

Piani e politiche per una nuova accessibilità

Original

Piani e politiche per una nuova accessibilità / La Greca, Paolo; Staricco, Luca; VITALE BROVARONE, Elisabetta - In: Downscaling, rightsizing. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale / Cassatella C.. - ELETTRONICO. - Roma-Milano : Planum Publisher, 2021. - ISBN 978-88-99237-27-1. - pp. 63-69 [10.53143/PLM.C.021]

Availability:

This version is available at: 11583/2914872 since: 2021-07-23T21:47:01Z

Publisher:

Planum Publisher

Published

DOI:10.53143/PLM.C.021

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

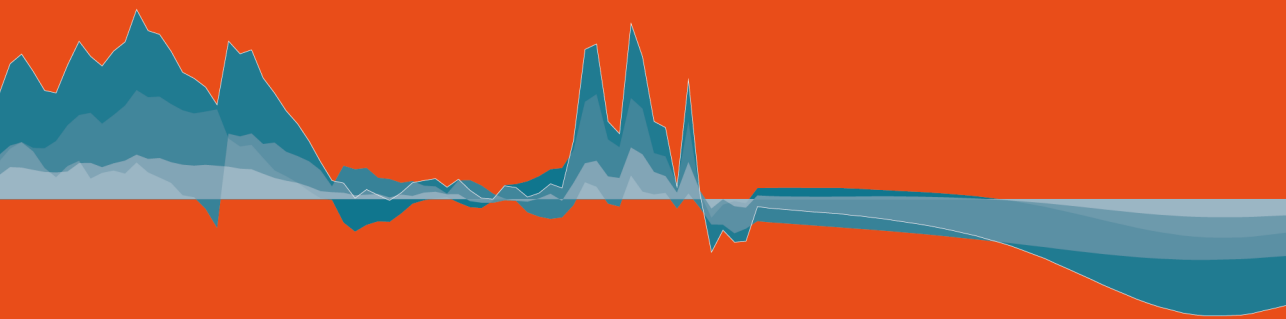
Publisher copyright

(Article begins on next page)

DOWNSCALING, RIGHTSIZING

CONTRAZIONE DEMOGRAFICA E
RIORGANIZZAZIONE SPAZIALE

A cura di
Claudia Cassatella



Società **SIU**
italiana
degli urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Società SIU
italiana
degli urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN: 978-88-99237-27-1

DOI: 10.53143/PLM.C.021

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2021

Pubblicazione disponibile su www.planum.net |

Planum Publisher | Roma-Milano

DOWNSCALING, RIGHTSIZING

CONTRAZIONE DEMOGRAFICA E
RIORGANIZZAZIONE SPAZIALE

a cura di
Claudia Cassatella

DOWNSCALING, RIGHTSIZING
CONTRAZIONE DEMOGRAFICA E
RIORGANIZZAZIONE SPAZIALE
a cura di Claudia Cassatella

ISBN: 978-88-99237-27-1

DOI: 10.53143/PLM.C.021

Progetto grafico

Federica Bonavero

Redazione Planum Publisher

Cecilia Maria Saibene (Coordinamento e impaginazione)

In copertina:

L'illustrazione di copertina raffigura la dinamica – rilevata o attesa – della popolazione residente in Italia lungo l'arco di oltre un secolo.

Il grafico si compone di quattro curve sovrapposte: una curva per ciascuna delle aree geografiche in cui l'Istat suddivide il Paese ai fini statistici (Nord, Centro, Sud e Isole), più un'ulteriore curva, evidenziata da una linea di colore rosso, per l'andamento a livello nazionale.

Il dato rappresentato è il saldo totale della popolazione, somma algebrica del saldo naturale e del saldo migratorio, così come lo si ottiene a partire dalle serie storiche relative alla popolazione intercensuaria (periodo 1952-2019) e dalle previsioni demografiche diffuse da Istat (periodo 2020-2065, scenario mediano). Più i valori sono prossimi allo zero, più la popolazione è stabile. Valori superiori indicano che la popolazione è in aumento rispetto all'anno precedente; inferiori, che la popolazione è in calo. Gli scostamenti tra una curva e l'altra rilevano una ineguale distribuzione della crescita sul territorio.

Percorrendo le curve da sinistra a destra è possibile leggere: il baby boom del secondo dopoguerra, con il picco di nascite del 1964; lo stabilizzarsi del bilancio demografico a seguito della riduzione della natalità e dei flussi migratori negli anni Settanta, Ottanta e Novanta; l'accelerazione dell'immigrazione dall'estero nei primi anni Duemila e, dal 2015, l'ingresso nell'attuale fase di recessione demografica.

Lo stesso grafico, esteso ed adattato, è stato utilizzato anche per le illustrazioni di copertina dei 9 volumi che compongono gli Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU.

INDICE

Maurizio Tira

7 Prefazione

Claudia Cassatella, Federica Bonavero

**9 Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale.
Una prospettiva urbanistica**

Nadia Caruso, Gabriele Pasqui, Carla Tedesco, Ianira Vassallo

**27 Il ruolo della rigenerazione urbana in contesti di contrazione
demografica e riorganizzazione spaziale**

Giovanni Caudò

39 Patrimonio in transizione e progetto di città

Fabrizio Paone, Angelo Sampieri

47 Patrimonio, urbanistica, abitazioni

Carolina Giaimo

55 Dotazioni, prestazioni, rigenerazione

Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone

63 Piani e politiche per una nuova accessibilità

Federica Corrado, Elena Marchigiani, Anna Marson, Loris Servillo

71 Sulla coesione territoriale: tra valutazioni e prospettive

Daniela Poli

79 I dilemmi della decrescita demografica: quali scenari insediativi?

Antonio di Campili

91 Gli altri rurali

Maria Chiara Tosi

101 Il suolo è “anche” l’uso che se ne fa

Grazia Brunetta, Ombretta Caldarice, Michelangelo Russo,
Massimo Sargolini

111 Resilienza nel governo del territorio. Teorie, metodi, esperienze

Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin, Davide Ponzini

**121 Evoluzione istituzionale, nuovi strumenti e modelli di governance
territoriale: sguardi europei**

132 Gli Autori

Piani e politiche per una nuova accessibilità

Paolo La Greca, Luca Staricco,
Elisabetta Vitale Brovarone

Il contributo prova, a partire da un lato dai temi della contrazione demografica e riorganizzazione spaziale su cui la XXIII Conferenza della SIU è incentrata, dall'altro lato dai contenuti dei paper presentati alla Conferenza stessa, a declinare quali possano essere i piani e le politiche prioritari da mettere in campo per ripensare il rapporto tra trasporti e territorio. Ne emergono tre temi chiave: il ruolo territoriale dei nodi delle reti del trasporto collettivo, quali stazioni, porti e aeroporti, con particolare riferimento all'approccio del *Transit oriented development*; la questione dell'accessibilità, da affrontare a scale diverse, dalla città densa e compatta fino alle aree interne; la mobilità attiva nella fruizione e rigenerazione del territorio. La rilevanza di questi temi mostra come i processi di downscaling determinino per il settore della mobilità sfide di sostenibilità ambientale, sociale ed economica che vanno nella stessa direzione di quelle della resilienza all'emergenza sanitaria, poste alla base del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza.

Introduzione

Il tema della XXIII Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti tocca molte delle dinamiche che rendono urgente un ripensamento della pianificazione per l'accessibilità del territorio: contrazione demografica, invecchiamento della popolazione, spopolamento delle aree interne, ridistribuzione dei residenti dai capoluoghi alle cinture metropolitane, nuove forme di mobilità e di consumo, deficit strutturali e riduzione delle risorse pubbliche.

Queste sfide non possono essere affrontate con un approccio settoriale incentrato soltanto sulla pianificazione dell'offerta di trasporto. Riportano invece al centro il tema dell'accessibilità, come una delle sfide cruciali per creare delle città migliori collegando le persone e i luoghi attraverso l'integrazione della pianificazione dell'uso del suolo e dei trasporti. Fra il modello delle attività, l'uso del suolo nella città e i sistemi di trasporto esiste, infatti, una relazione simbiotica che è generatrice dell'idea stessa di città. Fin dalla prima rivoluzione industriale la crescita delle città è stata definita dallo sviluppo dei servizi di trasporto. Questi ultimi, a loro volta, dipendono in larga misura dall'evoluzione delle tecnologie che li modificano e a ogni loro evoluzione corrispondono specifiche generazioni di città. Questa mutua relazione biunivoca è resa ancora più complessa, da un lato, dal

rapporto con i tessuti urbani esistenti che, spesso, hanno contrastato l'uso delle alternative rese disponibili dalle nuove tecnologie; dall'altro lato, dalle diverse scale territoriali a cui l'integrazione fra pianificazione territoriale urbanistica e dei trasporti deve essere declinata, come emerge dai lavori della Conferenza.

Ma vi è di più. I qualificati contributi che hanno reso fertile la sessione dedicata alla questione dell'accessibilità, pur precedendo temporalmente l'emergere della pandemia da Covid-19 in tutta la sua drammaticità, sembrano declinare molti dei temi che sono stati posti a base del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR). Questo conferma, una volta di più, che la pianificazione urbanistica e territoriale, se perseguita e praticata nelle sue espressioni più qualificate, è pienamente in grado di promuovere città e territori più resilienti e sicuri (La Greca, Barbarossa, 2014).

L'attenzione per gli obiettivi di inclusione e accessibilità, anche per le persone con disabilità, è un tema trasversale alla maggior parte dei progetti e delle azioni del PNRR. Infatti, una delle finalità principali del Piano è rendere il nostro Paese più inclusivo e accessibile per fare dell'Italia un Paese migliore.

In particolare, la Missione 3: "infrastrutture per una mobilità sostenibile", nella prospettiva della "Rivoluzione verde e transizione ecologica", prevede un importante investimento nel rinnovamento della flotta di mezzi per il trasporto pubblico locale, sia su strada che su ferro.

In questa prospettiva importanti risorse sono stanziare per nuove flotte di treni e autobus elettrici e a bassa emissione garantendone la piena accessibilità anche attraverso tecnologie ICT per sviluppare nuovi servizi per la mobilità, di cui beneficeranno anche le persone con disabilità.

In questa stessa direzione è previsto l'ammodernamento delle stazioni ferroviarie, con il miglioramento dell'accessibilità, con particolare riferimento a quelle del Mezzogiorno, riservando particolare cura alla specifica creazione di servizi di assistenza in stazione e di informazione al pubblico.

Il tema dell'accessibilità, in maniera del tutto simile a quanto delineato dagli esiti della Conferenza della SIU, è tragguardato nella prospettiva integrata del risanamento urbano e dell'infrastrutturazione sociale.

Il PNRR attiva risorse da destinare a specifiche misure che, nell'ambito dei piani di risanamento e riqualificazione urbana, possano aumentare il grado complessivo di accessibilità delle maggiori città italiane, incentivando il ricorso alle tecnologie digitali per un più facile ed efficace accesso ai servizi pubblici.

In definitiva le Città più accessibili sono un vantaggio per le persone con disabilità che vi risiedono o che vi si recano per lavoro; ma affrontare piani e politiche per una nuova accessibilità è indispensabile anche per rendere competitive le nostre città nell'intercettare i flussi turistici provenienti dall'estero.

I nodi di trasporto come polarità territoriali

Una prima sfida, che emerge con rinnovata centralità dai contributi presentati nella Conferenza, è rappresentata dal ruolo territoriale dei nodi delle reti del trasporto collettivo, quali stazioni, porti e aeroporti. Essi costituiscono per l'appunto *nodi*, di diverso livello gerarchico a seconda del tipo di servizio di trasporto che vi transita e dell'interscambio offerto con altri modi (individuali e collettivi); al tempo stesso, però, sono anche *luoghi*, alla luce delle attività e dei servizi ospitati sia all'interno del nodo di trasporto, sia nell'area ad esso circostante (Bertolini, 1996). Negli studi urbani e territoriali, un'attenzione particolare all'equilibrio nodo/luogo è stata dedicata soprattutto alle stazioni ferroviarie e delle metropolitane.

Gli strumenti urbanistici, sia di scala urbana che territoriale, possono introdurre elementi di previsione orientati all'integrazione tra usi del suolo e trasporti urbani, attraverso l'individuazione di criteri progettuali che facciano evolvere la staticità degli usi del suolo verso le dinamiche dei flussi e degli spazi della mobilità. L'obiettivo è quello di creare nuove polarità urbane strutturate intorno ai nodi del sistema del trasporto pubblico, caratterizzate da mix funzionale, elevata dotazione di aree verdi, spazi pedonali e servizi (La Greca et al., 2011)

Questi concetti alludono, evidentemente, alle teorie di *Transit oriented development*. Il TOD punta a rafforzare questo duplice ruolo delle stazioni, da un lato potenziando l'interscambio con il trasporto su gomma, dall'altro incrementando la densità e diversità del tessuto insediativo entro un raggio di accessibilità pedonale dalle stazioni e migliorando il design della circostante rete viaria per favorire la mobilità attiva (Cervero, Kockelman, 1997). Finora il TOD è stato promosso principalmente attorno alle stazioni dell'alta velocità e a quelle di rango metropolitano. Tuttavia, come già in altri paesi europei (Paesi Bassi e Francia, ad esempio), il TOD sta iniziando anche in Italia ad essere applicato a intere linee e sistemi ferroviari, riconoscendo la natura sovracomunale delle reti di offerta e domanda di mobilità e il potenziale dell'applicazione del TOD a scala metropolitana e regionale (Staricco, Vitale Brovarone, 2018). Lo sviluppo del TOD su intere linee ferroviarie, anche al di fuori dei poli urbani principali, può inoltre consentire di valorizzare il ruolo che anche le stazioni minori possono giocare in contesti rurali e vallivi (Staricco, Vitale Brovarone, 2020). In altre parole, a fronte di decenni di progressivo indebolimento – se non vero e proprio smantellamento – delle stazioni ferroviarie dei centri minori, è possibile tornare a riconoscerle come potenziali poli di riferimento per i circostanti territori dispersi e fragili e nodi di connessione a più ampie reti territoriali. Un ruolo che le stazioni possono assumere se si concentrano presso di esse quei servizi di base che spesso mancano nelle aree interne, e al contempo le si rende più facilmente raggiungibili tramite servizi di trasporto a chiamata, forme di car e ride sharing, park-and-ride ecc.

Ma dai risultati della conferenza emerge come un ruolo territoriale analogo possa essere giocato anche da due altri tipi di nodi trasportistici, quali i porti e gli aeroporti. Come si è già detto per le stazioni, l'attenzione negli studi urbani è stata finora prevalentemente rivolta al rapporto –

tendenzialmente problematico e conflittuale, ma che il progetto urbano può rendere virtuoso – tra questi nodi e i grandi poli urbani e metropolitani (Conventz, Thierstein, 2014; Giovinazzi, Moretti, 2010). Due paper della sessione della conferenza suggeriscono invece come anche porti ed aeroporti di secondo livello possano costituire importanti elementi di rigenerazione urbana e territoriale, in particolare per città medio-piccole e per i circostanti territori più fragili. Da un lato, essi possono ospitare ed offrire servizi destinati non solo ai viaggiatori, ma anche ai residenti e alle imprese delle aree più prossime; dall'altro, le infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità possono essere riprogettate con l'obiettivo di migliorare complessivamente il sistema di offerta di mobilità dei territori interessati, sia in termini di servizi di trasporto collettivo offerti, sia di distribuzione delle merci e di logistica integrata.

L'accessibilità alla scala urbana e territoriale

Una seconda prospettiva cruciale che ricorre nei contributi presentati alla conferenza è quella dell'accessibilità, che viene considerata a due scale completamente diverse.

Una prima scala è quella urbana, della città densa e compatta: in questo contesto, l'accessibilità è evocata soprattutto in termini 'di prossimità', ossia di possibilità di raggiungere facilmente i servizi di base muovendosi a piedi o in bicicletta (Haugen, 2011). In questo senso, i processi di *downscaling* che si possono riconoscere in molte città offrono una doppia opportunità. Da un lato, la dismissione di molte attività mette a disposizione nuovi spazi in edifici parzialmente o totalmente vuoti, in cui possono essere ricollocati alcuni servizi di interesse generale in modo da garantirne una distribuzione davvero omogenea e uniforme all'interno dei centri urbani, così che ogni quartiere – in primis quelli periferici, tuttora generalmente meno forniti – possa contare sulla loro presenza entro un raggio di accessibilità pedonale. Dall'altro lato, la stabilità – quando non la contrazione – del numero di residenti può facilitare una riduzione degli spostamenti in auto e una correlata ri-progettazione dello spazio stradale a favore della mobilità attiva e della vivibilità e sicurezza complessiva dello spazio pubblico urbano (Von Schönfeld, Bertolini, 2017).

Viceversa, alla scala vasta il tema delle aree interne pone proprio il problema di superare le difficoltà di accedere ai servizi di base, in ragione della mancanza di prossimità. In queste aree, i processi di spopolamento hanno infatti portato alla chiusura di molti servizi ed attività, per il graduale venir meno di un numero sufficiente di utenti che ne garantissero la sostenibilità economica. Queste condizioni hanno determinato una forte dipendenza dall'uso dell'automobile, con conseguenti situazioni di iniquità per coloro – sempre più numerosi, a causa dei fenomeni di invecchiamento – che non possono contare sul mezzo motorizzato privato (Barca et al., 2014). La SNAI propone un duplice approccio per migliorare l'accessibilità nelle aree interne: da un lato, promuovere forme di trasporto collettivo e/o condiviso, come il TPL a chiamata, il car e ride sharing ecc., che garantiscano e facilitino la possibilità di raggiungere i poli in cui siano concentrati i servizi

di base (ad esempio, come si è detto in precedenza, in corrispondenza delle stazioni ferroviarie). Dall'altro lato, implementare modalità di accesso a distanza a tali servizi (teledidattica, telemedicina, ecc.), assicurando al contempo il superamento dei problemi di digital divide in queste aree, sia attraverso una copertura spazialmente continua del territorio tramite la banda larga, sia attraverso processi di alfabetizzazione digitale diffusa della scarsa popolazione ivi residente (Cotella, Vitale Brovarone, 2020).

La mobilità attiva nella fruizione del territorio

Un terzo tema riguarda la mobilità attiva. Se è vero, come si è detto, che essa gioca un ruolo fondamentale nei centri urbani per garantire l'accessibilità per prossimità ai servizi di base, è però soprattutto sulla sua importanza alla scala territoriale che molti contributi alla conferenza si sono concentrati. Greenway e itinerari pedonali ed escursionistici vengono individuati come strumenti di crescente rilievo per promuovere la fruizione di quei territori che sono ricchi di risorse culturali, ambientali e paesaggistiche, ma che sono oggetto di crescente abbandono. La 'lentezza' degli spostamenti non motorizzati costituisce la forma più adeguata per poter visitare in questi territori un patrimonio di beni che sono spesso localizzati lontano dalle principali arterie di comunicazione, mal segnalati, fortemente integrati nel contesto naturale. In questo senso, le greenway possono rappresentare un'infrastruttura di fruizione che non solo tutela le risorse ambientali e paesaggistiche (promuovendone tra l'altro la manutenzione, essenziale in contesti sovente caratterizzati da forte fragilità idrogeologica), ma le valorizza anche in chiave economica, creando occasioni di sviluppo che sono indispensabili per il rilancio delle aree interne (Bozzato et al., 2017; Busi, Pezzagno, 2016).

In tal senso, alcuni progetti di nuovi itinerari ciclopedonali vengono sviluppati in forma integrata con supporti digitali destinati ai fruitori di questi percorsi. Intelligent transportation systems e smart mobility sono generalmente concettualizzati e sviluppati in riferimento a contesti urbani caratterizzati da intensa mobilità, al fine di ottimizzare gli spostamenti in condizioni di traffico elevato. Possono però essere declinati anche per forme di mobilità non motorizzata in contesti a bassissima densità e mobilità, a supporto di chi cammina e pedala lungo itinerari turistici. Mappe digitali, dashboard e database possono fornire informazioni sulle caratteristiche dei vari percorsi (durata, pendenze, difficoltà ecc.) e sulle risorse culturali e ambientali a cui essi permettono di accedere.

Le tecnologie smart diventano così da un lato strumenti multimediali in grado di supportare la riscoperta lenta dei territori; dall'altro, costituiscono una base conoscitiva che può essere utilizzata per un processo di progettazione condivisa di reti di greenways che mettano a sistema le numerose peculiarità e valenze locali dei piccoli centri, e al contempo offrano l'occasione di sviluppare nuovi servizi (di ristorazione, ciclofficina ecc.) a supporto degli utilizzatori dei percorsi.

Conclusioni

I contributi presentati alla Conferenza sono stati ideati in forma di abstract prima che la pandemia esplodesse nella primavera 2020. Tuttavia, è interessante notare, come rilevato in apertura, che la maggior parte di essi tocchi molte delle sfide che la situazione sanitaria pone al settore dei trasporti. La riduzione della capacità di carico del trasporto pubblico in fase di emergenza comporta la necessità di aumentare il parco di mezzi circolanti e la loro frequenza, possibile solo se anche in condizioni normali il trasporto collettivo gode di un'elevata quota di ripartizione modale e di un significativo numero di passeggeri; il TOD va proprio in questa direzione. Promuovere l'accessibilità per prossimità ai servizi di base nei quartieri delle città dense assume un'importanza cruciale in situazioni di lockdown che limitino il raggio degli spostamenti pedonali e riducano la capacità di carico del trasporto pubblico. Nelle aree interne, il tema dell'accessibilità a servizi per lo più concentrati in poli urbani distanti è emerso durante l'emergenza sanitaria in tutta la sua rilevanza con la necessità della didattica a distanza, evidenziando quanto ancora queste aree soffrano di insufficienti livelli di dotazione di banda larga. Durante le vacanze estive, la necessità di continuare ad evitare meccanismi di assembramento ha accresciuto l'attrattiva di forme di turismo lento, che permettano di fruire del patrimonio naturale, culturale e paesaggistico nelle parti del territorio meno battute dal turismo di massa.

Il fatto che questi temi fossero oggetto di attenzione già prima della pandemia mostra come i processi di downscaling determinino per il settore della mobilità sfide di sostenibilità ambientale, sociale ed economica che sembrano andare nella stessa direzione di quelle della resilienza all'emergenza sanitaria: perseguire un riequilibrio modale a favore di forme di trasporto meno impattanti in termini consumi energetici ed emissioni inquinanti e climalteranti; ricercare condizioni di accessibilità che garantiscano equità nella facilità di fruire delle opportunità di interazione sociale; identificare modelli di offerta di trasporto e di pianificazione dei sistemi insediativi che siano economicamente sostenibili, anche a fronte di una ridotta disponibilità di risorse finanziarie pubbliche. L'azione urbanistica è la sola in grado di dare risposte efficaci per una mobilità integrata e sostenibile individuando soluzioni adeguate all'accessibilità in cui il trasporto pubblico da mera scelta settoriale diviene il fulcro attorno cui compiere innovative scelte localizzative e morfologiche. Gli esiti di questa Conferenza confermano che un primo importante passo consiste nell'incorporare le strategie TOD all'interno delle politiche urbane e delle scelte di pianificazione fisica, sia alla scala urbana che metropolitana, regolando e incentivando la presenza dei trasporti rapidi di massa nei siti di nuova urbanizzazione, e imporre sinergie tra le politiche di rigenerazione urbana e le scelte di mobilità.

La strada tracciata va nella direzione di incoraggiare lo sviluppo ad alta densità, l'alta efficienza energetica, il mix funzionale tra residenze, commercio e uffici, a ridosso dei principali nodi del trasporto pubblico; tale approccio può ridurre sensibilmente la necessità di compiere

spostamenti per lunghe distanze, limitando drasticamente le necessità di spostamento e l'uso del mezzo privato.

Riferimenti bibliografici

- Barca F., Casavola P., Lucatelli S. (a cura di, 2014), *Strategia nazionale per le Aree Interne: Definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Collana Materiali UVAL, 31.
- Bertolini L. (1996), "Nodes and places: Complexities of railway station redevelopment", in *European Planning Studies*, 3(4), 331-345.
- Bozzato S., Ceschin F.M., Ferrara G. (2017), *Del viaggio lento e della mobilità sostenibile: Itinerari, paesaggi, territori, esperienze*, Exòrma edizioni, Roma.
- Busi R., Pezzagno M. (2006), *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi, Roma.
- Cervero R., Kockelman K. (1997), "Travel demand and the 3ds: Density, Diversity, and Design", in *Transportation Research Part D*, 3(2), 199-219.
- Conventz S., Thierstein A. (eds., 2014), *Airports, cities and regions*, Routledge.
- Cotella G., Vitale Brovarone E. (2020), "The Italian National Strategy for Inner Areas: A Place-Based Approach to Regional Development", in Bański J. (ed.), *Dilemmas of Regional and Local Development*, Routledge, 50-71.
- Giovinazzi O., Moretti M. (2010), "Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities", in *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 3, 57-64.
- Haugen K. (2011), "The advantage of 'near': Which accessibilities matter to whom?", in *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 4(11), 368-388.
- La Greca P., Barbarossa L. (2014), "Integrazione tra pianificazione urbanistica e dei trasporti. Nuovi orientamenti per la città sostenibile", in Maternini G. (a cura di), *Trasporti e Città. Mobilità e pianificazione urbana*, Egaf Edizioni, Forlì, 1, 453-472.
- La Greca P., Martinico F., Barbarossa L. (2011), "Nuova accessibilità per la città contemporanea: una linea strategica per la revisione del PRG di Catania", in *Atti della XIV Conferenza Nazionale SIU: Abitare l'Italia. Territori, Economie, Diseguaglianze*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Staricco L., Vitale Brovarone E. (2020), "Implementing TOD around suburban and rural stations: an exploration of spatial potentialities and constraints", in *Urban Research & Practice*, 3(13), 276-299.
- Staricco L., Vitale Brovarone E. (2020), "Promoting TOD through regional planning. A comparative analysis of two European approaches", in *Journal of Transport Geography*, 66, 45-52.
- Von Schönfeld K., Bertolini L. (2017), "Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility", in *Cities*, 68, 48-55.

GLI AUTORI

Federica Bonavero, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Grazia Brunetta, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Ombretta Caldarice, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Nadia Caruso, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Claudia Cassatella, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Giovanni Caudo, Università degli Studi Roma Tre, Dipartimento di Architettura

Federica Corrado, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Giancarlo Cotella, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Antonio di Campli, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Carolina Giaimo, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Umberto Janin Rivolin, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Paolo La Greca, Università di Catania, Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura

Elena Marchigiani, Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura

Anna Marson, Università IUAV di Venezia, Dipartimento di Culture del progetto

Fabrizio Paone, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Gabriele Pasqui, Politecnico di Milano, DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Daniela Poli, Università di Firenze, DIDA - Dipartimento di Architettura

Daide Ponzini, Politecnico di Milano, DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Michelangelo Russo, Università degli Studi di Napoli Federico II, Diarc - Dipartimento di Architettura

Angelo Sampieri, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Massimo Sargolini, Università degli Studi di Camerino, SAD - Scuola di Architettura e Design

Loris Servillo, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Luca Staricco, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Carla Tedesco, Università IUAV di Venezia, Dipartimento di Culture del progetto

Maurizio Tira, Presidente della Società Italiana degli Urbanisti (SIU) e Rettore dell'Università degli Studi di Brescia

Maria Chiara Tosi, Università IUAV di Venezia, Dipartimento di Culture del progetto

Ianira Vassallo, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Elisabetta Vitale Brovarone, Politecnico di Torino, DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

DOWNSCALING, RIGHTSIZING.

Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale

A cura di Claudia Cassatella

Tecniche urbanistiche per una fase di decrescita

A cura di Carolina Giaimo, Maria Chiara Tosi, Angioletta Voghera

Evoluzione istituzionale, nuovi strumenti e modelli di governance territoriale

A cura di Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin, Davide Ponzini

Le politiche regionali, la coesione, le aree interne e marginali

A cura di Federica Corrado, Elena Marchigiani, Anna Marson, Loris Servillo

Resilienza nel governo del territorio

A cura di Grazia Brunetta, Ombretta Caldarice, Michelangelo Russo, Massimo Sargolini

Rigenerazione dello spazio urbano e trasformazione sociale

A cura di Nadia Caruso, Gabriele Pasqui, Carla Tedesco, Ianira Vassallo

Patrimonio in azione

A cura di Giovanni Caudo, Fabrizio Paone, Angelo Sampieri

Il ritorno delle foreste e della natura, il territorio rurale

A cura di Antonio di Campi, Claudia Cassatella, Daniela Poli

Piani e politiche per una nuova accessibilità

A cura di Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone

Innovazione tecnologica per la riorganizzazione spaziale

A cura di Beniamino Murgante, Elena Pede, Maurizio Tiepolo

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN: 978-88-99237-27-1

DOI: 10.53143/PLM.C.021

Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2021



9 788899 237271