specifica metodologia per supportare le comunità locali nella definizione degli obiettivi e delle prospettive di rigenerazione, lavorando nel territorio, ascoltandone gli attori, interagendo con saperi differenti in un arco temporale triennale significativamente rappresentativo.

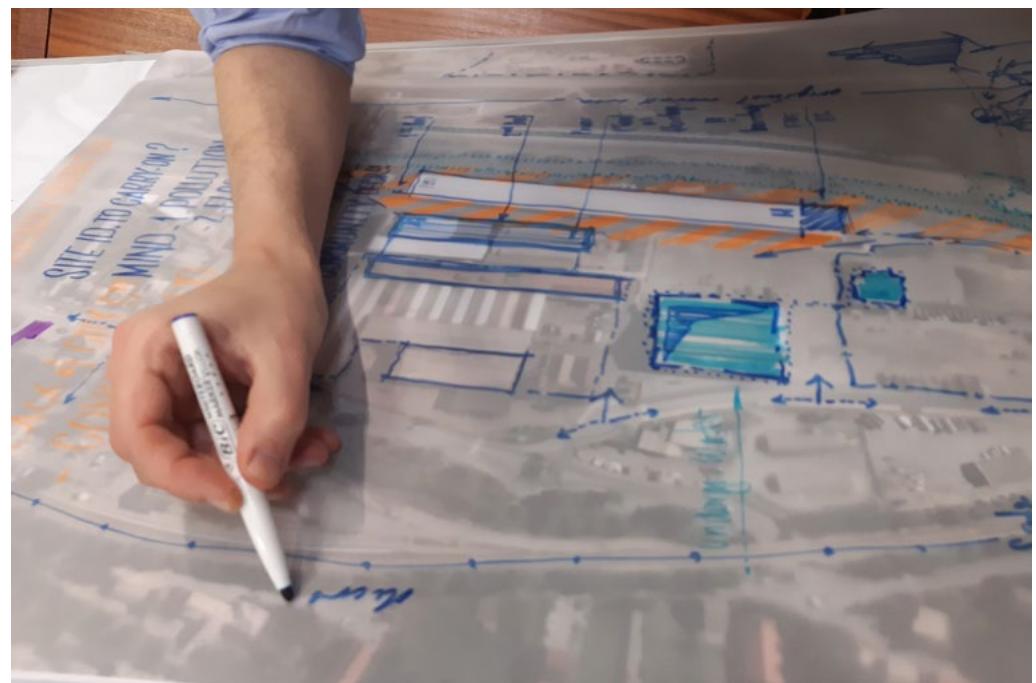
Definire un processo inclusivo di progettazione esplorativa

La definizione di un processo inclusivo di progettazione esplorativa ha portato alla pianificazione e programmazione di *workshop* di co-progettazione, dando l'opportunità ai territori di diventare veri e propri laboratori di prima sperimentazione del *Green Deal* della Commissione Europea⁴.

I *workshop* di progettazione partecipata hanno avuto avvio con una visita/sopralluogo alle aree, per aprirle alla vista delle comunità e farle apprezzare nelle loro diverse componenti. Al sopralluogo ha fatto seguito il *workshop* di partecipazione vero e proprio, con l'allestimento di tavole rotonde, organizzate mescolando profili e competenze per favorire lo scambio tra i diversi approcci e definire

di comune accordo priorità di intervento, individuando le questioni chiave per la trasformazione rigenerativa, a partire dal *Report* di valutazione delle aree e dalla matrice di confronto dei progetti predisposta.

Parte integrante di un processo di *test-design*, i *workshop* di co-progettazione hanno rappresentato un metodo e un processo partecipativo, collaborativo, inclusivo; si sono configurati come il cuore dell'intera ricerca e sono stati organizzati per consentire a tutti gli attori (*stakeholder*, esperti, associazioni, cittadini), di trovarsi tutti attorno allo stesso tavolo, creando le migliori condizioni per una comunicazione diretta e interdisciplinare nonché per uno scambio proficuo di opinioni, in piena trasparenza, comprensione, fiducia reciproca; nonché di identificare e concordare i temi chiave per la rigenerazione dei luoghi; fornendo infine raccomandazioni progettuali condivise, pragmatiche e fattibili, per le successive fasi di programmazione e progettazione. L'esito dei *workshop* di co-progettazione, derivato da un ricco dibattito di confronto con valutazioni e sintesi finali, ha portato alla definizione di una *key map* preliminare, di individuazione dei temi e dei principi chiave condivisi per la rigenerazione degli ambiti e dei contesti. Alla redazione della *key map* si è arrivati in due dei quattro *workshop* di co-progettazione (Italia e Francia), mentre negli altri due (Austria e Slovenia) questa è stata sintetizzata e disegnata nelle fasi di *post-workshop*. La *key map* ha richiesto uno sforzo significativo per individuare gli elementi irrinunciabili condivisi



Figg. 1-2. L'Argentière-la-Bessée, workshop di co-progettazione (Key Map) (foto di Massimo Galluzzi).

per la rigenerazione dei siti, ma si è dimostrato strumento assai utile per la definizione dei suggerimenti e delle raccomandazioni progettuali, espressi attraverso possibili ma alternativi percorsi di sviluppo.

Costruire piattaforme abilitanti

Esito finale della ricerca è stato quello di individuare possibili e alternativi scenari/percorsi di sviluppo, che hanno incorporato già da subito al proprio interno le dimensioni dell'incertezza e dei rischi; e che sono stati intesi come dispositivi abilitanti le successive fasi di programmazione e progettazione, risultato di un modello collaborativo orientato alla costruzione di un'idea di futuro necessaria per coordinare le azioni. Questo attraverso la definizione di veri e propri telai di riferimento progettuali (infrastrutturali, ambientali, insediativi), cornici delle azioni possibili (flessibili, adattativi, mutevoli nel tempo); che individuano trame minime in grado di ricercare la continuità di geografia ambientali e storico -culturali radicate ai contesti; nonché le linee di resistenza determinate dalla natura e dai caratteri dei luoghi. Scenari/percorsi che si sono tradotti in configurazioni prestazionali e spaziali fra di loro distanti, costruite a partire dalle relazioni individuate nella *key map* nella quale sono rappresentate e visualizzate le questioni chiave emerse dal *workshop* di progettazione partecipata: attivazione di usi temporanei (*start-up*), con interventi prioritari in grado di innescare processi di riuso parziale delle aree, attraverso azioni minimali di valorizzazione/costituzione di una trama di reti ambientali/paesaggistiche e di un micro-sistema di spazi pubblici che si aprono ai luoghi; sviluppo intensivo (*back-to-city*), con il riuso di edifici esistenti e/o la definizione di un nuovo sistema insediativo e di servizi, prevedendo quale maglia generativa un sistema di percorsi e spazi pubblici integranti con il contesto esistente; sviluppo estensivo (*back-to-nature*), con il ritorno alla configurazione ambientale e paesaggistica naturale, accordata ai contesti.

Scenari/percorsi che quindi si configurano come vere e proprie piattaforme abilitanti, finalizzati a liberare le migliori forze economiche e sociali, con differenti *driver* di rigenerazione a seconda dei temi chiave evidenziati dalle comunità locali nella fase dei *workshop* di progettazione partecipata. In estrema sintesi, un sistema di opportunità reali, aperte alle eventualità possibili, a partire da chiavi di lettura con prospettive e punti di vista differenti all'interno di un percorso in cui le comunità locali si sono riconosciute e hanno intenzionalmente guardato al proprio futuro.



Fig. 3. L'Argentière-la-Bessée, workshop di co-progettazione (foto di Roberta Marchesi).

Questioni aperte e prospettive

Ogni ricerca che guarda consapevolmente il proprio svolgersi e criticamente ai propri esiti, mette in gioco elementi differenti, di metodo, sperimentazione, gradi di innovazione, ma al contempo riflette sulle problematiche irrisolte e sulle questioni che rimangono aperte e ancora da approfondire. Un interessante in quanto replicabile e trasmissibile aspetto innovativo introdotto dalla ricerca presenta una componente metodologica e una componente operativa-strumentale. La prima riguarda il coinvolgimento dell'intero gruppo di ricerca in modo proattivo e collettivo in tutte le aree pilota, non solo quella del proprio Paese di appartenenza: un'operazione sicuramente complessa e faticosa (coordinamento tra partner, aumento dei costi e dilatazione dei tempi, difficile comunicazione fra lingue madri differenti), ma al contempo stimolante e arricchente (condivisione di temi, aggiornamenti continui e costanti, maggiore sintonia personale, conoscenza complessiva del processo di ricerca). La componente operativa-strumentale riguarda invece l'introduzione di un *key tool* rappresentato dalla griglia per comparare, riducendoli ai contenuti essenziali, i differenti progetti presentati al *workshop* di co-progettazione (*matrix*) che ha consentito di confrontarli fornendo allo stesso tempo una panoramica delle diverse alternative progettuali, nonché una lettura semplificata delle diverse componenti (infrastrutturali, ambientali, insediative) che caratterizzano le singole proposte. Ma una ricerca transnazionale così complessa e con una pluralità di attori coinvolti ha inevitabilmente incontrato durante il suo percorso criticità e limiti, alcuni affrontabili e superabili, altri che non lo sono stati e che rimandano a possibili e successivi approfondimenti e sperimentazioni. Tre, in particolare, appaiono le criticità prin-

cipali, sia retrospettive che di prospettiva: la selezione rappresentativa degli *stakeholder*, le differenze amministrative, giuridiche e regolative dei differenti Paesi; il confronto con situazioni di mercato che presentano una domanda debole di sviluppo/trasformazione.

Selezione rappresentativa degli stakeholder

Una prima questione problematica è rappresentata dalla difficoltà di selezionare gli *stakeholder* maggiormente rappresentativi, nonché di riuscire a coinvolgerli attivamente nel processo di ascolto, valutazione e progettazione per un tempo significativo, durante i sopralluoghi alle aree e all'interno dei *workshop* di co-progettazione. Il coinvolgimento delle diverse tipologie di *stakeholder* deve ricercare la massima trasparenza selettiva, organizzando al meglio tempi e durata del *workshop* di co-progettazione, cercando di concentrare le sessioni di lavoro ed evitare un coinvolgimento temporale insostenibile per gli attori coinvolti. Occorre in particolare riuscire a coinvolgere attori e soggetti che hanno ruoli e interessi anche radicalmente differenti nei confronti del futuro delle aree (Freeman 1984): gli *stakeholder chiave*, i proprietari delle aree, che hanno un ruolo centrale nella vita del progetto, interessati alla valorizzazione delle aree e con un forte potere decisionale sulle scelte del progetto; gli *stakeholder operativi*, come i progettisti, gli imprenditori, gli investitori, che a diverso ruolo sono interessati alla trasformazione delle aree; gli *stakeholder istituzionali*, come il Comune, i rappresentanti degli organi politici/amministrativi, gli enti sovraordinati e coinvolti in maniera significativa nel progetto in termini di ricadute organizzative, che esercitano forme di controllo pubblico; gli *stakeholder marginali*, come le Associazioni e i cittadini, che vivono con conoscenze, partecipazione e passione il progetto, nella

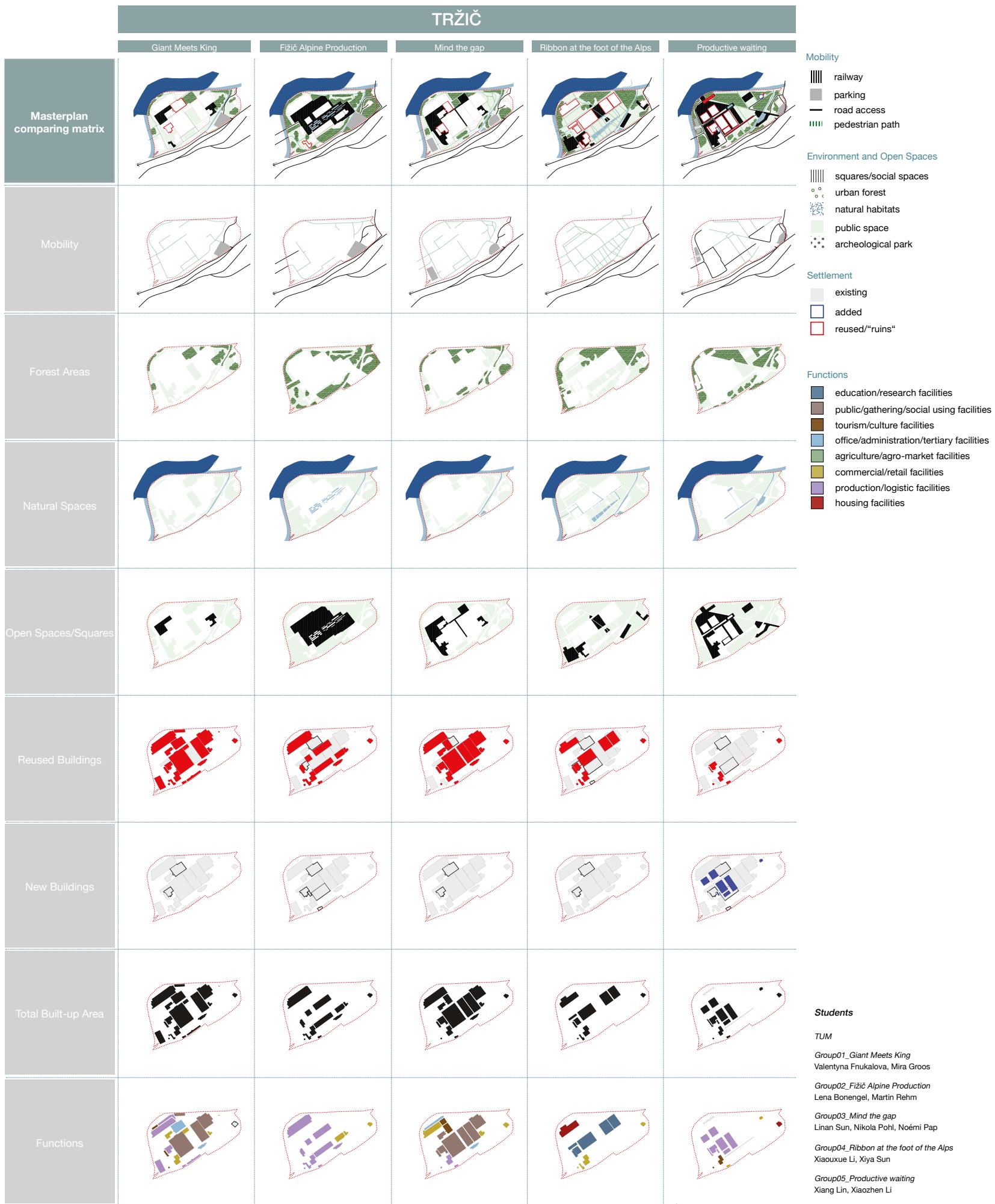


Fig. 4. Tržič, matrix (elaborazione di Elena Solero).

maggior parte dei casi senza poterlo condizionare in maniera incisiva.

Differenze giuridiche, amministrative, regolative
Un'altra criticità incontrata nel corso della ricerca riguarda le differenze, spesso sostanziali, tra gli aspetti amministrativi, tecnici, legislativi delle aree oggetto di studio, acuito dal problema della difficile comparazione lessicale-linguistica. Ciò ha comportato la necessità di annidare il progetto al sito anche del punto di vista del quadro regolativo, definendo strategie, politiche e azioni diverse in base alle condizioni politiche e giuridiche nazionali, regionali, locali. In questa direzione si sono quindi mosse le sperimentazioni nei differenti siti pilota, anche se le successive fasi programmatiche e progettuali dovranno con maggior profondità approfondire e dettagliare gli aspetti tecnico-amministrativi e i quadri regolativi locali.

Domanda debole di mercato

La terza problematica, di tipo generale, in ragione della delicata fase sociale e storico-economica che stiamo attraversando ma che abbiamo riscontrato anche nel corso della ricerca, è la difficoltà di attivare processi di rigenerazione in contesti economici e di mercato deboli. Da questo profilo, la definizione di scenari alternativi di sviluppo rappresenta una risposta pragmatica alle possibili e articolate traiettorie socioeconomiche dei contesti regionali e locali indagati. La condizione economica marginale dei luoghi e dei contesti fragili rappresentati dal sistema alpino ordinario a bassa intensità economica ci ha quindi suggerito di esplorare scenari progettuali radicalmente alternativi, fra i quali l'opzione zero: assenza di interessi/possibilità di sviluppo, con la conseguente rinaturalizzazione paesaggistica e ambientale dei luoghi (*ritorno alla natura-back to nature*), in linea con la prospettiva di un debole sviluppo delle trasformazioni. Ma la rigenerazione e la cura del territorio e dei paesaggi rappresentano una sfida anche dal punto di vista dell'individuazione di nuove traiettorie di sviluppo per l'occupazione, con la nascita e il rafforzamento d'impresi e professioni che interpretino con intelligenza i cambiamenti socioeconomici; nella direzione dell'economia sociale di mercato (Felice 2008), ma anche per una nuova produzione, che può rappresentare il motore di crescita della piccola e media impresa locale, cooperativa e sociale, innovativa e sostenibile (Mazzuccato e Jacobs 2017); innestando da subito riusi temporanei che consentano di innescare valori sociali preferibili ma al contempo di sperimentare e mettere alla prova funzioni e usi urbani anche nella prospettiva dello sviluppo economico delle aree.

Note

- 1 Gli autori hanno, di comune intesa, discusso e strutturato caratteristiche, temi e contenuti dell'articolo. In particolare, Paolo Galuzzi ha redatto il paragrafo "Una ricerca deliberatamente processuale", Elena Solero "Questioni aperte e prospettive", Piergiorgio Vittilo "Dal progetto al processo".
 - 2 Si tratta di un progetto di ricerca transnazionale (*EU Interreg Alpine Space trAILS – Alpine Industrial Landscapes Transformation*), 2018-2021), nell'ambito del terzo Bando del Programma Interreg Spazio Alpino e costituito da un consorzio composto da 5 Università e 4 Agenzie di sviluppo.
 - 3 L'ex cementificio Italcementi, di Borgo San Dalmazzo e Valdieri (Cuneo, Italia); l'ex fonderia di alluminio Pechiney, L'Argentière-la-Bessée (Francia); l'ex ferriera OAMG, Eisenerz-Münchatal (Austria); l'ex cotonificio BPT, Tržič (Slovenia).
 - 4 La Commissione Europea ha adottato il Green Deal Europeo (2019), una strategia costituita da una serie di misure, fra le quali spiccano nuove disposizioni normative e investimenti (1.000 mld di € entro il 2030) per rendere più sostenibili la produzione di energia e stili di vita dei cittadini europei: il principale obiettivo è quello di limitare l'aumento del riscaldamento globale, mantenendolo entro i limiti stabiliti dagli Accordi di Parigi (2015).
- #### **Riferimenti**
- Alessandrini G. (a cura di) (2019), *Sostenibilità e Capability Approach*, Franco Angeli, Milano.
- Amin A., Thrift N. (2016), *Seeing like a city*, Polity Press, Cambridge.
- Beck U. (2000), *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Carrocci, Roma.
- Blecic I., Cecchini A. (2016), *Verso una pianificazione antifragile. Come pensare al futuro senza prevederlo*, Franco Angeli, Milano.
- Del Curto D. (2018), "Gli insediamenti tradizionali delle Alpi. Il passato è ancora utile?" in D. Del Curto, G. Menini (a cura di), *Gli insediamenti tradizionali delle Alpi. Conservazione e riuso*, Mimesis Edizioni, p. 9-19.
- De Rossi A. (a cura di) (2018), *Riabitare l'Italia. Le aree interne fra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma.
- De Rossi A. (2014), *La costruzione delle Alpi. Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773-1914)*, Donzelli, Roma.
- Eckstein D., Künzel V., Schäfer L. (2021), *Global Climate Risk Index 2021*, Germanwatch e.V., Berlin.
- Eraydin A., Tasan-Kok T. (eds.) (2013), *Resilience Thinking in Urban Planning*, Springer Polimi, Milano.
- Felice F. (2008), *L'economia sociale di mercato*, Rubbettino, Soveria Mannelli, Catanzaro.
- Ferraro G. (1998), "Efficacia dei piani, efficacia delle teorie" in C. Calvaresi, G. Caudo (a cura di), *Efficacia della pianificazione: percorsi di ricerca*, Urbanistica 110, p. 7-12.
- Freeman R. E. (1984), *Strategic Management. A Stakeholder Approach*, Pitman Publishing, Boston.
- Galuzzi P. (2010), "Il futuro non è più quello di una volta. La dimensione programmatica e operativa del progetto urbanistico", in P. Bossi, S. Moroni, M. Poli (a cura di), *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli Editore, Rimini, p. 266-271.
- Galuzzi P., Vittilo P. (2012), *Serve ancora il Piano?* INU Edizioni, Roma.
- Galuzzi P., Solero E., Vittilo P. (2020), "Alpine Space Fragilities. A Research Line", *Territorio*, no. 92, p. 181-184.
- Galuzzi P., Vittilo P. (2021), "Trame resilienti per i territori della contemporaneità. Il caso della Città Vecchia di Taranto" in G. Brunetta, O. Caldarice, M. Russo, M. Sargolini (a cura di), *Resilienza nel governo del territorio. Atti XXIII Conferenza Nazionale SIU*, vol. 04, p. 10-16.
- Giusa A. (a cura di) (2005), *Catalogazione del patrimonio culturale per la tutela, conservazione e valorizzazione. Architettura, beni culturali e ambiente dello spazio alpino*, Silvana, Cinisello Balsamo.
- Lupatelli G. (2020), *Fragili e antifragili. Territori, Economie e Istituzioni al tempo del Coronavirus*, Rubbettino, Soveria Mannelli (Catanzaro).
- Marchesi R. (2021), "Quelli che si interessano della ruggine" in Migliorati L. (a cura di), *Moving Alps. Le conseguenze sociali della dismissione industriale nello spazio alpino europeo*, Franco Angeli, Milano.
- Mazzuccato M., Jacobs M. (a cura di) (2017), *Ripensare il capitalismo*, Laterza, Roma-Bari.
- Migliorati L. (a cura di) (2021), *Moving Alps. Le conseguenze sociali della dismissione industriale nello spazio alpino europeo*, Franco Angeli, Milano.
- Palermo P.C. (2009), *I limiti del possibile. Governo del territorio e qualità dello sviluppo*, Donzelli, Roma.
- Pineschi G., Santarossa L. (a cura di) (2006), *Spazio alpino. Tutela e valorizzazione dei territori dell'Europa*, Silvana, Cinisello Balsamo.
- Talia M. (a cura di) (2020), *La città contemporanea: un gigante dai piedi d'argilla*, Atti della conferenza internazionale UrbanPromo, XVI Edizione, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Thaler R.H., Sunstein C.R. (2008), *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*, Yale University Press, New Haven, Connecticut.
- Wade W. (2012), *Scenario Planning. A Field Guide to the Future*, John Wiley & Sons, Hoboken.

Crediti delle immagini servizio trAILS

Immagini e illustrazioni sono proprietà collettiva di tutti i partner della ricerca, o esplicitamente redatte ai fini della pubblicazione. In particolare:

Fig. 1, p. 54: Marcello Modica (TUM)
Fig. 2, p. 56: Theresa Finkel (TUM)
Figg. 3 e 4, p. 56-57: Udo Weilacher (TUM)
Fig. 5, p. 57: © Bwag, 2015
Fig. 1, p. 58: Campus Weihenstephan (TUM)
Figg. 2 e 3, p. 59, 61: Elena Solero (Polimi)
Fig. 1, p. 64: Lorenzo Migliorati (UniVr)
Fig. 2, p. 65: TWIGG e UniVr
Fig. 1, p. 67: Udo Weilacher (TUM)
Fig. 2, p. 67: Zlatka Zastavniković (BSC)
Fig. 3, p. 67: Udo Weilacher (TUM)
Fig. 4, p. 67: Massimo Galluzzi (Polimi)
Fig. 5, p. 69: DASTU (Polimi)
Fig. 1, p. 71: Martin Augenstein (TUM)
Fig. 2, p. 71: Roberta Marchesi (INTWIG)
Fig. 3, p. 72: Elena Solero (Polimi)
Figg. 1, 2, 3 e 4, p. 74-77: Elena Solero (Polimi)
Figg. 1 e 2, p. 80: Massimo Galluzzi (Polimi)
Fig. 3, p. 81: Roberta Marchesi (INTWIG)
Fig. 4, p. 82: Elena Solero (Polimi)

a cura di Gaetano Giovanni Daniele Manuele

Jane's Walk: passeggiando in memoria di Jane Jacobs

Gaetano Giovanni Daniele Manuele

Il 25 Aprile 2006 si spegneva a Toronto, all'età di 89 anni, Jane Jacobs, grande attivista e studiosa della città nordamericana. Jacobs trascorse gran parte della sua vita a lottare per una città a misura d'individuo, non solo attraverso i suoi scritti, ma protestando anche fisicamente in strada.

Numerose le immagini che la ritraggono con cartelli in mano in *sit-in* di protesta come quando, a New York, si oppose alla costruzione dell'autostrada urbana *Lower Manhattan expressway* o osteggiò la demolizione della *Pennsylvania station*.

Appare simbolicamente significativo che tali rimostranze avvennero per strada vista l'importanza che Jacobs le attribuiva. Ella non a caso nel suo *Vita e morte delle grandi città* considerò come "Le strade e i marciapiedi costituiscono i più importanti luoghi pubblici di una città e i suoi organi più vitali. Quando si pensa ad una città, la prima cosa che viene alla mente sono le sue strade". (Jacobs 1961). Jacobs dunque sostenne l'importanza dei marciapiedi quali luoghi privilegiati di relazioni e socialità, opponendosi ai grandi progetti urbani – come quelli proposti dall'urbanista Robert Moses per New York – che volevano sventrare i quartieri e riallocare le comunità che li abitavano.

La sua opposizione alle tendenze dominanti della pianificazione del periodo la portò ad essere criticata, denigrata, attaccata per il suo 'essere donna' e non avere una formazione accademica.

La sua caparbietà nel difendere le sue idee fu tale che arrivò ad essere arrestata nel 1968 per aver incitato la folla a protestare contro la costruzione della *Lower Manhattan expressway* durante la presentazione del progetto. Un impegno passionale per il quale non lessinò tempo, energie e denaro che è divenuto fonte d'ispirazione per molti.

Per riconoscenza verso il suo attivismo, per

onorare la sua memoria e proseguire idealmente il suo pensiero, nel 2006, a Toronto, nacque il progetto *Jane's walk*, ideato e promosso da un gruppo di amici e colleghi. L'idea alla base di *Jane's walk* è semplice, ovvero organizzare, nel primo week-end di maggio, passeggiate libere e senza fini di lucro, in cui i partecipanti possano riscoprire alcuni luoghi delle proprie città.

La scelta di omaggiare Jacobs con passeggiate collettive non è casuale. Ella infatti nel suo articolo "Downtown is for people", apparso su *Fortune Magazine* nel 1958, affermò come non si sarebbe potuto trovare ciò che avrebbe funzionato per le città americane osservando i *boulevard* parigini, guardando le città giardino suburbane o ideando città da sogno, ma fosse necessario "uscire e camminare" (Flint 2009).

Muoversi nella città, osservare ciò che avviene in essa, ma anche gli elementi che la compongono è fondamentale. Italo Calvino parlando della città di Zaira nel suo *Città invisibili* ricorda a riguardo come "La città non dice il suo passato, lo contiene come le linee di una mano, scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie delle finestre, nei corrimano delle scale, nelle antenne dei parafulmini, nelle aste delle bandiere" (Calvino 1972; Amendola 2014). Sono i segni contenuti in una città che aiutano a scoprirla la storia e le sue caratteristiche, essi vanno dunque osservati e interpretati.

La passeggiata diviene azione funzionale a questa ricerca, in cui i presenti, anche attraverso il loro vissuto sulla città, rivelano ciò che si cela dietro la fredda geometria che struttura i luoghi.

Le passeggiate dunque divengono momento in cui i partecipanti approfondiscono la conoscenza delle città, discutono sui luoghi, evidenziando cosa non vada e riflettendo su come ripensarli.

L'intenzione è che i cittadini mettano in luce

i propri ricordi personali, discutano dei problemi, s'interroghino sulla conformazione spaziale e sulle funzioni di un'area, ma anche esprimano desiderata, producano aspettative e immaginino visioni di futuro.

La passeggiata, in generale diviene strumento di conoscenza degli spazi urbani ma anche stimolo affinché i partecipanti si appropriino di essi e si battano per renderli più confortevoli, gradevoli, sicuri, accessibili e vitali.

Il festival *Jane's walk*, nato in Canada, col tempo ha visto accrescere sempre più il numero di città coinvolte. Attualmente sono ben 468 le città che hanno ospitato un festival *Jane's walk* distribuite in 66 nazioni e sei continenti. Gli articoli che seguono approfondiscono: la conoscenza del movimento *Jane's walk* tracciandone storia, sviluppo e regole, evidenziando il forte legame fra l'iniziativa e il pensiero di Jacobs; la collaborazione nata nel 2017 tra *Jane's walk Italy* – il coordinamento delle città italiane del movimento – e l'Istituto nazionale di urbanistica; le passeggiate di *Jane's walk* come strumento utile per approfondire la conoscenza di un territorio. ■

Riferimenti

- Amendola G. (2014), *Tra Dedalo e Icaro: La nuova domanda di città*, Laterza, p. 145.
- Calvino I. (1972), *Le città invisibili*, Einaudi, Torino.
- Flint A. (2009), *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took on New York's Master Builder and Transformed the American City*, Random House, New York.
- Jacobs J. (2000), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulla metropoli americana*, Einaudi, Torino (ed. or. 1961).

Istituto nazionale di urbanistica e Jane's Walk: una collaborazione consolidata e proficua

Ambra Bernabò Silorata

Jane's Walk è gestita al 100% da volontari. È e continuerà ad essere un movimento libero e guidato dai cittadini che incoraggia le persone a esplorare le comunità e condividere racconti sui loro quartieri. La comunità di Jane's Walk nel mondo si impegna ad offrire a tutti un festival sicuro, accessibile e divertente ogni anno.

Le grandi sfide e le battaglie dell'attivista nordamericana Jane Jacobs (1916-2006), per delle metropoli complesse e diversificate ma a misura di pedone, co-progettate, co-costruite e tutelate dalle cittadine e dai cittadini, non sono mai stati dimenticate. Nasce nel 2006, grazie ad amici e colleghi, il movimento "Jane's Walk" per celebrare l'influenza fondamentale che ebbero gli studi e le imprese di Jane Jacobs sulle modalità di coinvolgere gli abitanti nei processi di pianificazione delle città. Jane's Walk, più di 10 anni dopo presente in 37 paesi del mondo, promuove la diffusione e la concreta attivazione dei processi di educazione, condivisione e concertazione urbana, tramite eventi di mobilità dolce organizzati il primo fine settimana di ogni maggio. Passeggiate, biclettate e percorsi accessibili attraverso altre forme di mobilità sono allestite gratuitamente ogni anno per riscoprire la dimensione di prossimità, fisica e sociale, delle città per reimaginare collettivamente i quartieri in cui viviamo, lavoriamo, giochiamo. Così pensate, queste attività diventano occasione di confronto, di scambio culturale e di riflessione su temi quali: le questioni di genere nel progetto della città, l'inclusione sociale e economica, la sostenibilità, l'abitare, l'alimentazione, il cambiamento climatico, le attività di quartiere, l'arte, la storia e gli aneddoti locali, la natura e l'accessibilità degli spazi o ancora il gioco e il divertimento. L'esperienza collettiva delle passeggiate, può costituire una concreta opportunità di approfondire la conoscenza dei luoghi, dei bisogni delle comunità e dei metodi di *public engagement*.

Jane Jacobs riteneva che i cittadini "comuni e interessati" fossero le persone più adatte a cogliere e a diffondere la complessità urbana. Alla luce di ciò, Jane's Walk cerca di coinvolgere tutti gli utenti della città: singoli cittadini, associazioni no profit, comitati popolari, istituzioni e progettisti.

Pertanto, Jane's Walk si struttura, nel mondo, grazie alla collaborazione di centinaia di:

- *City Organizer*, volontari che gestiscono le attività del movimento nella loro città;

- *Walk Leader*, volontari che desiderano guidare uno o più percorsi per far scoprire aspetti più o meno nascosti o discussi dei loro quartieri.

Inu per Jane's Walk

Jane's Walk arriva in Italia, grazie all'esemplare lavoro di coordinazione locale di ricercatori, attivisti e cittadini comuni. Con il benestare del Comitato direttivo di Toronto, nel 2017, questa attività eterogenea sul nostro territorio, si concretizza in un patrocinio e in una stretta collaborazione tra Jane's Walk Rome e l'Istituto nazionale di urbanistica. Viene così lanciata la prima call nazionale "Inu per Jane's Walk" aperta agli iscritti dell'Istituto e a chiunque sia interessato al progetto, per diffondere in modo sempre più capillare il manifesto di Jane's Walk. Nuovi volontari si impegnano nelle città di Bergamo, Catania, Olbia e Torino e più di 15 percorsi vengono organizzati il 6 e 7 maggio in Italia.

La Biennale dello Spazio Pubblico (BISP) concede un ulteriore patrocinio al movimento e, il 26/05/2017, dedica alle esperienze un workshop di confronto in cui emerge l'importanza di questo tipo di passeggiate, in grado di raccogliere e trasmettere il *'genius loci'*. È chiara la rilevanza della partecipazione dei cittadini in tutte le fasi della costruzione della città, dalla programmazione alla progettazione fino alla costruzione dello spazio pubblico.

Inu e Jane's Walk Italy

Al termine della BISP 2017, con l'obiettivo di implementare le attività di disseminazione

sul territorio, si costituisce "Jane's Walk Italy", il coordinamento italiano di tutte le esperienze locali che offre supporto tecnico e formativo ai volontari italiani e promuove la collaborazione con istituzioni, università, associazioni e comunità locali, interagisce con il Comitato direttivo di Toronto.

Ogni anno, Jane's Walk Italy ristabilisce la collaborazione con Inu, con cui lancia nuovi concorsi e organizza gli eventi conclusivi e le premiazioni, anche in occasione della Biennale dello Spazio Pubblico (2017, 2019, 2021). I video, i racconti orali, le presentazioni e le immagini relative alle Jane's Walk delle città d'Italia, raccolti in queste occasioni sono pubblicati in una sezione dedicata su *Urbanistica Informazioni Online*.

Jane's Walk 4 Kids: un'iniziativa virtuale rivolata a bambine e bambini

Il Covid 19 ha stravolto il nostro modo di vivere. Solo a livello 'urbano', gli spazi pubblici da luoghi del confronto, della socialità, della convivialità e del vivere comune, si sono trasformati in tracciati da attraversare fugacemente. Jane's Walk Italy, il coordinamento di tutte le Jane's Walk in Italia, non poteva non tenere conto dei nuovi modi di fare esperienza della città e dei pericoli da contagio. Jane's Walk e Jane's Walk Italy sostengono l'importanza dell'applicazione dei gesti barriera e del distanziamento fisico ma si impegnano affinché questo non si trasformi in isolamento sociale. Da queste valutazioni e con l'intenzione di lanciare un messaggio di speranza, è nata la necessità di rinvigorire la collaborazione con l'Istituto nazionale di urbanistica nell'anno della Biennale dello Spazio Pubblico dedicata ai bambini. Nell'aprile 2021, in accordo con il comitato centrale di Toronto è stata indetta un'iniziativa 'virtuale' dedicata alle bambine e ai bambini: Jane's

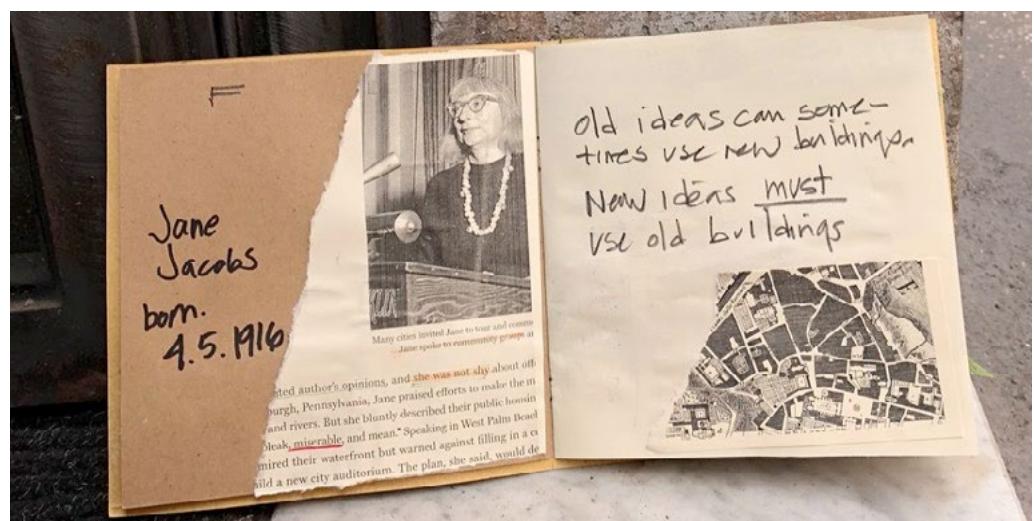


Fig.1. Elaborato dell'atelier creativo nell'ambito della Jane's Walk "da Tevere a Tevere", organizzate e guidata da Tom Rankin. Roma, maggio 2018 (Fonte: Fotografia a cura di Ambra Bernabò Silorata - Jane's Walk Rome).

Walk 4 Kids (JW4K), pensata per permettere ai più piccoli di scoprire i quartieri e le città italiane, nel tentativo di offrire loro la possibilità di iniziare a nutrire la loro insaziabile voglia di conoscere il mondo. In occasione del *video contest* rivolto alle cittadine e ai cittadini più giovani, è stata assicurata, per la prima volta, un'effettiva collaborazione con INU Giovani.

Attraverso una serie di brevi video-racconti sullo stile di *Jane's Walk*, il concorso del 2021 ha dato la possibilità ai concorrenti, piccoli e grandi, di condividere le loro esperienze, i loro aneddoti, i loro bisogni e desideri legati alla dimensione di quartiere. JW4K ha voluto incoraggiare lo spirito di osservazione sulla città attraverso racconti coinvolgenti ma non solo: questi resoconti urbani potranno essere ulteriore occasione per i bambini del 2021 di far sentire la propria voce sui temi cittadini che li toccano più da vicino, e di noi adulti di dar loro ascolto sincero e fattivo.

I video vincitori del nuovo concorso digitale di *Jane's Walk Italy* e Inu sono stati premiati durante l'evento conclusivo, nell'ambito della BISP e in diretta streaming, il 15

maggio 2021. La giuria di qualità, composta da Ambra Bernabò Silorata, Roberta Calcina e Gaetano Manuele (*Jane's Walk Italy*), Mario Spada (AssoBISP) e Luana di Lodovico (INU Giovani), ha premiato i contributi che hanno saputo incarnare al meglio lo spirito dell'iniziativa, valutandone l'originalità, la capacità di coinvolgere il pubblico più giovane, l'aderenza ai principi di *Jane's Walk*, la qualità audiovisiva, la collaborazione di bambini e bambine alla realizzazione del video.

INU per Jane's Walk: i prossimi passi

Dopo l'intensa sessione di *Jane's Walk 4 Kids*, *Jane's Walk Italy* è pronta a rinnovare la collaborazione con INU Giovani per continuare a diffondere sul territorio italiano di veri e propri percorsi di *community-building*, a piedi, in bici, sullo skate, su una panchina o, se necessario, davanti a uno schermo. È grazie a questa proficua collaborazione che, nel 2021 sono già quasi 30 le città italiane che hanno aderito a *Jane's Walk*: Barletta, Benevento, Bologna, Cagliari, Catania, Como, Enna, Frosinone, Ivrea, L'Aquila, Matera, Milano, Napoli, Olbia, Palermo, Perugia, Pimonte,

Roma, San Benedetto Po, Sanremo, Santa Caterina dello Jonio, Taranto, Torino, Trieste, Venaria Reale, Vietri sul Mare, Viterbo.

La speranza di "INU per Jane's Walk" è di riussire a coinvolgere tutti quei cittadini che si sentono esclusi dai processi socio-urbanistici di cui sono i veri protagonisti, attraverso la passeggiata. E, come è già successo, ci auguriamo che anche i *city makers* stringano i nodi alle loro scarpe più comode per andare alla scoperta delle città con i piedi, gli occhi, le orecchie e il cuore dei loro abitanti. ■

Ringraziamenti

Andrea Scarchilli (Inu), Roberta Calcina (Coordinatrice di *Jane's Walk Italy* e CO di *Jane's Walk Olbia* – con hub.MAT), Gaetano Manuele (Coordinatore di *Jane's Walk Italy* e CO di *Jane's Walk Catania*), Luana di Lodovico (INU Giovani, *Jane's Walk L'Aquila*), Mario Spada (BISP), Alessandro Bruni, Carmen Giannino, Marichela Sepe (Inu), Emanuela Coppola e Riscatto Urbano (*Jane's Walk Napoli*), Quirino Crosta e Fr.Azioni Fra. Intese (*Jane's Walk L'Aquila*), Ylenia Gallo e Ambito 7Lab (*Jane's Walk Taranto*), Maria Laura Somma (*Jane's Walk Pimonte*) Martina Mazzali e Re-Mend (*Jane's Walk San Benedetto Po*), Annapaola Fasano (*Jane's Walk Vietri sul Mare*), Umberto Nicolini (*Jane's Walk Milano*), Laura Pavia (*Jane's Walk Matera*), Chicca Dedali e Pigna Mon Amour (*Jane's Walk Sanremo*), Letizia Montalbano e Il Giardino del Guasto (*Jane's Walk Bologna*), Erminia Battista e Piedibus del Ben Essere (*Jane's Walk Perugia*), Ginevra Balletto (*Jane's Walk Cagliari*).

Riferimenti

Bernabò Silorata A., Manuele G. G. D., Calcina R., Scarchilli A. (2019), "INU per Jane's Walk 3.0 - Esiti concorso @Biennale Spazio Pubblico", *Urbanistica Informazioni*, no. 288, p. 74-79.

Manuele G. G. D., Bernabò Silorata A., Calcina R., Scarchilli A. (2021) "Jane's Walk 4 Kids 2021: un'iniziativa digitale dedicata ai bambini quali attori e fruitori dello spazio urbano", *Urbanistica Informazioni*, no. 296, p. 108-109.

Inu per Jane's Walk, *Biennale Spazio Pubblico*, edizione 2017 [<http://www.biennalespaziopubblico.it/janes-walk-workshop-biennale-spazio-pubblico-2017/>].

INU per Jane's Walk, *Urbanistica Informazioni*, edizione 2017 [<http://www.urbanisticainformazioni.it/Inu-per-Jane-s-Walk.html>].

INU per Jane's Walk 2.0, *Urbanistica Informazioni*, edizione 2018 [<http://www.urbanisticainformazioni.it/Inu-per-Jane-s-Walk-2-0.html>].

INU per Jane's Walk 3.0, *Urbanistica Informazioni*, edizione 2019 [<http://www.urbanisticainformazioni.it/Inu-per-Jane-s-Walk-3-0.html>].

Jane's Walk, sito ufficiale [www.janeswalk.org].

Jane's Walk Rome, sito ufficiale [<https://sites.google.com/view/janeswalkrome/>].

Jane's Walk Italy, Pagina Facebook ufficiale [<https://www.facebook.com/JaneswalkItaly/>].

Janes Walk 4 Kids, Inu [<https://www.inu.it/janeswalk4kids/>].

Fotografia di Roberta Calcina



VIDEO CONTEST

INU e *Jane's Walk Italy*, in collaborazione con la Biennale dello Spazio Pubblico 2021 e INU Giovani, lanciano



un video contest virtuale completamente dedicato alle bambine e ai bambini, protagoniste/i dello spazio urbano, per permettere loro di scoprire i quartieri e le città italiane, in attesa di poter riprendere a viaggiare.

RACCONTA IL QUARTIERE CHE AMI AI BAMBINI E ALLE BAMBINE!

Manda il tuo video!

Fig. 2. Locandina dell'evento webinar "Jane's Walk 4 Kids" all'interno della Biennale dello Spazio Pubblico del 15 Maggio 2021 (Fonte: Elaborazione a cura del GdL di Jane's Walk Italy).

Il movimento Jane's Walk divulgatore del pensiero di Jane Jacobs

Roberta Calcina

Dal 2007, tutto il mondo festeggia Jane Butzner, più conosciuta con il cognome da sposata, Jacobs, nel primo fine settimana di maggio, in occasione dell'anniversario del suo compleanno. Scrittrice e attivista urbana, divenne famosa per le sue osservazioni e i suoi saggi sulle città, che misero in luce la fondamentale relazione tra le persone con lo spazio fisico urbano, prendendo posizione contro la miopia dei pianificatori degli anni '50, che progettavano le città dall'alto senza considerare le persone che ci vivevano e le reti sociali che avevano reso quelle città quello che erano. E questo, nonostante non avesse una formazione specifica come pianificatrice.

Nata in Pennsylvania il 4 maggio del 1916, Jacobs nel 1934 si trasferì a New York, dove conobbe il marito architetto Robert Jacobs e dove, nel 1952, cominciò a scrivere per la rivista *Architectural Forum*. È durante questo periodo che Jacobs divenne una grande sostenitrice dell'importanza dei residenti nello sviluppo dei loro quartieri in contrapposizione con le tendenze dell'epoca, che riscrivono il futuro delle città nordamericane secondo uno schema ordinato e razionalista e incentrato sul facilitare e rendere più efficienti gli spostamenti in automobile. Ed è l'importanza dei residenti nello sviluppo dei loro quartieri che in tutto il mondo si celebra attraverso il movimento *Jane's walk*.

Le osservazioni urbane

Le osservazioni urbane sono forse l'elemento di discontinuità con la pianificazione urbana classica che fa di Jacobs una innovatrice rivoluzionaria: "Sono le strade viste dal basso e non le mappe zenitali a raccontarci la verità di una metropoli. Sono i vicoli animati, gli isolati corti ed il continuo susseguirsi di negozi a rendere viva la città. Il miglior posto al quale guardare è la strada", scriveva Jane Jacobs nel 1958, in polemica con gli architetti dell'*establishment*, impegnati a realizzare una città sconnessa dalla vera anima della vita urbana, che per sua natura è disordinata ed è una matassa di attività alle quali è inutile, e

per niente funzionale, voler mettere ordine. Le sue osservazioni sulla città, infatti, la spinsero a porsi domande sulle dinamiche di rigenerazione urbana in voga in quel periodo, sfidando il pensiero dominante dei pianificatori modernisti. La sua critica feroce fu diretta in modo specifico contro Robert Moses, il funzionario e architetto a capo della rigenerazione urbana di New York tra il 1930 e il 1970, evidenziando quella contrapposizione tra il potere dell'autorità pubblica centralizzata e incontestabile e l'approccio dal basso delle comunità che si organizzano per i loro quartieri. Moses in quel periodo era impegnato a modernizzazione l'intera città di New York secondo tre principi chiave: demolire larghissime porzioni dei quartieri più poveri (*slums*); far spazio a una città ordinata fatta di quartieri costituiti da palazzi isolati e larghi spazi vuoti, *alla Le Corbusier*; connettere gli uni agli altri attraverso autostrade urbane. L'idea contrapposta di città di Jacobs venne fuori già nell'importante articolo del 1958 *"Downtown is for People"* che pubblicò sulla rivista *Fortune*, in cui sottolineava come fosse necessario attraversare le città a piedi e con occhi e orecchie aperte, per capire come le città e la loro capacità attrattiva siano determinate dalle persone che le abitano. Osservare i quartieri a piedi, avere il tempo di viverli, mentre si attraversano, è un altro elemento che le *Jane's walk* – le camminatrici di Jane – hanno adottato, per garantire quella capacità di relazione con i luoghi e le persone.

Questa visione della città dal basso si concretizzò nel famoso libro pubblicato nel 1961: *The Death and Life of Great American Cities*, un'aspra polemica alla pianificazione razionalista degli anni '50 e '60 e un racconto pieno e appassionato delle relazioni sociali che nella realtà governano i quartieri delle metropoli americane, il testo è illuminante da tanti punti di vista, ma qui vorrei introdurre due concetti chiave che, tra le altre cose, lo rendono un testo fondamentale dell'analisi della città.

Il primo, *The ballet of the good city sidewalk*,

esalta il succedersi delle azioni ripetute e spontanee che ogni giorno le persone che transitano o vivono nel quartiere compiono sulla strada, sempre diverso, ma riconoscibile che rende le strade familiari a chi collabora a sua volta a quella danza. Il passaggio è memorabile per quanto riesca a mettere in luce l'importanza di osservare e partecipare:

"The stretch of Hudson Street where I live is each day the scene of an intricate sidewalk ballet. I make my own first entrance into it a little after eight when I put out my garbage can, surely a prosaic occupation, but I enjoy my part, my little clang, as the junior droves of junior high school students walk by the center of the stage dropping candy wrappers. [...] I watch the other rituals of the morning: Mr Halpert unlocking the laundry's handcart from its mooring to a cellar door, Joe Cornacchia's son-in-law stacking out the empty crates from the delicatessen, the barber bringing out his sidewalk folding chair, Mr. Goldstein arranging the coils of wire which proclaim the hardware store is open [...]. Now the primary children, heading for St. Luke's, dribble through the south; the children from St. Veronica's cross, heading to the west, and the children from P.S. 41, heading toward the east. [...] It is time for me to hurry to work too, and I exchange my ritual farewell with Mr. Lofaro, the short, thick bodied, white-aproned fruit man who stands outside his doorway a little up the street, his arms folded, his feet planted, looking solid as the earth itself. We nod; we each glance quickly up and down the street, then look back at each other and smile. We have done this many a morning for more than ten years, and we both know what it means: all is well" (Jacobs 1961).

Un secondo concetto chiave del saggio *Vita e Morte delle Grandi Città* è quello di *Eyes on the street* che sottolinea l'importanza di quel controllo della strada che spontaneamente esercita chi la strada la vive, affacciandosi alle finestre o attendendo i clienti sulla porta del negozio, che riconosce le persone che la attraversano abitualmente e individuando quelle nuove, osservando e riducendo indirettamente occasioni per violenza o crimini, per cui va preservato:

"La prima cosa da capire è che l'ordine pubblico nelle strade e sui marciapiedi della città non è mantenuto principalmente dalla polizia, per quanto questa possa essere necessaria: esso è mantenuto da una complessa e quasi inconscia rete di controlli spontanei e di norme accettate e fatte osservare dagli abitanti stessi. La strada deve essere sorvegliata dagli occhi di coloro che potremmo chiamare i suoi naturali proprietari. In una strada attrezzata per accogliere gli estranei e per garantire lo loro sicurezza e quella dei

residenti, gli edifici devono essere rivolti verso la strada; non è ammissibile che gli edifici lascino la strada priva di affacci, volgendo verso di essa la facciata posteriore o i lati ciechi" (Jacobs 2000).

L'attivismo

Jane Jacobs non si limitò a osservare e scrivere la sua idea di città. Durante gli anni '60, Jacobs partecipò in prima persona alle manifestazioni contro i grandi progetti di rigenerazione urbana di Moses, quando i piani per la realizzazione dell'ennesima autostrada urbana, la *Lower Manhattan expressway*, interessarono il suo quartiere, Greenwich Village e il Washington Square Park.

Sull'impatto distruttivo della pianificazione che metteva il traffico automobilistico al centro della rigenerazione – un approccio che ha caratterizzato questo periodo storico e i successivi – sul tessuto urbano e sociale delle città americane e non solo, non si ha più alcun dubbio.

Jacobs guidò il comitato di cittadini che si oppose alla distruzione del quartiere e lottò strenuamente riuscendo a catalizzare un forte supporto popolare che riuscì, inaspettatamente, a bloccare il progetto di Robert Moses, determinando anche la fine del suo strapotere sulla città di New York. Durante un'audizione pubblica, nel 1968, Jacobs fu arrestata e condannata per disordini e comportamenti criminali.

Nel 1969, Merrill Fabry, nel suo articolo per il giornale *The Time*, notò che "nonostante i suoi [di Jane Jacobs, ndr] difetti, il suo impegno ha trasformato il modo in cui le persone hanno capito la pianificazione urbana".

La partecipazione in prima persona di Jane Jacobs al destino del suo quartiere e la capacità della sua azione nel mobilitare i residenti per chiedere uno sviluppo urbano diverso da quello sbandierato dai pianificatori del periodo, sono due elementi che restano determinanti nel continuare ad organizzare le *Jane's walk* in tutto il mondo.

Il movimento Jane's Walk nel mondo

Jane's Walk è un movimento nato nel 2006 a Toronto per celebrare Jane Jacobs e che, ogni anno, a maggio, in centinaia di città nel mondo organizza camminate nei quartieri per riscoprire i luoghi in cui viviamo. L'idea riprende proprio il concetto di "You got to get out and walk!" dei primi scritti di Jane Jacobs, l'unica modalità che permette di osservare i quartieri dal basso, partecipando parallelamente alla vita stesa dei quartieri con gli abitanti. Le camminate, organizzate localmente e gratuitamente, sono concepite per divenire momento di confronto, di scambio culturale

e di riflessione sugli spazi delle nostre città. Benché, per la loro natura, le camminate bastino a sé stesse, magari supportate dai racconti dei residenti su uno o l'altro aneddoto o problema del quartiere, negli anni le camminate si sono evolute e spesso toccano temi specifici come l'arte, il verde pubblico, gli spazi per la socializzazione o il gioco.

Non esiste un vero e proprio organo di coordinamento internazionale e le persone interessate si propongono spontaneamente come organizzatori per le proprie città, attraverso i *social network*; alla fine, per organizzare le camminate *Jane's walk* basta rispettare una serie di criteri:

- Devono essere guidate da volontari. Chiunque può guidare una *Jane's walk* (*Walk leader*) e la partecipazione è sempre gratuita. I volontari non sono necessariamente tecnici o professionisti ma sono persone appassionate a tutto ciò che abbia a che vedere con la città e, in particolare, con il quartiere. La persona che coordina volontariamente tutti i *Walk leaders* della stessa città è definita *City organiser*.
- Sono ispirate dal mondo che ci circonda. Le passeggiate di Jane sono un'occasione di incontro tra persone nonché di costruzione delle comunità di quartiere. *Jane's walk* si impegna a includere una vasta gamma di voci e di idee nelle discussioni su città, quartieri, sostenibilità, inclusione e cittadinanza attiva. Le *Jane's walk* sono diverse dalle altre iniziative perché l'ambiente naturale, l'edificato e le comunità sono coinvolti attivamente durante la passeggiata. Così esse sono in grado di ispirare, informare i partecipanti e renderli protagonisti dei loro quartieri.
- Sono realizzate nella modalità che si ritiene più opportuna. Certo: solitamente una *Jane's walk* si svolge a piedi, ma sono possibili altre forme di mobilità (bicicletta, monopattino), può prevedere iniziative artistiche o spettacoli, può essere svolta in presenza, ma anche virtualmente (soprattutto da quando la pandemia ha ridotto la possibilità dei contatti personali); *Jane's walk* è uno strumento per creare e incoraggiare la conversazione, volutamente aperto e che funge da raccoglitore di idee, esplorazioni e scoperte.
- Si propone di dare ascolto a tutte le voci; *Jane's walk* crea uno spazio in cui i membri della comunità con punti di vista diversi possono condividere le loro prospettive: come piattaforma di comunicazione amplificatrice, *Jane's walk* prende posizione contro l'incitamento all'odio, il razzismo, la xenofobia, l'oppressione e la discriminazione.
- Consapevoli che le città sono ecosistemi viventi con un passato, un presente e un futuro, *Jane's walk* incoraggia la riflessione sui

modi di pianificare e abitare la città, sulla necessità di spazi equi, sostenibili, inclusivi.

• Infine, ovviamente, deve essere uno strumento di diffusione e di discussione dell'eredità di Jane Jacobs. *Jane's walk* nasce per diffondere l'eredità urbana di Jane Jacobs, che ha ispirato e influenzato per decenni i *city makers*. Il suo intento è quello di promuovere il dialogo, la discussione e il dibattito sulle questioni legate alle città.

Anche in Italia, numerose città hanno organizzato *Jane's walk* in occasione dell'anniversario della nascita di Jane Jacobs e dal 2017 è stato costituito *Jane's walk Italy*, un coordinamento nazionale di tutte le esperienze locali gestito da volontarie/i che, promuove l'iniziativa in Italia e coordina le/i *City organizer* con un importante supporto e il patrocinio dell'Istituto nazionale di urbanistica, che dedica uno spazio a *Jane's walk* anche in occasione della Biennale dello Spazio Pubblico. Attualmente *Jane's walk* è presente in Italia nelle città di: Roma, Olbia, Catania, Barletta, Bologna, Cagliari, Como, Enna, Frosinone, Ivrea, L'Aquila, Matera, Milano, Napoli, Perugia, San Benedetto Po, Sanremo, Santa Caterina dello Jonio, Taranto, Torino, Trieste, Venaria Reale, Vietri sul Mare, Viterbo. ■

Fig. 1. San Juan Hill, Manhattan, New York City (Autore sconosciuto, immagine di dominio pubblico).



Riferimenti

- Beauman N. (2011), "Rereading: The Death and Life of Great American Cities by Jane Jacobs", *The Guardian*, 14 October [<https://www.theguardian.com/books/2011/oct/14/jane-jacobs-death-and-life-rereading>].
- Chantry E. (2017), "Urban Designer Series: Jane Jacobs", *Smart Cities Dive* [www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/urban-designer-series-jane-jacobs/92116/].
- Fabry M. (2014), "Defending Vibrant City Life: Jane Jacobs at 100", *The Times*, 4 May [<https://time.com/4310945/jane-jacobs-100-history/>].
- Foroohar R. (2021), "60 years ago Jane Jacobs changed the way we see cities. She may do it again", *Financial Times*, [<https://www.ft.com/content/59c1b256-d05c-4366-b12b-7dbe38b5a873>].
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Jacobs J. (2000), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulla metropoli americana*, Einaudi, Torino.
- Johnson Lewis J (2019), "Jane Jacobs: New Urbanist Who Transformed City Planning", *Thought Co*, 14 August [<https://www.thoughtco.com/jane-jacobs-biography-4154171>].
- Project for Public Places (2010), *Jane Jacobs*, 2 January [<https://www.pps.org/article/jjacobs-2>].
- Oroussoff N. (2006), "Outgrowing Jane Jacobs and her New York", *New York Times*, 30 April [<https://www.nytimes.com/2006/04/30/weekin-review/outgrowing-jane-jacobs-and-her-new-york.html>].
- Paletta A. (2016), "Story of cities #32: Jane Jacobs v Robert Moses, battle of New York's urban titans", *The Guardian*, 28 April [<https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/28/story-cities-32-new-york-jane-jacobs-robert-moses>].
- Puttkamer L. (2020), "The four magic ingredients for a good neighbourhood, according to Jane Jacobs", *UX Collective*, 30 August [<https://uxdesign.cc/the-four-magic-ingredients-for-a-good-neighbourhood-according-to-jane-jacobs-860ea6406637>].
- Rich D. (2016), "The Prophecies of Jane Jacobs", *The Atlantic*, November [<https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2016/11/the-prophecies-of-jane-jacobs/501104/>].
- Rodwin L. (2021), "Review: 'The Death and Life of Great American Cities,' by Jane Jacobs", *New York Times*, 21 October [<https://www.nytimes.com/2021/10/21/books/review/jane-jacobs-death-and-life-great-american-cities.html>].
- Storring N. (2016), "To Remember Jane Jacobs, You've Got to Get Out and Walk", *Project for Public Places* [<https://www.pps.org/article/to-remember-jane-jacobs-youve-got-to-get-out-and-walk>].
- Walser L. (2016), "A Tale of Two Planners: Jane Jacobs vs. Robert Moses", *National Trust for Historic Preservation* [<https://savingplaces.org/stories/a-tale-of-two-planners-jane-jacobs-and-robert-moses>].
- Williams S. (2020), "Jane Jacobs v. Robert Moses - the story is more surprising than you think", *Fast Company* [<https://www.fastcompany.com/90583497/jane-jacobs-v-robert-moses-the-story-is-more-surprising-than-you-think>].

Figg. 2-5. Dall'alto in basso, da sinistra a destra: Parkchester, Bronx, New York City (Immagine di formulanone - Huntsville, Wikimedia Commons); Jane Jacobs, presidente del Comitato per salvare il West Village, mostra prove documentali alla conferenza stampa al Lions Head Restaurant di Hudson & Charles Sts. (Fonte: New York World-Telegram and the Sun Newspaper Photograph Collection, Library of Congress); Il progetto, mai realizzato, della Lower Manhattan Expressway (Immagine di Paul Rudolph, Library of Congress Prints and Photographs Division Washington); Jane's Walk Rome (Foto di Ambra Bernabò Silorata).



Le passeggiate Jane's walk come strumento di conoscenza urbana

Gaetano Giovanni Daniele Manuele

La passeggiata tra passato e presente

Passeggiare indica – secondo il dizionario Treccani – “Camminare lentamente, per divertimento e distrazione o per esercizio fisico, spesso senza una meta precisa”.

Passeggiare è pratica svolta principalmente per svago, ma risulta anche salutare per l'uomo visto che riduce del 24% il rischio di morte per malattie cardiache (Stamatakis *et al.* 2018), e aiuta a mantenersi in forma, dato che comporta un consumo di calorie solo del 20% inferiore a correre. (Wilkin *et al.* 2012). Muoversi a piedi determina vantaggi anche sulla psiche, ad esempio una ricerca pubblicata su *NeuroImage* del *Brain lab* della *Colorado State University*, dimostra come sia capace di ridurre il declino cognitivo, migliorando la memoria.

La passeggiata permette agli individui di rilassarsi, riflettere e stimolare la loro creatività. David Le Breton non a caso descrive come “L'atto del camminare immerge in una forma attiva di meditazione che sollecita la partecipazione di tutti i sensi [...]. Camminare è un modo tranquillo per reinventare il tempo e lo spazio” (Le Breton 2013).

Sono innumerevoli, non a caso, gli artisti, filosofi, sociologi, che erano soliti produrre e ideare mentre passeggiavano. In età classica, per esempio, Aristotele insegnava ai suoi allievi camminando, Socrate era solito passeggiare e dialogare, gli stoici discutevano di filosofia spostandosi tra i portici di Atene (De Bernardi 2012).

Del resto, che camminare sia così importante per l'uomo è dimostrato anche dal fatto che le principali religioni diano estrema importanza allo spostarsi a piedi, al pellegrinaggio o alla processione, come manifestazione di fede. I musulmani sono obbligati dal Corano a recarsi alla Mecca; i cristiani in diverse parti del mondo partecipano a processioni religiose a piedi; gli ebrei di sesso maschile sono costretti a visitare Gerusalemme; buddisti e induisti sono invitati a fare pellegrinaggi in solitario per ricercare maggiore vicinanza con la divinità (De Bernardi 2012; Benini 2015).

Ma camminare può divenire anche atto di protesta e di rivendicazione di diritti negati: il 12 marzo 1930, a Dandi, Gandhi e i suoi seguaci marciarono per protesta contro la tassa del sale imposta dai britannici agli indiani; il 28 agosto 1963, a Washington, circa trecentomila persone marciarono con Martin Luther King per rivendicare i diritti civili degli afroamericani; nel dicembre del 1978 oltre nove milioni di iraniani scesero in piazza contro le riforme economiche dello scià Reza Pahlavi.

La nascita e diffusione della passeggiata, seppur non databile con certezza, non è certamente ascrivibile a periodi recenti. I romani di ceto medio-alto, ad esempio, la praticavano con regolarità a piedi o in biga e la consideravano anche pratica di affermazione sociale. Essa era così importante che anche la struttura della città e la conformazione spaziale dei luoghi dell'antica Roma ne vennero influenzati; vennero realizzati infatti parchi dotati di percorsi pedonali e soprattutto portici che costeggiavano i principali luoghi pubblici della città. Questi ultimi creavano percorsi brevi che si ripetevano circolarmenete per permettere agli individui di incontrarsi spesso e avere occasione di dialogo. La passeggiata era dunque fortemente finalizzata a generare socialità.

A partire dal '500-'600 invece le caratteristiche formali delle città hanno favorito un controllo sulla passeggiata. Le vie rettilinee, i percorsi ripetitivi e di modeste dimensioni, gli spazi per i camminamenti contenuti, incentivavano le relazioni ma anche la loro osservazione da parte di individui che non vi partecipavano. Le passeggiate sono diventate spettacolo da osservare da balconi, finestre o strutture temporanee coperte create per lo scopo sulle terrazze dei palazzi.

Esse tuttavia continueranno a essere svolte soprattutto dal ceto medio-alto. Sarà solo a partire dalla metà diciottesimo secolo che – secondo quanto osservato da Alain Montandon – la passeggiata verrà largamente praticata e diverrà simbolo di uguaglianza e democrazia (Chiari 2019; Montandon 2000).

Una particolare forma di passeggiata in solitario: la flânerie

La passeggiata, com'è del resto deducibile da quanto descritto, può svolgersi secondo modalità e obiettivi diversi. Avremo passeggiate svolte in solitario o in compagnia, per riflettere o per protestare, per migliorare il proprio benessere fisico o per oziare.

Una particolare forma di passeggiata in solitario è la cosiddetta *flânerie*, il cui termine venne coniato, intorno al 1850, da Baudelaire. Egli considerò come l'arte del periodo fosse inadeguata rispetto ai profondi cambiamenti della società e che l'artista dunque dovesse divenire un *flâneur*, un “botanico del marciapiede”, capace di conoscere analiticamente l'urbano (Baudelaire 1857).

Il *flâneur* era un passeggiatore che doveva immergersi nella metropoli, girovagare per essa con fare malinconico, assaporandone l'essenza e interpretandone i fenomeni umani che gli si aprivano davanti lo sguardo. Egli rappresenta un ozioso che vive la città da osservatore che incarna due aspetti opposti, ovvero “l'abbandono agli istinti nel muoversi in città, ma anche la capacità di registrare con una certa precisione le emozioni provate per ciò che accade attorno a lui. L'ozio, dunque ma anche la concentrazione” (Nuvolati 2013). Tuttavia il *flâneur*, come sottolineato da Raymond Lucas, incide sulla città quando non solo si limita a osservarla ma quando scrive su di essa (Lucas 2004). Egli è dunque chiamato a camminare, osservare e interpretare, appuntando ciò che nota.

Le sue passeggiate non seguono codificazioni ben precise. Esse tuttavia vengono svolte in solitario, prevedono solitamente incursioni verso il centro della città e hanno un andamento ondulante.

La *flânerie* tradizionale, secondo quanto osservato da Giampaolo Nuvolati (2013) può avvenire secondo tre modalità:

- camminando in maniera libera per le strade di una città;
- osservando da una postazione fissa lo spazio urbano;
- attraverso lo *shadowing semplice* o *incrociato*, ovvero l'esplorare la città pedinando un individuo cercando di capirne comportamenti e azioni.

La passeggiata strumento di cittadinanza attiva

Seppure, come considerato da Nuvolati, la *flânerie* possa essere “una pratica utile allo sviluppo delle forme partecipative a livello locale per la progettazione del territorio”, anche la passeggiata collettiva viene ritenuta un ottimo strumento di cittadinanza attiva. La dinamicità dei rapporti tra individui, i cambiamenti spasmodici dei luoghi, la maggiore

multietnicità e multiculturalità delle città, rendono complessa l'analisi di un territorio. Tale contesto pone con forza la necessità di adottare pratiche di indagine sociale sulla città che possano orientare le scelte da intraprendere nelle trasformazioni urbane.

Secondo Marianella Sclavi "L'ascolto attivo e l'ascolto proattivo sono il carburante di fondo che consente di trasformare la diversità in risorsa" (Profumi 2021). È necessario dunque un sapere esperienziale che possa fornire nuovi elementi sul territorio.

Bernie Jones, nella sua teoria della "pianificazione democratica" del territorio, sottolinea come siano fondamentali nei *processi partecipativi*:

- la deprofessionalizzazione dello sguardo;
- la decentralizzazione della conoscenza;
- la demistificazione dei problemi;
- la democratizzazione delle conoscenze e delle decisioni.

Jones pone l'accento sulla necessità di coinvolgere anche i non esperti e di raccogliere esperienze e storie di vita degli abitanti (Jones 1990; Pellegrino 2015).

La passeggiata può essere efficace strumento da utilizzare per coinvolgere il sapere non professionale a cui fa riferimento Jones. Essa diviene pratica estremamente utile perché riesce a coinvolgere quei soggetti che difficilmente si avvicinerebbero a iniziative istituzionali e perché permette di entrare in contatto, sul luogo che si vuole indagare, con quegli individui che lo vivono quotidianamente.

La passeggiata organizzata per coinvolgere una comunità locale inoltre diviene strumento capace di infondere fiducia nei presenti. Essi divengono infatti protagonisti del territorio, si assumono responsabilità e assumono decisioni volte a risolvere i problemi.

Le passeggiate Jane's walk strumento utile per indagare lo spazio urbano e le comunità locali

Nel 2006 nasce il progetto Jane's walk che prevede in tutto il mondo passeggiate libere per omaggiare Jane Jacobs e il suo pensiero. Mentre la *flânerie* viene svolta in solitario, perché ciò permette a un individuo di riflettere e maturare intimamente le interpretazioni sui luoghi, le passeggiate Jane's walk sono azione collettiva nella quale il confronto fra i presenti aiuta a codificare e comprendere le aree di una città.

Seppure le semplici regole alla base delle passeggiate Jane's walk siano uguali per tutte, tuttavia *city organizer* – i coordinatori dei festival cittadini – e *walk leader* – gli animatori delle singole passeggiate – hanno facoltà di organizzarle con modalità e finalità diverse. Esse infatti possono divenire ad esempio strumento a supporto di progetti di

trasformazione urbana, occasione per affrontare un problema di una comunità, per approfondire lo studio di un territorio, o per sensibilizzare sulle difficoltà vissute da una categoria di soggetti fragili nel vivere una città. Di seguito viene riportato un elenco di tipologie differenti di passeggiate Jane's walk che fanno comprendere le enormi potenzialità dello strumento per indagare il territorio e la comunità locale. Per ogni categoria vengono riportati anche alcuni esempi di passeggiate raggruppate per specifica tematica trattata. Per ognuna delle cinquanta passeggiate selezionate vengono indicati solo titolo, città in cui si è svolta, nazione, *walk leader* e anno di realizzazione, rimandando il lettore al sito ufficiale di Jane's walk (janeswalk.org) per un eventuale approfondimento su di esse.

La varietà delle tematiche trattabili nelle passeggiate, unite alla risonanza mediatica del progetto, rendono il festival Jane's walk in una città, a mio avviso, anche un potenziale straordinario strumento di cittadinanza attiva. La visibilità internazionale dell'iniziativa può divenire uno stimolo a parteciparvi e la facoltà di organizzare numerose passeggiate in uno stesso periodo permette di indagare velocemente più aree affrontando più tematiche. Il festival di Jane's walk di Catania del 2019, ad esempio, ha permesso in una settimana di indagare undici aree diverse della città grazie ad altrettante passeggiate, e di ottenere informazioni utili da parte dei cittadini sui luoghi. Queste sono state raccolte dai *walk leader* in report e messe a disposizione dell'amministrazione locale perché ne tenga conto in importanti piani di sviluppo della città di prossima redazione, quali il Piano regolatore generale e il Piano urbano della mobilità sostenibile. Jane's walk dunque può divenire anche una risposta a quella critica di Jacobs a urbanisti e architetti che "presumono di poter pianificare e razionalizzare, attraverso soluzioni tecniche, la vita sociale degli abitanti, senza che questi ultimi partecipino in alcun modo ai progetti che riguardano la loro vita e il loro ambiente" (Jacobs 1961). ■

Indice tematico delle passeggiate

Passeggiate che sensibilizzano su una problematica locale

Possono indagare una problematica locale per sensibilizzare su di essa e contribuire a risolverla.

Discriminazione donne

- *Kaloleni Estate walk*, Kaloleni, Kenya, *walk leader* C. Kiarie, 2014;
- *Nocturna*, Tuxtla Gutiérrez, Messico, WL Á. Luna e A. Huston, 2019;
- *La caminata de Jane*, Tucuman, Argentina, WL n.d., 2018.

Sicurezza urbana

- *¿Cómo percibimos las calles?*, Marbella, Spagna, WL A. Reque, 2017.

Tossicodipendenza

- *Drogas na cidade*, Curitiba, Brasile, WL D. Busse, 2015.

Passeggiate che sensibilizzano sulle difficoltà dei soggetti fragili

Possono porre all'attenzione dei presenti le difficoltà vissute in città dai soggetti fragili per favorire inclusione e integrazione.

Accessibilità di soggetti con deficit motori

- *Access in the city*, Toronto, Canada, WL A. Johnston, 2014;

Accessibilità di soggetti con deficit visivi

- *Feel Piran*, Pirano, Slovenia, WL R. Kačič a 2013;
- *Sensibilizatec walk*, Torreon, Messico, WL IMPLAN, 2019.

Accessibilità di soggetti con deficit uditivi

- *Accessibility and community in Rabin Square*, Tel Aviv, Israele, WL Y. Mishal ed E. Zeltser, 2016.

Passeggiate che stimolano il dibattito sulle trasformazioni urbane

Possono invogliare i cittadini a intervenire attivamente nei processi decisionali che riguardano i progetti urbani e lo sviluppo futuro di una città.

Dibattito su progetti urbani realizzati

- *Retracing San Francisco's freeway revolt*, San Francisco, USA, WL H. SYeD, 2013;

Dibattito su progetti urbani da realizzare

- *Eight walks around Zagreb*, Zagabria, Croazia, WL M. Perušić, 2017;

• *Rio's port region: overlapping perspectives & cities*, Rio De Janero, Brasile, WL D. Hoppe, 2017;

- *Jane's walk of Boston's seaport district*, Boston, USA, WL J. O'Connell, 2019.

Dibattito su progetti urbani da realizzare

- *The vanishing railway scenery in Tainan*, Tainan, Taiwan, WL P. Wu, 2018.



The 2022 Jane's Walk Festival Weekend is May 6, 7 and 8 – online and around the world

Fig. 1. Sito ufficiale Jane's Walk (Fonte: janeswalk.org).

Dibattito su possibili sviluppi futuri di una città (o di una sua parte)

- *Jane's walk Liverpool 2013*, Liverpool, UK, WL K. Cooper, 2013;
- *Sprehod ob krki V Novem Mestu*, Novo Mesto, Slovenia, WL J. Hudoklin e T. Levičar, 2014;
- *Los paseos de Jane por Pamplona*, Pamplona, Spagna, WL M. Vega e A. Enguita, 2017;
- *Tutto a posto?*, Catania, Italia, WL G. Manuele, 2017;
- *Secret streets of Belfast*, Belfast, UK, WL T. K. Hodgett, 2018;
- *Path to the future*, Zurigo, Svizzera, WL n.d., 2021.

Passeggiate che risaltano le peculiarità identitarie di un'area

Possono evidenziare le caratteristiche identitarie di un'area al fine di creare negli abitanti legami coi luoghi e spirito di comunità. Esaltazione di elementi culturali

- *The Bronx's musical legacy*, New York, USA, WL E. Martinez, 2014;
- *Páginas de Curitiba*, Curitiba, Brasile, WL F. Tizzot, 2015;
- *Santos, the movie city*, Santos, Brasile, WL J. Carrico, 2017.

Esaltazione di elementi architettonici

- *Iron and light: exploring SoHo's cast iron architecture*, New York, USA, WL S. Francisco, 2014.

Esaltazione di elementi artistici

- *Arte actual en Sevilla*, Siviglia, Spagna, WL P. Bueno e L. Gordillo, 2017.

Esaltazione di personaggi illustri

- *Live, love, Detroit*, Detroit, USA, WL n.d., 2013.

Passeggiate che stimolano a indagare i luoghi in profondità attraverso uno o più sensi

Possono essere l'occasione per indagare i luoghi in maniera più approfondita attraverso i propri sensi. I presenti vengono invitati a ricercare dettagli, odori, suoni, superfici e alcuni sapori di prodotti della natura.

Conoscenza di un luogo attraverso tutti i sensi

- *De los árboles sanadores a la atención consciente*, Siviglia, Spagna, WL C. e J. Monedero, 2014;
- *2 days, 2 routes, Istanbul*, Turchia, WL C. Yalnız, 2015;
- *Riscoperta di Mukojima*, Tokyo, Giappone, WL S. Suzuki, 2015;
- *Čuteč po mestu*, Celje, Slovenia, WL n.d., 2018.

Conoscenza di un luogo attraverso la fotografia

- *#CaminaQuerétaro: street photography*, Santiago de Querétaro, Messico, WL n.d., 2018.

Passeggiate che indagano la storia di una città

Possono ripercorrere la storia di una città per incentivare nei presenti il loro senso di appartenenza verso i luoghi.

Narrazione dell'evoluzione urbanistica e architettonica di un territorio

- *A new archaeology for the Leslie street spit*, Toronto, Canada, WL B. Watt-Meyer, 2015;
- *Pasos por la historia*, Torreion, Messico, WL A. Ramirez, 2019.

Racconto di un evento storico ripercorrendolo attraverso i luoghi in cui si è svolto

- *Arquitectura de la guerra en el estrecho de Gibraltar*, Algeciras, Spagna, WL n.d., 2015;
- *Paseo de la revuelta del Arrabal de Saquanda de Córdoba*, Cordoba, Spagna, WL M. Figueroa, 2018.

Passeggiate che indagano la storia di una città attraverso i racconti di vita dei presenti

Possono anche diffondere la storia di una città attraverso i racconti di vita dei presenti, tale azione permette di preservare e diffondere la memoria storica sull'urbano.

Storie di vita legate alle attività commerciali

- *Convenience stories*, Toronto, Canada, WL S. Dios & al, 2014.

Storie di vita su un luogo

- *Helsinki seaside route*, Helsinki, Finlandia, WL E. Berglund, 2013.

Storie di vita legate a un personaggio influente di una comunità

- *Jane's walk Gerusalemme 2013*, Gerusalemme, Israele, WL T. Hoffman, 2013.

Passeggiate che diffondono comportamenti e buone pratiche che migliorano il vivere comune e i luoghi di una città

Possono favorire la diffusione e l'adozione di comportamenti e buone pratiche che rendano migliore una città.

Risparmio idrico

- *Water sensitive city*, Melbourne, Australia, WL A. Bolitho, 2015.

Promozione di pratiche green

- *Guerrillas verdes*, Siviglia, Spagna, WL D. Gómez e C. Cabrera, 2017.

Incentivo della soft mobility

- *Šolski sprehod*, Lubiana, Slovenia, WL M. Simoneti, 2014.

Passeggiate che aumentano la vitalità dei luoghi

Possono divenire occasione per aumentare la vitalità dei luoghi promuovendone nuovi usi e

incentivandone la frequentazione.

Riscoperta di luoghi marginali in orario notturno

- *Night walks: secret staircases*, Toronto, Canada, WL O. Fraser, 2015;
 - *Polar night walk*, Helsinki, Finlandia, WL E. Berglund e P. Jalonen, 2018.
- Rivitalizzazione attraverso eventi ricreativi temporanei
- N.D., Milwaukee, USA, WL I. Dominic, 2018.
 - *Jane's walk Gerusalemme 2013*, Gerusalemme, Israele, WL A. Harash e M. Israeli, 2013.

Passeggiate che divengono occasione per realizzare interventi concreti per migliorare i luoghi

Possono essere l'occasione per realizzare azioni concrete permanenti sul territorio che migliorino la qualità dei luoghi.

Piantumazione nuovi alberi

- *Caminata Jane Jacobs 100 años*, Buenos Aires, Argentina, WL C. Huffmann & al, 2016.

Realizzazione strisce pedonali

- *¡Camina tu barrio!*, Guadalajara, Messico, WL n.d., 2013.

Passeggiate che attraverso strumenti virtuali creano socialità tra sconosciuti e dialogo sullo spazio urbano

Possono essere anche realizzate con strumenti virtuali per coinvolgere i soggetti che frequentino meno gli spazi pubblici cittadini.

Passeggiate virtuali attraverso i social network

- *Second life (social)*, WL V. Blaylock, 2015.

Passeggiate attraverso collegamenti in remoto

- *Camina Coyoacan 2021*, Coyoacan, Messico, WL n.d., 2021.

Riferimenti

Baudelaire C. (1990), *I fiori del male*, Feltrinelli, Milano (ed. or. 1857).

Benini M. F. (2015), "Andare a piedi. La filosofia del camminare di Frédéric Gros", *marioflaviobenini.org* [<https://marioflaviobenini.org/2015/05/11/andare-a-piedi-la-filosofia-del-camminare-di-frederic-gros/>].

Chiari G. P. (2019), *La passeggiata Italiana. Una storia culturale*, Museo del Camminare, Venezia.

Colmenaresa A. M., Voss M. W., Fanning J., Salerno E. A., Gothe N. P., Thomas M. L., et al. (2021), "White matter plasticity in healthy older adults: The effects of aerobic exercise", *NeuroImage*, vol. 239. <https://doi.org/10.1016/j.neuroimage.2021.118305>

De Bernardi C. (2012), "Breve storia del camminare", *fucine mute* [<https://www.fucinemute.it/2012/03/breve-storia-del-camminare/>].

Jacobs J. (2000), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulla metropoli americana*, Einaudi, Torino (ed. or. 1961).

Jones B. (1990), *Neighborhood planning. A guide for citizens and planner*, American Planning Association, Chicago.

Le Breton D. (2013), *Il mondo a piedi*, Feltrinelli, Milano.

Lucas R. (2004), "Inscribing the City: a Flâneur in Tokyo", *Anthropology Matters*, vol. 6, no. 1, p. 1-11.

Montandon A. (2000), *Sociopoétique de la promenade*, ClermontFerrand, Presses Universitaires Blaise Pascal.



Fig. 2. Passeggiate "Tutto a posto?", Catania, 2017 (Foto di G. Manuele).

Nuvolati G. (2013), *L'interpretazione dei luoghi: flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press, Firenze.

Treccani, edizione online, "Passeggiare" [<https://www.treccani.it/vocabolario/passeggiare/>].

Pellegrino V. (2015), "Le passeggiate di quartiere come strumento di educazione alla cittadinanza attiva: brevi linee guida", *Università degli Studi di Parma*, p. 3-10 [https://gspli.unipr.it/sites/st26/files/allegatiparagrafo/14-04-2015/pellegrino_le_passeggiate_di_quartiere_come_cittadinanza_attiva.pdf].

Profumi E. (2021), "L'economia circolare è anche la sostenibilità circolare delle opere. Intervista a Marianella Sclavi", *Economia circolare* [<https://economiacircolare.com/intervista-marianella-sclavi-arte-di-ascoltare/>].

Sclavi M., Romano I., Guercio S., Pillon A., Robiglio M. et al. (2005), *Avventure Urbane. Progettare la città con gli abitanti*, Elèuthera, Milano.

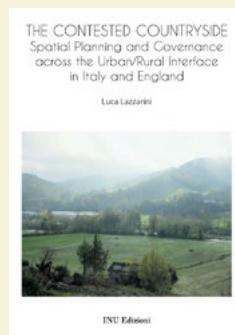
Stamatakis E., Kelly P., Strain T., Murtagh E. M., Ding D. et al. (2018), "Self-rated walking pace and all-cause, cardiovascular disease and cancer mortality: individual participant pooled analysis of 50 225 walkers from 11 population British cohorts", *British Journal of Sports Medicine*, vol. 52, p. 761-768 [<https://bjsm.bmjjournals.com/content/52/12/761>].

Tosatto C. (2010). *Lo sguardo si fa spazio: nuovi atteggiamenti dello sguardo nel cinema contemporaneo*, Università Cattolica del Sacro Cuore, Tesi dottorato XXII ciclo, coordinatore Prof. A. Grasso, tutor Prof. F. Casetti, a.a. 2008/09, Milano [<http://hdl.handle.net/10280/791>].

Wilkin L.D., Cheryl A., Haddock B. L. (2012), "Energy expenditure comparison between walking and running in average fitness individuals", *J Strength Cond Res*, vol. 26(4), p. 1039-44 [<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22446673/>].



Novità editoriali



The Contested Countryside

Luca Lazzarini

Collana Accademia



Città non comune

Roberta Pacelli

Collana Accademia



PAROLE SULLA CITTA'

Scritti di urbanistica di Ennio Nonni

Aldo Cilli (a cura di)

Collana Libri



URBANISTICA

163 (gen-giu 2019)



urbanistica INFORMAZIONI

298-299 (lug-ago, set-ott 2021)

INU
Edizioni

Dal 16 al 19 novembre a Milano, presso l'innovativa sede del MEET – Digital Culture Center, Fondazione Cariplo, si svolgeranno le iniziative dedicate alle tematiche del “Social Housing”, la XVIII edizione di “Urbanpromo Progetti per il Paese” e la prima edizione di Urbanpromo “Digital”.

Scopri come partecipare e rimani aggiornato, seguì il QR Code e le informazioni sul nostro sito:

www.urbanpromo.it/info



SOCIAL HOUSING

16-17 NOVEMBRE

Urbanpromo 2021, dedica le prime due giornate al grande tema dell'abitare sociale.

La cornice generale è quella del “Social Housing attivatore di nuovi modi di abitare e di rigenerazione urbana” per affrontare in modo specifico quattro tematismi:

- la formazione di una comunità negli interventi di social housing
- lo sviluppo del partenariato tra il settore pubblico, privato profit e non profit, nei programmi di rigenerazione urbana con progetti di affordable housing
- l'impiego efficiente ed efficace delle risorse finanziarie del PNRR e delle altre risorse pubbliche disponibili
- lo sviluppo dei servizi digitali per migliorare la qualità dell'abitare.

PROGETTI PER IL PAESE

16-19 NOVEMBRE

La XVIII edizione di “Urbanpromo Progetti per il Paese” presenta e dedica spazio ai progetti e alle iniziative che spiccano nel panorama nazionale per il forte carattere innovativo dei loro approcci e dei loro contenuti:

- i Pinqua: i progetti del Programma nazionale per la qualità dell'abitare
- progetti per far rinascere parti di città grazie al partenariato pubblico privato
- la transizione ecologica
- progetti per nuove centralità urbane a connotazione sportiva
- i luoghi della cultura protagonisti della rigenerazione urbana
- la vitalità delle attività commerciali nella rigenerazione urbana
- la ricostruzione e lo sviluppo dell'Italia centrale
- città accessibili a tutti
- la rinascita delle aree interne

DIGITAL

16-19 NOVEMBRE

La grande rilevanza che la transizione digitale sta assumendo nel dibattito scientifico e culturale italiano porta a configurare “Urbanpromo Digital” come la prima grande iniziativa nazionale che raccoglie iniziative attivate in Italia per promuovere la valorizzazione di funzioni di varia natura (culturale, turistica, industriale, etc) trainanti l'economia urbana.

In occasione di “Urbanpromo Digital” si terrà il primo incontro dei Centri della Cultura Digitale, in cui i principali promotori del settore esporranno le loro specifiche iniziative e finalità:

- i servizi digitali per il social housing
- i servizi e le tecnologie digitali per pianificare le città di fronte al cambiamento climatico
- le tecnologie digitali per la valutazione del rischio e dell'incertezza nelle stime immobiliari, negli investimenti e nelle politiche territoriali

Il PNRR a Mezzogiorno: governo del territorio e dilemmi del sottosviluppo

Ignazio Vinci

Introduzione

Da quasi un anno il dibattito attorno alle politiche di sviluppo nel nostro paese ruota attorno al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il programma quinquennale che il governo italiano ha predisposto per facilitare la ripresa post-pandemica nel quadro di Next Generation EU, l'ingente pacchetto di sovvenzioni e prestiti (da 750 miliardi di euro) approvato dall'Unione Europea nel luglio 2020. Le attenzioni e le aspettative nei confronti del PNRR, va riconosciuto, non sono fuori luogo. Il piano, infatti, mette a disposizione dei soggetti che dovranno assicurare l'attuazione delle 6 'missioni' di sviluppo in cui esso si articola una mole di investimenti che, così concentrata nel tempo, ha pochi antecedenti nella storia repubblicana¹.

Il varo del PNRR, peraltro, ha finito per mettere in secondo piano un altro evento solitamente in grado di catalizzare il dibattito tra osservatori e policy maker in Italia, ovvero le politiche di coesione sostenute dai fondi strutturali dell'Unione Europea, che quest'anno avrebbe dovuto avviare il ciclo di programmazione 2021-2027². Queste potranno contare su una ulteriore e cospicua iniezione di risorse pubbliche per le istituzioni ed i cittadini italiani, quantificabile in circa 83 miliardi di euro, di cui circa la metà a carico dell'Unione Europea. Conti alla mano, nel decennio in corso i due pacchetti di investimento riverseranno nel sistema delle politiche di sviluppo italiano una cifra superiore ai 300 miliardi di euro, una buona parte della quale destinata a progetti riconducibili ai temi dello sviluppo regionale e locale.

Il potenziale impatto di queste politiche per le regioni del Mezzogiorno è, almeno sul piano quantitativo, del tutto considerevole. Tra le risorse destinate ad interventi che possiamo definire 'territoriali' – o perché vedono come attuatori enti regionali e locali, o in

quanto producono effetti diretti sull'organizzazione del territorio – si stima che una quota intorno al 40% del totale (pari a circa 80 miliardi di euro) sia destinata al Sud. Ancor più favorevole per il Sud Italia è la distribuzione delle risorse della programmazione europea 2021-2027, la quale destina alle regioni meridionali³ quasi i tre quarti delle risorse previste (pari a circa 30 miliardi di euro).

Lo scenario che emerge, cumulando gli investimenti previsti nei prossimi anni, offre significative opportunità di cambiamento in diversi settori vitali per lo sviluppo e la qualità della vita nei territori del Mezzogiorno, dalle connessioni trasportistiche di larga scala alla diffusione dei sistemi di mobilità sostenibile nelle città, dalla rigenerazione ambientale delle aree urbane alla rimozione delle marginalità sociali che in esse tuttora si annidano. I processi di sviluppo sociale ed economico nei territori, inoltre, dovrebbero essere facilitati dall'implementazione di diverse misure rivolte alla qualificazione del capitale umano e ad aumentare l'efficienza delle pubbliche amministrazioni, nonché ad un pacchetto di riforme rivolte a semplificare molte delle procedure che, nel nostro paese più che in altri, tendono a rallentare il corso delle politiche pubbliche.

Il giustificato ottimismo dinanzi a tale prospettiva, d'altro canto, si scontra con l'altrettanto legittima preoccupazione che gli investimenti e le azioni programmate possano rimuovere solo in parte gli ostacoli allo sviluppo che si sono accumulati nel Mezzogiorno, il cui specchio sono il continuo allargamento dei divari con le regioni più ricche del paese e la ridotta autonomia dei governi locali nella trattazione di rilevanti problemi pubblici. Delle implicazioni degli uni e degli altri sulle politiche di governo del territorio si proverà ad argomentare nei successivi paragrafi.

Il Mezzogiorno italiano, tra vecchi e nuovi divari

Un numero crescente di analisi ed evidenze statistiche (EUROSTAT 2021; OECD 2018; *Farole et al.* 2018) mostra come il territorio italiano rimanga il luogo di pronunciati divari di sviluppo economico e sociale. Si tratta, va detto, di un fenomeno che non è esclusivo del nostro paese, in quanto divergenze significative tra le aree più forti e più deboli all'interno dei confini nazionali si osservano nel Regno Unito, in Francia, in Germania, solo per riferirci ai paesi trainanti l'economia europea. Le differenze di sviluppo tra le regioni urbane di Londra e Parigi e le aree meno sviluppate dei rispettivi paesi, ad esempio, sono di gran lunga più ampie di quelle che possono riscontrarsi tra le aree urbane e le regioni distribuite sul territorio italiano (EC 2016; EUROSTAT 2016). Nei paesi dell'est europeo, dove l'apertura al mercato ha indotto rapidi processi di polarizzazione economica nelle maggiori città (e soprattutto nelle regioni delle capitali nazionali), le differenze di sviluppo con le aree rurali stanno divenendo abnormi e risultano essere in continua crescita (Vinci 2021).

In che cosa consiste, allora, la specificità del caso italiano? In altri termini, per quale ragione il ritardo del Mezzogiorno italiano continua ad essere un dilemma apparentemente senza soluzione per studiosi e policy-maker? Prendendo spunto da alcuni dati ed argomentazioni proposti da Gianfranco Viesti, che al tema delle differenze territoriali ha dedicato un recente lavoro (2021), possiamo affermare che il perdurante divario del Mezzogiorno con il resto del paese debba ricondursi ad una serie di concause, alcune già ben note ai meridionalisti del secolo scorso, mentre alcune altre createsi in tempi molto più recenti. È su queste ultime che concentreremo la nostra attenzione.

La prima, più generale, si lega al diverso contesto economico affermatosi a livello europeo e globale con l'inizio del millennio, caratterizzato da una progressiva liberalizzazione dell'economia che ha penalizzato i paesi più lenti ad adattarsi alle nuove condizioni di mercato, tra cui l'Italia. Nelle regioni meridionali in particolare – "l'area più debole di un paese debole", richiamando le parole di Viesti – tale processo ha avuto effetti ancor più dirompenti, in quanto estremamente fragili si sono rivelati i sistemi produttivi del Sud sotto il profilo tecnologico, della specializzazione, della dimensione aziendale, etc.

Una seconda ragione addotta da Viesti si riferisce alla parziale dismissione delle politiche di coesione promosse dallo Stato, solo parzialmente compensate dalle politiche regionali dell'Unione Europea. Dopo la seconda metà degli anni novanta, quando alla chiusura dell'intervento straordinario si era data risposta almeno con la programmazione negoziata e varie tipologie di politiche di sviluppo locale ideate in primo luogo per i territori del Mezzogiorno, gli investimenti nelle regioni del Sud hanno subito una rapida decrescita. Tale contrazione è quantificabile attraverso vari indicatori, tra cui ad esempio la percentuale di Pil investito nelle politiche di sviluppo per le regioni meridionali, passata dallo 0,47% degli anni novanta allo 0,15% dei primi cinque anni del presente decennio, o l'ammontare di investimenti in opere pubbliche, che dai primi anni novanta hanno cominciato a concentrarsi in maggior misura al Nord, complice soprattutto interventi di ampia scala quali l'Alta Velocità ferroviaria.

Vi sono poi due ulteriori condizioni di contesto che presentano una particolare rilevanza nell'ottica di un sistema di politiche pubbliche in grado di accompagnare, come si dovrebbe in questo frangente storico, la rigenerazione sostenibile dei territori e delle economie locali. Ci si riferisce, in particolare, alla vulnerabilità dei sistemi urbani meridionali sul piano economico e sociale, così come, di riflesso, alla generale fragilità delle competenze che dovrebbe sostenere le politiche territoriali alle diverse scale istituzionali. Nel Mezzogiorno italiano, com'è noto, non mancano significative agglomerazioni demografiche, le quali sono le premesse per fenomeni di metropolizzazione del tutto analoghi a quelli che si osservano nelle regioni del Nord Italia (Cittalia 2013, 2014; Vinci 2019). Tuttavia, ciò che distingue tali concentrazioni urbane nel Nord e nel Sud del paese va ricercato, da un lato, nel mancato effetto sistema tra tali agglomerazioni e le città di media dimensione, dall'altro, nella fragile struttura produttiva di buona parte

delle grandi città meridionali.

Così come altre recenti analisi sul sistema urbano nazionale (Calafati 2009, 2016), Viesti concentra la propria attenzione sulla mancata industrializzazione delle aree urbane del Mezzogiorno, riconoscendo come sia raro osservare virtuosi processi di transizione al settore dei servizi avanzati in assenza di un solido passato industriale. Tutto ciò fa sì che le città del Mezzogiorno si trovino sprovviste di condizioni favorevoli per l'attrazione di capitali nei settori a più alto valore aggiunto – dalle infrastrutture cognitive, quali centri di ricerca per lo sviluppo di tecnologie innovative, al capitale umano qualificato per tali attività –, in un circolo vizioso che tende ad allargare i divari con i sistemi urbani maggiormente in grado di riprodurre tali risorse. Una parziale eccezione, dati alla mano, riguarda il settore del turismo, che negli ultimi anni evidenzia interessanti dinamiche quali-quantitative anche nelle aree urbane meridionali, agendo da traino per lo sviluppo di altri fenomeni, quali ad esempio l'incremento del traffico aeroportuale, uno dei pochi fenomeni degni di nota sul piano trasportistico nelle regioni del Mezzogiorno.

Il nodo delle capacità istituzionali

Gli ostacoli allo sviluppo del settore dei servizi evidenziati nel precedente paragrafo sono il riflesso di una più ampia e strutturale questione delle competenze, la quale va osservata sotto la duplice lente della povertà educativa che affligge vaste fasce della popolazione meridionale e del modesto livello di istruzione presente all'interno della pubblica amministrazione.

Solo per fare riferimento ad alcuni indicatori tra i tanti disponibili, Napoli e Palermo sono

le uniche tra le grandi città italiane ad avere meno della metà della popolazione in età lavorativa priva di un diploma di scuola superiore. Con l'eccezione di Bari, in tutte le grandi città meridionali il numero di persone tra i 25 ed i 39 anni in possesso di un diploma di laurea è inferiore al 20%, condizione limite di un fenomeno che vede già l'Italia nel suo complesso agli ultimi posti in Europa per numero di laureati. Peraltro, la pandemia ha provvisoriamente bloccato un processo che aveva visto nell'ultimo decennio una emorragia di iscritti nelle università del Mezzogiorno a favore delle università del Centro-Nord, non di rado il presupposto per la costruzione di una carriera lontano dalle regioni di origine per tanti talentuosi studenti meridionali.

In particolare la fragilità del sistema delle competenze nel settore pubblico, cui solo di recente sembra essersi preso coscienza sotto la pressione degli interventi di rilancio post-Covid, implica una serie di conseguenze sulla maggiore o minore capacità delle politiche pubbliche di gestire i complessi processi di transizione che stiamo attraversando. Le competenze professionali e l'attitudine all'innovazione negli enti locali, infatti, condizionano in maniera inesorabile non solo (nel lungo termine) la possibilità che le regioni del Sud riducano i divari con il resto del paese in termini di crescita economica, quanto anche il fare fronte ad alcuni nodi essenziali per la vita quotidiana dei cittadini del Mezzogiorno: dalla fornitura di servizi essenziali quali la scuola o la sanità alla rimozione dei gravi rischi ambientali che minacciano buona parte dell'ambiente costruito e le infrastrutture, dal contrasto al degrado fisico e sociale delle vaste periferie urbane all'organizzazione di un ciclo di smaltimento



Fig. 1. Vista del Cretto di Burri a Gibellina con, sullo sfondo, la campagna della valle del Belice (Foto di Ignazio Vinci).

di rifiuti minimamente efficiente. Tutte condizioni basilari per uno sviluppo equilibrato, queste, dove le regioni e le aree urbane del Mezzogiorno continuano ad accumulare ritardi con il resto del paese (ASViS 2020; Legambiente 2020).

La capacità dei governi locali di sviluppare politiche efficienti in tutti questi settori si è drasticamente ridotta soprattutto nell'ultimo decennio, quando le politiche di austerity seguite alla crisi del 2011 hanno accelerato il processo di contrazione degli investimenti a favore dei governi locali, colpendo maggiormente le amministrazioni meno organizzate, quali quelle del Mezzogiorno. L'incapacità di assolvere con continuità al governo del territorio, in realtà, può essere vista sotto varie prospettive, benché tra loro strettamente correlate. Da un lato, come minore capacità amministrativa in senso stretto, condizionata dalla quantità e dalla qualità dei dipendenti in organico e dalla solidità economica finanziaria degli enti locali. Dall'altro, come capacità di progettazione strategica nei settori chiave per lo sviluppo sostenibile, ovvero di mettere in opera politiche orientate ad ottenere benefici nel lungo periodo, accanto alla doverosa cura del funzionamento ordinario dei sistemi urbani.

Sulla prima questione vi è un recente rapporto sui comuni italiani (IFEL 2021) che mostra una realtà piuttosto variegata anche nel Mezzogiorno. In alcune regioni del Sud (*in primis* Puglia e Campania) la sotto-dotazione degli organici può rappresentare una spiegazione delle deboli performance amministrative dei comuni⁴. Così non può dirsi per regioni quali la Sicilia, dove il numero di dipendenti comunali ammonta a circa 45 mila unità ed il rapporto di questi con la

popolazione residente superiore del 55% al valore nazionale. Tali squilibri nel rapporto tra numero di dipendenti ed entità delle entrate, ad esempio, sono tra le ragioni dei fenomeni di dissesto che affliggono con sempre maggiore frequenza i comuni del Mezzogiorno⁵, generando motivi di preoccupazione non solo per la continuità dei servizi essenziali alla popolazione, ma anche e soprattutto per il cofinanziamento delle politiche di sviluppo 'addizionali', quali la programmazione europea.

Tutto ciò rende ineludibile tornare a riflettere sui criteri di selezione lungamente adottati nella costruzione degli apparati amministrativi delle città del Mezzogiorno, tema che esula dagli obiettivi di questo scritto ma tornata di attualità nel dibattito politico una volta intuiti gli enormi rischi cui l'attuazione del PNRR può incorrere nella sua implementazione alla scala locale. A tali preoccupazioni, com'è noto, il governo nazionale sta cercando di fare fronte attraverso una serie di assunzioni pro-tempore di personale specializzato che dovrà supportare gli enti locali nell'attuazione delle misure previste dal piano⁶. Tale azione appare di fondamentale importanza per mettere in sicurezza l'attuazione delle politiche di coesione nel breve periodo, ma necessita di un'azione sistematica perché divenga foriera di un rafforzamento strutturale del governo del territorio nel lungo periodo.

Conclusioni: oltre la retorica dell'ultima chiamata

Come talvolta accade nei contesti caratterizzati da condizioni emergenziali, e per questo avvezzi a soluzioni altrettanto straordinarie, il dibattito che sta accompagnando questa

stagione di ingenti investimenti nelle politiche di sviluppo tende a caricarsi di entusiasmi o pessimismi che, al momento, non possono che ritenersi ingiustificati. Tra questi vi è la premonizione che possiamo riassumere nell'espressione 'ora o mai più', ovvero che gli investimenti attesi nel prossimo decennio siano un'occasione irripetibile per il nostro paese, e per il Mezzogiorno in particolare.

Non vi è dubbio, in effetti, come la dimensione e soprattutto l'intensità degli investimenti attesi nei prossimi anni offrano alcune condizioni eccezionali per alimentare lo sviluppo sostenibilità a varie scale e dimensioni. Altrettanto legittimo, tuttavia, è riconoscere come nel Mezzogiorno, con uno sforzo di necessaria contestualizzazione storica, anche negli scorsi decenni non siano mancate le occasioni per invertire la rotta, dall'intervento straordinario alla più recente stagione delle politiche di sviluppo locale. In altri termini, andrebbe evitato di considerare questa fase storica come un episodio isolato, e piuttosto inquadrare gli effetti attesi dal PNRR e le prossime politiche di coesione in un processo storico in cui le politiche di sviluppo hanno condotto ad una variabilità di risultati nel tempo e nello spazio.

Questo estremo realismo dovrebbe condurci anche a riconoscere come il divario relativo tra regioni del Sud e del Nord Italia è destinato a rimanere ampio, mentre buone politiche di sviluppo per il Mezzogiorno dovrebbero proporsi di non accrescerlo e, soprattutto, di colmare i deficit di abitabilità e sicurezza che buona parte dei territori meridionali tuttora presentano, portandoli a standard di civiltà. Dalla prospettiva che più ci pertiene – ovvero l'intervento volto ad accompagnare la riorganizzazione funzionale degli insediamenti e la sostenibilità delle trasformazioni urbanistiche – vi sono inoltre alcune lezioni che andrebbero tenute in considerazione in questa delicata fase di implementazione dei programmi, convinti che vi sia ancora il tempo per correggere la direzione di una parte considerevole delle azioni progettuali.

La prima è aumentare il più possibile la concentrazione/integrazione degli interventi, sia in termini tematici che territoriali. La polverizzazione delle azioni progettuali dei programmi, infatti, è una delle ragioni che ha limitato l'impatto delle politiche di sviluppo locale negli ultimi due decenni, la cui attuazione non sempre è stata alimentata da una corretta dialettica tra interessi locali e soggetti 'regolatori' a livello nazionale e regionale. Di conseguenza, le preoccupazioni che il PNRR stia perseguitando un approccio eccessivamente distributivo sono del tutto legittime, mentre appare chiaro come limitarsi



Fig. 2. Vista del Centro storico di Matera (Foto di Kévin Veau, Fonte: Flickr).

ad un numero più contenuto di obiettivi ed ambiti di intervento garantirebbe maggiori chance di fattibilità ed efficacia.

La seconda lezione che non andrebbe ignorata è il riconoscere l'importanza delle condizioni di contesto per le politiche di sviluppo, dal quadro giuridico alle prassi politico-amministrative che presiedono il governo del territorio. Vi è da dire che uno dei caratteri peculiari del PNRR (ma lo sarebbero anche i 'piani di riforma' che dovrebbero accompagnare la programmazione europea) è l'intenzione di sostenere le azioni progettuali e gli investimenti con interventi mirati su alcuni nodi della legislazione vigente ritenuti d'impedimento per il rilancio del paese.

Tuttavia, in materia di governo del territorio le iniziative del governo appaiono quanto meno insufficienti, in parte limitati dalla oggettiva asimmetria che il sistema nazionale nel suo complesso ormai ha assunto sotto la spinta delle autonomie regionali, in parte per l'insostenibile impasse che caratterizza le riforme del sistema politico-amministrativo. L'esempio più lampante è l'indeterminatezza cui è stato relegato il livello intermedio di governo, dalle aggregazioni di comuni alle città metropolitane, mentre con ogni evidenza questo risulta essere la dimensione più strategica per conseguire molti degli obiettivi di sviluppo locale e sostenibilità che il PNRR si propone. ■

Note

1 La dotazione finanziaria complessiva del PNRR è di 191,5 miliardi di euro, cui vanno aggiunti 30,6 miliardi di euro del Piano Complementare messe a disposizione dallo Stato. Le 6 missioni in cui si articola il programma sono (1) Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo, (2) Rivoluzione verde e transizione ecologica, (3) Infrastrutture per una mobilità sostenibile, (4) Istruzione e ricerca, (5) Inclusione e coesione, (6) Salute.

2 Qui il condizionale è dovuto al fatto che, alla data in cui è stato redatto il presente articolo (novembre 2021), lo Stato italiano non è ancora stato in grado di trasmettere alla Commissione Europea la versione definitiva dell'Accordo di partenariato.

3 Si tratta delle sette regioni italiane "meno sviluppate" ai sensi del regolamento UE 2021/1058 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione, ovvero Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

4 In Puglia il numero di dipendenti comunali per 1.000 abitanti è pari a 3,7, rispetto ad una media nazionale pari a 5,97. In Campania tale rapporto è pari a 4,69, ed inferiore alla media nazionale in tutte le regioni del Mezzogiorno ad eccezione di Sicilia a Calabria.

5 Si veda, in proposito, il monitoraggio condotto dalla Università Ca' Foscari di Venezia, i cui dati sono accessibili al link: https://mizar.unive.it/gsi/studi/public/elen_info.php.

6 Ci si riferisce, in particolare, al piano per l'assunzione di 1.000 tecnici specializzati, la cui selezione si è aperta a dicembre 2021, e la successiva intesa (tra Governo ed ANCI) per l'assunzione di ulteriori 15.000 unità di personale da collocare soprattutto nei comuni del Mezzogiorno.

Riferimenti

ASviS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (2020), *I territori e gli Obiettivi di sviluppo sostenibile*, ASviS, Roma.

Calafati A. (2009), *Economie in cerca di Città. La Questione Urbana in Italia*, Donzelli, Roma.

Calafati A. (2016), "The metropolitan question in Italy", *Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica*, vol. 70(2), p. 15-34.

Cittalia (2013), *Le Città Metropolitane*, Fondazione Anci Ricerche, Roma.

Cittalia (2014), *Taccuino Metropolitano*, Fondazione Anci Ricerche, Roma.

EC – European Commission, (2016) *State of European Cities Report*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.

EUROSTAT (2016), *Urban Europe. Statistics on Cities, Towns and Suburbs*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

EUROSTAT (2021), *Eurostat Regional Yearbook 2021*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Farole T., Goga S., Ionescu-Heroiu M. (2018), *Rethinking lagging regions: using Cohesion policy to deliver on the potential of Europe's regions*, World Bank, Washington.

Legambiente (2020), *Ecosistema Urbano 2020. Rapporto sulle performance ambientali delle città*, Legambiente, Roma.

OECD (2018), *Regions and Cities at a Glance*, OECD Publishing, Paris.

Viesti G. (2021), *Centri e periferie: Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Laterza, Bari-Roma.

Vinci I. (2019), "Governing the Metropolitan Dimension: a critical perspective on institutional reshaping and planning innovation in Italy", *European Journal of Spatial Development*, no. 70, p. 1-21.

Vinci I. (2021), "Cities and regional disparities in the European Union: evolving geographies and challenges for Cohesion Policy", *Urban Research and Practice*, vol. 14(4).



PNRR, territorio e gap infrastrutturale del Mezzogiorno

Raffaele Colaizzo

Il gap infrastrutturale del Mezzogiorno

Una recente ricerca della Banca d'Italia (2021) ha confermato la gravità del gap infrastrutturale del Mezzogiorno rispetto alle aree più sviluppate del Paese. Rispetto ad altri lavori su questo tema, la metodologia adottata dagli autori permette di dare una misurazione più fine e differenziata del ritardo delle regioni meridionali: essa è infatti calibrata specificamente sulle diverse tipologie di infrastrutture (di trasporto, di distribuzione dell'energia e delle risorse idriche, di natura sociale, etc.)¹ e viene applicata al livello dei Sistemi Locali del Lavoro, consentendo un forte dettaglio territoriale dell'analisi. La Tabella 1 riporta, per comodità di lettura, gli indicatori calcolati nello studio della Banca d'Italia con riferimento alle grandi aree del Paese².

Due conclusioni interessanti che, a nostro avviso, si possono trarre (fra le altre) dal lavoro della Banca d'Italia sono:

1. le disparità territoriali nella dotazione infrastrutturale non sono generalizzate rispetto alle diverse tipologie di infrastrutture. Se consideriamo in particolare le grandi infrastrutture a rete, il divario del Mezzogiorno appare (nella media complessiva) tutto sommato contenuto, anche se con gravi deficit territorialmente localizzati. Ad esempio, posta pari a 100 la dotazione media nazionale di strade, l'indice per il Sud e le Isole è 93,5, con Sicilia e Sardegna significativamente sotto la media. Per le ferrovie, l'indice è 91,5, anche in questo caso con un forte ritardo di Sicilia e Sardegna (ed una concentrazione relativa nel Sud dei Sistemi Locali del Lavoro marginali rispetto alle connessioni alla rete ferroviaria). Per le telecomunicazioni, il divario non sembra avere una dimensione regionale ma riguarda piuttosto il nostro Paese nel suo complesso, per il forte ritardo nell'allestimento della connessione di rete fissa a banda larga ultraveloce;

2. il gap delle regioni del Mezzogiorno è molto ampio per le infrastrutture sociali³, per la raccolta dei rifiuti e per la distribuzione idrica. Come sottolineano gli autori: (i) la

possibilità di accedere a posti letto si riduce mano a mano che si procede verso le aree meridionali e verso le isole: l'indicatore è pari al 70% della media nelle province calabresi, al 50% in quelle della Sicilia e al 20% in quelle della Sardegna; (ii) inoltre la metà dei Sistemi locali del lavoro di Campania, Sicilia e Sardegna, le perdite nelle reti idriche sono talmente ampie da rendere la quota di acqua effettivamente distribuita agli utenti inferiore al 50% del totale; (iii) esistono ancora comuni, in particolare in Sicilia, sprovvisti del servizio di raccolta delle acque reflue. In generale, nel Mezzogiorno sono ancora frequenti episodi di allagamento, sversamento e rottura delle fognature e la qualità delle acque depurate è inferiore rispetto alla media italiana. Questo ha determinato fra l'altro la violazione della disciplina europea sulle acque reflue, che ha comportato l'apertura di procedure di infrazione comunitaria a carico dell'Italia; (iv) mentre le regioni settentrionali riescono a trattare quantità di rifiuti urbani superiori a quelle raccolte sul posto, per quanto riguarda sia la frazione secca residua che quella organica, gli impianti di trattamento nelle regioni meridionali non basta-no a processare tutti i quantitativi raccolti in loco. Anche sul tema dei rifiuti, l'Italia ha in corso delle procedure di infrazione.

La perdurante gravità del divario infrastrutturale del Mezzogiorno va inquadrata nel forte declino della spesa pubblica per investimenti che si è registrata nell'ultimo decennio.

Secondo i dati dei Conti Pubblici Territoriali (disponibili fino al 2019), la spesa per investimenti del Sistema Pubblico Allargato in Italia è andata sistematicamente declinando dal 2009 in avanti, con un netto recupero solo nel 2019. Secondo i dati dei CPT, nei dieci anni compresi fra 2000 e 2009, il totale cumulato della spesa pubblica per investimenti in Italia è stato pari a 573 miliardi di euro. Fra il 2010 e il 2019, la spesa è stata di 309 miliardi di euro (il 54% di quella registrata nel decennio precedente), nonostante il forte recupero registrato nel 2019. La flessione è stata relativamente più ampia nel Centro Nord rispetto al Mezzogiorno, la cui quota

sul totale è rimasta, nella media fra 2009 e 2019, intorno al 35% (con un picco nel 2015). Il valore per abitante della spesa pubblica per investimenti nel Mezzogiorno rimane comunque significativamente al di sotto della media nazionale.

All'interno di questo andamento, sempre utilizzando i dati dei CPT, colpisce la dinamica differenziata della spesa fra i diversi soggetti istituzionali ed economici. Considerando in particolare la spesa pubblica in conto capitale, la quota dei comuni sul totale dell'Italia si riduce dal 23% nell'anno 2000 al 17% nel 2009 e a meno del 10% nel 2019. Decresce anche la quota delle Amministrazioni Regionali, cresce leggermente quella delle Amministrazioni Centrali, aumentano le quote delle Imprese pubbliche locali e soprattutto quelle delle Imprese pubbliche nazionali. In termini assoluti, la spesa in conto capitale dei Comuni passa, in Italia, da 23,8 miliardi di euro nell'anno 2009 a 13,8 miliardi di euro nel 2019.

Questo andamento sfavorevole della spesa locale in conto capitale potrebbe avere contribuito al progressivo ampliamento del deficit di offerta, soprattutto nel Sud Italia, di servizi essenziali in materia di acque, di rifiuti, di viabilità locale, di servizi per l'inclusione e l'assistenza.

La caratterizzazione del gap infrastrutturale del Mezzogiorno in termini di inadeguatezza delle dotazioni territoriali piuttosto che di debolezza delle grandi reti rende legittimo un quesito: ha senso, per l'orientamento della nuova generazione di politiche pubbliche per la coesione e lo sviluppo, continuare a "pensare in grande"⁴? Oppure le risorse vanno concentrate sulle esigenze di adeguamento e modernizzazione delle dotazioni infrastrutturali territoriali, critiche per l'offerta di servizi essenziali, per l'adeguamento al paradigma della transizione ecologica e per la rottura della marginalità territoriale di molte aree del Sud?

Le infrastrutture nel PNRR

Le 'grandi infrastrutture' nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza hanno un ruolo che è certamente molto elevato, in particolare nel settore dei trasporti ferroviari, che afferisce alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" del Piano⁵.

Gli interventi di maggiore dimensione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza riguardano, in particolare, l'Investimento "Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci", con un costo previsto di 4,64 miliardi di euro (e prevede progetti relativi alle linee Napoli-Bari,

Palermo-Catania-Messina e Salerno-Reggio Calabria); l'Investimento "Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa", con 8,57 miliardi di euro (i progetti per questo Investimento riguardano le linee Brescia-Verona-Vicenza, Liguria-Alpi e Verona-Brennero); e l'Investimento "Connessioni diagonali", con un costo di 1,58 miliardi di euro (destinato alle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia). Di grande dimensione è anche l'Investimento 1.5 "Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario" (2,97 milioni di euro), dedicato ad aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, per garantire l'interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete⁶.

Nonostante la rilevanza dell'intervento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su queste 'grandi infrastrutture', a nostro avviso il Piano si caratterizza piuttosto (anche sotto il profilo della consistenza delle risorse programmate) per i 'grandi investimenti' su una pluralità di opere infrastrutturali di piccola e media dimensione, con localizzazioni territoriali puntuali e/o in nodi critici dei sistemi a rete, collocate in settori strategici per la transizione climatica, la mobilità sostenibile, l'energia, l'acqua e la gestione dei rifiuti, la valorizzazione culturale e ambientale.

Ad esempio: 1,50 miliardi di euro per l'Investimento M2C1-1.1 "Realizzazione nuovi

impianti di gestione rifiuti e ammodernamento di impianti esistenti", 1,50 miliardi per l'Investimento M2C1-2.2 "Parco Agrisolare", 2,20 miliardi per l'Investimento M2C2-1.2 "Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo", 3,64 miliardi per l'Investimento M2C2-4.4 "Rinnovo flotte bus e treni verdi", 4,60 miliardi per l'Investimento M4C1-1.1 "Piano per asili nido e scuole dell'infanzia e servizi di educazione e cura per la prima infanzia", e così via.

Questa caratterizzazione del Piano implica una forte complessità del sistema di progettazione ed attuazione, che poggia sugli enti locali e su altri attori pubblici territoriali, ossia su una platea di attuatori (beneficiari nell'accezione comunitaria) che, soprattutto nel Mezzogiorno, si è dimostrato molto fragile rispetto alla formulazione e realizzazione dei progetti, come dimostra ampiamente l'esperienza di più cicli di attuazione dei fondi per la coesione. Sia per l'attuazione del PNRR che per la realizzazione dei programmi co-finanziati dai fondi nella programmazione 2021-2027, in fase di avvio, il sistema delle istituzioni territoriali ha piena centralità e i suoi livelli di capacità saranno determinanti per raggiungere gli obiettivi di sviluppo nella prossima fase.

Sostenere i livelli di capacità comporta l'intervento su diversi fattori: i deficit di competenze, l'efficienza e la qualità di sistemi, strumenti, processi aziendali e cultura

organizzativa che influenzano il modo in cui le Amministrazioni operano nel campo dei fondi, norme, regolamenti e processi che incidono sull'utilizzo dei fondi per la coesione e lo sviluppo, pratiche di pianificazione strategica, coordinamento e attuazione (OECD 2021).

La retorica delle grandi infrastrutture

La retorica sulle grandi infrastrutture come acceleratrici dello sviluppo è ancora molto diffusa. Nella fase di realizzazione delle opere, la spesa pubblica aggiuntiva associata agli ingenti investimenti infrastrutturali dovrebbe costituire uno stimolo ai livelli di attività produttiva e ai consumi, soprattutto nelle fasi di recessione, operando attraverso il moltiplicatore keynesiano della spesa. Nella fase di gestione (di funzionamento) delle opere, lo stimolo alla crescita dovrebbe provenire dall'aumento di offerta dei servizi prodotti dalle infrastrutture, che determinerebbe a sua volta maggiori redditi e una più alta produttività.

Questa impostazione può essere messa in discussione sotto diversi profili.

Nella fase di realizzazione degli interventi, la rilevanza degli effetti di domanda è compromessa dalla storica lentezza di attuazione delle opere nel nostro Paese. I dati di Open Coesione mostrano come la realizzazione delle infrastrutture di costo pubblico superiore ai 10 milioni di euro abbia generato, fra il 2014 e il 2020, una spesa (in termini di materiali erogazioni) pari, in media, al 5% del suo costo pubblico. Ad esempio, un'opera del costo di 200 milioni di euro ha prodotto, in media, 10 milioni di spesa all'anno. Manca quindi un requisito di concentrazione temporale della spesa, che vanifica il potenziale contributo degli investimenti alla ripresa economica⁷.

Su un piano maggiormente teorico, può essere messo in dubbio il realismo, nelle nostre economie, delle ipotesi keynesiane sulla completa elasticità dell'offerta a fronte di variazioni nella domanda – completa elasticità che costituisce il presupposto per il conseguimento di un effetto espansivo delle iniezioni di spesa pubblica (Colaizzo e Massiani 2021).

Gli effetti di stimolazione del sistema economico generati dalla maggiore spesa potrebbero verificarsi solo in una situazione (molto irrealistica) in cui il finanziamento di questa spesa fosse costituito da 'moneta dal cielo'. Se invece il finanziamento della spesa è associato a debito o a maggiore tassazione, gli effetti economici ne risulterebbero inevitabilmente diminuiti.

Su un altro versante, anche in condizioni di

	NORD	CENTRO	SUD E ISOLE	ITALIA
Strade	106,0	104,7	93,5	100,0
Ferrovie	108,7	104,2	91,5	100,0
Aeroporti merci	170,5	124,2	34,5	100,0
Aeroporti passeggeri	132,9	135,1	60,6	100,0
Porti merci	122,8	123,7	72,9	100,0
Porti passeggeri	85,9	126,7	101,3	100,0
Telecomunicazioni > 30 Mbps	61,9	67,9	71,0	66,0
Telecomunicazioni > 100 Mbps	31,7	36,3	37,6	34,0
Telecomunicazioni 4G	99,3	99,0	98,7	99,0
Rete elettrica BT	5,1	8,2	14,3	8,7
Rete elettrica MT	96,5	88,4	66,6	87,3
Rete idrica (% erogazione)	65,7	51,3	52,1	58,0
Ospedali Posti Letto totali	114,1	120,3	84,8	100,0
Ospedali PL terapie intensive	112,8	126,0	85,2	100,0
Ospedali PL infettivologia	117,9	131,2	80,8	100,0
Ospedali PL pneumologia	123,6	123,4	78,1	100,0
Ospedali PL qualità	123,9	129,1	67,7	100,0
Rifiuti Differenziata	158,3	122,1	45,1	100,0
Rifiuti Indifferenziata	117,5	128,8	75,2	100,0

Tab. 1. Indicatori infrastrutturali nel Nord, Centro e Sud Italia (Fonte: Bucci et al. 2021).

sottoccupazione, viene osservato come la crescita della domanda provochi tensioni (indebolendo la tesi della completa elasticità dell'offerta). Ad esempio, in questa fase, le rilevazioni sull'andamento della domanda di lavoro delle imprese effettuate dal sistema informativo EXCELSIOR (curato da ANPAL e Unioncamere) indicano che le imprese italiane, nella attuale fase di ripartenza, incontrano forti difficoltà a reperire personale con competenze coerenti rispetto all'evoluzione della domanda di lavoro.

L'effetto sulla crescita dell'incremento di offerta (di servizi) generato dal funzionamento delle infrastrutture è fortemente dibattuto nella letteratura economica ed è tuttora oggetto di studi, anche di natura econometrica, soprattutto nel settore dei trasporti. Ad esempio, un interessante lavoro di Cascetta ed altri (2021) conclude, utilizzando un modello econometrico definito alla scala territoriale delle 102 province italiane, che l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto per l'Alta Velocità contribuisce a spiegare il livello di sviluppo economico dei territori. Gli autori sostengono che l'Alta Velocità ferroviaria ha prodotto, in Italia, una crescita aggiuntiva del 2,6% in dieci anni e avrebbe determinato una ulteriore crescita del 3,6% se lo scenario finale di progetto dell'AV fosse stato completato entro il 2018.

In generale, va però sottolineata la difficoltà oggettiva di comprendere se un'infrastruttura

efficiente sia il risultato o la determinante di un incremento di competitività e di crescita del sistema economico.

Nelle aree maggiormente sviluppate, il potenziamento delle infrastrutture risponde ad una domanda di razionalizzazione e di sostenibilità dei servizi, configurandosi come un incremento marginale ad un sistema infrastrutturale già strutturato e non come una condizione per un ulteriore processo di crescita.

Sempre rimanendo nel settore dei trasporti, Crescenzi ed altri (2021), sostengono che, una volta raggiunto un determinato *plateau* di dotazione di infrastrutture, l'impatto degli investimenti aggiuntivi rimanga incerto e comunque sia inferiore rispetto ad investimenti in settori come il capitale umano e l'innovazione produttiva, in cui l'investimento infrastrutturale è solo complementare⁸. In sintesi, non va certamente negata la capacità delle grandi infrastrutture di poter ancora contribuire alle dinamiche di sviluppo del Mezzogiorno.

Ferma rimanendo l'esigenza di intervenire sul completamento e l'ammodernamento delle grandi reti e sulla funzionalità di alcuni dei suoi nodi, le priorità delle politiche di infrastrutturazione sembrano però riguardare oggi l'esigenza di colmare i gravi deficit delle dotazioni territoriali in settori chiave per la qualità della vita dei cittadini e la sostenibilità territoriale.

Gap infrastrutturale e pianificazione strategica

La caratterizzazione dei fabbisogni di infrastrutture del Mezzogiorno come fortemente ancorati ai gap delle dotazioni di sistemi territoriali ha un riflesso interessante sulla organizzazione ed il taglio delle politiche regionali. In particolare, sembra oggi necessaria una riflessione sui meccanismi di selezione e attuazione prevalenti nella programmazione per la coesione, la resilienza e lo sviluppo. Un meccanismo tipico di assegnazione delle risorse nell'ambito di questi programmi è quello dei "bandi a regia", emessi dalle Autorità titolari dei programmi (ad esempio, le Regioni o i Ministeri nel caso dei programmi operativi finanziati dai fondi strutturali) che mettono in competizione i Comuni, piuttosto che affrontare ordinatamente, in una logica di pianificazione strategica territoriale, il problema di dare una razionale dotazione di infrastrutture al territorio.

Questa impostazione sembra prevalere anche nei primi bandi del PNRR, emessi dalle Amministrazioni centrali titolari degli interventi verso gli enti locali. Non mancano meccanismi diversi di assegnazione delle risorse ma la modalità prevalente è quella a bando. Va sottolineato che influisce su questa scelta anche la necessità, per le Amministrazioni titolari dei programmi, di effettuare la spesa entro scadenze temporali ben definite. Questo porta a cercare progetti più o meno 'pronti' proposti dal territorio, piuttosto che organizzare 'faticosi' e difficili processi di cooperazione interistituzionale e di organizzazione degli attori territoriali, che portino alla predisposizione di programmazioni strategiche.

L'esigenza, come abbiamo visto ancora attuale, di affrontare i gap infrastrutturali secondo una logica territoriale e di sistema conferma come le politiche di sviluppo e coesione territoriale non possano essere formate da una sommatoria di singoli interventi, per quanto necessari e utili al territorio, ma debbano comporsi all'interno di un approccio unitario al territorio stesso, basato sulla creazione di relazioni armoniose fra le diverse aree e sullo stimolo dei fattori di attrazione. Identificando le direttive di intervento territoriali, la pianificazione strategica deve permettere di rompere i 'compartimenti stagni' fra settori e tipologie di operazioni (relativi ad esempio alla mobilità, alla difesa del territorio, ai servizi, etc.) che sono spesso creati dai meccanismi di attuazione dei programmi per la coesione.

L'antidoto alla frammentazione e al disordine dei finanziamenti sarebbe costituito, a nostro avviso, da piani strategici territoriali che:

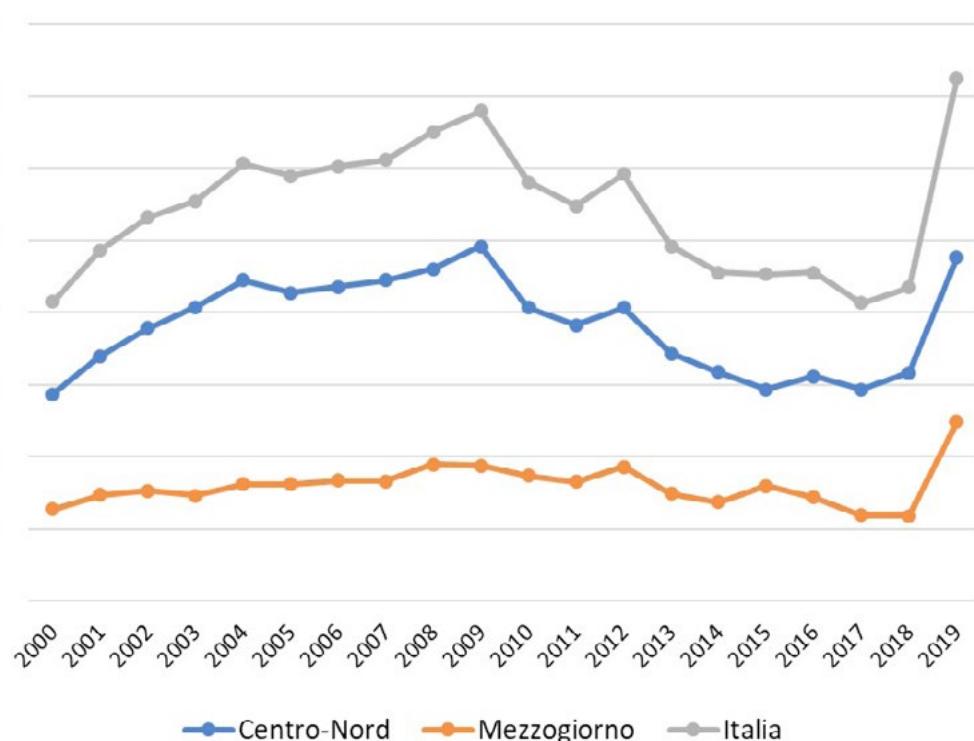


Fig. 1. Andamento della spesa pubblica per investimenti del Sistema Pubblico Allargato, in Italia e nelle macroaree (Anni 2009-2019), Valori in miliardi di euro (Fonte: elaborazioni su dati dei Conti Pubblici Territoriali).

- individuino – attraverso valutazioni rigorose dei fabbisogni, il rafforzamento della governance interistituzionale e processi partecipati – le azioni di infrastrutturazione necessarie a soddisfare le esigenze dei territori in settori chiave come la gestione dell'acqua e dei rifiuti, la protezione ambientale, l'istruzione, l'economia circolare, la mobilità, la valorizzazione del patrimonio culturale;
- abbiano un'associazione immediata e concreta alle fonti di finanziamento;
- individuino delle modalità di crescita e/o di sostegno strutturale della capacità delle amministrazioni locali 'beneficiarie' degli interventi, anche attraverso forme di aggregazione e cooperazione territoriale.

Va sottolineato che è ormai questo il momento in cui le pianificazioni strategiche territoriali andrebbero svolte sistematicamente, tenuto conto che il PNRR è stato ormai avviato e che sta per partire (anche se con grave ritardo, non per demeriti del nostro Paese) il nuovo ciclo di programmazione (2021-2027) per lo sviluppo e la coesione.

L'esito di queste programmazioni poggia in maniera decisiva sulla costruzione, al livello territoriale, di quadri progettuali organici ed integrati e sulla capacità delle amministrazioni locali di realizzarli efficacemente e con tempestività.

Note

1 In lavori più tradizionali, il divario infrastrutturale fra le aree del Paese viene misurato ricorrendo a dati sulla spesa cumulata territoriale in conto capitale (indicatori monetari), a dati sulla dotazione fisica di infrastrutture (indicatori fisici, come ad esempio il rapporto fra km di strade e popolazione o superficie di una determinata area) o al grado di accessibilità delle infrastrutture e ai tempi di collegamento (indicatori di accessibilità).

2 Si rimanda allo studio citato per i dati di livello regionale e per la descrizione degli indicatori.

3 Lo studio della Banca d'Italia prende in considerazione la disponibilità di posti letto negli ospedali, in totale e per alcune patologie di particolare rilevanza.

4 Si veda Tito Boeri, "Prefazione", in Ponti (2021). Boeri ricorda scherzosamente, come paradigma del "pensare in grande", un famoso intervento del 2001 di Silvio Berlusconi (allora candidato alla presidenza del Consiglio) alla trasmissione "Porta a Porta", in cui presentò come parte integrante del "Contratto con gli Italiani" la mappa delle grandi opere che avrebbero trasformato l'Italia.

5 La Componente M3C1 è dedicata al completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, all'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria.

6 Per una valutazione fortemente critica del rapporto costi benefici delle grandi infrastrutture ferroviarie, si veda Ponti (2021). Molto interessante su questo tema è anche la posizione del recente Rapporto SVIMEZ: "Sarebbe stato inoltre opportuno nel PNRR un maggior bilanciamento di risorse a favore delle «reti corte», della prossimità e del trasporto delle aree urbane. Il modello di mobilità dei cittadini, al Sud come nel resto del Paese, non solo trova già oggi nel corto raggio il baricentro di domanda, ma potrebbe accentuarne la caratterizzazione nel post-emergenza [...]. C'è il rischio dunque che un indirizzo degli investimenti eccessivamente orientato verso i collegamenti di lunga distanza – per altro verso indispensabili per accrescere l'accessibilità alle destinazioni di viaggio business e turistici oltre che ai mercati globali delle imprese – non colga in pieno i bisogni diffusi della domanda, lasciando in gran parte irrisolti i nodi strutturali di congestione e bassa qualità dello spazio pubblico nelle aree urbane e locali" (SVIMEZ 2021).

7 I dati del Sistema VISTO (Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi di attuazione delle Opere Pubbliche), gestito dall'Agenzia per la Coesione Territoriale e in questo momento inaccessibili per un aggiornamento in corso,

mettevano in evidenza che la realizzazione di un'opera di medie dimensioni (10 milioni di euro) richiede, in media, 6 anni e 10 mesi, all'interno di una forchetta compresa fra 4 anni (nei casi più virtuosi) e 11 anni e 3 mesi (nei casi peggiori). Questi tempi includono le fasi di progettazione. La situazione peggiora sensibilmente con il crescere dell'opera: per un'opera di 50 milioni di euro, il tempo medio di attuazione è di 8 anni e 10 mesi.

8 Interessante è anche il punto di vista di Ciani *et al.* (2020), che sostengono che la realizzazione dell'Autostrada Salerno Reggio Calabria abbia causato una significativa riorganizzazione dell'attività economica e degli insediamenti verso località prossime all'infrastruttura ma che non sia dimostrato che l'Autostrada abbia avuto un impatto a lungo termine sulla crescita economica delle regioni interessate.

Riferimenti

Bucci M., Gennari E., Ivaldi G., Messina G., Moller L. (2021), "I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso", *Banca d'Italia, Questioni di Economia e Finanza* (Occasional Papers), no. 635, Luglio 2021, Roma.

Cascetta E., Cartenì A., Henkei I., Pagliara F. (2020), "Economic growth, transport accessibility and regional equity impacts of high-speed railways in Italy: ten years ex post evaluation and future perspectives", *Transportation Research, Part A* 139 (2020), p. 412–428.

Ciani E., de Blasio G., Poy S. (2020), "A Freeway to Prosperity? Evidence from Calabria, South of Italy", *DEPS Working paper*, no. 820.

Colaizzo R., Massiani J. (2021), "Use and misuse of input-output and SAM multipliers: where are we standing?", *Sustainability and Megaproject Development*, Routledge - Giappichelli Editori, Torino.

Crescenzi R., Di Cataldo M., Rodríguez-Pose A. (2017), "La qualità del governo e i rendimenti economici degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto", *Vox EU – CEPR* [<https://voxeu.org/article/government-quality-and-returns-infrastructure-investment>].

OECD (2021), *Strengthening Governance of EU Funds under Cohesion Policy: Administrative Capacity Building Roadmaps*, OECD Multi-level Governance Studies, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9b71c8d8-en>

Ponti M. (a cura di) (2021), *L'analisi economica e ambientale dei progetti di trasporto*, Egea Editore, Milano.

SVIMEZ (2021), Capitolo 13 "Infrastrutture e servizi di trasporto per la mobilità dei cittadini", *Rapporto SVIMEZ 2021 sull'economia e la società del Mezzogiorno*, Roma.

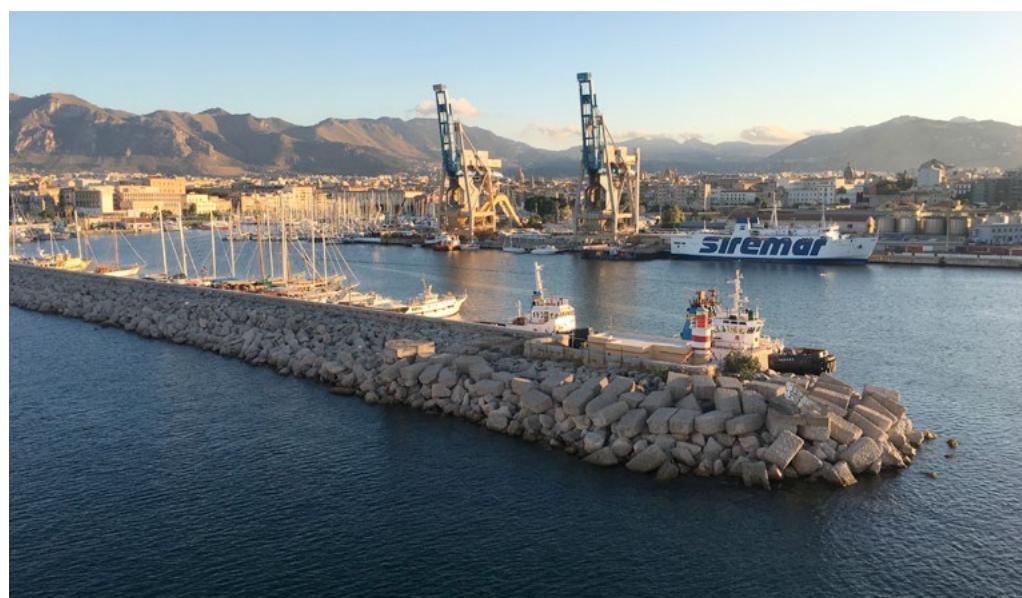


Fig. 2. Vista del porto di Palermo con, sullo sfondo, il centro storico della città (Foto di Ignazio Vinci).

Il Mezzogiorno d'Italia protagonista della ripresa

Domenico Passarelli

Premessa

L'emergenza epidemica che ha investito a livello globale tutti i settori del nostro Paese, da quello sanitario a quello socio-economico e urbanistico, ha evidenziato diverse problematiche e criticità del nostro sistema, colpendo in maniera più incisiva le fasce più deboli della popolazione del Mezzogiorno d'Italia. Il territorio meridionale presenta una particolare vulnerabilità fisica, accentuata dai cambiamenti climatici, dalle ondate di calore, dal dissesto idrogeologico, ed altro ancora. La pandemia ci ha insegnato che il nostro 'modello di sviluppo' è vetusto sotto molteplici punti di vista e dannoso per l'ambiente e per la qualità della vita della collettività. È giunto il momento di agire, di pensare a nuovi modelli di sviluppo resilienti ed efficienti, basati sui principi della sostenibilità ambientale e sociale, della rigenerazione urbana e dell'economia circolare, del riuso e della riqualificazione dell'ingente patrimonio immobiliare pubblico e privato insostenibile ed energivoro, della rigenerazione delle aree interne e dei borghi. È giunto il momento di dare concretezza all'utopia meridionale di Tommaso Campanella vista come "concreto impegno teso a perseguire rivoluzionari obiettivi di benessere sociale" (Benvenuto 1997: 51).

La risposta concreta a tutto ciò è arrivata dall'Europa con il Next Generation EU. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede investimenti e riforme al fine di accelerare la transizione ecologica e digitale; migliorare la formazione di lavoratrici e lavoratori; conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale. Sarà necessario, dunque, pensare a modelli di sviluppo specifici per i territori, nell'ambito di un progetto condiviso e pianificato, affinché le 'diversità' si trasformino in opportunità. C'è da tenere presente che il Consiglio dell'Unione Europea ha dichiarato che le sfide poste dalla crisi post pandemia hanno accentuato la necessità di accelerare e indirizzare gli investimenti verso il raggiungimento degli Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. A tal fine, l'azione della Commissione rimarrà guidata dall'Agenda 2030 e dai suoi 17 SDGs, nella definizione di tutte le politiche interne ed esterne necessarie, e dall'integrazione della stessa nei suoi diversi strumenti di governo tra i quali il Next Generation EU. La Commissione riconosce la necessità di una *governance* globale forte e inclusiva e l'importanza di promuovere l'ulteriore sviluppo di un sistema che preservi la stabilità

finanziaria e sostenga lo sviluppo sostenibile inteso nelle tre dimensioni: sociale, economica ed ambientale.

Obiettivi e strategie della Community Inu Politiche per il territorio del Mezzogiorno

La Community Politiche per il territorio del Mezzogiorno – coordinata da chi scrive insieme ad Ignazio Vinci – ha come obiettivo prioritario quello di costruire un processo che rivendichi il ruolo dell'Istituto nazionale di urbanistica nelle politiche nazionali affinché si possa incidere sulle azioni finalizzate al riequilibrio territoriale e alla elaborazione di strategie metropolitane per le città medie e lo sviluppo locale.

Tra le altre cose, la Community si propone di realizzare un Osservatorio sulla legislazione e pianificazione regionale, in collaborazione con la redazione del "Rapporto dal territorio" edito periodicamente dall'Inu. Inoltre, sono state definite alcune aree di riflessione di rilevante interesse per le problematiche di sviluppo nel Mezzogiorno, quali le infrastrutture e la mobilità sostenibile (alta velocità, ferrovie regionali, riqualificazione del sistema portuale), le politiche urbane (Città metropolitane, città medie e policentrismo, periferie), le aree interne (accessibilità, servizi essenziali, sviluppo locale, servizi eco-sistemici) ed infine alle capacità istituzionali (competenze nella pubblica amministrazione, forme associative tra comuni, nuovi modelli di *governance*). Il fine ultimo della rete è quello di supportare la programmazione e la pianificazione territoriale, divenendo 'luogo privilegiato' per il monitoraggio e l'implementazione delle attività regionali riguardanti lo sviluppo sostenibile.

Tra gli indicatori del divario Nord-Sud vi sono quelli relativi alle dotazioni territoriali, i presupposti per i cosiddetti Livelli essenziali nelle prestazioni (Lep), la cui efficienza va valutata attentamente in risposta concreta ai bisogni della collettività. Altro principale indicatore del divario Nord-Sud è costituito dall'accessibilità sul lungo e medio percorso, che andrebbe risolta con un 'innervamento' delle reti regionali del Mezzogiorno alle reti ad alta efficienza che già sono operative nel Centro-Nord, ad esempio l'Alta velocità ferroviaria. In tutto ciò, particolare attenzione dovrà porsi alle città medie ed ai piccoli centri, che dovranno costituirsi in cluster e reti sui quali concentrare gli investimenti strutturali e non.

Tale processo sarà possibile solo se si instaurerà una diversa e più efficace cooperazione tra le istituzioni, un cambio di paradigma in termini di *governance* politico-territoriale,



Fig. 1. La rupe con il Castello di Amantea e, in primo piano, la ferrovia che collega Salerno a Reggio Calabria (Foto di Luca Galli).

per declinare le progettualità nei territori, rispondendo prioritariamente ad alcune delle questioni trattate nel seguente paragrafo.

Indirizzi metodologici per le città del Mezzogiorno

La rigenerazione urbana dovrà divenire il paradigma per lo sviluppo sostenibile del territorio e si dovrà stabilire nuovi meccanismi di *governance* per l'urbanistica. Il modello della crescita urbana ad oltranza e di un governo del territorio impositivo e deterministico, infatti, è ampiamente superato. Il compito dell'agire urbanistico è dare risposte alle paure e alle aspirazioni che gli abitanti esprimono nei confronti del proprio ambiente di vita accentuati dall'emergenza sanitaria determinata dal Covid 19. Nel pensiero urbanistico contemporaneo significa puntare su giustizia sociale e tutela dell'ambiente, posizionando prioritariamente il bene comune sul profitto del singolo e pensare in nome delle generazioni future. Serve oggi una nuova consapevolezza, una nuova responsabilità, una nuova *governance* accompagnata da una nuova cultura urbanistica. Di seguito si riportano alcune regole auree che, opportunamente integrate, dovrebbero accompagnare il processo di crescita per tutto il territorio del Mezzogiorno.

a) Una nuova forma di piano, attraverso cui riordinare e semplificare le procedure di approvazione e attuazione dei piani urbanistici. La pianificazione regionale e comunale dovrà ispirarsi ai principi del "contenimento dell'uso del suolo", della "mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici" e della "rigenerazione urbana" che dovranno essere adottati con le finalità delle specifiche normative e coerenti con le strategie e gli obiettivi nazionali e dell'Ue, prevedendo anche sistemi regionali di premialità volti a sostituire l'espeditivo spesso utilizzato per non pianificare. Per ultimo, ma non per importanza, si dovrebbe prevedere il superamento del doppio regime dei suoli (vincoli ablativi ed urbanistici), prevedendo decadenze quinquennali degli ambiti urbanizzabili se non attuati.

b) Un nuovo modo di progettare il territorio in difesa del bene comune, anteponendo a qualsiasi trasformazione urbanistica la tutela e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente naturale. Il Patto di Amsterdam del 30 maggio 2016, declinazione europea dell'Agenda urbana definita nel 2015 dall'Onu, riconosce le tematiche ambientali di importanza fondamentale per la crescita urbana. La domanda che ricorre di frequente è come si può rispondere concretamente alla sfida ambientale globale. Su questo temi molti si sono interrogati conducendo studi e

ricerche che assumono il principio secondo il quale gli obiettivi del futuro prossimo si definiscono nelle aree urbane, dove vive il 50% della popolazione mondiale: "le città sono i luoghi dove sperimentare soluzioni reali, potenziare servizi per la mobilità, tecnologie rinnovabili ed edilizia carbon neutral" (Berrini e Colonnelli 2011). L'obiettivo 11 del documento Onu, propone il traguardo, entro il 2030, di rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili elencandone i temi prioritari. Emerge l'esigenza di una politica urbanistica fondata sulla qualità del territorio, con una maggiore attenzione agli aspetti ecologico-ambientali ed al patrimonio esistente, sia materiale che immateriale, nell'ottica del continuo monitoraggio dei rischi ambientali cui esso è esposto. Una strategia verde per il Sud, come suggerisce il Piano Sud 2030, non può che partire dal riconoscimento dell'importante ruolo svolto dall'agricoltura e dall'intera filiera agroalimentare, settori dell'economia e della società nel Mezzogiorno. Il Green deal per il sud è l'occasione di una grande opera di ristrutturazione verde per il territorio, favorendo la mitigazione del rischio sismico, idrogeologico ed altri rischi ambientali che limitano e molto spesso inibiscono fortemente lo sviluppo di buone pratiche pianificatorie. Tutto ciò è possibile se si innescano processi virtuosi di promozione e rafforzamento di reti tra impresa e ricerca, attraverso la costruzione di un moderno e competitivo tessuto di trasferimento tecnologico nel rispetto della sostenibilità. Si tratta di obiettivi di riconversione e modelli di transizione da collegare, opportunamente, al piano d'azione europeo redatto in attuazione della strategia *farm to fork* in raccordo al rilevante disegno contenuto nella legge istitutiva dei "Distretti Biologici". Il testo prevede, tra l'altro, interventi nella promozione dell'agroecologia, di una gestione sostenibile e di un uso collettivo della terra, nel riconoscimento e nella valorizzazione delle diversità in agricoltura, nella diffusione della conoscenza di modelli di produzione agroecologica attenti alla salvaguardia dei terreni, alla biodiversità animale e vegetale, al rispetto ed alla protezione del suolo, etc.

c) Rilanciare la programmazione d'area vasta ed il governo del territorio a livello intermedio, vista la situazione di incertezza ingenerata dopo la Legge 56/2014 (cosiddetta Delrio). Siamo ancora in attesa di comprendere che, forse, la nuova dimensione territoriale non può corrispondere con il territorio provinciale e, ancor di più, non si può far coincidere il piano territoriale di coordinamento provinciale al nuovo piano metropolitano.

In questi territori si devono ripensare le politiche urbanistiche mediante una diversa ridefinizione degli obiettivi pianificatori ed una diversa redistribuzione dei servizi e delle attrezzature sociali e culturali. Bisogna cioè ripensare gli standard in una nuova visione urbanistica, e la programmazione d'area come strumento di sviluppo equilibrato per tutti i comuni. Per le città metropolitane, in particolare, il denominatore comune è dato dalla necessità di riconnettere centro e periferia. Il filo conduttore di questa sfida viene rappresentato dalla capacità di promuovere reti di connessioni, materiali e immateriali, ai diversi livelli di governo regionale, nazionale e sovranazionale. La possibilità di generare sviluppo progettato nel tempo dovrà essere affidata al piano strategico, che non potrà non tener conto delle identità locali e delle storie che ciascuna comunità è in grado di rappresentare. In tal senso, la capacità di coesione e di valorizzazione di tutte le risorse diventa un fattore essenziale di forza della città metropolitana, quindi ripensare alla città metropolitana attraverso un ripensamento dell'urbanistica e dell'idea di piano. Si rende quindi necessario un nuovo modello di città metropolitana sostenibile attraverso una nuova forma di piano, secondo due visioni: quella rivolta al tessuto urbano denso, che va ripensato con un approccio rigenerativo, e quella dove insiste un tessuto sociale caratterizzato dalla precarietà degli abitanti e dall'isolamento fisico (anche se spesso coincidente con i territori di maggiore pregi naturalistico, storico e paesaggistico), in cui bisognerà garantire un migliore accesso delle popolazioni alle attrezzature essenziali, limitandone l'emarginazione.

d) Consumo di suolo zero e servizi ecosistematici, ovvero fare piani che rinuncino a nuove previsioni urbanistiche che consumano suolo, che ridefiniscono le strutture urbane intorno al progetto delle reti verdi e blu, che migliorino la permeabilità dei suoli e le prestazioni di drenaggio urbano, che potenzino il verde e le dotazioni arboree/arbustive per aumentare le condizioni di resilienza. Occorre affrontare il tema dei cosiddetti 'residui di Prg', della fiscalità e del ruolo dell'agricoltura nei contesti periurbani. Il consumo di suolo zero è doveroso, ma è un obiettivo che si deve attuare attraverso una pluralità di politiche attive. Ancora oggi gli interventi di tutela e valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente risultano molto frammentati, provocando di fatto una limitazione della funzionalità ecosistemica del paesaggio. Un processo efficace ed efficiente di sviluppo sostenibile deve saper coinvolgere le comunità locali nella gestione del proprio patrimonio

ambientale, in modo tale da generare una mentalità diffusa di tutela che renda accettabile l'obiettivo del consumo di suolo zero. L'obiettivo principale resta quello di prospettare scenari coerenti e compatibili rispetto alle risorse endogene presenti nel territorio e attivare quel meccanismo di sviluppo autopropulsivo fondato sul riconoscimento dei servizi ecosistemici come un valore. Gli strumenti necessari sono quelli utili a fondare una cultura diffusa di tipo ecologico e solidale: ricerca ed elaborazione, formazione e informazione, uno scenario verso cui sia la pubblica amministrazione, ma anche le professioni e le imprese, devono cambiare.

Considerazioni conclusive

In definitiva è necessario ripensare la città contemporanea promuovendo una nuova alleanza tra salute e urbanistica incentrata sulla 'qualità dell'abitare' quale esito di un insieme coordinato di azioni integrate. La città è in attesa di risposte adeguate a restituirlle quella dimensione sostenibile degna della società del terzo millennio. I sistemi insediativi attuali sono costituiti da due realtà completamente diverse fra loro: la città consolidata e la periferia recente. È necessario un ripensamento delle città in funzione di una maggiore presenza di servizi e la pianificazione urbanistica deve divenire strumentale ai bisogni della popolazione, dedicando attenzione ai contesti territoriali sui quali si intende intervenire e avendo come obiettivo il miglioramento della qualità della vita e di lavoro dei cittadini. Nell'ambito di questa visione è bene ripensare la città storica, i borghi e le periferie.

Naturalmente le grandi potenzialità dei centri storici si riferiscono alle vocazioni artistiche e culturali che pervadono quell'implicito

carattere di accoglienza che è proprio del popolo meridionale e che, con l'ausilio delle nuove tecnologie, dovrebbe guidare le azioni che mirano a rimuovere le criticità connesse ai fenomeni di degrado fisico e disagio sociale e ridurre l'allontanamento dei residenti. Le periferie, inclusi i quartieri dell'edilizia pubblica costruiti nel periodo della ricostruzione post-bellica ed oltre, possono oggi aprire una prospettiva di un rapido sviluppo urbano generatore di qualità. Ripensare questi spazi urbani deve avvenire a partire da una rinnovata alleanza con la natura, attribuendole una dimensione simbolica attorno alla quale si può costruire un nuovo ambiente sociale, sostenibile, solidale. Nel ribadire la necessità di contrastare ogni forma di indebolimento degli standard e della pianificazione pubblica, ci siamo resi conto che è necessario un appoggio rinnovato per una società che esprime nuovi bisogni e nuove esigenze e che, al contempo, è sempre più soggetta al ricatto del profitto e dello sviluppo puramente economico. Nella fattispecie riflettiamo sull'importanza delle attività culturali che, per la loro valenza politica e sociale, dovrebbero essere considerate come un servizio d'interesse generale, essenziale per una società che si candida ad essere più inclusiva, più solidale e soprattutto più sostenibile. Una nuova cultura progettuale che non può prescindere da una visione urbanistica nuova, fondata sugli standard di qualità. Nei piani bisogna tornare ad affrontare i temi dell'assetto naturale ed ambientale del territorio e del ruolo sociale della città, tenendo conto dei temi ambientali emergenti: rischio idrogeologico e sismico, efficienza energetica, impermeabilizzazione dei suoli, e così via.

Ai caratteri di insostenibilità della città

contemporanea si contrappone il rapporto città-campagna che ha caratterizzato la città del passato. Nell'ambito di una presa di coscienza e di fronte agli attuali squilibri ambientali della città contemporanea, sta prendendo corpo l'idea di rinaturalizzare la città attraverso vere e proprie iniziative di integrazione strutturale del verde con l'ambiente costruito: creazione di orti urbani ed aree boschive, di habitat per la fauna selvatica, di stagni e zone umide e di corridoi vegetali naturali ed artificiali, e così via. Nella Convenzione europea del paesaggio, tra le varie opportunità, figura la riqualificazione del paesaggio urbano e ancora di più delle aree dismesse e degradate. Alcuni provvedimenti, come l'Agenda 21 e Carta di Aalborg, ne hanno evidenziato l'importanza sin dagli anni novanta. È giunto il momento di promuovere una strategia innovativa per la città del futuro favorendo la formazione di figure professionali nuove, capaci di affrontare e risolvere le fragilità della città contemporanea che ne condizionano pesantemente il futuro: "la città, al culmine della sua potenza, appare del tutto sguarnita rispetto alle sfide ambientali e sociali: è una città vecchia, un dinosauro a rischio di estinzione, un *fossile*, un residuo di un'epoca che sembra aver esaurito la sua spinta progressiva e che si apre ad un futuro estremamente incerto e a rischio" (Pavia 2021). È giunto il momento, ad esempio, di pensare all'intelligenza artificiale a servizio della qualità urbana e territoriale. Un'occasione per riflettere a fondo sul futuro delle nostre città, per cogliere appieno le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie ma in piena armonia con la storia, le tradizioni e le vocazioni delle nostre città, diverse non solo per dimensioni e numero di abitanti. A fronte di quanto sopradetto non ci si deve più soffermare sulla città che consuma (l'eccessivo utilizzo delle risorse non rinnovabile lo dimostra ampiamente!) ma sulla capacità delle città di saper produrre: dalla cultura all'energia, ripensando le aree urbane come nuove piattaforme di conoscenza. ■

Riferimenti

Benvenuto M. (1997), "La città del sole di Tommaso Campanella", in M. Coletta, *Profilo storico dell'Utopia nel territorio meridionale d'Italia*, Edizioni Del Grifo, Lecce, p. 51.

Berrini M., Colonnelli A. (2010), *Green life: costruire sostenibili*, Editrice Compositori, Bologna.

Pavia R. (2021), "Le città di fronte alle sfide ambientali", Commento al libro di L. Sacchi (2019), *Il futuro delle città, La nave di Teseo*, Milano [https://www.casadellacultura.it/1261/le-citt-a-grave-di-fronte-alle-sfide-ambientali].



Fig. 2. Vista del golfo di Napoli con, sullo sfondo, il cratere del Vesuvio (Foto di Ignazio Vinci).

Le città alla sfida del PNRR

Paolo Testa

La velocità e intensità dei mutamenti sociali non sono mai state così elevate come in questi ultimi 30 anni e le città sono, indubbiamente, il luogo dove questi fenomeni si manifestano più velocemente e intensamente. Questa accelerazione comporta, tra gli altri effetti, una maggiore difficoltà di comprensione dei contesti da parte dei decisorи politici chiamati ad amministrare le comunità. La pandemia poi, con il suo impatto molto differente negli ambiti urbani rispetto ai territori rurali e montani, ha portato in ulteriore evidenza un dibattito mai sopito sul differenziale nella qualità di vita in città e in campagna. È noto infatti (d'Antonio e Testa 2021) che, sul piano sanitario, a causa della maggiore densità di popolazione, e di altri fattori quali la difficile realizzazione del distanziamento sociale, la mole degli spostamenti degli individui e l'esposizione ai traffici internazionali, la maggiore frequentazione di spazi chiusi e (forse) anche della peggiore qualità dell'aria, le città hanno subito conseguenze ben più gravi della campagna, sia in termini di persone contagiate, sia in termini di perdita di vite umane. A luglio 2020 il rapporto dell'Onu "Policy brief: COVID-19 in an urban world" stimava che circa il 90% dei casi di Covid-19 a livello globale si fosse registrato negli agglomerati urbani. Cambiamento climatico, invecchiamento della popolazione, tecnologie digitali, nuove forme di rappresentanza, precarizzazione del lavoro agiscono, a volte in modo concomitante e con esiti amplificati, sulla qualità di vita nelle città. Se questo scenario è condiviso a livello globale, nel nostro paese troviamo alcuni fattori caratteristici che ne accentuano gli esiti.

Non sorprende quindi che Next Generation EU, lo strumento temporaneo per la ripresa da oltre 750 miliardi di euro, che contribuirà a riparare i danni economici e sociali immediati causati dalla pandemia di coronavirus per creare un'Europa post Covid-19 più verde, digitale, resiliente e adeguata alle sfide presenti e future, abbia uno sguardo molto attento per le città. Nel nostro Paese questa attenzione si sostanzia in una serie di misure inserite nei diversi dispositivi di finanziamento (ReactEU, Recovery and Resilience Facility,

Just Transition Fund, ecc.) e che vogliono trovare risposta a una crisi che la pandemia ha acuito, ma che affondano in (mancate, più che sbagliate) scelte del passato.

Un fattore chiave per lo sviluppo delle città del futuro è certamente l'equilibrio demografico, la capacità che queste avranno di bilanciare la crescita quantitativa con quei fattori di benessere che ne garantiscono la sostenibilità nel lungo periodo. Le città italiane si collocano spesso tra i territori europei più critici rispetto ai principali indicatori demografici, perché sono i luoghi dove i processi di modernizzazione e di secolarizzazione sociale e il progresso medico-scientifico hanno più profondamente inciso sulle due principali determinanti della crescita della popolazione (o della sua decrescita): fecondità e mortalità. La persistenza del tasso di fecondità ben al di sotto della soglia naturale di sostituzione (2,1 figli per donna) e il raggiungimento di traguardi un tempo insperati della speranza di vita per le donne e per gli uomini, fanno dell'Italia uno dei Paesi con il più alto indice di vecchiaia al mondo. Sotto il profilo demografico, l'Italia concentra una serie di valori che la identificano chiaramente nello scenario globale come 'un Paese per vecchi'. Siamo tra le nazioni al mondo con la popolazione mediamente più anziana, con i più bassi tassi di fertilità, con un'aspettativa di vita tra le più alte, con l'indice di dipendenza degli anziani (persone con 65 anni e oltre in rapporto alla popolazione attiva tra 15 e 64 anni) nettamente più alto d'Europa e tra i più alti al mondo.

Per dare un'idea di quello che sta succedendo nel nostro Paese citiamo solo un paio di dati dell'Istat: la popolazione anziana (gli over 65) rappresenta il 22,6% della popolazione contro una media europea del 19,7%, il dato più alto di tutta Europa. Nel 2020 in Italia, si è registrato il numero di nascite (404 mila) più basso dal dopoguerra e l'impatto che l'aumento dei decessi dovuti all'epidemia ha avuto sulla dinamica naturale, soprattutto nella prima e nella seconda ondata (in cui si sono registrati i saldi naturali di -117 mila e -114 mila unità), insieme alla tendenziale diminuzione delle nascite, ha

contribuito a determinare nel 2020 una perdita di 127 mila unità in più rispetto al saldo naturale del 2019 (quasi il 60% in più).

In questo quadro, la pandemia ha portato ulteriori squilibri andando a colpire situazioni di già conclamata fragilità, quali le periferie urbane. Per meglio comprendere questi trend, è prezioso il lavoro di Salvatore Monni, Keti Leo e Federico Tomassi che nel libro *Le sette Rome. La capitale delle disuguaglianze raccontata in 29 mappe* (Donzelli Editore, 2021) dimostrano come le profonde disparità sociali ed economiche che pervadono Roma sono state esasperate dalla pandemia, andando a colpire maggiormente aree già caratterizzate da profondo disagio. L'analisi puntuale dei dati di contagio riporta che l'incidenza massima si è registrata nelle case popolari e nelle borgate di origine abusiva, mentre la minima ha coinciso con la città storica e con quella ricca. E questo ragionamento, ovviamente, si può estendere a tutte le città italiane.

Per dare immediata risposta a queste emergenze, il Governo ha deciso di concentrare sulle città metropolitane una quota consistente, oltre 1 miliardo di euro degli oltre 13 miliardi messi a disposizione dell'Italia dal ReactEU, attraverso il rifinanziamento del PON Metro. Come parte del complessivo piano di ripresa dalla pandemia, infatti, la Commissione europea ha approvato a fine 2020 il Regolamento ReactEU 20-21 che ha reso possibile la riprogrammazione di risorse del ciclo di programmazione 2014-2020 in favore del già esistente PON Metro al fine di introdurre un nuovo obiettivo tematico: "Promuovere il superamento degli effetti della crisi nel contesto della pandemia Covid-19 e delle sue conseguenze sociali e preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia".

Della dotazione complessiva a livello continentale superiore a 47,5 miliardi di euro, ben 13,5 sono stati destinati all'Italia, dei quali quasi il 65% è destinato alle regioni del Sud. D'intesa con la Commissione europea, il Governo italiano ha deciso di concentrare le risorse su un numero limitato di programmi nazionali, anche per garantire un utilizzo tempestivo delle risorse, che dovrà completarsi entro il 2023. In conseguenza di questa scelta, il PON Metro si è visto assegnate risorse per poco più di un miliardo di euro, con l'obiettivo del rafforzamento sociale e occupazionale nelle città metropolitane e per la realizzazione di iniziative per la transizione verde e digitale.

In virtù di questi due nuovi obiettivi, sono stati creati altrettanti nuovi Assi (oltre a quello dedicato all'Assistenza Tecnica): uno che dovrà sviluppare azioni in grado di incidere sui processi di trasformazione delle città nei

campi del digitale, della mobilità sostenibile, dell'efficienza energetica e della qualità ambientale; l'altro riguardante azioni per l'inclusione ed il rafforzamento sociale e occupazionale dei tessuti urbani, volti a consentire un incremento di quei servizi ed iniziative di sostegno ai segmenti più fragili delle comunità, così fortemente colpiti e ampliati dagli effetti della pandemia.

Consapevoli degli effetti a lungo termine della crisi pandemica, la Commissione europea, il Parlamento europeo e i leader dell'Ue, hanno concordato un piano di ripresa che aiuterà l'Unione europea a riparare i danni economici e sociali causati dall'emergenza sanitaria da coronavirus e contribuire a gettare le basi per rendere le economie e le società dei paesi europei più sostenibili, resilienti e preparate alle sfide e alle opportunità della transizione ecologica e digitale: un investimento sul futuro dell'Europa e degli Stati membri per ripartire dopo l'emergenza Covid-19.

Con l'avvio del periodo di programmazione 2021-2027 e il potenziamento mirato del bilancio a lungo termine dell'Ue, l'attenzione è posta sulla nuova politica di coesione e su Next Generation EU, pensato per stimolare una "riresa sostenibile, uniforme, inclusiva ed equa", volta a garantire la possibilità di fare fronte ad esigenze impreviste (quale il Covid) e parte del più grande pacchetto di stimoli all'economia mai finanziato dall'Ue. In questo contesto nasce il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), lo strumento che traccia gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che l'Italia intende realizzare grazie all'utilizzo dei fondi di Next Generation EU, per attenuare l'impatto economico e sociale della pandemia e rendere l'Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un'economia più competitiva, dinamica e innovativa.

Si tratta di un insieme di azioni e interventi disegnati per superare l'impatto economico e sociale della pandemia e costruire un'Italia nuova, dotandola degli strumenti necessari per affrontare le sfide ambientali, tecnologiche e sociali di oggi e di domani. Ripercorrendo velocemente gli eventi degli ultimi mesi legati al PNRR, vale la pena ricordare alcune date fondamentali: il 5 maggio 2021, quando è stato pubblicato sul sito della Presidenza del Consiglio il testo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza trasmesso dal governo italiano alla Commissione europea dal titolo "Italia domani" dal valore complessivo di 235 miliardi di euro tra risorse europee e Nazionali; il 22 giugno 2021, quando la Commissione europea ha pubblicato la proposta di decisione di esecuzione del Consiglio, fornendo una valutazione globalmente positiva del PNRR italiano; il 13 luglio 2021, data in cui il PNRR italiano è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio, che ha recepito la proposta della Commissione europea, incluso un corposo allegato che definisce, in relazione a ciascun investimento e riforma, precisi obiettivi e traguardi, cadenzati temporalmente, al cui conseguimento si lega l'assegnazione delle risorse su base semestrale.

Il PNRR si articola nelle seguenti 6 Missioni, che rappresentano le aree 'tematiche' strutturali di intervento:

1. Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo;
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. Istruzione e Ricerca;
5. Inclusione e Coesione;
6. Salute.

Da inizio autunno, quindi, i Ministeri titolari di misure, insieme al Ministero per

l'Economia e le Finanze, stanno lavorando per la redazione dei decreti, dei regolamenti e delle circolari che, per quel che riguarda i Comuni, dovranno guidare l'impiego delle risorse del Piano. Parlando degli aspetti regolativi e amministrativi, merita ricordare che al PNRR non si applicano i consueti dettami che i Comuni sono abituati ad osservare ormai da anni riguardo ai fondi per le politiche di coesione. In primo luogo, perché il PNRR non è un 'programma di spesa' ma 'di performance' e, di conseguenza, ogni amministrazione titolare delle misure deve prioritariamente fissare degli obiettivi finali e dei traguardi intermedi, con indicatori fisici chiari e misurabili da raggiungere entro scadenze prefissate, senza tenere in alcun conto l'avanzamento della spesa. Questa novità, che a regime promette di portare una grande semplificazione (soprattutto nella fase di rendicontazione, che per i fondi strutturali ha sempre richiesto un importante sforzo da parte di tutti i soggetti coinvolti nei programmi), richiederà nelle fasi iniziali la messa in campo di competenze innovative nelle amministrazioni, con conoscenze legate alla valutazione delle politiche pubbliche e la misurazione degli impatti. Il PNRR, inoltre (e questa è la seconda grande novità), richiede che tutte le misure soddisfino il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali" (DNSH). Devono, cioè, indirizzare a monte del processo gli interventi in maniera che, nella loro realizzazione, rispettino gli obiettivi ambientali di mitigazione dei cambiamenti climatici e riduzione dell'inquinamento atmosferico, di uso sostenibile e a protezione delle acque e delle risorse marine, di transizione verso un'economia circolare e di protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il Piano include un ampio spettro di investimenti e riforme che prevedono il coinvolgimento attivo delle amministrazioni territoriali ed è stato stimato che una rilevante quantità di risorse, per più di 80 miliardi di euro, avrà una ricaduta diretta sul territorio. In quest'ottica, nel ruolo di Beneficiari/Soggetti attuatori, le Regioni e gli enti locali assumono la responsabilità della gestione dei singoli progetti, sulla base degli specifici criteri e modalità stabiliti nei provvedimenti di assegnazione delle risorse adottati dalle Amministrazioni centrali titolari degli interventi, sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente per i singoli settori di riferimento. Rappresentano inoltre una fondamentale antenna per le esigenze del territorio, essenziale per garantire il successo della strategia del Piano e il racordo con le altre politiche locali di sviluppo, a partire da quelle di coesione.

Limitandoci alle linee di investimento che



Fig. 1. Vista del centro storico di Palermo (Foto di Ignazio Vinci).

fanno riferimento esplicito alla rigenerazione urbana come leva dello sviluppo sostenibile, analizziamo qui brevemente tre misure che hanno suscitato il fortissimo interesse delle città, sia per la loro consistenza finanziaria, sia per le opportunità di intervento che consentono in ambito urbano.

La prima è il cosiddetto PINQUA, il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare, che rientra tra le misure che erano già in corso prima dell'approvazione del PNRR e che il Governo ha deciso di finanziare attraverso la misura M5C2 del Piano per consentire un'accelerazione nella spesa. L'obiettivo dell'investimento è quello di costruire nuovi alloggi pubblici, riducendo le difficoltà abitative, riqualificando le aree degradate e puntando alla sostenibilità e all'innovazione verde nelle aree urbane. Verrà adottata una nuova gestione dell'edilizia popolare, che sfrutta modelli inclusivi e strumenti utili a garantire il benessere sociale e il decoro urbano. L'investimento, che ha una dotazione complessiva di 2,8 miliardi di euro, si articola in alcune linee di intervento da realizzarsi senza consumo di nuovo suolo: riqualificazione ed incremento dell'housing sociale, rigenerazione ed incremento della qualità urbana, miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza, mitigazione della carenza abitativa e aumento della qualità ambientale, utilizzo di modelli e strumenti innovativi per la gestione, l'inclusione e il benessere nelle città, interventi sull'edilizia residenziale pubblica ad alto impatto strategico sul territorio nazionale. La selezione delle proposte di finanziamento avverrà attraverso indicatori volti a valutare l'impatto ambientale, sociale, culturale, urbano-territoriale, economico-finanziario e tecnologico-processuale dei progetti. La selezione delle proposte da finanziare, in linea con la direttrice della transizione ecologica del PNRR, verrà valutata in base all'impatto ambientale, sociale, culturale, urbano-territoriale, economico-finanziario e tecnologico dei progetti. L'altro grande investimento nazionale sulla riqualificazione delle città è identificato tra gli addetti ai lavori come "Piani Urbani Integrati" destinato esclusivamente alle Città Metropolitane per interventi, di valore non inferiore a 50 milioni di euro, che dovranno indirizzarsi al miglioramento di ampie aree urbane degradate, alla rigenerazione urbana ed alla rivitalizzazione economica, con particolare attenzione alla creazione di nuovi servizi alla persona e alla riqualificazione dell'accessibilità e delle infrastrutture, soprattutto nei territori più vulnerabili. L'idea generale è che il programma solleciti la creazione di aree urbane più intelligenti e sostenibili, limitando il consumo di suolo edificabile, attraverso:

- la manutenzione per il riuso e la rifunzionalizzazione ecosostenibile di aree e strutture edilizie pubbliche per finalità di interesse collettivo;

- il miglioramento della qualità, del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale, con particolare riferimento allo sviluppo e potenziamento dei servizi sociali e culturali e alla promozione delle attività culturali e sportive;

• interventi finalizzati a sostenere progetti legati alle *smart cities*, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico, volti al miglioramento della qualità ambientale e dei servizi digitali nelle aree urbane. Nelle città metropolitane si potranno realizzare sinergie di pianificazione tra il Comune capoluogo e i Comuni limitrofi con l'obiettivo di ricucire tessuto urbano ed extra-urbano, colmando deficit infrastrutturali e di mobilità. L'investimento ha una dotazione complessiva di 2,49 miliardi euro a cui si andranno ad aggiungere ulteriori 210 milioni di euro finanziati dal cosiddetto Piano Complementare del PNRR.

La terza misura è destinata ai Comuni con più di 15.000 abitanti con l'obiettivo, anche qui, di investire nella rigenerazione urbana e ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale, per migliorare la qualità del decoro urbano e il contesto ambientale. L'investimento, che ha una dotazione complessiva di 3,3 miliardi di euro, può riguardare diverse tipologie di azione, quali:

- manutenzione e rifunzionalizzazione di aree e strutture edilizie esistenti a fini di pubblico interesse, compresa la demolizione di opere abusive eseguite da privati in assenza o totale diffidenza dal permesso di costruzione, inclusa la sistemazione delle aree di pertinenza;

- miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale, anche attraverso la ristrutturazione edilizia di edifici pubblici, con particolare riferimento allo sviluppo di servizi sociali e culturali, educativi e didattici, o alla promozione di attività culturali e sportive;

- interventi per la mobilità sostenibile.

Questa misura ha visto una risposta diffusissima da parte dei Comuni (già all'opera su progetti di rigenerazione urbana in vista di un avviso pubblico atteso ben prima dell'approvazione del PNRR), al punto da doversi adottare una procedura di selezione tra i progetti, privilegiando quelli presentati dai Comuni con un indice di vulnerabilità sociale e materiale più elevato.

In conclusione, va riconosciuto come il sistema di opportunità finanziarie offerte dai dispositivi europei di risposta alla crisi pandemica nelle città, ed in particolare il PNRR

– un dispositivo organizzato in 6 missioni, 63 riforme, 16 componenti e 197 investimenti, che coinvolge come titolari 23 soggetti governativi e che, in definitiva, promette di cambiare il destino del Paese –, comporti una complessità che nessun Governo del passato ha mai affrontato. Questa estrema complessità caratterizza anche gli investimenti più o meno direttamente riconducibili alle questioni urbane e alla rigenerazione delle città, che si traducono in una molteplicità di interventi dedicati alla digitalizzazione, alla mobilità sostenibile, alla riforestazione, alle politiche educative e sociali e molto altro ancora. Forse è proprio questo uno dei limiti più evidenti dell'impianto del PNRR nel suo porsi al servizio del rilancio delle aree urbane italiane: la dispersione in una miriade di azioni e misure delle consistenti risorse finanziarie disponibili, in assenza di una visione unificante di quello che le città potranno diventare per lo sviluppo del paese nel prossimo futuro. Sperando che il PNRR possa contribuire a realizzare quell'Agenda Urbana Nazionale che nel nostro Paese non si è mai riusciti a costruire, proviamo a cogliere l'aspetto positivo di questa assenza: sarà compito delle città ricostruire 'sul terreno' quella visione (strategica, si sarebbe detto un tempo) di città del futuro, che con difficoltà si riesce ad identificare nelle politiche nazionali.

I Comuni e le Città Metropolitane si trovano di fronte a una duplice sfida: quella 'tecnica' che richiede di spendere questa enorme quantità di risorse entro termini temporali molto ristretti e nel rispetto di regole nuove e originali, e quella 'politica' che impone di focalizzarsi sui bisogni reali delle persone e sul miglioramento concreto e duraturo della qualità dei servizi piuttosto che sull'innovatività degli edifici o il costo della pavimentazione delle strade; di pianificare, magari insieme ai cittadini e ai portatori di interesse nella logica del co-design delle politiche, con maggiore attenzione per i contenuti piuttosto che per i contenitori; di costruire alleanze e coalizioni territoriali che, superando i confini dei Comuni, affrontino i problemi rispetto alla loro reale scala.

Se la sfida tecnica è una condizione ineludibile per il rilancio dell'economia, solo vincere la sfida politica ci consentirà di rispettare il mandato del Piano di costruire città e territori dove le future generazioni possano vivere e prosperare. ■

Riferimenti

d'Antonio S., Testa P. (2021), *Le città sono la soluzione: Un viaggio nell'Italia dei Comuni innovativi*, Donzelli, Roma.

UNA FINESTRA SU...

La riforma delle unioni metropolitane in Slesia (Polonia)

a cura di Stefano Salata

Managing the transition: the born of a Metropolitan authority in the Silesian Voivodeship

Stefano Salata

In Poland, the last three decades have been a time of intense economic, political and socio-cultural changes that were part of the Country's systemic transformation. Traditional industrial and mining activity no longer dominates the local economy and these activities have been replaced by advanced services. At the same time, the active coal mine area has been reduced and the post-mining areas have been progressively revitalised and given new functions. However, it should be noted that, the unbalanced development in this Country is a problem partly due to the uneven distribution of important resources which are concentrated in several local units.

The lack of integrated metropolitan management has many negative side effects. Generally, territorial inequalities still exist, which consists of ecological problems and administrative fragmentation, resulting in the loss of certain opportunities and benefits. The relations between cities are still more competitive than cooperative. However, recently, building a strong polycentric metropolis became Poland's most relevant objective.

The cooperation between municipalities

The Inter-Municipal Cooperation in the Polish Metropolitan Spaces is quite a recent phenomenon in Poland since there is a historical lack of specific regulations in this field, and the more recent development of fundamental laws of the Polish territorial system is dated 1989. Moreover, the Polish central government had been hostile for a long time to create strong decentralized and autonomous metropolitan institutions and, in general, adding a supplementary apparatus in the territorial organisation, i.e. metropolitan territorial communities (Pyka 2018).

Despite this institutional limit, on 2007 the Conurbation of Upper Silesia has candidate

itself as one of the first reorganization initiative while creating the multifunctional Upper Silesian Metropolitan Union (Górnośląski Związek Metropolitalny - GZM), which unified 14 urban-districts of the conurbation. The conurbation was then transformed in 2011 into a Metropolitan Council, whose members later initiated the creation of the Metropolitan Association of Poznań. The adoption of the law on metropolitan unions, effective from 1st January 2016, constitutes a new factor that is changing the institutional landscape of the metropolitan

areas in Poland. This law was generally welcomed by the representatives and mayors of the territorial units potentially affected by the new legislative framework. Some of the seven metropolitan institutions involved in re-organization had already officially expressed their interest in creating a metropolitan union on their territory.

Metropolitan Unions were inscribed in "the modification of the law on municipalities and other laws" submitted to the Parliament in July 2014 and finally became effective from 1st January 2016 (law on metropolitan

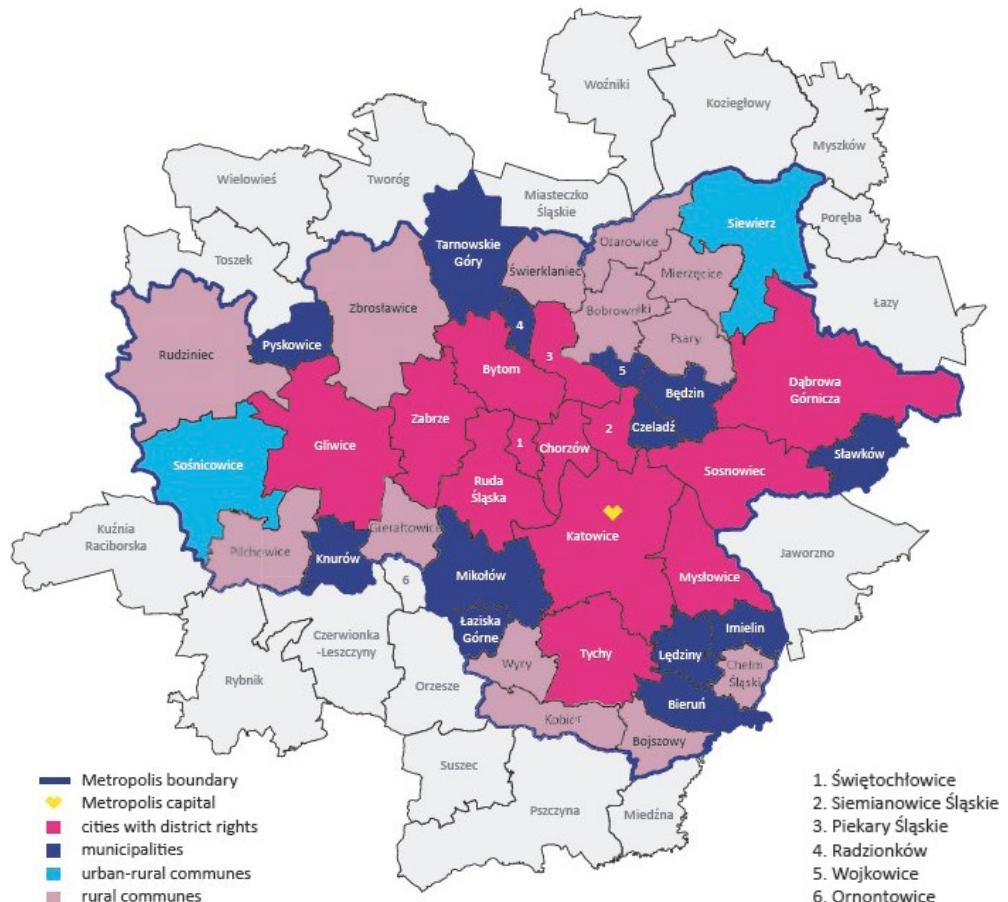


Fig.1. Metropolis GZM - Strategic Action Programme 2022. A new dimension of synergy (Source: GZM 2019).

unions). Among other matters, this law provided the possibility to create common public service centres, it included financial incentives for local communities and opened a possibility for the creation of multi-layered unions between municipalities, districts and regions, which facilitated the cooperation in the functional areas forming metropolitan conurbations (Pyka 2012).

Based on this institutionalized legal framework has been created the first metropolitan union in Poland in the as of 1st July 2017, which regulated the metropolitan unions by managing public affairs independently and with full responsibility; carrying out tasks concerning spatial planning, economic and social development; managing public transport within the community; participating in the planning processes of national and regional roads and also promoting the metropolitan union and its territory.

Having its fiscal resources is one of the greatest achievements of the Silesian Voivodeship metropolitan union, which has been the first metropolitan authority in the history of Poland with such financial independence at its disposal. Apart from the classical sources of financing, such as contributions of the member municipalities or endowments, the metropolitan union benefits from 5% of additional financial resources generated by the personal income tax.

In the Silesian Voivodeship in Poland, the Metropolis of Katowice is an original political experiment, giving rise to a new level of inter-communal cooperation. This institutional structure substantially changed the *governance* of metropolitan areas in Poland, creating new political roles, powers, and public action competencies. The experience that

represents this first spontaneous and pioneer process will probably promote potential replicators to other Polish metropolitan areas in the future.

The Governance context: Górnegośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii - GZM

The Organisation for Economic Co-operation and Development (Oecd) defines metropolitan areas as functional urban areas with at least 500,000 inhabitants. A functional urban area is an aggregation with a continuously built-up urban core and surrounding areas. The limits of the functional urban areas are determined by the share of the inhabitants that commute from the surrounding areas into the urban core (Ahrend *et al.* 2014).

GZM is a metropolitan association, formally created on 1 July 2018, according to the Rule on of the Council of Ministers of 26 June 2018 (item 1290), constituting the executive act to the Act of 9 March 2017 on the metropolitan association in the Silesian Province (Journal of Laws of 2017, item 730).

The GZM forms a settlement system with the character of a conurbation and represents a polycentric system with a leading, but not overwhelming, position of Katowice, which is the main finance, insurance and real estate centre. Katowice also acts as the pivot of metropolitan functions while attracting global events such as the Annual Meeting of Unesco Creative Cities and Climate Global Summit COP24.

GZM has approved a Strategic Action Programme 2022, which is the first document developed jointly for the entire metropolitan area (GZM 2019). The adopted priorities are considered through the spectrum of contemporary trends: political, economic,

social, technical, ecological and legal while considering key strategic documents at the national and regional levels. This act created the basis to set the initial directions of socio-economic development and several actions to be implemented in the coming years. These actions are designed to integrate the individual potentials of 41 member communes, initiate development activities and inspire innovative solutions (GZM 2019). The programme has five priorities, many objectives and selected actions:

- The priority for Space and Environment is "Shaping spatial order; sustainable green Metropolis";
- The priority for Transport and Mobility is "Developing collective public transport, sustainable urban mobility";
- The priority for Society and Economy is "Social and" economic development of the metropolitan association area;
- The priorities for Metropolis GZM as a brand is "Promoting metropolitan association and its area" and "Institutional development".

In functional terms, the GZM is the most urbanized and populated area in the Silesian Province. Located in the central part of the Province, the administrative boundaries of this new unit covers 2.553 Km² (21% of the Province's area) with a population of 2.3 million circa (50% of the Province's population). The GZM is then subdivided into the core and the outer zone areas. The former is composed by the compact and densely urbanized areas, which includes the historical urbanization of the industrial period (it includes 13 cities with district rights); while the latter is formed by 28 communes and municipalities (13 municipalities, 2 urban-rural communes and 13 rural communes) with low dense urban development and no industrial core areas.

The definition of a process for the formation of the metropolitan association in the Silesian Province created the basic instrumentation for trans-municipal management. It formalized the mutual cooperation mechanisms between individual local governments. Metropolis GZM wants to find operative and concrete solutions for the contemporary challenges faced by the metropolization and sub-regionalization phenomena. The urbanization and industrialization process that have been taking place for decades have led to the creation of a broad, extensive, functionally closely linked polycentric structure, which cannot be managed at a national scale. The GZM is going to facilitate the mutual exchange of programs and measures among individual communes for one area, without the need to re-organize occasionally the administrative boundaries and many and

SHAPING SPATIAL ORDER; SUSTAINABLE GREEN METROPOLIS	
4 OBJECTIVES	7 ACTIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Shaping spatial order in Metropolis GZM through proper orientation of spatial policy of member communes, due to spatial and socio-economic cohesion of the metropolitan area • Developing a sustainable, green Metropolis • Increasing energy awareness in communes and entities operating within them • Supporting distributed energy initiatives and implementation of energy-saving, highly effective technologies, with simultaneous actions to reduce low emissions 	<ul style="list-style-type: none"> • A framework land use plan for the metropolitan association • Metropolitan network of green public spaces, including river valleys, botanical gardens and parks • Metropolis's blue infrastructure-smart water management • Integrating waste management within Metropolis GZM • Purchasing group for energy and gas • Forming and developing energy clusters within the Metropolis • Developing and implementing a metropolitan air quality improvement programme

Fig. 2. Metropolis GZM - Strategic Action Programme 2022. Priorities (Source: GZM 2019).

sharing common investment problems and needs in a flexible and adaptable way. However, the intensification of the metropolization process requires the synergistic use of existing powers and competencies and a common definition of prospective development challenges, taking into account the spatial and socio-economic diversity of all the individual member's communes.

As a representative of the Metropolitan Association, the Metropolitan Board actively participates in the change process. In this context, the role of the metropolitan association is to integrate, initiate and inspire a just and fair transition consistently to a more economically and ecologically compatible urban management.

The great potential of the cultural development of the GZM is the high multiculturalism of Silesia. The metropolis has changed its social composition throughout history, and it has always been an area inhabited by various national, ethnic and religious communities. In the past, this diversity was the source of conflicts, but above all it constituted the cultural wealth of these lands. Today the social and economic diversity of the GZM is considered a unique factor determining the chances for a deeper development in creativity and innovation. This complex system may encourage new opportunities, sources of investments, new trends and ideas, which marks the metropolitan processes more fast and dynamic. ■

UNA FINESTRA SU... RIFORMA DELLE UNIONI METROPOLITANE IN SLESIA (POLONIA)

Activities of business environment institutions in the Silesia Region

Daria Szafarczyk

Economic development and characteristics of the region

Economic development means changes in the structure of the economy's production potential, the structure of production and consumption, socio-economic relations, and the system of functioning of the economy. It covers the entire sphere of human economic activity, both productive activity and the distribution of produced goods, not only through quantitative growth, but primarily through structural and qualitative changes in the broadly understood management process (Janczuk 2013).

Silesian Voivodeship is the region with the highest degree of urbanization and population density in Poland. In terms of economy, Silesia is one of the leading regions in the country in terms of attractiveness for investors, industrial and service activities, and technologically advanced activities. The priorities for the development of Silesia are to support the creation of new and development of existing companies, including startups, based on the potential of the region and using technologies developed in the region, in particular in the areas of regional and smart specialization and creative industries. In addition, the region offers support for the internationalization and networking of regional entities to create innovation and interdisciplinary cooperation. In the region itself, several significant institutions support the functioning of the small and medium-sized enterprises sector, both in terms of providing specialist knowledge for entrepreneurs and financing their activities with reliefs, subsidies, and modern financial instruments¹.

Business Environment Institutions and internationalization

The dynamically developing network of Small Medium Enterprises (SMEs) in the region may be its basic factor of competitiveness. A characteristic feature of the new approach to innovation in regional policy is the emphasis on the creation of new resources

in the region, and not on the promotion of activities aimed at the optimal allocation of existing resources, as it has been so far (Dorożyński 2013). For the purposes of this article, business environment institutions will be defined as, „regardless of the legal form, an entity operating for the development of entrepreneurship and innovation, not operating for profit or allocating profit for statutory purposes in accordance with the provisions in the statute or other equivalent document of incorporation. Having the material, technical, human resources and competencies necessary to provide services to the SME sector” (Burdecka 2004).

Business environment institutions can be divided according to the scope of their activities:

- conducting activity on a local scale;
- performing their tasks on a regional scale or the area of the entire voivodeship;
- pursuing their goals on a supra-regional scale, i.e. covering at least a few voivodeships or the entire country, may also operate on the international arena (Dorożyński 2013).

The functioning of Business Environmental Institutions (BEI) is related to the economic situation in the region. Their activity is correlated with the level and dynamics of economic development. There is also the opposite relationship, i.e. BEIs impact the development of the region, primarily by providing various services to entrepreneurs, which contribute, inter alia, to improve the efficiency of economic activity, to create new entities and to develop human and social capital. An important part of the business environment are loan funds, guarantee funds, venture capital funds, as well as industrial and science and technology parks, created to support innovation in the economy and technology transfer. Business Environment Institutions are a direct tool for the economic development of the region in which they operate through the opportunities provided to entrepreneurs, such as training, professionalization and development of activities and potential, as well as financial instruments

References

Ahrend R., Gamper C., Schumann A. (2014), "The OECD Metropolitan Governance Survey: A Quantitative Description of Governance Structures in large Urban Agglomerations", *OECD Regional Development Working Papers*, No. 2014/04, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/5jz43zldh08p-en>

Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii - GZM (2019), *Metropolis GZM - Strategic Action Programme 2022*. Katowice.

Pyka R. (2012), "Minimizing the side effects of the metropolization as a condition for maintenance of transition and resilience in Post-industrial Agglomerations", *Journal of Economics & Management/University of Economics in Katowice*, 10, p. 121-136.

Pyka R. (2018), "Inter-Municipal Cooperation in the Polish Metropolitan Spaces, State of Affairs: Structures, Strategies and Perspectives", *Metropolisation, regionalisation and rural intermunicipal cooperation. what impact on local, regional and national governments in Europe?* Edition Universitarie Varenne, p. 301-326.

ensuring the stability of development, its security and a stimulus to the creation of new forms of business through, for example, subsidies for start-up. In this way, business support institutions model the development of the region through participation in the structure supporting entrepreneurs and the implementation of tasks aimed at increasing the investment attractiveness of the region, thanks to building a positive image and attracting potential investors. An excellent example of an institution supporting the development of the small and medium-sized enterprise sector and supporting the economic development of the region is Upper Silesian Fund S.A. The Fund is an institution that creates and makes available modern financial instruments supporting the development of the public, private and civic sector, actively participating in the implementation of the region's development policy and creating conditions for the use of national and European funds for the development of the Silesian Voivodeship, while initiating and engaging in partnership projects oriented at supporting innovative processes of the region's development. The main goal of establishing the Upper Silesian Fund in 1995 was to create favorable conditions for the development of the region against the background of significant changes taking place in it and socio-economic transformations. The Upper Silesian Fund is one of the most active entities in the Silesian Voivodeship in implementing the region's development policy, in particular its innovation component, and creating and making available modern financial instruments supporting the development of the public, private and civic sectors. The Fund is also a key organization of the business environment in the Silesian Voivodeship, which carries out specific tasks within the framework of policies and economic development of local government, and has experience in the field of financial instruments targeted at SMEs, as well as in the organization of advisory and training services for SMEs. During 25 years of operation, the institution has supported over 2,000 enterprises in terms of the use of available financial resources and 6,500 companies in terms of subsidies for training and development of employees' competences².

Since 2019, the institution also supports the internationalization of small and medium-sized enterprises through the functioning of the Department of Foreign Cooperation. The Department of Foreign Cooperation is responsible for activities undertaken as part of two key projects, Global Silesia and InterSilesia, which are implemented in close

cooperation with the Marshal's Office of the Silesian Voivodeship. In addition, the department's experts are specialized in supporting Silesian entrepreneurs in expanding into foreign markets and achieving the so-called export readiness. The department's tasks also include providing information on active export support instruments in the financial, service and institutional areas, as well as providing contacts to foreign enterprises and initiating cooperation between Polish companies operating on foreign markets. According to the business encyclopedia, "internationalization is any type of economic activity that an enterprise undertakes abroad. It is related to an increase in economic ties between specific countries and their regional groups and enterprises"³. The projects supporting SMEs from the Silesian Voivodeship are "Economic promotion of the region and activities related to the creation of favorable conditions for investment and export" co-financed by EU funds under the Regional Operational Program of the Silesian Voivodeship 2014-2020 (Priority axis III. Competitiveness of SMEs; Measure 3.5 Internationalization of the region's economy); Sub-measure 3.5.1 Economic promotion of the region) implemented by the Silesian Voivodeship in partnership with Upper Silesian Fund SA and "InterSilesia - internationalization of the SME sector" also financed from the EU funds under the Regional Operational Program of the Silesian Voivodeship 2014-2020 (Priority axis III. Competitiveness of SMEs; Measure 3.5 Internationalization of the region's economy; Sub-measure 3.5.2 Modeling export activity of SMEs). Upper Silesian Fund SA implements the project in partnership with the Silesian Voivodeship. The main goal of both projects is to increase the export activity of Silesian enterprises, which will realistically translate into strengthening the position of the region at the international plateau. An additional factor decisive in strengthening the image and position of Silesia in the international arena is also the promotion of the region in terms of investment attractiveness. Activities supporting entrepreneurs in the process of internationalization of production and distribution of services include foreign missions, enabling entrepreneurs to participate in the largest exhibition events and international fairs, and specialized training in the field of legal, financial, marketing and socio-cultural conditions of foreign markets, which are the focus of entrepreneurs. Additionally, the institution provides entrepreneurs with the necessary expert advisory support, verification of potential contractors and individual models of internationalization. As part of the

Inter Silesia project, an internationalization platform will also be created, an internet platform for knowledge about exports and international trade, containing a database of cooperation offers and providing e-learning courses for entrepreneurs interested in developing activities on international markets according to post-pandemic development trends of enterprises.

Summary

Business environment institutions play an increasingly important role in the development of regions, including the Silesian Voivodeship. They run various types of activities, the most important are: consulting, training, information and promotion activities and support in starting a business. The main recipients of these services are small and medium-sized enterprises (Dorożyński and Urbaniak 2011). Support for internationalization processes by business environment institutions is a relatively new phenomenon in the region. The above-mentioned projects, provided that the assumed goal is achieved both in terms of quality and quantity, will become an element contributing to the recognition and identification of the processes of shaping modern European space in the Silesian region. The region's economic development in the conditions of increasing globalization and growing interconnections seems to be directly correlated with the internationalization of enterprises' activities. Strengthening the region's investment attractiveness also results directly from the Regional Specialization Strategies, which remain the main axis of the areas of operation of entities participating and involved in the internationalization process. ■

Footnotes

1 inSilesia, Silesian Investor & Exporter Assistance Centre: <https://invest-in-silesia.pl/content/instytucje-wspierajace-przedsiebiorczosc>.

2 Fundusz Górnospolski SA: <https://www.fgsa.pl/>.

3 Internacjonalizacja: <https://mfiles.pl/pl/index.php/Internacjonalizacja>.

References

- Burdecka W (2004), *Instytucje otoczenia Biznesu*, Instytut Technologii Eksplotacji, Warszawa.
- Dorożyński T., Urbaniak W.(2011), *Rola instytucji otoczenia biznesu we wspieraniu inwestorów zagranicznych w województwie łódzkim*, Katedra Wymiany Międzynarodowej, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Dorożyński. T (2013). *Instytucje otoczenia biznesu a rozwój przedsiębiorstw- ujęcie regionalne Zarządzanie i Finanse*, no. 1, s. 142.
- Janczuk L., YEARBOOKS OF SOCIAL SCIENCES, Vol. 5 (41), no. 1 - 2013.

Il lavoro del gruppo Urbanistica e Partecipazione di INU Giovani

Marta Ducci, Valentina Grazioli, Mattia Scalas, Aurora Sereni, Alessandro Pecchioli, Alessandro Colella

Il gruppo di lavoro ed il questionario nazionale su urbanistica e partecipazione

Da quando il gruppo INU Giovani ha iniziato le sue attività, con la creazione di gruppi di lavoro tematici, è nato anche il Gruppo Urbanistica e Partecipazione. Il gruppo attivo è costituito da cinque giovani urbanisti, provenienti da tutta Italia ed alcuni anche residenti all'estero, che si sono impegnati durante tutto l'anno nell'affrontare un tema così importante e controverso: la partecipazione in urbanistica.

Nonostante oggi per supportare l'integrazione e l'ascolto della voce dei cittadini, la partecipazione sia al centro della maggioranza delle politiche di progettazione, come illustra anche l'estensivo lavoro di Nanz e Fritsche (2014), questo processo non sempre viene realmente integrato nelle pratiche di progettazione urbana. Per questo, sebbene oggi ci siano molti esempi positivi di pratiche ed attività partecipative che coinvolgono cittadini e *stakeholders* delle nostre città¹, come gruppo di INU Giovani abbiamo deciso di indagare prima di tutto quale sia la reale percezione da parte dei cittadini dell'utilizzo e la diffusione di queste pratiche.

Il periodo della pandemia ha rafforzato ulteriormente l'esigenza di comprendere quanto sia forte questo legame tra percezione e pratiche di partecipazione. Durante questo duro periodo di restrizioni, infatti, è emerso ancora di più il ruolo chiave di uno spazio pubblico e sociale di qualità che risponda alle reali necessità dei cittadini, e che per raggiungere questo, è essenziale il coinvolgimento attivo della cittadinanza nella sua progettazione. La ricostruzione post pandemica dovrà quindi necessariamente confrontarsi con processi partecipativi e di attivazione della cittadinanza orientati a ricostruire un rapporto che potrebbe essersi incrinato nei mesi più duri dell'emergenza nei quali – quali che fossero

le reali possibilità di improntarlo – è mancato un coinvolgimento dei cittadini nel processo decisionale (Musolino 2020).

È così che al Gruppo è venuto in mente di indagare questa tematica con un breve questionario da diffondere tra la popolazione. Il questionario è stato creato e diffuso online durante i mesi di settembre ed ottobre 2021, attraverso gli account social e la mailing list INU (Figure 1 e 2). L'obiettivo del questionario è stato, da una parte, quello di indagare come la partecipazione in urbanistica sia realmente percepita e vissuta da chi le città le vive: i loro abitanti; dall'altra, quello di raccogliere informazioni riguardanti le problematiche legate alla partecipazione, il numero di persone realmente interessate a partecipare, le modalità e l'investimento di tempo che i partecipanti sono disposti ad investire, nonché le tematiche a cui possono essere più interessati.

Per questo, il questionario è stato diviso ed

indirizzato, con delle differenziazioni di informazioni richieste e di domande, a tre categorie di partecipanti: cittadini, enti e associazioni. Per ogni categoria è stata dedicata una sezione specifica del questionario in cui sono state coperte le seguenti tematiche:

1. per gli enti e le associazioni:

- esperienze di partecipazione a cui si è precedentemente partecipato (dettagli su tematiche, numero di partecipanti, target group, scala, modalità, scopo, tipo di impegno, organizzatori, moderatori) e, se non ce ne sono, per quale motivo?
- esperienze di partecipazione che si è precedentemente organizzato (dettagli su tematiche, numero di partecipanti, target group, scala, modalità, scopo, tipo di impegno, organizzatori, moderatori) e, se non ce ne sono, per quale motivo?
- esperienze di partecipazione che si vuole organizzare in futuro (domanda aperta);



Fig. 1. Immagine di promozione del questionario (Foto di Antenna da Unsplash).

2. per i cittadini:

- esperienze di partecipazione a cui si è precedentemente partecipato (dettagli su tematiche, numero di partecipanti, target group, scala, modalità, scopo, tipo di impegno, organizzatori, moderatori) e, se non ce ne sono, per quale motivo?
- esperienze di partecipazione a cui piacerebbe partecipare (dettagli su tematiche, partecipanti, scala, modalità, scopo, tipo di impegno, organizzatori).

Essendo il questionario stato chiuso da poco, una pubblicazione completa dei risultati non è ancora disponibile. Tuttavia, da un'analisi preliminare dei risultati si ricavano alcune informazioni interessanti: il 93 % delle risposte ottenute sono state da parte di liberi cittadini (mentre il restante 7% da enti ed associazioni), di questi, il 40% non ha mai partecipato a processi partecipativi. Alla domanda perché non hanno mai partecipato, oltre al 66% afferma di non averne mai avuto la possibilità, il 14% specifica che non ne sono mai stati organizzati eventi nel Comune dove vive o se lo sono stati, non sono stati pubblicizzati a sufficienza, il 7 % che non ne ha mai avuto tempo e solo il 13% afferma di non essere interessato (Figura 3).

Questo risultato preliminare ci fa pensare che ad oggi solo una piccola parte della popolazione viene realmente raggiunta e coinvolta in queste attività, e che forse dovremmo riflettere in maniera più profonda su come i cittadini potrebbero, e dovrebbero, essere coinvolti di più in processi partecipativi, sia decisionali che ideativi.

Nei prossimi mesi il Gruppo Urbanistica e Partecipazione di INU Giovani porterà avanti un'indagine accurata dei risultati del questionario, che ci consentirà di sviluppare una

riflessione più approfondita sulle pratiche partecipative in Italia e su come integrarle di più nelle pratiche progettuali. Grazie ai risultati del questionario, sarà possibile anche trarre delle indicazioni pratiche su come facilitare questa integrazione e come rendere questi processi più 'attraenti' ed utili per i cittadini - conoscendo per esempio quanto tempo sono disposti ad investire in queste pratiche, con quali modalità gli piacerebbe partecipare (online, in presenza, tavole rotonde, questionari, giochi, ecc.), su quali tematiche (progettazione urbana, rigenerazione, mobilità e trasporti, verde e paesaggio, o altro), in quali fasi progettuali (se ideativa, informativa, decisionale, ecc.) e su quali scale gli piacerebbe essere coinvolti di più (es. quartiere, urbana, territoriale).

Prossimi passi

Adesso, un nuovo anno di lavori è iniziato per il Gruppo Urbanistica e Partecipazione di INU Giovani. Il Gruppo continuerà a lavorare e discutere sulla tematica della partecipazione in urbanistica ponendosi l'obiettivo di pubblicare l'analisi dei risultati del questionario, ed incentivare la discussione sulle tematiche affrontate con lo stesso. Le prossime attività saranno quindi incentrate su come promuovere e facilitare riflessioni concrete per una migliore integrazione tra urbanistica e partecipazione, per esempio attraverso lo scambio di buone pratiche e la presentazione di case studies della partecipazione in ambito urbanistico. ■

Note

1 Per riportare un esempio tra i tanti: il Comune di Milano sta organizzando una serie di incontri dedicati ai singoli quartieri soggetti ad interventi di riqualificazione urbanistica nell'ambito delle iniziative Piano Quartieri. Essi si promuovono come occasioni di confronto, condivisione e aggiornamento tra i progettisti e i cittadini.

Riferimenti

Musolino M. (2020), "Ricostruzione è partecipazione", in G. Nuvolati, S. Spanu (a cura di), *Manifesto dei sociologi e delle sociologhe dell'ambiente e del territorio sulle città e le aree naturali del dopo covid-19*, Ledizioni [<https://www.ledizioni.it/download/34564/>].

Nanz P., Fritsche M. (2014), *La partecipazione dei cittadini: un manuale. Metodi partecipativi: protagonisti, opportunità e limiti*, Edizione italiana a cura dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna Bologna 2014.

Per quale motivo non hai mai partecipato?

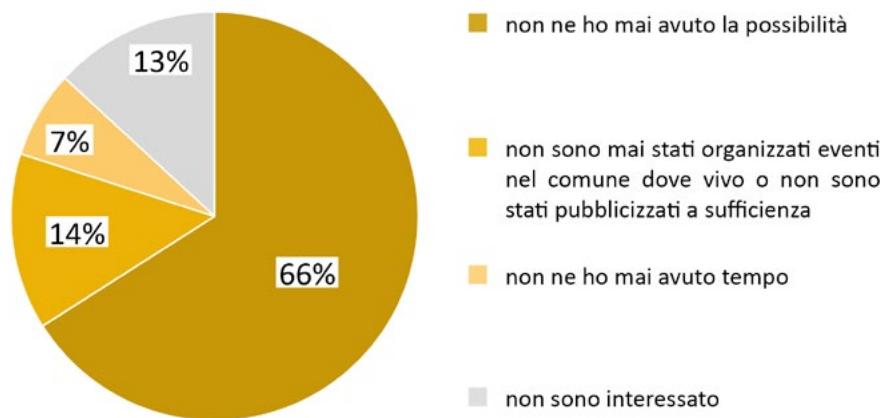


Fig. 3. Grafico elaborato dalle risposte al questionario (elaborazione del Gruppo INU Giovani Urbanistica e Partecipazione).



Fig. 2. Grafica per la pagina di Instagram (Autore: Aurora Sereni).

Espressione sociale d'interesse collettivo

Maria Antonietta Onorato

Una premessa necessaria

Il processo partecipativo consiste nell'atto democratico in cui esplicitare determinate intenzioni di ordine pratico, palesate dalla componente sociale attiva e passiva, inclusa in un determinato aggregato urbano. L'intensità e la durata del processo partecipativo è subordinata alla valenza del progetto di paesaggio, con il fine di valorizzare, rigenerare e riqualificare la zona degradata ed il contesto territoriale a cui appartiene, non solo la porzione di suolo, soprattutto la società civile che vive e trasforma costantemente il paesaggio.

L'atto di partecipazione sociale è fondamentale per la redazione dei piani urbanistici e territoriali del buon governo, in quanto possiede la conoscenza del luogo e tendenzialmente predisporrà la storicità patrimoniale alle generazioni successive. Malgrado i vari interventi sociali, sfociano incessantemente nell'approvvigionamento d'interessi privati o partitici, tali eventi partecipativi orientano l'approccio del tecnicismo progettuale al bene comune, fondato sulla base di una solida gerarchia, disciplina e relativi usi del territorio pensati per la pubblica utilità. Gli attori sociali risultano sensibili alla tematica di nuova "territorializzazione" (Magnaghi 2020), completano il sistema progettuale di fattibilità dell'opera pubblica, individuando gli elementi costituenti, mediante un modello di pianificazione urbana efficiente. In tal modo, si calibra l'evoluzione progettuale integrativa o ammodernamento della porzione di territorio, sostenendo il proposito democratico della comunità. Gli attori sociali interessati al progetto, pensato per il sociale, pongono nozioni ed elementi, con funzione integrante, nelle varie iniziative di urbanistica partecipata e connotazioni correlate alle tematiche comunitarie, seguendo l'istanza della componente sociale in continua evoluzione.

La comunicazione dei cittadini

I cittadini esprimono le proprie necessità, tramite il percorso del confronto pubblico, implicito nella procedura di pianificazione del progetto urbanistico, afferite alle scelte di gestione e conservazione dell'ambiente

urbanizzato, cogliendo l'aspetto pragmatico dell'intenzione progettuale rapportata agli aspetti comunitari.

Tutto ciò è gestito per mezzo del confronto o dialogo tra enti ed associazioni locali, che hanno l'interesse di orientare lo sguardo riconoscitivo sul medesimo territorio comune. Il coinvolgimento sociale nelle fasi di adozione ed approvazione dei piani urbanistici, determina le scelte successive di ottemperanza ai vari modelli di *governance* da individuare, al fine di selezionare la possibile azione risolutiva per il progetto urbano o del territorio. L'azione organizzativa, del processo partecipativo, è gestita dal garante della comunicazione e partecipazione, con l'impegno di rappresentare le conoscenze dei percorsi partecipativi inerenti la programmazione e pianificazione del paesaggio.

I portatori d'interessi concentrano le loro azioni esercitate nel campo delle politiche urbanistiche, ai sensi della legge quadro regionale, ai rapporti paritari in osservanza delle politiche di coesione, contestualizzando la partecipazione e trasparenza amministrativa, al fine di individuare le informazioni progettuali, in linea con le scelte indicate dalla società attiva e rapportate nella volontà libera dei cittadini.

La costituente del processo partecipativo trova il punto nevralgico nell'esplicitazione, del pensiero democratico, organizzato dalle fasi procedurali concernenti la fattibilità di uno specifico piano urbanistico o paesistico, in cui emerge l'approvazione pubblica dei cittadini. La contiguità del percorso partecipativo mette a sistema la lunga diatriba comunitaria tra soggetti ed istituzioni locali, per conseguire l'opinione pubblica riguardo le scelte strategiche o varianti degli strumenti urbanistici. Dopotutto, il dibattito pubblico deve garantire la trasparenza, le criticità e valori territoriali, valutando l'incidenza dell'impatto ambientale dell'opera pubblica od implementazione progettuale urbana.

Partecipazione pubblica

Il concetto del coinvolgimento pubblico, precisa l'identità del territorio, riguardo la contabilità ambientale ed altri elementi di pregio



Fig. 1. Associazione locale di attività socioculturali e tutela degli animali (Foto di Silvia Onorato).

territoriale, da salvaguardare e tutelare per la sicurezza del patrimonio ambientale.

Perciò la componente sociale è strutturata da una un gruppo di attori sociali provinciali, comunali o di quartiere, al fine di orientare le scelte strategiche, implicite nelle programmazioni e pianificazioni progettuali in scala urbana o territoriale.

Il fattore sociale è in funzione della coscienza di luogo dei cittadini fluttuanti e residenti, i quali evolvono nel tempo le tradizioni locali, nutrendosi dei prodotti della terra.

L'effetto della partecipazione sociale, in ambito urbano ed ambientale, esprime le varie opinioni, desunte dal consiglio amministrativo di riferimento, in quanto consente di approfondire la programmazione delle varie attività sociali, implicite nel contesto territoriale, potenziando i servizi turistici, gli spazi pubblici e di relazione per l'integrazione sociale.

L'intervento della partecipazione collettiva consiste nel richiamo degli elementi costituenti l'identità del paesaggio, in cui apprezzare la ricchezza ambientale e culturale del luogo, mettendo in evidenza i valori verticali e orizzontali di autoregolazione del governo del territorio, individuato dalla programmazione e pianificazione urbana e territoriale. Infine, il criterio applicativo dei principi paritari concede l'interscambio dei caratteri socioculturali, pertinenti nella metodologia progettuale degli strumenti di gestione e dottrina del paesaggio, interdipendenti con il *modus vivendi* delle cooperazioni sociali, tutelando i valori comunitari dei cittadini. ■

Riferimenti

Fanfani D., Magnaghi A. (2010) *Patto città campagna*, Alinea editrice, Firenze.

Ghel J. (2009), *Città per le persone*, Maggioli editore, Rimini.

Magnaghi A. (2020), *Il principio territoriale*, Bollati Boringhieri editore, Torino.

Marson A. (2020), *Urbanistica e pianificazione nella prospettiva territorialista*, Quodlibert editore, Macerata.

Partecipazione e gentrificazione. Aiuto o contrasto?

Tiziano Innocenzi

Gentrificazione e partecipazione.

Caratteri e componenti

La 'gentrificazione' è un insieme di trasformazioni della città esistente per le quali una parte di città diviene progressivamente più costosa, e dunque più esclusiva (Semi 2015: 13). Queste trasformazioni procedono sia da una dinamica economica, per la quale il valore degli immobili cresce rispetto ai valori ordinari, sia da una dinamica sociale, per la quale la popolazione che vi risiede viene gradualmente sostituita da una popolazione più benestante (Hackworth and Smith 2001; Lees *et al.* 2008). Tali dinamiche generano una doppia trasformazione, fisica e sociale, nell'area gentrificata: dal punto di vista fisico l'area assume una maggiore qualità urbana, attraverso azioni di riqualificazione architettonica, incremento della quantità di attrezzature e verde urbano, apertura di nuove attività economiche e culturali; dal punto di vista sociale, l'area cambia la propria "natura sociale" (Glass 1964; Semi 2015: 37) attraverso il trasferimento della popolazione originaria, spesso di classe di reddito bassa o medio-bassa, in una nuova area, lasciando così spazio alle classi medie e medio-alte. Queste classi, in genere colte e istruite, tendono a partecipare attivamente alla vita di quartiere (Semi 2015; Cellamare 2019), promuovendo azioni per la sua riqualificazione fisica e funzionale, come la pedonalizzazione e la pulizia degli spazi pubblici, la cura degli spazi verdi, la valorizzazione culturale degli spazi abbandonati, l'istituzione di comitati ed associazioni di quartiere a protezione delle attività svolte. Tali classi sono infatti consapevoli del valore – sia di mercato, sia di distinzione sociale – aggiunto al proprio quartiere da queste attività (Thompson 1979: 52).

Al contrario, queste attività, che richiedono tempo, risorse economiche e anche contenuti culturali specifici, di rado sono realizzate dalle comunità che vi abitano prima del processo di gentrificazione. Sono dunque una caratteristica specifica dei ceti medi che si appropriano sia dello stock edilizio presente, sia dello 'spazio urbano', comunemente inteso come insieme materiale e immateriale di luoghi, funzioni e di attività; in tal senso,

come sottolinea Hackworth (2002: 815), la gentrificazione è dunque "la produzione dello spazio urbano per utenti progressivamente più ricchi". Tra le attività che consentono alle nuove comunità di produrre ed appropriarsi dello spazio urbano – e che costituiscono un elemento strutturale delle istituzioni e dei comitati di quartiere da essi fondati – vi sono i meccanismi partecipativi, il dialogo sociale, il confronto con la pubblica amministrazione e i differenti *stakeholders* dell'area o nel quartiere. Parallelamente, la 'partecipazione' viene comunemente considerata una delle attività da mettere in campo per contrastare il fenomeno della gentrificazione, istruendo le comunità oggetto di questa trasformazione su come ridurre e impedire le cause di questo fenomeno (Semi 2015). Partecipazione che, come ricordato anche dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado della città e delle loro periferie (2017: 55), è alla base dell'urbanistica partecipata, definita come la "condizione, spesso facilitata dalla tecnologia, nella quale i cittadini hanno la possibilità di raccogliere e condividere dati, idee e proposte con gli organi di governo della città". L'urbanistica partecipata parte dal presupposto teorico-metodologico che i cittadini siano "esperti delle relative situazioni urbane e hanno già conoscenza e soluzioni per molteplici questioni"; tuttavia, come spesso accade, le comunità più svantaggiate mancano di una visione integrale e complessiva delle 'situazioni urbane' e dunque, siano impossibilitati o si trovino in difficoltà a trovare le soluzioni necessarie per risolvere le criticità presenti.

L'articolo, dunque, si interroga sulle modalità con cui la partecipazione può contrastare la gentrificazione, o su come questa, al contrario, possa costituire una sorta di 'spia rivelatrice' della gentrificazione in atto. Infatti, è necessario comprendere se la partecipazione delle comunità alle decisioni pubbliche sia un fenomeno prevalente delle classi medie istruite, oppure, se questo si verifichi anche nelle comunità a classe di reddito basso e medio-basso e, di conseguenza, in che misura questa giovi effettivamente a tali classi.

Forme della partecipazione. I casi di Roma e di Bologna

Le comunità della classe operaia, in particolare nelle Regioni tradizionalmente 'rosse', come Umbria, Toscana, Emilia-Romagna, hanno storicamente partecipato alla vita della città attraverso comizi, dibattiti, proposte condivise (si ricorda il percorso di condivisione tra Amministrazione e collettivi operai realizzato a Bologna nel 1973 per il Peep del centro storico). Questo, perché il diritto a riunirsi e a partecipare è una componente essenziale dell'organizzazione sindacale e, più in generale, del pensiero marxista e socialista. Oggi, però, è opportuno chiedersi quale gruppo sociale abbia 'ereditato' tali forme di partecipazione e condivisione, e in particolare, se nelle aree abitate dalle classi meno abbienti queste forme possono essere applicate con facilità e siano percepite come utili e necessarie dalla popolazione. Prendendo come casi di studio Roma e Bologna, due città con notevoli differenze nei percorsi di partecipazione alla vita pubblica, ma con problemi comuni di marginalità sociale nelle periferie abitate dalle classi meno abbienti, emergono una serie di considerazioni. Il dato analizzato, in particolare per Roma, dove le forme partecipative (laboratori di quartiere) sono meno diffuse che a Bologna, è il tasso di affluenza alle elezioni comunali, che rappresenta l'adesione delle comunità a meccanismi democratici di espressione delle preferenze, nonché l'interesse implicito a partecipare a dibattiti, comizi e confronti aperti con i futuri attori pubblici.

A Roma, nelle elezioni del 2013, del 2016 e del 2021, l'affluenza alle elezioni nel VI Municipio (le Torri), uno dei più poveri e marginalizzati della capitale, è stata continuativamente molto bassa, attorno al 40%, con un tasso inferiore al 40% al ballottaggio del 2013, un 48,86% in quello del 2016 e il 42,85% in quello del 2021. Tali dati sono molto diversi da quelli del benestante II Municipio (Flaminio e Parioli), che negli ultimi dieci anni ha conosciuto un'affluenza sempre maggiore del 50%, con tassi di affluenza per zona oltre il 55% nel ballottaggio del 2016 (Comune di Roma 2021; Lelo *et al.* 2019). A Bologna invece, città dalla forte tradizione partecipativa, nella popolare Zona di San Donato il tasso di affluenza alle comunali del 2016 è stato del 59,27%, mentre del 48,98% nel 2021; nel quartiere benestante di Murri, nel 2016 è stato del 60,59%, e nel 2021 del 53,03% (Comune di Bologna 2020, 2021). Da questi dati si evince non solo la crescita di un generale astensionismo e disinteresse per le elezioni amministrative e la vita democratica, ma, in generale, una minore partecipazione dei quartieri popolari ai meccanismi

democratici e di rappresentanza politica. Un altro esempio in tal senso è rappresentato dal Laboratori di Quartiere di Bologna, con le attività di ascolto innescate dal processo "Collaborare è Bologna". Ai dati raccolti nel 2017 (Ces.Co.Com 2018) si nota come nei quartieri di ceto medio di Santo Stefano e Porto-Saragozza la percentuale di voti ai progetti e partecipazione alle attività sia più alta (rispettivamente, il 16,4% e il 15,8%) dei periferici San Donato-San Vitale (13,4%) e Navile (8,2%), con un punteggio quasi doppio nel caso delle aree di estrema periferia del Navile. Quanto emerge è che le aree abitate dalle classi più benestanti tendono a partecipare di più e con maggiore costanza alle attività democratiche, sia a livello urbano, come nel caso delle elezioni comunali, sia a livello locale, nelle attività di progettazione condivisa sul quartiere. Le attività dei Laboratori di Quartiere di Bologna, infatti, hanno proseguito anche dopo il 2017, e sono diventate parte del processo di piano per la composizione del nuovo Pug approvato nel 2021, con la definizione delle Strategie locali e dei progetti di 'areale' previsti all'interno del nuovo strumento. Eppure, a fronte dell'effettiva importanza per la definizione delle scelte pubbliche per il proprio quartiere, le comunità più povere e marginalizzate di Bologna hanno scelto di astenersi dal parteciparne, confermando l'ipotesi che la partecipazione e il dialogo sociale sono spesso percepiti come elementi estranei, tipico delle classi medie, appannaggio di chi ha tempo e mezzi per partecipare alla vita di città (Lees *et al.* 2008; Semi 2015).

Modalità della partecipazione. Analisi e confronto

L'idea che la partecipazione sia un 'appannaggio di classe' limita fortemente l'effettiva partecipazione delle comunità più problematiche, aggravandone la chiusura e marginalizzazione, impedendo di esprimere le proprie istanze e il proprio disagio. Infatti, se l'astensionismo alle attività democratiche e il rifiuto a partecipare alle attività di governance è quasi sempre indice di un disagio strutturale (Commissione periferie 2017), oltre che una carenza di contenuti culturali associativi e democratici, questo risulta anche controproducente per le stesse comunità svantaggiate, andando a favore delle classi medie e alte. Classi che infatti tendono, sia per il maggiore livello di istruzione, sia per la maggiore disponibilità di tempo libero, non solo a fare un uso attivo di questi strumenti di partecipazione, ma anche ad usarli per la realizzazione del loro ideale di città (Fig. 1); ideale che corrisponde alle loro disponibilità economiche, andando così ad estendere la gentrificazione dal singolo quartiere all'intera città esistente. Pertanto, si può affermare che la 'partecipazione' può avere una doppia natura: da un lato, si pone come rivelatrice della gentrificazione di un'area, poiché, come visto, ad una maggiore partecipazione alle attività con l'amministrazione corrisponde spesso una maggiore presenza delle classi medie. Essa può, in alcuni casi, giungere anche a favorire la gentrificazione, qualora la partecipazione assuma le forme di uno 'strumento decisionale di classe', quando messa in atto

solo da gruppi di persone benestanti. Dall'altro, però, la partecipazione può anche portare ad un reale contrasto alla gentrificazione. I meccanismi e le forme della partecipazione possono, infatti, essere realmente inclusivi, raccogliendo istanze e paure della comunità, e allo stesso tempo fornendo gli strumenti culturali adeguati a limitare le cause economiche del processo di gentrificazione, come il rincaro degli affitti, la progressiva chiusura di attività commerciali tradizionali, la concessione di trasformazioni finanziarie dai privati o dal settore immobiliare. Tali meccanismi partecipatori devono essere ripensati con un approccio fortemente *local-based*, attento sia alle richieste della comunità, sia ai contenuti culturali medi di quest'ultima, con attenzione agli strumenti che già possiede e alle sue possibilità di reazione. Come dichiarato anche dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado della città e delle loro periferie (2017), che ha evidenziato lo stato di disagio trasversale esistente non solo nelle periferie, ma ormai esteso a tutte le parti della città contemporanea (2017: 222), è necessario attivare strumenti di *digital democracy* e *open governance* (2017: 55) non escludenti, dal linguaggio facile e di chiara comprensione, comprensibile anche da persone di origine straniera, persone anziane, con handicap o con deficit culturali. Questo in linea con i programmi europei, come il Programma *UIA-Urban Innovative Actions*, i programmi URBACT, o con le linee guida previste dal Pilastro Europeo dei diritti sociali (Parlamento Europeo *et al.* 2017), che in materia di partecipazione pone l'accento sull'obiettivo del *citizen empowerment*, ovvero sul rafforzamento delle possibilità offerte al cittadino in termini economici, sociali, lavorativi, culturali.

Conclusioni. Una proposta operativa

In conclusione, la partecipazione può essere un elemento rivelatore e vettore di gentrificazione, se usato esclusivamente dalle classi medie per manifestare e realizzare le loro istanze; al contempo può essere un elemento di innovazione e inclusione sociale, di effettiva ridistribuzione, di lotta alle diseguaglianze sociali e spaziali. È necessario, però, che essa si ponga come reale mezzo di dialogo ed intermediazione fra pubblica amministrazione, comunità e *stakeholders* presenti, tenendo conto delle diversità di richieste e contenuti culturali di partenza, impegnandosi parallelamente all'educazione e alla formazione delle comunità, realizzando così una città più consapevole delle dinamiche economiche e sociali in atto. Per questo, le misure partecipative devono essere pensate sul contesto locale nell'ottica di individuare



Fig. 1. Idee per il quartiere della Bolognina di Bologna, realizzate nell'ambito della PhD Summer School "Catapult Programme Urban Transitions" dell'EIT Climate-KIC European Program, Bologna-Almada, 8-19 luglio 2019.

le criticità presenti, senza dare per scontato che le comunità siano, a priori, a conoscenza delle stesse. In tal caso risulta opportuno ripensare i meccanismi partecipativi sul modello di *workshops* condivisi o Laboratori di Quartiere, come da esperienza bolognese, fornendo una doppia dimensione: educativa, di formazione e preparazione del cittadino, e partecipativa alle attività di confronto e di dialogo. Questo, oltre a diffondere la conoscenza del fenomeno gentrificazione, permetterebbe di rinsaldare il rapporto fra Amministrazione e cittadini, aprendo le comunità più chiuse e marginalizzate al dialogo sociale e, al contempo, fornendo gli strumenti adatti per comprendere le dinamiche in atto della città contemporanea. ■

Riferimenti

Cellamare C. (2019), *Città fai-da-te. Tra antagonismo e cittadinanza. Storie di autorganizzazione urbana*, Donzelli, Roma.

Ces.Co.Com (a cura di) (2018), *Una ricerca lunga un anno. Partecipazione e immaginazione nell'esperienza dei Laboratori di Quartiere del Comune di Bologna. Sintesi dei dati di un anno di lavoro dei Laboratori di Quartiere e riflessioni sulla partecipazione a Bologna*, Centro Studi Avanzati su Consumi e Comunicazione, Bologna.

Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado della città e delle loro periferie (2017), *Relazione sull'attività svolta dalla Commissione*, Camera dei deputati, Roma.

Comune di Bologna (2020), *Elezioni amministrative 2016* [<http://elezioni.comune.bologna.it/bologna/pub/admin/elezione.do>].

Comune di Bologna (2021), *Elezioni amministrative 2021* [<https://www.comune.bologna.it/elezioni/amministrative-2021>].

Comune di Roma (2021), *Elezioni amministrative 2021* [<https://www.elezioni.comune.roma.it/elezioni/2021/amministrative/a102021/down.shtml>].

Glass R. (1964), *Introduction to London: Aspects of Change*, Centre for Urban Studies, Macgibbon & Kee, London.

Hackworth J. (2002), "Postrecession gentrification in New York city", *Urban Affairs Review*, vol. 37, no. 6, p. 815-843.

Hackworth J., Smith N. (2001), "The changing state of gentrification", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 92, no. 4, p. 464-477.

Lees L., Slater T., Wyly E. (2008), *Gentrification*, Routledge, London.

Lelo K., Monni S., Tomassi F. (2019), *Le mappe della diseguaglianza*, Donzelli, Roma.

Parlamento Europeo, Consiglio Europeo, Commissione Europea (2017), *Pilastro europeo dei diritti sociali*, Ufficio delle pubblicazioni.

Semi G. (2015), *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Società editrice Il Mulino, Bologna.

Thompson M. (1979), *Rubbish Theory. The Creation and Destruction of Value*, Oxford Univ. Press, Oxford.

Costruzione di strategie socio-ambientali nel quartiere di Ponticelli

Angelina Grelle

Premessa

Il lavoro di tesi "Trasformare Ponticelli attraverso la sua acqua. Strategie di rigenerazione socio-ambientale per la gestione delle acque meteoriche nel quartiere di Ponticelli, basate su analisi spaziali complesse" nasce dall'esigenza di voler contribuire in modo originale al dibattito sulle tematiche connesse ai processi antropocentrici ai quali il nostro pianeta e di conseguenza i suoi sistemi urbani sono sottoposti. L'acqua, in particolare quella meteorica, gioca in questi processi un ruolo primario: da fonte di vita a nemica giurata di essa. Sono numerose le tecniche ingegneristiche e architettoniche che si pongono come rimedi per rendere i sistemi urbani sempre più resilienti. Il lavoro di tesi non si sofferma sulle soluzioni progettuali, bensì pone una nuova prospettiva: assodate le tecniche bisogna decidere quale sia il modo più intelligente per sfruttarle.

Nella ferma convinzione che la partecipazione sia l'unica via per instaurare processi di co-progettazione efficaci, attraverso questo lavoro si prova ad intercettare le necessità del quartiere di Ponticelli da diversi punti di vista. Integrando soluzioni tecnologiche ed attenzione sociale, attraverso le strategie socio-ambientali si tengono insieme questioni diverse fra loro ma strettamente connesse nella loro essenza. Il lavoro parte dall'individuazione di tutte le caratteristiche fisiche del quartiere: la ricostruzione del reticolato idrografico, l'andamento dei suoli, l'uso del suolo, ricerche sugli allagamenti, rifiuti, profili demografici e sociali.

Per comprendere a fondo la complessità di un territorio così fragile, tutto questo non era abbastanza. Inizia da questa premessa la parte che ha reso il lavoro di tesi diverso da una mera applicazione delle tecnologie. La collaborazione con le associazioni di volontariato che sono attive nel quartiere ha permesso la comprensione delle dinamiche più sottili che sono le reali matrici dello spazio, che poi diventeranno le basi per la costruzione delle strategie socio-ambientali.

Questo breve testo non si sofferma su quali

siano stati i risultati e quindi le strategie puntuali proposte per il quartiere, bensì proverà a raccontare la metodologia di come sono state create.

Dove siamo: fra fuoco ed acqua

Ponticelli è un quartiere popolare della periferia est di Napoli, è uno dei più popolosi, conosciuto ai più per gli spiacevoli eventi connessi alla criminalità organizzata, ovviamente Ponticelli non è solo questo ma è tanto altro. Una terra incastonata fra il fuoco del Vesuvio e l'acqua del fiume Sebeto che la rendono una terra fertile come poche, che per secoli ha sostenuto una forte economia agricola. Ponticelli infatti resta comune autonomo fino ai primi del '900 e solo dopo l'annessione alla città di Napoli diventa teatro di abusi urbanistici, un luogo in cui grandi matite tracciano linee incuranti di chi quelle linee le dovrà percorrere. Soprattutto dopo il terremoto del 1980, il quartiere viene scelto come area dove localizzare i complessi di edilizia economica e popolare per chi è rimasto senza casa: il quartiere diventa un dormitorio.

La cesura fra il centro storico del quartiere e le nuove aree di espansione è netta, come un taglio profondo nel tessuto urbano e nel legame che gli abitanti hanno con esso. I 'Ponticellani' che da generazioni vivono nel quartiere guardano i nuovi abitanti come intrusi, chi, invece, a Ponticelli ci si è ritrovato non per scelta ma per necessità non riesce ad instaurare un rapporto con il quartiere. Esistono parchi residenziali che sono isole nel nulla, disconnesse da tutto, dove gli abitanti si organizzano come possono: il piccolo supermercato di fortuna nel garage, l'ambulante che porta la frutta una volta a settimana, accessi di fortuna che provano ad eludere le recinzioni, orti in fazzoletti di terra e così via. Un teatro di realtà distopiche per quanto sono surreali, ma come in ogni cosa, c'è sempre un'altra prospettiva da cui guardare.

Ponticelli è uno dei quartieri di Napoli con la popolazione più giovane e una parte di quei giovani che non si lascia ammaliare dalla così

detta 'mala vita' ha voglia di riscatto, di far sentire la propria voce, di insegnare, di fare rete per lottare contro il brutto. Proprio loro sono diventati la rete di supporto su cui tutto il lavoro si regge, gli attori principali, in una nuova ottica che va oltre la pianificazione partecipata ai confini con la ricerca-azione.

A contatto con la realtà

Il lavoro di ricerca della tesi è stato intrapreso a gennaio 2020 con la partecipazione a un laboratorio di autocostruzione dell'associazione Sepofá, nel centro Ciro Colonna di Ponticelli. Il centro Ciro Colonna è l'ex scuola del Lotto G, dove numerose associazioni hanno posizionato la propria sede e dove implementano giornalmente e costantemente eventi di ogni genere, rivolti ai grandi e ai piccoli, laboratori di teatro, artigianato, costruzione, per insegnare mestieri ai ragazzi ma soprattutto per mostrargli che le alternative di riscatto ci sono.

Lo scopo della partecipazione a questi incontri era conoscere il quartiere e le sue dinamiche, ponendo domande dirette a chi frequentava il centro, domande relative alle analisi e ai dati che erano stati raccolti nei mesi precedenti durante il tirocinio nel progetto Push-Hera. L'obiettivo era capire se le elaborazioni prodotte a seguito delle analisi avessero un reale riscontro con la realtà del quartiere.

Si capisce immediatamente che questo metodo della domanda diretta è fallimentare. Chi frequenta il centro non riesce a immaginare un quartiere diverso da quello in cui vive, molti non sono mai usciti dalla periferia est e non riescono nemmeno a pensare allo

spazio in cui vivono in altre forme. Di conseguenza le risposte a questi quesiti sono quasi sempre inconcludenti: "qua non c'è nulla di buono", "devono buttare tutto giù, non si salva niente", "è colpa del sindaco" e così ancora. A questo punto la metodologia cambia e si passa all'ascolto. Ascoltando i ragazzi che lavorano per le associazioni, le mamme, i papà, i bambini, le zie, alcuni con storie familiari assurde, si tenta di cogliere dai loro discorsi di vita quotidiana quei piccoli frammenti che potrebbero aiutare a capire le dinamiche sotse alla realtà che si mostra. Nessuno di loro ha grandi pretese, come vite in quartieri di lusso con appartamenti giganti e parchi immensi, le loro necessità sono più semplici: un posto dove ritrovarsi in sicurezza di giorno e di sera, giocare a calcio nel proprio parco, un luogo per mangiare un panino durante le pause di lavoro e altro ancora. Agli abitanti e a chi frequenta il quartiere servono soluzioni semplici ma con tempi rapidi.

Continua la ricerca intervistando un giornalista che si occupa spesso dei problemi urbani della periferia est, che conosce bene il quartiere e l'esperto della storia del quartiere, persona eccezionale che ha dedicato la sua vita a raccogliere e raccontare la storia del posto. Racconta l'evoluzione di quel luogo, della sua origine e della forte connessione con l'acqua, dei sistemi di canali irrigui, e dei 'parulani', contadini che vivevano a stretto contatto con l'acqua con la quale hanno costruito un sistema di canali che in parte sopravvive ancora oggi, quasi in memoria di un'antica comunità d'acqua.

Questi racconti, storie, interviste, messe a sistema con i dati quantitativi e qualitativi

raccolti in precedenza attingendo da numerose fonti a scale e livelli diversi, hanno permesso una lettura che non si propone onnisciente ma quantomeno chiara riguardo la realtà sociale e ambientale in cui le strategie si vanno a definire.

Costruire le strategie: da nemici ad alleati

Lo scopo del lavoro di tesi, il paradigma da cui parte tutto il lavoro, è analizzare la realtà antropocentrica in un quartiere periferico e individuare le strategie più adatte per la trasformazione dello spazio pubblico, avendo come vettore principale l'acqua e in particolare la gestione delle acque meteoriche.

Da qui lo scopo ultimo di porre le basi per la creazione di una comunità d'acqua. Intercettare le modalità per cui l'acqua in processo di idropuntura (interventi piccoli e mirati in posizioni strategiche ma che fungono da unico grande sistema) possa mutare la sua percezione, trasformarsi da nemica ad alleata. Ritornare ad instaurare nuovamente quel rapporto quasi perso in cui l'acqua era fondamentale per lo sviluppo del quartiere, quel rapporto perduto nato dal *parulano*. Rapporto che dallo stesso nome del quartiere si evince, Ponticelli stava appunto ad indicare i numerosi ponti che servivano ad attraversare i caratteristici canali.

Per poter costruire una strategia capace di portare alla creazione di questa nuova comunità, lo spazio non è considerato costituito da layer sovrapposti ma da un complesso meno ordinato di fattori. Secondo la teoria dell'Actor Network Theory, non esiste un interno e un esterno delle cose ma esistono



Fig. 1. Suolo sottoposto a sequestro per rifiuti tossici nel quartiere di Ponticelli.



Fig. 2. Partecipanti alla 'restituzione' al territorio.

soltanto reti e le loro connessioni, ogni atto-re umano o non umano, passato e presente che interagisce con lo spazio contribuisce alla creazione dello stesso. Questo è il motivo per il quale le strategie proposte sono formulate sulla base dell'analisi complessa dei mutamenti, dei fattori esterni e interni alle aree su cui si vanno a localizzare. Nello specifico sono stati individuati dieci possibili frammenti dello spazio, in cui le relazioni e le tensioni tra attori umani e non umani sono interessanti ognuno per motivi propri e su cui sarebbe stato necessario intervenire.

Di questi dieci frammenti su tre si è concentrato il lavoro. Sono stati scelti in quanto manifestazioni antropocentriche della realtà. Ognuno possedeva dei caratteri rappresentativi di un mondo antropocentrico, esemplificativi dei miliardi di modi in cui l'uomo agisce sulla natura, problematiche legate ai rifiuti, incendi dolosi, inquinamento e tanto altro. I tre frammenti erano connessi dal filo conduttore dell'acqua che li teneva a sistema. Per ognuno di questi frammenti sono stati individuati obiettivi, azioni e soluzioni tecniche per la gestione delle acque meteoriche, oltre che a un'ipotesi degli attori formali e informali che avrebbero potuto partecipare al processo di individuazione degli obiettivi, creazione delle strategie, e gestione dello spazio.

Conclusioni: restituire al territorio

Dopo la presentazione della tesi, in un evento organizzato in collaborazione con le associazioni di volontariato che avevano guidato lo studio, il lavoro è stato 'restituito' al territorio.

L'obiettivo era porre un punto da cui attivare processi innovativi: il lavoro di tesi così strutturato poteva essere la miccia per dare l'avvio a un processo di implementazione delle strategie, partendo dal basso cioè dalla comunità, come spesso accade, che si fa vettore per incanalare processi di trasformazione urbana. Inoltre, era un'occasione per chi abita il quartiere e non lo immagina diverso, di guardare allo spazio in una nuova prospettiva.

Una delle azioni proposte per un frammento prevedeva il ripristino all'interno del Parco Merola di Ponticelli, di un campetto da calcio integrato con una *water square*. Parco Merola, conosciuto anche come Parco dei Murales, è uno dei parchi figli del piano di emergenza degli anni '80, questo parco è un'isola nel nulla, lontano da tutto e tutti, anche dai campetti da calcio. Durante la stesura della tesi si sono avviati i lavori per il ripristino proprio di quel campo a conferma della capacità che aveva avuto lo studio nell'individuazione di un'azione concreta, che seppur in minima

parte, ha avuto il potere di trasformare la vita di chi abita quello spazio.

La visione per il futuro è immaginare di poter trasformare il quartiere, tramite una serie di interventi puntuali proposti ad hoc per i frammenti di spazio in cui sorgono in continui processi di partecipazione: dalla stesura degli obiettivi, alla gestione dei luoghi, passando per la scelta degli spazi. Strategie che si realizzano tramite azioni dalle quali le comunità più prossime possano trarre un beneficio immediato e che in contemporanea lavorano insieme per lo sviluppo in rete di un sistema più ampio. ■

Riferimenti

- Borgomeo E. (2020), *ORO BLU: Storie di acque e di Cambiamento Climatico*, Laterza, Roma.
- Bueger C., Stockbrugger J. (2017), "Actor-Network Theory. Objects and actants, networks and narratives", *Technology and World Politics*, p. 42-59.
- Conty A. F. (2017), "The Politics of Nature: New Materialist Responses to the Anthropocene", *Theory, Culture and Society*, no. 35 p.73-96.
- Holifield R., Porter M., Walker G. (2010), *Spaces of Environmental Justice*, Willey-Blackwell, New York.
- Saija L. (2016), *La ricerca-azione in pianificazione territoriale e urbanistica*, Franco Angeli, Milano.

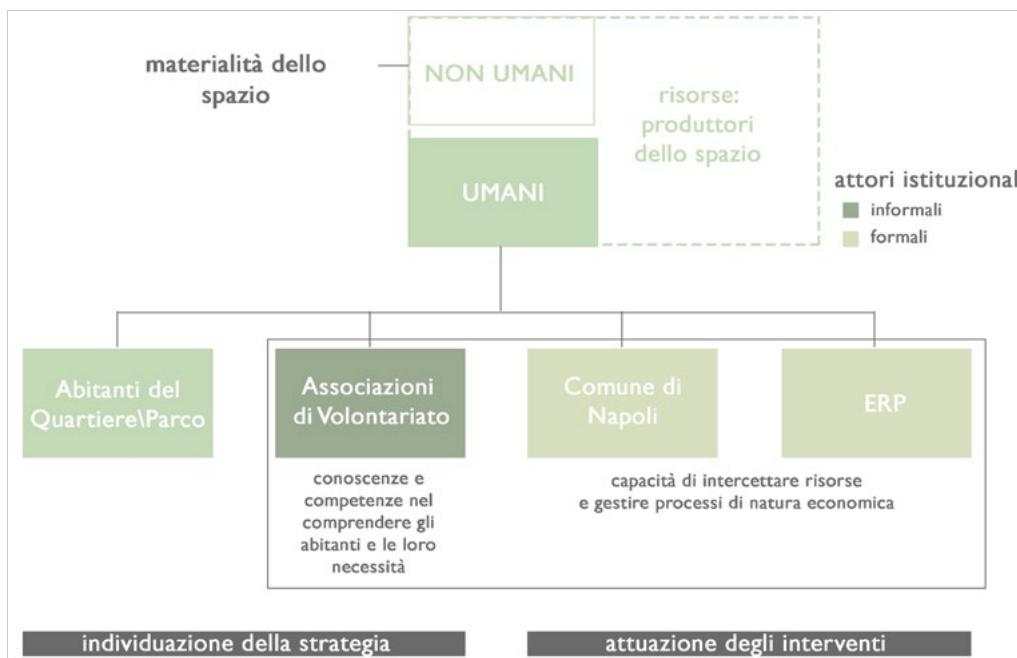


Fig. 3. Proposta di schema degli attori.



Fig. 4. Canali lungo il Sebeto.

a cura di Carmen Giannino

Borghi: il suol dell'avvenire¹

Sandro Polci

"[...] in questo momento la campagna sta cambiando molto più rapidamente e radicalmente della città" (Koolhaas 2017)

Fragilità metropolitana

Sono convinto assertore di un approccio generativo e olistico (oltre la non esaustiva analisi del Pil, come riconosceva lo stesso Kuznets) per borghi e territori rurali, in grado di colmare il (presunto) gap rispetto alle grandi aree urbane che, dopo la 'crisi incendiaria FIRE' (*Finance, Insurance, Real Estate, Enterprise*), devono oggi affrontare anche le incognite post pandemiche. Le esigenze, oltre l'adeguamento fisico del patrimonio, riguarderanno principalmente i criteri di ecosostenibilità e il rilancio economico attraverso nuove attività metacreative (efficienza della rete globale, conoscenza, innovazione).

Ma il rischio è elevato poiché elevate sono le risorse necessarie per competere o anche solo per mantenere livelli minimi di qualità e, spesso, tali risorse non sono disponibili. Bank of America Merrill Lynch, in una credibile previsione su *Global service* e incompatibilità infrastrutturali, hanno stimato in 75 trilioni di dollari le risorse mancanti per gli adeguamenti necessari, diagnosticando il rischio concreto di una endemica "fragilità" (Muggah 2021) e faticenza funzionale per l'80% delle aree urbane del pianeta.

È noto che l'universo metropolitano interessa il 3% della superficie terrestre ma per vivere abbisogna di oltre l'80% delle ricchezze economiche e finanziarie prodotte e, se tali risorse mancano, saremo (siamo) alla periferizzazione/depauperamento delle aree urbane ricche, con servizi fatiscenti, costi marnutentivi esorbitanti, conseguente 'gestione scarna' della qualità della vita urbana.

L'Italia e le opportunità rurali

A fronte di ciò le città italiane – salvo il possibile 'effetto salvagente' del PNRR, possibile ma da praticare compiutamente – non sembrano generalmente pronte, né le risorse necessarie così tempestivamente disponibili per una vision coerente e per policy adeguate, come invece – con due esempi pre-pandemici – hanno mostrato "Stoccolma Simbiocity, città *worldclass*" e "London Infrastructure Plan2050" (Open Data, Talento tecnologico, trasparenza).

Se sarà così, per le aree urbane/metropolitane/'megapolitane' c'è spazio per riflettere su nuove e inusitate opportunità per le aree rurali. Aree oggi certamente più povere delle città: nei comuni fino a 10 mila abitanti i redditi è del -13,1% rispetto ai centri più grandi; in 2.600 di questi, e per 18,2 milioni di abitanti, il gap del Reddito Disponibile netto medio procapite è -35% (Unioncamere 2014). Ma se invece valutiamo – con un approccio integrato elaborato da R. Gambassi – gli aspetti ambientali, sociali, economici e culturali, utilizzando per la prima volta a scala comunale 161 indicatori specifici secondo un approccio 'olistico' – che si ispira all'indice "Benessere equo e sostenibile" di Istat e Cnel – vi è un'altra, più convincente, verità che potrà favorire la capacità di rigenerazione.

La precondizione: il ripopolamento per 'intraprendere futuro'

La precondizione è favorire il ripopolamento dei borghi, combattendo denatalità e invecchiamento attraverso politiche per le nascite e per l'insediamento 'omeopatico' di nuovi cittadini: migranti, anziani che lasciano periferie metropolitane insane e costose e quanti tornano all'agricoltura. Questo perché avremo un anziano ogni tre persone e

tre anziani per ogni bambino, con una densità alpina e appenninica pari a un terzo della media italiana e, per l'anno 2030, in assenza di interventi strutturali, un previsto, grave spopolamento:

- borghi 10/5 mila abitanti: -4,5%;
- borghi 5/2 mila abitanti: -5,8%;
- borghi -2 mila abitanti: il disastro, -9,2%.

I 'nativi anziani'

A chi afferma che un numero minore di abitanti sia comunque sufficiente per una gestione adeguata di territori, crisi ambientale e qualità rurale della vita – grazie a razionalizzazioni di spesa e progressi tecnologici – va ricordato che i nostri non sono solo borghi spopolati ma con 'nativi anziani'. In altre parole: se fossero fiumi, dovrebbero avere un 'minimo flusso vitale' per garantire l'integrità ecologica. Così va tutelata la vita sociale e le necessità intergenerazionali, motivo per cui servono giovani vitali per intraprendere e continuare. Poi, tutte le altre numerose variabili hanno una chiara influenza, essenziale o complementare. Se ad esempio, un borgo è letteralmente isolato per gravi carenze infrastrutturali o gravi problemi di dissesto idrogeologico, tali criticità ne segnano il probabile, ulteriore decadimento. Così sarebbe senza garanzia minima per "salute, istruzione e mobilità" (Barca 2020).

I fattori del rilancio

Ma dopo la 'materia prima antropica' quali chiavi di volta possono concretamente rilanciare uno sviluppo rurale, armonico e sostenibile? Due approcci olistici, ispirati al Bes, permettono di contenere fortemente il gap tra aree urbane/periurbane e territori rurali:

1. *Servizi telematici e innovazione tecnologica*, superando il *digital divide*, garantendo

un accesso telematico adeguato nei borghi, così come è accaduto con la diffusione dell'energia elettrica nel secondo dopoguerra. Tale opportunità permetterebbe anche di aprirsi ad una nuova possibilità, ricca di potenzialità: la ricerca e la creatività esercitate telematicamente anche nei borghi e nelle campagne. In anni di massima centralità per creatività e cultura, ciò significherebbe, da un lato, liberare energie originali e inespresse, creativamente e imprenditorialmente. Dall'altro, andare oltre le presunte capacità salvifiche della concentrazione fisica delle competenze, tipicamente metropolitane, a favore di nuove ibridazioni e 'vocazioni simbiotiche rurali'. Si guardi cioè con medesimo interesse anche a nuove 'monadi' borghigiane con addetti e ricercatori che operano in autonomia. Vi saranno dunque nuove possibilità per il singolo 'eremita interconnesso' che già oggi alimenta comunque il pulviscolo imprenditoriale e artigianal/industriale del secondo paese manifatturiero d'Europa. Non sfuggirà la potenziale ricchezza di ricerche e contributi originali che può liberarsi, da chi oggi non è messo in condizione di operare e telecomunicare a livelli adeguati.

2. L'Ottimizzazione d'uso nella ricettività turistica; un incremento che permetta di raggiungere la media nazionale incide fortemente sul benessere economico e sull'offerta di occupazione nei piccoli borghi. Gli ostacoli sono spesso additati nella qualità dell'offerta. Ma, posto che questa è a macchia di leopardo con eccellenze non rare o qualità diffusa negli esercizi recentemente avviati, la ruralità ha un numero elevato di variabili, che possono aiutare ad innalzare la qualità dell'offerta (attrattività paesaggistica, culturale, sportiva, *outdoor*, enogastronomica). Dunque, un lavoro coordinato e non in ordine sparso è decisivo, soprattutto in anni di rilancio post-pandemico dove il concetto di turista verrà sempre più sostituito da 'cittadino temporaneo'.

Un elemento di metodo: l'unione (dei borghi) fa la forza (dei territori)

È interessante citare gli esiti di una nostra precedente indagine che dimostrano come l'attrattività e la capacità ricettiva sono maggiormente cresciute nei borghi che hanno una vision condivisa con un riconosciuto sistema di certificazione e comuni azioni progettuali. Nella comparazione con chi si muove solo, sono così confortanti i risultati ottenuti da "Borghi più belli", "Borghi autentici", "Bandiere arancioni" e "Siti Unesco". Ed è proprio vero che 'se vuoi andare veloce vai da solo; se vuoi andare lontano vai insieme', secondo i principi dell'economia circolare.

Gli altri plus competitivi borghigiani

- Nei comuni fino a 10 mila abitanti, abbiamo una casa vuota ogni due occupate: un patrimonio/opportunità da portare sul mercato e gestire al meglio. Solo il 15% di quelle disponibili ospiterebbe 300mila nuovi cittadini, essenziali per invertire il preoccupante calo demografico in atto. Le opere di adeguamento significherebbero inoltre 2 miliardi di euro nella rigenerazione e una efficace sinergia con i robusti finanziamenti impiantistico-edilizi in atto.
 - Con il 'Silver cohousing' taglieremmo i costi residenziali degli anziani autosufficienti, assistendoli meglio nelle loro abitazioni condivise (non in convivenza, dunque, ma in condivisione: camera letto, bagno e piccolo *living* autonomi, altri spazi e funzioni share condivisi) e anche meglio curandoli. Si consideri che una 'pensione sociale' mensile è più bassa dei costi di un solo giorno di ospedalizzazione (e persone sole tendono a ospedalizzarsi più frequentemente). Dunque non vivere da poveri in appartamenti enormi e in preda a solitudini letali e favorire il 'silver cohousing' per abbattere i costi del vivere di oltre il 30% della pensione e con un miglior trattamento sanitario in piccole monadi controllate.
 - Utilizzare il patrimonio non residenziale, grazie a una nuova e sostenibile 'eco-terzirizzazione' per favorire, come in una città gotica, le attività produttive e creative; ad esempio nei piani terra dei centri storici (*housing* per disabili, *coworking*, atelier, *temporay use*, sostituendo il commercio morente (le opere di adeguamento edilizio valgono miliardi di lavori e decine di migliaia di nuovi addetti).
 - Praticare l'agricoltura di eccellenza: riutilizzando solo un quarto delle superfici abbandonate in vent'anni, avremo 125.000 nuove aziende di 12 ettari, guardando anche ad una gestione del bosco sostenibile e produttiva.
 - Favorire il turismo 'buono e salutista', dimentico dell'*overtourism* del popolo del trolley, con l'organizzazione adeguata dell'accoglienza, sicura e culturalmente vitale, i posti letto turistici rurali potrebbero salire secondo l'occupazione media italiana (21,9% vs 18,2%) con plus competitivi solidi: salutismo, natura, *outdoor*, food e culture materiali.
 - Ottimizzare la produzione di energia, con l'obiettivo 'off grid'. Oggi le Comunità energetiche sono una splendida realtà, capace di enormi sviluppi e in grado di tracciare la strada per quella condivisione – culturale, sociale, economica – indispensabile per ogni azione di rilancio sistematico.
- Secondo uno studio che sto ultimando, già oggi tale approccio olistico (autoproduzione energetica, agricola, 're-help', gestione

razionale dei servizi da parte dell'ente locale), significa minor costo della vita del 30-40% rispetto alle aree urbane. Quindi un lavoro meno redditivo, part-time o anche stagionale potrebbe a questo punto garantire standard comparabili e favorire mantenimento del presidio antropico e attrattività. Come scrive Fabrizio Barca (2020), "E' evidente che i redditi procapite della Calabria e del Galles resteranno sempre più bassi di quelli londinesi. È invece perseguitibile la condizione di pari opportunità per la piena realizzazione dell'essere umano, secondo un riequilibrio che garantisce comunque le tipicità e diversità dei territori. [...] Ogni diversità, non scaturita da scelte penalizzanti, sarebbe democratica e benvenuta, essendo nata dalle nostre libere scelte di vita, attribuendo ad esempio più peso alla disponibilità di reddito piuttosto che al tempo libero, al vivere in natura o in un borgo piuttosto che in affollata area urbana." E grazie alla rivoluzione digitale, il vero gap storico della ruralità – periferia culturale, isolamento, ecc. – potremo garantire il buonvivere italiano, che condivide a livello europeo i presupposti della *green economy* e vede il cittadino fautore di comunità rigenerative di produttori/utilizzatori diretti: un 'community prosumer' che crea, produce, riutilizza, consuma meno e ambisce a nuove forme di 'felicità condivisa'. ■

Note

1 La presente riflessione poggia principalmente su ricerche sviluppate immediatamente prima della pandemia sanitaria-economica-territoriale del Covid. Paradosso è che, nello svilupparla – con gli amici di Borghi autentici e con l'amico statistico Roberto Gambassi – avevo premesso la necessità di un "approccio disruptive" (Polci 2020), non immaginando i fatti dei mesi successivi.

Riferimenti

- Barca F. (2020), "Dialoghi introduttivi", in S. Polci, *Borghi in cammino. Shock creativo e condivisione tra radici e futuro*, il lavoro editoriale, Ancona, p. 21-25.
- Gambassi R. (2020), "Il P.I.B. ovvero misurare l'improbabile", in S. Polci, *Borghi in cammino. Shock creativo e condivisione tra radici e futuro*, il lavoro editoriale, Ancona, p. 123-125.
- Koolhaas R. (2017), "The World in 2018", *The Economist*, November, New York.
- Muggah R. (2021), "The Geography of Pandemic Effects", *Project Syndicate*, 9 April [<https://www.project-syndicate.org/onpoint/geography-of-pandemic-effects-by-robert-muggah-2021-04>].
- Polci S. (2020), *Borghi in cammino. Shock creativo e condivisione tra radici e futuro*, il lavoro editoriale, Ancona.
- Unioncamere (2014), *L'Italia del Disagio insediativo*, Rapporto 2014, a cura di D. Mauriello, A. Rinaldi, G. Giusti, R. Gambassi, S. Polci.

ASSOCIAZIONI

a cura di Ignazio Vinci

AISRe



Un resoconto della Conferenza annuale 2021 e dello stato di salute dell'Associazione

Giovanni Perucca

A causa del perdurare dell'emergenza sanitaria, per il secondo anno consecutivo la Conferenza dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali (8-10 settembre 2021) si è svolta in modalità on line. La *Web Conference* è stata organizzata in collaborazione con il *Joint Research Centre* della Commissione Europea sul tema "Le sfide dei territori nell'era post-Covid". La Sessione Plenaria in apertura della conferenza ha avuto come oggetto di discussione il tema "*Territorial policies and next generation EU*" e tra i suoi relatori Michael Landabaso (direttore JRC di Siviglia) e Gianfranco Viesti (Università di Bari). La *Lectio Magistralis* di Scienze Regionali "*The opportunities for local development of transformative technologies*", è stata tenuta da Lisa de Propris (Università di Birmingham). La sessione "Quale 'ripresa e resilienza' per il Mezzogiorno?" è stata organizzata da Davide Piacentino ed ha ospitato i contributi di Massimo Gerli (Dipartimento delle Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri), Roberto Torrini (Servizio Struttura Economica della Banca d'Italia) e Carmelo Petraglia (Università della Basilicata e SVIMEZ). Al centro del dibattito la questione della penalizzazione del Sud nel PNRR, ovvero se le relative misure saranno sufficienti per ridurre i divari territoriali.

La sessione "Centri e periferie: Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo" è stata presieduta da Roberta Capello e ha visto come partecipanti Gianfranco Viesti (Università di Bari), Raffaele Paci (Università di Cagliari), Fabio Mazzola (Università di Palermo) e Domenico Scalera (Università del Sannio). La sessione è stata l'occasione per discutere sul tema delle disparità in Italia in un approccio diacronico, considerato il processo di declino dell'Italia nel XXI secolo e l'approfondirsi delle sue disparità interne.

La Conferenza si è arricchita anche della tradi-

zionale Sessione Premi AISRe per giovani ricercatori. L'Associazione, in memoria di Giorgio Leonardi, bandisce annualmente un concorso per due premi di dottorato nelle discipline attinenti alle Scienze Regionali al fine di promuoverne la diffusione fra giovani studiosi. Per promuovere le Scienze regionali nel mondo accademico italiano, l'AISRe con la sponsorizzazione del GSSI, premia inoltre il contributo più originale ed innovativo da presentare alla Conferenza annuale. La sessione Premi AISRe 2021, presieduta da Augusto Cusinato, ha scelto i seguenti ricercatori: Panzera Elisa (Politecnico di Milano) e Fantechi Federico (GSSI) per i Premi di Dottorato, Aronica Martina, Pizzuto Pietro (Università di Palermo), Errico Lucia, Rondinella Sandro (Università della Calabria) e Risi Gianluca (Università di Roma Tre) per il Premio GSSI. La conferenza è stata inoltre occasione per lanciare i nuovi canali editoriali dell'Associazione, ovvero l'E-Book e la rivista on line Di.Te. L'AISRe E-book ospita contributi multidisciplinari e monografici su temi di attualità, metodologicamente rigorosi ma con taglio divulgativo. Durante la Conferenza è stato presentato il primo volume "Città e periferie alla prova del Covid-19: dinamiche territoriali, nuovi bisogni, politiche". La sessione è stata organizzata da Rosanna Nisticò, Direttore scientifico AISRe-book, e Roberta Capello, Presidente AISRe. Hanno partecipato come relatori Marco Bellandi (Università di Firenze), Enrico Ciciotti (Università Cattolica di Piacenza), Sabina De Luca (Agenzia per la coesione territoriale), Ilaria Mariotti (Politecnico di Milano) e Gabriele Pasqui (Politecnico di Milano). I contributi sono stati discussi da Sabrina Lucatelli (CREA) e Fabio Mazzola (Università degli Studi di Palermo). DI.TE. - DINAMICHE TERRITORIALI è la nuova rivista online dell'AISRe che intende affrontare i temi dello spazio a partire dal contributo

delle scienze sociali. La rivista si propone come luogo di discussione aperto e plurale sulle dinamiche riguardanti le città e le regioni in trasformazione. La presentazione della rivista è avvenuta con la discussione sul tema "Come ricomporre i divari? Strategie e azioni per una nuova coesione territoriale". La sessione è stata organizzata da Ezio Micelli, con la partecipazione di Arturo Lanzani (Politecnico di Milano), Laura Fregolent (Università IUAV di Venezia) e Antonio Lopes (Università Orientale di Napoli).

Il programma della *Web Conference* ha ospitato complessivamente circa 450 contributi, di cui 345 in Sessioni tematiche e 87 in Sessioni organizzate. Come per lo scorso anno, i partecipanti hanno confermato la loro presenza alla conferenza virtuale, facendo registrare una ulteriore e sostanziale crescita dell'Associazione. Nel 2021 si registrano infatti 351 soci, in netta crescita rispetto al 2020, quando erano 204. Cresce anche il numero delle iscrizioni alla conferenza, che raggiunge una quota di 486 iscritti (405 nel 2020). Si conferma l'ulteriore incremento dei soci giovani, che ora costituiscono il 44% dei totali (lo scorso anno erano il 39%).

Si tratta di un risultato importante che riflette lo sforzo e gli investimenti del Direttivo sui giovani ricercatori delle scienze regionali. Per quanto riguarda gli argomenti trattati, tutte le aree tematiche che caratterizzano le scienze regionali sono state affrontate e discusse alla Conferenza, confermando il carattere multidisciplinare della disciplina delle scienze regionali. I temi maggiormente approfonditi nella Conferenza sono stati "Crescita e disparità regionali", "Governance, politiche pubbliche regionali e territoriali", "Programmazione europea", "Benessere, sostenibilità e sviluppo locale", "Lavoro, welfare, servizi alla persona e politiche sociali", "Innovazione, creatività e sviluppo locale".

Da Oslo 2020 alla prima Conferenza digitale

João Igreja

La conferenza annuale della European Urban Research Association (EUR) tenutasi il 6 e 7 maggio 2021 costituisce la versione a distanza della conferenza che si sarebbe dovuta tenere ad Oslo nel 2020, annullata a causa della prima ondata della pandemia Covid-19. La conferenza, organizzata dall'Oslo Metropolitan University (OsloMet), dall'University of Oslo e dalla Oslo School of Architecture and Design, costituisce la prima esperienza condotta dall'associazione in un evento interamente digitale, formula che tuttavia ha facilitato la partecipazione di studiosi anche di aree geografiche extra-europee, con gli iscritti alla conferenza provenienti da ben 36 diversi paesi. L'organizzazione della conferenza è stata condotta da un team guidato da un comitato organizzatore locale, composto da Per Gunnar Røe, Susanne Søholt, Gro Sandkjær Hanssen, Lisbeth Harboe e da un comitato scientifico internazionale composto da Valeria Fedeli, Marta Lackowska, Paula Russell, Ignazio Vinci e Karsten Zimmerman.

Il titolo dato alla conferenza "Contradictions shaping urban futures" allude alle diverse, e talvolta conflittuali, relazioni politiche, economiche e sociali, che si determinano nello spazio urbano ed intendeva stimolare la riflessione di studiosi di varie discipline sulle implicazioni per le città derivanti dall'insorgere a livello globale della pandemia. Per dare continuità tra la conferenza annullata nel 2020 e la conferenza digitale del 2021, il comitato organizzatore ha deciso di invitare in via prioritaria gli studiosi che avevano presentato un paper nella sessione "Sustainable vs Unsustainable Urban development and Growth vs Degrowth", curata da Gro Sandkjær Hanssen (Oslo Metropolitan University), Per Gunnar Røe (University of Oslo) e Marta Lackowska (University of Warsaw), sessione che aveva raccolto circa 180 proposte.

Il tema di fondo della suddetta sessione era riflettere criticamente su uno scenario che vede modelli, strategie, politiche e strumenti di sviluppo urbano sostenibile avere assunto un ruolo fondamentale praticamente in tutti

contesti geografici del pianeta e, al tempo, districarsi nella varietà di approcci e pratiche che cercano di dare risposta al problema della sostenibilità nelle aree urbane.

Per la molteplicità dei punti di vista attraverso cui la questione della sostenibilità nelle città può essere affrontata, le presentazioni sono state organizzate in 19 sessioni facenti parte di sei differenti *tracks*: (a) *Environmental sustainability, climate change and mobility*, (b) *Social sustainability and inclusiveness*, (c) *Urban economic sustainability, degrowth and smart city*, (d) *Urban governance and participation*, (e) *Urban and regional planning*, (f) *Urban planning and design*. All'interno di queste, ed in funzione dell'argomento dei lavori presentati dai partecipanti alla conferenza, ulteriori sub-sessioni sono state dedicate a tematiche quali le pratiche partecipative, le politiche abitative, l'impatto dei flussi migratori, la sostenibilità socio-economica nei processi di trasformazione urbana, la governance urbana e metropolitana.

Le sessioni parallele dedicate alla presentazione dei paper sono state inframmezzate da tre sessioni plenarie in cui sono stati ospitati due prestigiosi *keynote speaker*, l'ultima delle quali consistente in una tavola rotonda che ha concluso la conferenza.

Nella prima sessione plenaria, Robert Beauregard, professore emerito alla Columbia University, ha svolto una relazione da titolo "Contradictions and progress in urban research: the impuls to action". La relazione ha ripreso alcuni dei temi affrontati da Beauregard nel suo recente saggio "Cities in the urban age", focalizzandosi sulle contraddizioni (politiche e sociali, soprattutto) proprie della dimensione urbana che gli studi urbani hanno il compito di scandagliare.

La registrazione della relazione Robert Beauregard è disponibile sulla piattaforma Youtube, nel canale di EURA, seguendo il seguente link: youtu.be/owHS06Hu4sc.

La seconda sessione plenaria ha accolto come relatrice Ayonna Datta, professoressa di geografia urbana allo University College of

London ed autrice di volumi quali "Translocal Geographies: Spaces, places, connections" (2011), "The illegal city: space, law and gender in a Delhi squatter settlement" (2012), "Mega-urbanization in the global South: fast cities and new urban utopias of the postcolonial state" (2017). A partire dall'analisi critica del concetto di *smart city*, e dalla sua applicazione ad una città indiana, Datta ha evidenziato le contraddizioni implicite nella narrazione associata al concetto di *Smart city* e degli obiettivi di sostenibilità che esso promuove, indicando come dietro essi spesso si celino obiettivi speculativi e negazione dei diritti delle classi sociali più svantaggiate.

I lavori della conferenza sono stati infine chiusi con una tavola rotonda presentata da Cecilie Sachs Olsen, (Oslo Metropolitan University) e con la partecipazione di Ayonna Datta (University College of London), Karen O'Brian (University of Oslo) e Hugh March Corbella (Universitat Oberta de Catalunya), in cui molti dei temi emersi nella conferenza sono stati esplorati dalle specifiche prospettive dei quattro relatori.

In particolare, la discussione intorno al tema "the generative potential of urban contradictions – growth vs. degrowth" ha permesso di approfondire ulteriormente alcuni dei dilemmi che caratterizzano il dibattito sui modelli di sviluppo urbano sostenibile e come questi possono, a certe condizioni, risultare necessarie per porsi quali forze generative che permettono lo sviluppo di alternative allo status quo e il raggiungimento di un futuro più giusto dal punto di vista sociale e ecologico.

La registrazione dell'intera sessione è tuttora disponibile sulla piattaforma Youtube, nel canale di EURA (youtu.be/P28cJ4X2xTA).

Alla fine della conferenza, come ogni anno, si è svolta la cerimonia di premiazione per l'EURY Young Scholars Award, quest'anno vinto da Lina Zhang (TU Dortmund), per il suo contributo dal titolo "Social sustainability assessment of affordable housing planning in Shanghai based on primary school distribution".



Esame di Stato o laurea abilitante?

Daniele Rallo, Luca Rampado

Dopo una gestazione di un anno e mezzo¹, è stata definitivamente approvata la Legge 163/2021 sulle lauree abilitanti². Sulla spinta dell'emergenza pandemica³ e del relativo Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)⁴ la nuova legge cambia completamente le regole delle professioni ordinistiche ancorate all'esame di stato e all'iscrizione a un albo professionale. Il provvedimento in questione individua alcune lauree magistrali⁵ e alcune lauree professionalizzanti tecniche⁶ che saranno direttamente abilitanti con l'entrata in vigore della legge. Demanda invece a successivi regolamenti la possibilità di individuare "ulteriori titoli universitari abilitanti".

Tra questi possono rientrare tutte le professioni oggi organizzate nell'Ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori. E questo rappresenta una novità importante rispetto alla prima versione del progetto di legge, dove da un elenco esplicito erano esclusi per esempio architetti e ingegneri. Una formulazione più generica senza più nominare le singole professioni, introdotta con l'approvazione alla Camera e confermata dal Senato, ha allargato in modo significativo la platea delle potenziali lauree abilitanti, ma escludendo tutte quelle professioni, come quella di avvocato, per le quali è obbligatorio un tirocinio post-laurea.

Ma quella che è stata salutata come una semplificazione normativa per agevolare i laureati per l'ingresso nel modo del lavoro si può rilevare una contro-riforma con smantellamento dell'attuale sistema delle competenze definito dal DPR 328/2001. La legge modifica fortemente anche l'autonomia universitaria dando più peso agli ordini professionali imponendo, con le modifiche apportate dalla Camera, commissioni di laurea addirittura paritetiche università-ordine. L'eliminazione dell'esame di stato poteva rappresentare l'occasione per rivedere tutto il sistema ordinistico italiano, arrivando al suo superamento e di conseguenza all'eliminazione di un'anomalia tutta italiana nel panorama europeo.

Quali lauree abilitanti?

L'individuazione delle lauree che possono rientrare nei benefici della legge è demandata a regolamenti attuativi successivi. I soggetti che potranno attivare questo processo sono due: il Ministero dell'università e della ricerca (Mur) o, per quanto riguarda il nostro campo, il Consiglio nazionale degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori (CNAPPC). In entrambi i casi il ruolo dell'ordine rimane però fondamentale, anche quando è il Mur a prendere l'iniziativa, perché lo deve fare 'sentito' l'ordine competente in materia. Considerate le difficoltà oggettive di urbanisti e pianificatori di farsi rappresentare dall'ordine, un suo ruolo molto forte, forse preponderante, rischia di condizionare negativamente la partita delle lauree abilitanti per i nostri colleghi futuri. Inoltre, non è chiaro se il parere dell'ordine sia vincolante sul Ministro. Rappresenterebbe un'inversione nella gerarchia dei poteri inammissibile.

E il ruolo dell'università? A livello ministeriale le università sono rappresentate dal Consiglio universitario nazionale (Cun) che è suddiviso in "comitati d'area" tematici. Quello competente sulla nostra materia è il Comitato d'Area 08 – Ingegneria civile e Architettura⁷. È auspicabile che le università al cui interno sono attivi i corsi di laurea di urbanistica e pianificazione territoriale si attivino e diventino interlocutore privilegiato.

Esame di laurea

I regolamenti devono entrare nel merito anche dell'esame finale (la laurea), del tirocinio e della composizione della commissione giudicatrice della prova finale. Si tratta di materie che sono sempre state gestite in autonomia dall'università. Ora devono essere concordate e condivise anche con l'ordine, con la mediazione del Ministero.

Per l'esame finale è previsto "lo svolgimento di una prova pratica valutativa", la quale deve essere preceduta dal "superamento di un tirocinio pratico-valutativo interno ai corsi" (art. 4, c. 2) che diventa obbligatorio e deve essere svolto durante il percorso di studi. Il tirocinio è

già diventato semi-obbligatorio in molti corsi di laurea di pianificazione⁸ dove permette di acquisire Crediti formativi universitari (Cfu).

Il punto nodale diventa, però, la composizione della commissione giudicatrice. Sinora la commissione dell'esame di stato è sempre stata formata da docenti universitari a cui veniva aggiunto un componente scelto tra una terna designata dall'ordine provinciale in cui si svolge la prova. La presidenza era riservata a un docente universitario, di solito ordinario della materia. Con le lauree abilitanti, sarà la commissione di laurea ad assolvere a questa funzione, e la legge specifica che essa "è integrata da professionisti di comprovata esperienza designati dagli ordini" e che la sua composizione – paritetica – è fissata dai regolamenti. Su questo punto si apre una discussione assai delicata. L'ordine degli architetti dal 2001 è stato completamente modificato e riordinato in applicazione del già menzionato DPR 328. Al suo interno sono confluite tre nuove figure professionali, prima regolamentate dal Codice civile: il pianificatore territoriale, il paesaggista e il conservatore dei beni architettonici e ambientali.

Il DPR per ognuna di queste figure ha fissato le modalità di accesso e di articolazione delle prove dell'esame di stato. E ha definito molto chiaramente il campo professionale di ciascuna di esse. L'architetto 'firma' il progetto edilizio, mentre il pianificatore 'firma' gli strumenti urbanistici. La differenza dei percorsi formativi ha portato il legislatore a differenziare anche le prove dell'esame di stato e alla conseguente differenziazione della commissione giudicatrice. Alle quattro lauree corrispondono altrettante prove differenti e tipi di commissione/commissari. Va da sé che i componenti della commissione per i pianificatori territoriali devono essere scelti tra gli iscritti all'ordine nello specifico settore. Lo stesso dicasì per le altre figure inserite all'interno dell'ordine. Nella prassi però sinora non è avvenuto. In forza dei numeri, tutti a favore degli architetti⁹, gli ordini hanno sempre designato iscritti al settore architettura,

disattendendo quindi, in linea di massima, il principio della comprovata esperienza. Di converso, come detto sopra, il presidente è di solito un professore ordinario della materia. La composizione dovrebbe essere molto più controllata dalla stessa università nel momento in cui chiede le 'terne' che poi vengono validate dal Ministero.

Criteri per i regolamenti

Al primo comma dell'art. 4 si specifica che i regolamenti attuativi sono emanati ai sensi dell'art. 17, c. 2, L. 400/1988. Si tratta della norma che consente di disciplinare, tramite DPR, come lo stesso 328/2001, le "materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi [...] determinano le norme generali regolatrici della materia". Al terzo comma dell'art. 4 sono poi specificate le "norme generali regolatrici della materia" secondo le quali devono essere emanati i regolamenti attuativi della legge. Sono soprattutto il primo, il terzo, il quarto e l'ultimo punto, rispettivamente alle lettere a), c), d) e f) del comma, a meritare attenzione. Il primo criterio richiama l'art. 1, c. 18 della L. 4/1999, che è la norma che ha consentito la nascita del DPR 328/2001, e, così facendo, amplia la portata della legge a modifiche anche in tal senso.

Ma sono soprattutto il terzo e il quarto punto a rappresentare le norme regolatrici più delicate. Il terzo prescrive che i regolamenti devono occuparsi della "determinazione dell'ambito dell'attività professionale in relazione alle rispettive classi di laurea", mentre il quarto punto consente la "eventuale istituzione o soppressione di apposite sezioni degli albi, ordini e collegi"¹⁰ in relazione ai menzionati ambiti professionali e classi di laurea. La materia è assai complessa e ha dato luogo a continui contenziosi tra le varie figure professionali: tra geometri laureati e architetti junior, tra ingegneri e architetti e chiaramente tra architetti e pianificatori¹¹. Mettere in discussione una norma che nel 2001 ha messo ordine a una legislazione che risaliva agli venti del secolo scorso è perlomeno rischioso. Dall'altra parte può però rappresentare un'occasione per istituire un sistema di relazioni biunivoche tra laurea e professione, come auspicato dall'Assurb e che l'ha fatto anche oggetto di una delle proposte di emendamento alla legge.

Il punto ultimo – alla lettera f) – specifica che la composizione delle commissioni giudicatrici dell'esame finale deve essere "paritetica". Diventa preoccupante che la commissione di laurea sia per la metà appannaggio dell'ordine professionale e che venga ridotto in modo significativo il peso del corpo accademico in sede di valutazione finale.

Infine, ma non meno importante, la legge entra nel merito del funzionamento dell'università quando dispone al comma 5, sempre dello stesso art. 4, che "le università adeguino i regolamenti didattici di ateneo" con propri decreti rettorali, senza cioè prevedere prima un processo di interlocuzione e concertazione con l'accademia.

Il legislatore ha ritenuto ugualmente non opportuno un processo di interlocuzione e concertazione con le associazioni professionali, proposto dall'Assurb in sede di emendamenti, o anche con lo stesso Inu. ■

Note

1 Si veda *Urbanistica Informazioni* no. 295/2021.

2 DDL 2751 "Disposizioni in materia di titoli universitari abilitanti" presentato alla Camera dei deputati il 27 ottobre 2020, approvato il 23 giugno 2021 con emendamenti, trasmesso il giorno successivo al Senato della Repubblica con il numero 2305 e approvato in via definitiva senza ulteriori emendamenti il 28 ottobre 2021. Promulgato dal Presidente della Repubblica l'8 novembre, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 276 del 19 novembre ed entrato in vigore il 4 dicembre 2021.

3 La legge 24 aprile 2020, n. 27 – legge di conversione del DL 17 marzo 2020, n. 18 recante misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica COVID-19 ("Cura Italia") – aveva già abolito l'esame di stato di abilitazione all'esercizio della professione di medico rendendo abilitante la laurea in medicina e chirurgia.

4 PNRR - Missione 4 "Istruzione e ricerca", M4C1 "Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università", M4C1.1 "Miglioramento qualitativo e ampliamento quantitativo dei servizi di istruzione e formazione", Riforma 1.6 (numerazione errata, dovrebbe essere la Riforma 1.7) "Riforma delle lauree abilitanti per determinate professioni" che "prevede la semplificazione delle procedure per l'abilitazione all'esercizio delle professioni, rendendo l'esame di laurea coincidente con l'esame di stato, con ciò semplificando e velocizzando l'accesso al mondo del lavoro da parte dei laureati" (p. 183).

5 Si tratta delle lauree legate alla medicina: Odontoiatra (classe LM-46), Farmacia (LM-13), Psicologia (LM-51) e Veterinaria (LM-42).

6 Si tratta delle lauree abilitanti per le professioni tecniche per l'edilizia ed il territorio (classe LP-01), tecniche agrarie (LP-02) e tecniche industriali (LP-03) che abilitano dall'entrata in vigore della legge

alle professioni di geometra laureato, agrotecnico laureato, perito agrario laureato e perito industriale laureato.

7 La composizione attuale del comitato in questione è stata definita dal Disposto del Presidente (prof. Antonio Vicino) n. 119 del 30 aprile 2021. È formato dalla prof.ssa L. La Mendola, coordinatrice (ingegnere civile, Università di Palermo), dal dott. F. Angelucci, segretario (architetto, Università di Chieti-Pescara) e dalla prof.ssa C. L. M. Occelli (architetta, Politecnico di Torino).

8 La prima convenzione per un tirocinio curricolare è del 1986, tra Corso di laurea in Pianificazione territoriale e urbanistica a Venezia e il Comune di Venezia. È una pratica formativa che permette agli studenti di confrontarsi con il mondo del lavoro e capire meglio le proprie propensioni.

9 In base ai dati CNAPPC, pubblicati da Bonavero e Cassatella (2020) gli iscritti ai settori pianificazione delle sezioni A e B dell'ordine sono 1.823 a fronte di un totale di 153.965 iscritti corrispondenti all'1,2% (Bonavero 2021). Nella provincia di Venezia i pianificatori iscritti all'ordine sono 64 (59 nella sezione A e 5 nella sezione B) su un totale di 3.000 iscritti da poco superati, pari al 2,1% (Beraldo 2021).

10 Si sottolinea in questa sede come il legislatore impiega in modo improprio il termine "sezione" che si riferisce alla distinzione tra laureati triennali e magistrali, mentre l'organizzazione in ambiti professionali avviene attraverso i "settori" degli ordini o attraverso la combinazione tra "sezioni" e "settori".

11 I contenziosi si sono in buona parte conclusi con la sentenza del Consiglio di Stato, IV sezione, riunito in sede giurisdizionale, n. 1087 del 12 marzo 1996, depositato in segreteria l'8 ottobre 1996, e con l'approvazione del più volte menzionato DPR 328/2001 ormai consolidato da vent'anni di pratica e ricca giurisprudenza.

Riferimenti

Beraldo R. (2021), "Il ruolo dei pianificatori territoriali negli ordini professionali", convegno *Planning experience e nuove frontiere della professione*, ASSURB, Venezia-Mestre, 17 dicembre 2021.

Bonavero F. (2021), "Il Pianificatore territoriale in Italia: alcuni dati su formazione e professione in una prospettiva internazionale", convegno *Planning experience e nuove frontiere della professione*, ASSURB, Venezia-Mestre, 17 dicembre 2021.

Bonavero F., Cassatella C. (2020), "Il Pianificatore territoriale in Italia: alcuni dati su formazione e professione in una prospettiva internazionale", *TRIA - Territorio della ricerca su insediamento e ambiente*, no. 25 (2/2020), p. 99-112, Napoli.



a cura di Carolina Gaimo e Federico Camerin

L'urbanistica come strumento: Olivetti tra passato e prospettive di una visione

Alcune riflessioni a partire da Mario Piccinini (2021), *Comunità, Architettura, Urbanistica, Stile ai tempi di Adriano Olivetti (1933-1960)*, INU Edizioni

Carlo Alberto Barbieri

Il volume cui Mario Piccini attribuisce la finalità "di mettere in risalto la personalità poliedrica di Adriano non solo come imprenditore, ma come pensatore, uomo di cultura, di impegno politico e civile, evitando di farne un'santino'laico come, in parte avviene oggi" (Piccini 2021: 16), viene pubblicato nell'anno che vede la conclusione delle celebrazioni del Novantennale dell'Inu (sviluppate sull'arco del biennio 2020-21 a causa della pandemia): un articolato e complesso programma e percorso di iniziative e ricerca in cui l'Istituto ha ricostruito, discusso, reinterpretato ed esposto in mostra (MAXXI, Roma 23.11.2021-19.12.2021) una lunga storia collettiva, attiva e aperta alla nuova (incognita) fase socio-politica, culturale e tecnica della pandemia, del Green New Deal UE e del PNRR 2021-2026, per citare solo alcune fra le principali questioni cruciali del futuro.

Il lavoro di Mario Piccini opera una ricomposizione di alcune significative iniziative di Adriano Olivetti che ne esplicitano pensiero e azione, spaziando nei diversi campi della politica (quale contesto e mezzo per realizzare la sua idea integrata di comunità, fabbrica e sviluppo sociale), dell'architettura, del design e soprattutto dell'urbanistica, senza tras lasciare qualche incursione anche nel campo industriale degli innovativi strumenti di scrittura e calcolo. Un instancabile e complesso 'utopista-pratico', gentile ma determinato, di cui il libro consente di focalizzare la relazione – non marginale – con l'urbanistica, segnata da un'adesione all'Inu (cui si iscrive nel 1938) oltre ventennale, nel corso della quale ha assunto ruoli di primissimo piano e responsabilità (Barbieri 2002).

Proprio su tale particolare legame tra Olivetti e l'urbanistica, appare utile soffermarsi per attualizzarne contenuti e prospettive¹.

Quando nel 1950 Adriano Olivetti diventa Presidente dell'Inu² la sua personalità di industriale di primo piano, di intellettuale generoso e moderno, di portatore di un pensiero e di una strutturata proposta politica e organizzativa per la società si era già ben delineata³. Per Olivetti l'urbanistica si colloca nell'ambito del consolidamento e dei tentativi di messa in pratica di quella che può essere definita la sua 'ideologia comunitaria', una proposta di ordine politico-sociale ed economico-territoriale, che si presenta diversa rispetto ai progetti e alle prassi dei partiti politici e istituzioni protagonisti della difficile – ma carica di possibili prospettive e aspettative – fase repubblicana della ricostruzione/costruzione dell'Italia.

La Comunità concepita da Olivetti è fortemente radicata agli aspetti territoriali ed al luogo e proprio l'urbanistica viene concepita non solo come strumento indispensabile, ma anche come sapere e attività in grado di rendere praticabile l'inscindibile nesso tra dignità e integrità della persona (nella Comunità e nella società, fatta di comunità di persone) ed il modo di organizzarsi, di svolgere attività decentrate, di partecipare democraticamente sul territorio, ricercando un equilibrio tra città, campagna e sviluppo industriale in Italia.

È in questo senso che tutto ciò può essere considerato come una sorta di 'terza via' per l'Italia, rispetto allo sviluppo fordista, agli squilibri nord-sud, all'impetuosa e anch'essa squilibrata crescita urbana e dell'assetto territoriale, ai contrapposti 'modelli' moderato-cattolico della Democrazia cristiana e riformista di sinistra del Partito comunista (e in parte anche del Partito socialista), in quel contesto internazionale della guerra fredda. Operando una sorta di schematizzazione, è come se Olivetti intravedesse nell'urbanistica

(e nell'Inu⁴) un complesso profilo e una potenzialità e intendesse affidare un ruolo di importante strumento per la realizzazione di un assetto razionale e anche 'estetico' del territorio quale telaio proattivo della società. D'altra parte l'Inu vede in Adriano Olivetti, nel suo poderoso e generoso slancio progressista e riformista, innestato su una figura di industriale molto importante e di uomo di cultura capace di una spinta innovativa senza uguali nel panorama del capitalismo italiano, un Presidente in grado di sostenere gli obiettivi che l'Istituto stesso, appena rifondato, si stava ponendo, con l'esigenza di costruire una sua storia e un ruolo in qualche misura nuovi per l'urbanistica italiana (e per il suo, allora, troppo recente passato non repubblicano)⁵.

Ne è prova l'attenzione che l'Inu dedica nel decennio di presidenza di Olivetti (con sei Convegni e cinque Congressi⁶ nazionali) ai temi dell'urbanistica, individuo e collettività, alla pianificazione regionale, ai quartieri autonomi di edilizia sociale, ai piani regolatori e alla loro attuazione, a urbanistica e industria, urbanistica e riforma agraria, ai piani intercomunali, al paesaggio urbano e rurale, ai centri storici e, soprattutto, alla riforma urbanistica. Si tratta di un'attenzione che raramente si riferisce in modo diretto al progetto di Comunità⁷, più spesso è, ad esso, solo implicitamente coerente.

Non è una forzatura ipotizzare di accostare le particolarità, degli anni '50 in cui Olivetti ha operato e agito con l'Inu, di condizione di contesto e possibilità di delineare e percorrere nuove prospettive per il dopoguerra italiano, all'innovazione di profilo riformista nella ricostruzione – o, per molti aspetti, costruzione – di un Sistema Paese che si dovrà sviluppare nello scenario della pandemia

da Covid-19, del Green New Deal e Next generation UE, di un'Italia parte integrante e strategica dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.

Il paradigma e l'organizzazione di un sistema basato sull'economia circolare e sostenibile ed in esso il ruolo della produzione e innovazione industriale, possono in qualche misura ed in parte evocare la tensione della proposta olivettiana di allora verso una centralità e responsabilità dell'industria nella costruzione di una società moderna e socialmente coesa per la ricostruzione repubblicana e democratica dell'Italia degli anni '50 e successivi.

Come il libro in parte documenta o richiama, già in quella fase erano state poste alcune questioni che anche oggi possono – o devono – essere affrontate in modo innovativo e con una visione di futuro e sostenibilità. In altri termini, non dovrà succedere ciò che accadde negli anni '50 e '60, allorquando lo Stato escluse – politicamente e sostanzialmente – l'urbanistica, la pianificazione del territorio e delle città, la programmazione economica (al di là dei tentativi praticati a cavallo degli anni '60-'70, mai conclusi e approvati) oltre che, *in primis*, la riforma della legge urbanistica, dalla ricostruzione e da quelle progettualità e azioni che determinarono lo sviluppo socio-economico (il cosiddetto *boom*) e la struttura urbano-territoriale stessa del Paese.

A fronte di tali considerazioni, un'altra questione richiede attenzione e riguarda l'utilità di continuare a mantenere viva anche oggi in

certa misura l'idea e la proposta di Comunità di Adriano Olivetti. È questa un'ipotesi di lavoro che richiede però di riconoscere alcune questioni di fondo su cui operare nuove elaborazioni.

Comunità voleva essere un'organizzazione socio-economica e territoriale organica e alternativa all'espansione e polarizzazione metropolitana, alla periferia, alle diseguaglianze urbane⁸; così anche i quartieri olivettiani [si veda in questo stesso numero il saggio di P. Galuzzi, NdR] e le sperimentazioni insediative realizzate ad esempio a Matera. Sono queste tematiche che trovano, in parte, attualità nel dibattito e nelle progettualità socio-urbanistiche (certo alquanto diverse dalla Comunità olivettiana), innescate da effetti e riflessioni indotte dalla pandemia sulle città, sulla necessità di modelli più sostenibili e meno diseguali basati sulla rigenerazione urbana; modelli che, tuttavia, forse si stanno eccessivamente concentrando su paradigmi di prossimità, accessibilità e località quali *driver* di sostenibilità riconducibili allo (slogan?) della 'Città dei 15 minuti': un sistema insediativo quale sommatoria di unità di vicinato, di cellule urbane autosufficienti quale modello alternativo alla metropolizzazione, alle periferie urbane, all'espansione? Ma non domandandosi se in grado di sviluppare relazioni, attrattività, funzioni più complesse e di altro profilo gerarchico della città e del territorio? Come Olivetti e l'Inu degli anni '50 e '60 si impegnarono, battendosi, per un nuovo ordinamento democratico e la costruzione del

Paese, per il superamento della Legge 1150 del 1942, per una dimensione regionale ed intercomunale e per la transcalarità istituzionale della pianificazione territoriale ed urbanistica, così oggi nel rapporto con il Governo Draghi 'di unità nazionale' e soprattutto con il PNRR, con le sue risorse pubbliche di entità mai vista prima, gli obblighi di produrre ed attuare riforme di sistema (della giustizia, della pubblica amministrazione, del fisco, della transizione ecologica), va evidenziato con forza come 'proprio adesso' si debba riconoscere e non più eludere l'utilità di una consapevole e mirata riforma concorrente del Governo del territorio, come dettata dalla Costituzione dopo la riforma del 2001, che porti a un sistema coordinato ed efficace di leggi regionali di contenuto e disciplina della pianificazione, che sostituisca del tutto la Legge urbanistica del 1942 e le sue successive parziali modifiche e integrazioni.

Altrettanto necessario sarà il proseguimento di una sperimentazione continua ed incrementale della pianificazione e progettazione urbanistica: un impegno e una azione che, sotto questo profilo, ha contraddistinto l'azione e il ruolo dell'Inu negli ultimi 20 anni. Gli elementi sin qui brevemente richiamati sono tutti aspetti che richiedono di essere mantenuti aperti e metabolizzati entro lo scenario contemporaneo – pur profondamente diverso dal decennio olivettiano dell'Inu – in cui mettere al centro della 'costruzione' e delle riforme di sistema del Paese anche il governo del territorio e l'urbanistica. ■



Fig. 1. Mensa e Centro Ricreativo Olivetti a Ivrea (1953-61) di I. Gardella (foto ASO-Ivrea in Piccinini 2021).



Fig. 2. Quartiere Castellamonte a Ivrea (anni '40) (foto ASO-Ivrea in Piccinini 2021).



Fig. 3. Borgo la Martella a Matera (1953) di L. Quaroni (foto ASO-Ivrea in Piccinini 2021).



Fig. 4. Stabilimento di Pozzuoli (1952-63) di L. Cosenza (foto ASO-Ivrea in Piccinini 2021).

Note

1 Per un approfondimento del rapporto fra Adriano Olivetti, l'Inu e l'urbanistica, si vedano anche Gabellini e Savoldi (2002) e Fondazione Adriano Olivetti (2014).

2 Non è velleitario ipotizzare che se Olivetti non fosse scomparso nel 1960, probabilmente avrebbe prolungato ancora la sua presidenza dell'Istituto, superando la prima, già molto lunga, di Calza Bini (14 anni) di un Inu non repubblicano. Dal dopoguerra, la presidenza di Olivetti è, ad oggi, quella più lunga, essendo durata 10 anni a fronte dei 9 di Ripamonti, degli 8 sia di Stanghellini che di Oliva, dei 7 di Detti e Salzano, dei 6 di Tutino e Viviani, dei 5 di Avarello, del poco più di 1 anno di Barile e Nigro e dell'anno di presidenza 'straordinaria' di Campos Venuti. È interessante anche notare come dopo le presidenze Inu di Cattani, Olivetti, Ripamonti e Barile, dal 1970 tale ruolo sarà sempre affidato ad un urbanista in quanto tale.

3 La presidenza di Olivetti è del tutto diversa da quella politica e moderata del parlamentare Leone Cattani (dal 1948 al 1949) e da quella tecnica e potente di Calza Bini (dalla fondazione dell'Inu nel 1930, alla fine della guerra). Olivetti mostra una personalità articolata e complessa, un grande spirito da imprenditore illuminato (soprattutto), un intellettuale, un politico ed anche un urbanista, non per formazione e professione o ruolo accademico, ma per i contenuti delle sue proposte e l'azione visionaria e pratica.

4 Come ha scritto Edoardo Salzano (1993), per Olivetti l'Inu degli anni '50 e del suo decennio di presidenza, costituiva il contesto ed il soggetto dove "sapienza tecnica e passione civile si univano e dove i convegni e congressi che l'Istituto

organizzava, erano le grandi occasioni di conoscere, discutere [e proporre e sperimentare, Nda] i temi della pianificazione territoriale ed urbana e con la rivista *Urbanistica*, una grande finestra aperta sul mondo delle esperienze più significative".

5 Un'esplicita traccia del reciproco interesse a lavorare insieme, e della sintonia nell'impegno, si trova proprio nel primo numero della rinata rivista *Urbanistica* (1949), nei testi dell'editoriale dell'allora Direttore e non ancora Presidente Adriano Olivetti ("Riprendendo il cammino") e del capo redattore Giovanni Astengo ("Attualità dell'urbanistica"). Del resto Astengo, che dal 1952 sarà ininterrottamente Direttore di *Urbanistica*, durante il decennio di presidenza Olivetti, è probabilmente l'urbanista più simile a lui nell'impegno personale, politico, culturale, civile e in quello auspicato per l'urbanistica stessa.

6 Si tratta dei Congressi, dal III al VII, rispettivamente: "Possibilità dell'urbanistica nella ricerca di un equilibrio nei rapporti tra individuo e collettività", Roma, 8-11 giugno 1950; "La pianificazione regionale", Venezia, 18-20 ottobre 1952; "I piani comunali nel quadro della pianificazione regionale", Genova, 14-17 ottobre 1954; "La pianificazione intercomunale", Torino, 18-21 ottobre 1956; "Bilancio dell'urbanistica comunale nel quadro della pianificazione territoriale e paesistica. La riforma urbanistica", Bologna, 25-28 ottobre 1958.

7 Nell'ambito di tali linee di attività e di approfondimento della proposta dell'Inu, in occasione delle aperture e dell'introduzione a molti degli eventi citati, sarà il Presidente Olivetti stesso a parlare più direttamente dei contenuti e degli obiettivi della sua visione e proposta di Comunità, che resterà per il resto solo sullo sfondo dei temi

sviluppati dai Congressi e nei Convegni nazionali dell'Inu.

8 Centrale è stata l'attenzione posta ai servizi e più in generale alla dimensione sociale della città e del territorio, poi sviluppata negli anni '60 anche attraverso il lavoro per il conseguimento, per legge, di standard urbanistici, a fronte di una crescita fisica ed economica della città e del territorio basata su valorizzazioni di rendita fondiarie e profitti privati.

Riferimenti

Barbieri C.A. (2002), "Adriano Olivetti e l'Inu, un dialogo non banale", in P. Gabellini, P. Savoldi, "Adriano Olivetti presidente dell'Inu. Documenti, testimonianze, interpretazioni", *Urbanistica Dossier*, no. 47/48, p. 7-8

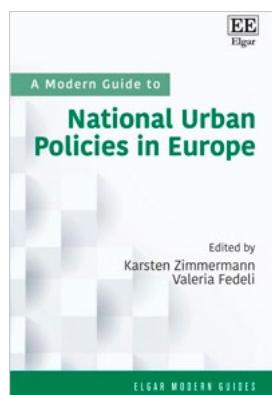
Fondazione Adriano Olivetti (2014), *Adriano Olivetti. L'urbanistica, l'architettura, l'INU*, Atti dalla Conferenza-spettacolo per Adriano Olivetti, Perugia, Teatro Pavone, 5 dicembre [https://www.fondazioneadrianolivetti.it/wp-content/uploads/2021/03/Adriano-Olivetti-INU-def.pdf].

Gabellini P., Savoldi P. (2002), "Adriano Olivetti presidente dell'Inu. Documenti, testimonianze, interpretazioni", *Urbanistica Dossier*, no. 47/48, 56 p.

Salzano E. (1993), "L'Istituto nazionale di urbanistica", in G. Campos Venuti, F. Oliva (a cura di), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942-1992*, Laterza, Bari, p. 424-440.

Tre letture per tre temi: politiche urbane, fondamenti di urbanistica, ecologia urbana

Federico Camerin



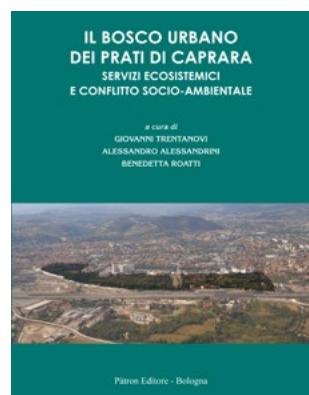
Karsten Zimmermann, Valeria Fedeli (eds.) (2021), *A Modern Guide to National Urban Policies in Europe*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.

Il libro *A Modern Guide to National Urban Policies in Europe* (Una guida moderna alle politiche urbane nazionali in Europa) fornisce una panoramica estesa che permette un confronto delle sfide urbane e delle politiche urbane nazionali in 13 paesi europei (Germania, Francia, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna, Slovacchia, Svezia e Regno Unito) affrontando questioni chiave come la residenza e il diritto a garantire un alloggio a tutte le fasce di popolazione, la rigenerazione urbana e il cambiamento climatico. Il libro esplora le città come attori politici rilevanti nelle politiche urbane nazionali: questa risulta essere una prospettiva sempre più necessaria per capire i gradi di libertà che le città hanno nei diversi paesi europei e le loro implicazioni. Tuttavia, i curatori del libro dimostrano come la promessa di politiche urbane coraggiose, coordinate a livello nazionale e intersezionali sia ancora tristemente irrealizzata. Ogni capitolo fornisce una panoramica informativa e aggiornata delle traiettorie, degli strumenti, degli obiettivi e degli eventuali impatti della politica urbana nazionale in una chiara prospettiva internazionale. Risulta rilevante menzionare come i capitoli siano stati scritti da molti studiosi di spicco della European Urban Research Association (EURA), la cui rivista "Urban Research & Practice" è utile per ottenere una descrizione sistematica delle questioni urbane, degli sviluppi urbani e della politica urbana a livello internazionale, soprattutto europeo. In sintesi, il manoscritto cerca di spiegare le variazioni nelle politiche urbane e nella *governance* urbana, i fattori a livello europeo che hanno un impatto sulle aree urbane, oltre ad analizzare e valutarne gli effetti da un punto di vista multidisciplinare.



Andrea Filpa, Michele Talia (2021), *Fondamenti di governo del territorio. Dal piano di tradizione alle nuove pratiche urbanistiche*, Carocci, Roma.

Il volume coordinato da Andrea Filpa e Michele Talia è composto da tre parti. La prima "Urbanistica e trasformazioni in Italia dal 1942 a oggi" comprende sei capitoli che descrivono l'evoluzione della società e dei territori italiani, dalla legge urbanistica del 1942 ai giorni nostri. In questa parte si analizzano gli ostacoli alla modernizzazione nell'Italia repubblicana, l'evoluzione dei modelli insediativi e la parabola dell'urbanistica italiana. La seconda parte "La maturazione di una nuova cultura della pianificazione" si sviluppa in nove capitoli e analizza le ragioni ed i percorsi istituzionali della transizione dall'urbanistica al governo del territorio. In questa sezione si mettono in risalto la flessibilità e operatività nei processi di pianificazione, il rapporto pubblico-privato e la domanda di equità, il paradigma della sostenibilità, l'affermazione delle pianificazioni di matrice ambientale, la valutazione ambientale di piani e progetti, i rapporti tra pianificazione territoriale e programmazione economica, le forme di comunicazione, negoziazione e conflitto nella formazione delle scelte di piano e la proposta di una legge nazionale di principi per il governo del territorio. La terza parte "Il governo del territorio e i suoi strumenti" si suddivide in sette capitoli che esaminano le modalità di redazione del Piano di indirizzo regionale, del Piano territoriale di coordinamento provinciale e del Piano locale riformato nella sua duplice dimensione. Qui vengono poi affrontati i temi del progetto urbano, i compiti della pianificazione strategica e la pianificazione di bacino delle aree protette e paesaggistica. In sintesi, il volume si configura come un manuale denso e attualizzato, che ripercorre le fasi salienti della disciplina urbanistica negli ultimi settant'anni in Italia.



Giovanni Trentanovi, Alessandro Alessandrini, Benedetta Roatti (a cura di) (2021), *Il bosco urbano dei Prati di Caprara: servizi ecosistemici e conflitto socio-ambientale*, Pàtron, Bologna.

Il volume presenta un'indagine conoscitiva e di progetto sul bosco urbano di 27 ettari dei Prati di Caprara a Bologna, un'ex area militare abbandonata a ridosso del centro storico, nelle adiacenze dell'ospedale Maggiore, che costituisce un nodo complesso della rete ecologica urbana del capoluogo emiliano. Il testo comprende quattro sezioni "Inquadramento territoriale e urbanistico", "L'ecosistema dei Prati di Caprara", "I servizi ecosistemici" e "I Prati di Caprara tra rigenerazione e conflitto socio-ambientale", frutto di uno studio approfondito sui molteplici aspetti che riguardano questo 'polmone verde' e di un processo di progettazione partecipata denominato "Parteciprati" per l'adozione di un modello innovativo di autogestione di tale bene comune. Il lavoro intende in primo luogo fornire una panoramica dei conflitti socio-ambientali che ruotano attorno ai Prati di Caprara, determinati dalla presenza di forti interessi speculativi e scelte pianificatorie non lungimiranti; in secondo luogo, evidenziare la necessità di preservare e valorizzare le aree verdi esistenti quali erogatrici di servizi ecosistemici rilevanti, come la conservazione della biodiversità, il miglioramento della qualità dell'aria, la regolazione climatica e la preservazione di valori sociali, estetico-paesaggistici, ricreativi e storico-culturali. La rilevanza del volume risiede nella multidisciplinarietà dell'indagine in coerenza con le politiche europee e nazionali maggiormente lungimiranti in tema di servizi ecosistemici, oltre che con la comunità scientifica internazionale.

Il metodo di analisi conoscitiva e di progettazione urbanistica ecologicamente orientata proposto, ben si presta all'applicazione in altri contesti simili.

SIGNIFICANTE & SIGNIFICATI

a cura di Carolina Gaimo

Rigenerazione urbana

Stefano Stanghellini

Nel corso della seconda metà del '900 la visione che amministrazioni pubbliche e urbanisti possedevano sul futuro delle parti di città degradate è andata evolvendo. Alla demolizione e sostituzione degli insediamenti originari in degrado è subentrata una crescente considerazione per i valori culturali degli antichi edifici e tessuti urbanistici. Alla sostituzione è subentrata la conservazione con restauro, recupero e persino ripristino tipologico.

L'approccio urbanistico-edilizio dei Piani particolareggiati e delle loro norme tecniche si è presto combinato con le politiche abitative. La contaminazione è efficacemente rappresentata dallo slogan della "conservazione degli uomini con le pietre" che a inizio anni '70 guidò la sperimentale applicazione del Peep nei Centri storici e poi, alla fine del decennio, ispirò l'introduzione del principio del recupero nel Piano decennale per l'edilizia residenziale. La dismissione dei complessi industriali insediatisi intorno ai centri urbani all'inizio del '900 pose problematiche non solo urbanistiche ma anche economiche e sociali, a causa della connessa perdita di posti di lavoro. Vuoi per il vincolo della proprietà degli immobili, vuoi per l'elevato impegno finanziario richiesto dalla trasformazione urbanistica, vuoi per la necessità di sfruttare il vuoto urbano creatosi per insediare nuove importanti funzioni per la città, l'approccio alle problematiche poste dalla dismissione è stato quello della trasformazione e del rinnovo urbano.

L'opposizione al degrado urbano ha dunque avuto nell'approccio urbanistico-edilizio una modalità di intervento dapprima esclusiva, poi comunque dominante. Protagonisti del confronto politico-culturale sono state le professioni tecniche e le imprese di costruzioni, oltre naturalmente agli amministratori pubblici. Il terreno del confronto sono stati gli strumenti urbanistici e le categorie di intervento: manutenzione straordinaria, ristrutturazione edilizia, ristrutturazione urbanistica.

La svolta si è compiuta negli anni 2009-10 a causa della crisi finanziaria ed immobiliare. La caduta della domanda abitativa e la scomparsa dal Paese di una intera categoria di operatori economici, hanno stravolto il mercato immobiliare e, poco per volta, creato una diffusa consapevolezza sull'esistenza, nella città, di valori aggiuntivi a quelli rappresentati dalle strutture fisiche, ossia di una molteplicità di aspetti valoriali riconducibili alla sfera sociale ed a quella ecologico-ambientale, che meritano di essere considerati, tutelati e possibilmente accresciuti.

In realtà il concetto di rigenerazione (*regeneration*), distinto da quelli di recupero (*recovery*), trasformazione (*redevelopment*) e di rinnovo (*renewal*), era già presente nel dibattito internazionale e nazionale sulle politiche urbane sin dai primi anni 2000 (si veda, tra gli altri, Dalla Longa R. (ed.) (2011), *Urban Models and Public-Private partnership*, Springer). Tuttavia è stato nelle condizioni economiche e culturali create dalla crisi economica che la rigenerazione urbana è andata affermandosi come strategia di intervento comprendente un ampio spettro di azioni tra loro integrate, volto a ripristinare la vitalità dell'organismo urbano agendo contemporaneamente su aspetti sociali, economici ed urbanistico-edili. E l'avvento della pandemia Covid-19, con il *lockdown* e le successive restrizioni, ha ulteriormente rafforzato l'egemonia della rigenerazione nelle politiche urbane.

Quale concetto multidimensionale e quale strategia di intervento, la rigenerazione urbana non possiede contenuti standardizzabili, come invece accade nel caso della ristrutturazione urbanistica o del recupero edilizio.

La rigenerazione urbana è una strategia generale che, nelle concrete applicazioni, si presenta a geometria variabile, nel senso che deve adattarsi alle specifiche caratteristiche delle parti di città che necessitano di recuperare appieno la loro funzionalità

urbanistico-ambientale, sociale ed economica. Nell'adattarsi alle caratteristiche di ogni parte di città, la rigenerazione urbana combina, a seconda dei casi, azioni che in parte sono rivolte principalmente al rinnovamento delle componenti fisiche della città, altre il cui principale obiettivo è la ricostituzione del tessuto sociale e azioni orientate *in primis* a rivitalizzare il sistema economico. La peculiarità della rigenerazione sta dunque nell'approccio olistico della sua strategia generale e nella forte variabilità delle sue forme di intervento. Pertanto la rigenerazione urbana necessita di collocarsi all'interno di un piano di carattere strategico, connotato dal possesso di una visione sul futuro della città e dalla individuazione di linee multidimensionali di intervento formate da insiemi d'azioni sia materiali che immateriali. Il rapporto tra settore pubblico e privato vi assume una configurazione peculiare rispetto alle altre categorie di intervento. Nel recupero, nella trasformazione e nel rinnovo, gli attori principali sono due: l'amministrazione pubblica locale e il promotore immobiliare privato. E l'interlocuzione che fra essi si sviluppa è il canale principale attraverso cui si definisce il progetto da realizzare. Nella rigenerazione urbana, invece, alla multidimensionalità corrispondono una molteplicità di attori e un regista. Il regista è l'amministrazione pubblica locale. Gli attori sono tutti i portatori di interessi, ossia coloro che nella città da rigenerare vivono, esercitano attività economiche, detengono beni immobili, gestiscono servizi pubblici e privati. A loro volta, ai piani e ai progetti che intendono essere partecipi di una strategia di rigenerazione urbana è richiesto di dimostrare la loro finalità attraverso la valutazione degli apporti recati alla sfera urbanistica, sociale, economica, culturale, ecologico-ambientale. La valutazione multidimensionale dei progetti è dunque parte integrante delle strategie di rigenerazione urbana.

Autori

Sonia Abluton
Progetto trAILs, Project Manager
LAMORO Agenzia di sviluppo

Carlo Alberto Barbieri
CdN Inu, Presidente Inu Piemonte e
VdA, già Professore Ordinario DIST/
Politecnico di Torino

Ambra Bernabò Silorata
Jane's Walk Italy, City Organizer Jane's
Walk Rome

Bermando Bonfantini
DASU/Politecnico di Milano

Roberta Calcina
Jane's Walk Italy, City Organizer Jane's
Walk Olbia

Federico Camerin
Assegnista di ricerca/Università Iuav
di Venezia

Maurizio Carta
DARCH, Università degli Studi di
Palermo

Raffaele Colaizzo
Economista, esperto di politiche di
coesione e sviluppo locale

Alessandro Colella
INU Giovani, Studente di Urban
Planning and Policy Design/
Politecnico di Milano

Marta Ducci
Dottoranda Vrije Universiteit
Amsterdam, Gruppo Urbanistica e
Partecipazione/INU Giovani

Paolo Galuzzi
Direttore Urbanistica, CdN Inu, PDTA/
Sapienza Università di Roma

Pietro Garau
Urbanista, Inu Lazio, AssoBiSP

Carolina Gaimo
Diretrice UI, DIST/Politecnico di
Torino

Valentina Grazioli
INU Giovani, Pianificatrice territoriale

Angelina Grelle
INU Giovani, Dott ssa in Pianificazione
Territoriale Urbanistica Paesaggistico-
Ambientale/Università degli studi di
Napoli Federico II

João Igreja
Segretariato EURA

Tiziano Innocenzi
INU Giovani, Dottorando PDTA/
Sapienza Università di Roma

Gianluca Lanfranchi
Progetto trAILs, Dipartimento di
Scienze Umane/Università di Verona

Chiara Manaresi
Ufficio di Piano/Comune di Bologna

Gaetano Giovanni Daniele Manuele
Jane's Walk Italy, City Organizer Jane's
Walk Catania

Elena Marchigiani
Redazione nazionale UI, DIA/
Università degli Studi di Trieste

Mariavaleria Mininni
DiCEM/Università della Basilicata

Marcello Modica
Project manager trAILs, Department
of Architecture/Technische
Universität München

Lorenzo Migliorati
Progetto trAILs, Dipartimento di
Scienze Umane/Università di Verona

Maria Antonietta Onorato
INU Giovani

Domenico Passarelli
Giunta nazionale Inu, Presidente
Inu Calabria, PAU/Università
Mediterranea di Reggio Calabria

Alessandro Pecchioli
INU Giovani, Laureato in
Pianificazione

Giovanni Perucca
Consigliere e responsabile Newsletter
AISRe

Giorgio Piccinato
Professore emerito di urbanistica

Sandro Polci
Architetto, territorialista, Com. Scient.
Legambiente, Com. Scient. INARCH

Daniele Rallo
Urbanista, Assurb

Luca Rampado
Urbanista, Assurb

Luoghi

Bologna
Borgo San Dalmazzo (CN)

Ivrea

Matera

Mezzogiorno

Milano

Quartiere Ponticelli (Napoli)

Slesia (Polonia)

KABUL LOVES BIRDS

Pierpaolo Rovero

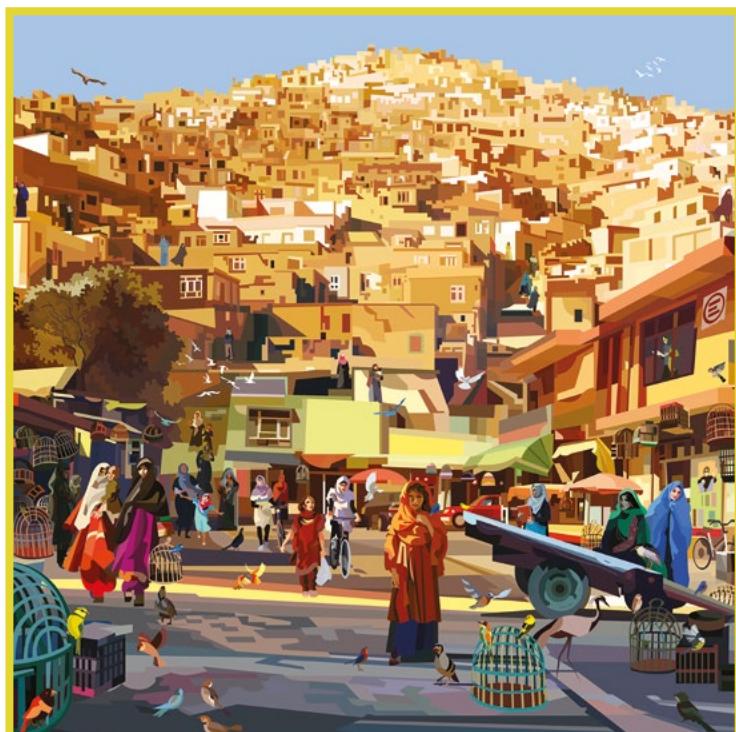
Quando John Lennon cantava "Imagine" il 40% dei dottori, il 70% degli insegnanti e il 15% dei deputati di Kabul erano donne. Non esistevano divieti specifici: le donne potevano indossare vestiti dai colori attraenti e vivaci, potevano non portare il velo, andare in bicicletta, apparire sui balconi, ascoltare musica, incontrarsi per far festa.

In quel periodo il mercato *Ka Faroshi* era più che mai fiorente. Qui venivano venduti uccelli provenienti da tutto il mondo. Per il popolo afgano gli uccelli sono da sempre un richiamo diretto alla libertà e non a caso l'animale simbolo della nazione è l'aquila.

Durante il regime dei talebani il mercato di *Ka Faroshi* fu chiuso. Le finestre delle case vennero dipinte di modo che le donne non potessero essere viste da fuori. Venne vietato di tenere piccioni e di giocare con gli uccelli. Chi violava queste norme veniva imprigionato e gli uccelli uccisi. Era vietato anche far volare aquiloni.

Oggi, con il ritorno dei Talebani, la maggior parte delle restrizioni sono state ripristinate. Tuttavia il ricordo degli anni '70 è ancora vivo. Rappresentare Kabul in questo contesto mi è sembrato il modo più diretto per omaggiare il sacrificio di tutte le afgane. Anche se abbandonate dall'Occidente, anche se i riflettori si stanno spegnendo, molte donne continuano a lottare per non farsi piegare dalle nuove gabbie del regime. Sono loro le vere eroine di questo assurdo conflitto, che ha avuto un prezzo altissimo e che ha arricchito prevalentemente i commercianti di armi.

L'opera è parte del progetto *Imagine all the people* (vedi UI295)



Pierpaolo Rovero ha lavorato per quindici anni come disegnatore di fumetti, pubblicando in Italia per Disney e in Francia con Glenat e Casterman. Ha creato illustrazioni e personaggi per film di animazione e pubblicità per poi approdare al mondo dell'arte. Le sue opere sono state esposte in diverse gallerie in Italia e all'estero. Insegna Arte del fumetto presso l'Accademia delle Belle Arti di Torino. Il suo stile oscilla tra la grafica, la pittura, l'illustrazione ed il fumetto.

Il suo sito è: www.pierpaolorovero.com

