POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Torino. Lo spazio urbano al centro della negoziazione

Original
Torino. Lo spazio urbano al centro della negoziazione / Vassallo, J.. - In: PLANUM. - ISSN 1723-0993. - ELETTRONICO. - 1 (Atelier 1):(2015), pp. 337-341. (Intervento presentato al convegno XVIII Conferenza Nazionale SIU. “Italia ’45/’45. Radici, condizioni e prospettive” tenutosi a Venezia nel 11-13 Giugno 2015).

Availability:
This version is available at: 11583/2965625 since: 2022-06-01T18:15:36Z

Publisher:
Planum Publisher

Published
DOI:

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)

12 October 2024

ITALIA
45 - 45

Radici, condizioni, prospettive

TERRITORI DELL'ECONOMIA - SPAZI DELL'AGRICOLTURA FRA PRODUZIONE E RIPRODUZIONE - UN TERRITORIO SEMPRE PIÙ A RISCHIO - MISERIA E RICCHEZZA - TRAMA PUBBLICA E GIUSTIZIA SPAZIALE - LA CASA E L'ABITARE - L'ITALIA FRA PALINSESTO E PATRIMONIO - ACQUA, MOBILITÀ, ENERGIA - BENI COLLETTIVI E PROTAGONISMO SOCIALE

Coordinatori
Stefano Munarin, Maurizio Carta

Discussant
Alberto Clementi, Stefano Micelli

La pubblicazione degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati inseriti nella pubblicazione.
Ogni paper può essere citato come parte degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45, Venezia 11-13 giugno 2015, Planum Publisher, Roma-Milano 2015.

© Copyright 2015

Planum Publisher

Planum Publisher
Roma-Milano
ISBN: 9788899237042
Volume pubblicato digitalmente nel mese di dicembre 2015
Pubblicazione disponibile su www.planum.net, Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzoeffettuata, anche ad uso interno e didattico,non autorizzata.
Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

ATELIER 1

TERRITORI DELL'ECONOMIA

Coordinatori
Stefano Munarin, Maurizio Carta

Discussant
Alberto Clementi, Stefano Micelli

La crisi che ha travolto il sistema economico italiano in questi anni sta ridisegnando il rapporto tra il territorio e i processi produttivi. Considerando le loro reciproche influenze, osservando il territorio italiano unitamente ai processi di trasformazione economico-produttiva, quali assetti ed articolazioni è possibile cogliere? Tra crisi della grande industria e tenuta delle multinazionali tascabili, ristrutturazione dei distretti, delocalizzazione, ripresa della manifattura legata al made in Italy e nuova polarizzazione terziario-metropolitana, quali geografie presenta oggi il sistema economico-produttivo italiano? Come la produzione di beni e servizi si intreccia con l'assetto insediativo e infrastrutturale? Come tutto ciò sta ridefinendo centralità e marginalità? Quante e quali "Italie" è possibile riconoscere oggi? Quali ricadute ha tutto ciò sull'assetto insediativo e sulle relative politiche territoriali? Quali scenari e politiche territoriali si possono delineare a partire da questi processi?

Fulvio Adobati, Vittorio Ferri, Filippo Carlo Pavesi
Dentro e fuori le Città metropolitane: un'analisi della domanda di governo urbano

Chiara Agnoletti, Giulio Giovannoni
Trasformazioni di un distretto: Prato tra crisi e nuova identità

Alice Albanese
Dalla città intelligente alla città dei makers. Ri-creare le condizioni collettive per uno sviluppo reale

Simonetta Armondi, Matteo Bolocan Goldstein
Spazio urbano e nuove geografie della produzione. Riflessioni a partire da Milano

Chiara Barattucci
Tra patrimonio economico e patrimonio culturale: per una ristrutturazione 'sostenibile' del territorio del Brenta tra Venezia e Padova

Vincenzo Barone, Federica Crocco, Rosalba Gallo, Domenico W.E. Mongelli
Trasformazioni urbane: l'esperienza dei Progetti Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) in Calabria

Giampaolo Basile, Gerardo Maria Cennamo, GianCarlo Graziani
Governo del territorio attraverso la gestione delle funzioni. Strategie di valorizzazione su scala territoriale del patrimonio storico

Antonella Bruzzese
Spazi in attesa, industria creativa e riusi temporanei. Il caso di Lambrate a Milano

Martina Busti
Quale ruolo per le strategie?
Occasioni e condizioni per il governo delle città. La lezione di Vienna alle città italiane

Marica Castigliano
Il ruolo della logistica portuale nei processi di modificazione del territorio metropolitano

Michele Cerruti But
Dismissioni non trattabili

Donatella Cialdea
Gli assetti insediativi lungo le coste: conflittualità tra esigenze dello sviluppo ed evidenze del paesaggio

Anna Maria Colavitti, Sergio Serra
Patrimonio per lo sviluppo, sviluppo per il patrimonio. Riflessioni a partire dal caso sardo

Giuseppe Critelli, Cosimo Cuomo, Antonio Nicola De Marco
Sviluppo del territorio e politiche attive per il lavoro: il caso dei Piani Locali per il Lavoro (PPL) in Calabria

Giuseppe Critelli, Cosimo Cuomo, Claudio Marcianò
Economia della conoscenza, sviluppo locale e distretti in agricoltura: un'esperienza in Calabria

Nicla Dattomo
Trasformare la «provincia la più vasta, la più impervia, la più derelitta d'Italia»: territorio, produzione, insediamento, in Basilicata

Paolo De Pascali, Valentina Alberti, Daniela De Ioris, Michele Reginaldi
L'energia per l'economia collaborativa e il territorio. Linee di ricerca sulle prospettive territoriali dell'energia condivisa

Luca Di Figlia
Vuoti a prendere: riapertura temporanea dei fondi sfitti per riattivare nuove economie e relazioni urbane

Donato Di Ludovico, Pierluigi Properzi, Federico D'Ascanio
Il completamento dei telai infrastrutturali per lo sviluppo dell'Italia Mediana

Stefano Di Vita, Giorgio Limonta, Ilaria Mariotti
Gli spazi di co-working a Milano: un'analisi empirica dei fattori di attrattività

Giuseppe Fera
Dal Progetto 80 ed oltre il Ponte:
storia e prospettive dell'Area metropolitana dello Stretto di Messina

Enrico Formato
Reperti produttivi nel Mezzogiorno d'Italia: lost in translation e potenzialità di trasformazione territoriale

Cecilia Furlan
Appunti sull'economie dello scarto.
La metamorfosi dell'area centrale veneta

Francesco Gastaldi
Crisi e territori post metropolitani nell'area centrale veneta

Valentina Gingardi
Spazi della post-produzione a Milano

Federica Greco, Francesco Rotondo
I territori dell'attività estrattiva tra sviluppo economico e riqualificazione del paesaggio

Valeria Lingua, Giuseppe De Luca
Programmare o pianificare i territori delle città metropolitane? Il caso di Firenze tra vision spaziali e processi di trasformazione economico-produttiva

Elena Maranghi
Il caso dell'asse tiburtino a Roma tra vocazione produttiva e geografie insediative e abitative composite

Manuel Marin
Strategie di smart specialisation nello sviluppo territoriale toscano

Giorgia Marinuzzi, Donato Piccoli, Walter Tortorella
I Fondi strutturali 2014-2020 dedicati alle aree urbane ed interne dell'Italia: politiche adeguate alle reali esigenze del territorio?

Vito Martelliano
Nuove geografie del commercio. Riflessioni sulla rottura culturale del binomio città-commercio

Cristiana Mattioli
Sassuolo '45-'45.
L'evoluzione di un territorio distrettuale

Corinna Morandi, Stefano Di Vita
Microspazi diffusi della innovazione nella produzione di beni e di servizi e processi di rigenerazione urbana

Carolina Pacchi
Nuovi spazi di lavoro e spazio comune: il caso dei coworking a Milano

Gianfranca Pagano, Salvatore Losco
Area Metropolitana e gerarchie dei sistemi insediativi: la Conurbazione Aversana

Paola Pellegrini
Hyper-local versus traditional. Development strategies in marginal territories

Paolo Pileri, Alessandro Giacomel, Diana Giudici
E se il cicloturismo fosse un progetto di paesaggio e lavoro per i nostri territori? Il caso VENTO

Gianfranco Pozzer
Città, territori e servizi nell'economia della conoscenza: alcuni modelli interpretativi

Roberto Sega
Ecologie produttive: strategie per ridefinire centralità e marginalità del territorio italiano

Sara Maria Serafini
Il territorio e l'economia: analisi di place marketing e linee guida per la creazione di un modello museale indirizzato all'uso e allo sviluppo territoriale

Luca Torrisi
La VAS per il superamento delle marginalità delle aree interne

Ianira Vassallo
Torino. Lo spazio urbano al centro della negoziazione

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Dentro e fuori le Città metropolitane: un'analisi della domanda di governo urbano

Fulvio Adobati
Università degli Studi di Bergamo
Dipartimento di Ingegneria, Centro Studi sul Territorio "Lelio Pagani"
Email: *fulvio.adobati@unibg.it*

Vittorio Ferri
Università degli Studi di Milano Bicocca
Dipartimento di Scienze Economico-Aziendali – DiSEA.DE
Email: *vittorio.ferri@unimib.it*

Filippo Carlo Pavesi
Università degli Studi di Bergamo
Centro Studi sul Territorio "Lelio Pagani"
Email: *filippo-carlo.pavesi@unibg.it*

Abstract
Il dibattito italiano intorno alla recente attuazione delle città metropolitane ha riproposto il tema del governo a scala territoriale delle principali aree urbane/metropolitane del paese. Emergono però almeno tre questioni meritevoli di approfondimento: (i) le città metropolitane presentano tra di loro marcate differenze che pongono una questione di pertinenza/efficacia nell'utilizzo di un'unica strumentazione di governo; (ii) le aree provinciali inserite nelle città metropolitane presentano al contorno situazioni di forte contiguità territoriale e relazionale che sollecitano attenzione di governo congiunto a quello metropolitano; (iii) la selezione operata dalla L. 56/2014 lascia "scoperte" aree urbane dense e complesse che pongono una domanda di governo urbano.
Il riassetto normativo in fase di attuazione apre spazio di riflessione, e di necessaria sperimentazione, a forme rinnovate di governo della (notoriamente tanto evocata quanto irrisolta) scala territoriale in Italia: (i) per le città metropolitane il processo di costruzione del piano territoriale metropolitano; (ii) per le Province quale ente di secondo livello un compito di raccordo e coordinamento della pianificazione locale guidato dai (principali, a partire dal capoluogo) comuni; (iii) una necessaria ridefinizione, in ordine alle scelte di governo territoriale, degli enti sovralocali: accanto alla geografia stabile di istituzioni di tutela delle aree protette (Parchi) o più in generale di tutela e valorizzazione dell'ambiente (Province), al coordinamento dei contesti montani (Comunità Montane)… emerge la necessità di riconoscere e mettere a progetto le aree "intermedie" caratterizzate da elevata densità urbana e relazionale.
La ricerca affronta alcune situazioni significative di complessità urbana irrisolta, con riferimento sia al contorno delle città metropolitane istituite (le direttrici di Varese Monza per Milano, l'area pratese-pistoiese per Firenze, la linea di costa per Bari, gli ambiti verso Caserta e Salerno per Napoli…), sia aree urbane/metropolitane strutturatesi intorno ad altri capoluoghi (Bergamo, Brescia, Salerno, …). Si tratta di aree economicamente forti che rappresentano parti importanti della forza economica delle regioni urbane di riferimento, che registrano crescita demografica ed economica, e alimentano una domanda di governo di scala metropolitana.
La riflessione intende indagare lo spazio di azione potenziale per la pianificazione/programmazione territoriale per gli ambiti urbani densi e complessi "scoperti" sopra delineati, a partire dalle esperienze praticate (nelle diverse declinazioni) in diverse regioni italiane, della pianificazione d'area di livello regionale.

Keywords: city-regions, cities tools and techniques, landscape large scale plans & projects.

1 | Domanda di governo urbano. Temi e questioni

1.1 | Il mancato governo delle città

A oltre vent'anni dallo loro istituzione le Città metropolitane da governo promesso sono diventate una realtà istituazionale; dal primo gennaio 2015 la loro istituzione è leggibile anche come effetto inatteso dell'abrogazione delle province. Quali sono le ragioni alla base della non attuazione? L'ipotesi qui formulata in estrema sintesi è in primo luogo che la mancata attuazione delle Città metropolitane, istituite dalla legge n.142 del 1990, vada ricercata non solo nella tradizionale opposizione dei comuni capoluogo e delle regioni ma anche nel mancato riconoscimento del ruolo delle città nell'economia italiana e nel ordinamento dei governi locali. In secondo luogo che la mancata attenzione alle città, ed ai temi e problemi del loro governo, condiziona ancora oggi la costruzione delle Città metropolitane e non è estranea all'individuazione dei loro confini, ottimi o sub ottimi.

Il concetto di città non appartiene al linguaggio giuridico-amministrativo (Sebastiani, 2007, p. 70) che preferisce invece il concetto uniforme di comune, e dunque le città sono state considerate come un comune più grande.

Come sostenuto in Cammelli (2011, p.337), l'origine del problema del governo delle città italiane va ricercata nel mancato riconoscimento delle loro diversità e quindi di quel "diritto dei luoghi" che legittima l'autonomia locale, imputabile al fatto che "il centro è sempre stato troppo debole sia per riconoscere alle città il diritto di differenziarsi, sia per conformarne i comportamenti".

In questo senso va ricordato che, non è mai esistita una politica nazionale per le grandi città, ed il ministero per le Aree urbane è stata una breve apparizione (Urbani 2011, p. 321, Ferri 2008) e solo con la legge n 142 del 1990 si configura un doppio livello di governo, comuni più Città metropolitana, istituita ma rimasta un governo promesso.

Lo Stato centrale ha sempre compresso l'autonomia locale attraverso l'uniformità delle funzioni, delle forme di governo e della finanza locale (Cammelli 2011), in pratica secondo il principio "un governo un territorio", mentre le esperienze internazionali di governo delle città erano ispirate al principio non più governi, ma più governo. Anche nella fase di neocentralismo che sta attraversando l'Italia, ciò che fa problema non sono solo, o non tanto, i governi ma il governare (Ferri 2008) processi decisionali multilivello e trasformazioni territoriali. All'interno del quadro sopra brevemente tracciato va aggiunta la mancata attenzione ai temi ed ai problemi di governo delle città di medie dimensioni.

1.2 | L'assenza di un disegno di riordino nei recenti provvedimenti in materia di enti locali

Dopo l'approvazione della legge 5 maggio n. 42 del 2009 e fino all'approvazione della legge n. 56, numerosi provvedimenti legislativi in materia di enti locali hanno evidenziato una carenza di coerenza e l'assenza di finalità territoriali che hanno aumentato la confusione e influenzato in maniera negativa l'efficacia dell'azione pubblica territoriale.

In particolare, l'assenza di un disegno di riordino territoriale (a tutti i livelli, comunale, provinciale e regionale) è emersa nel susseguirsi degli atti legislativi che hanno perseguito solo obiettivi di riduzione della spesa (nel 2013, il taglio della spesa corrente delle province è stato del 14,19%, -44,8% dal 2008 al 2012) e di modifica della contabilità pubblica, peraltro con esiti insufficienti.

Alcuni dati evidenziano in maniera chiara i divari orizzontali tra le province, metropolitane e non metropolitane:

- 10 province hanno più di un milione di abitanti, mentre ben 6 delle 20 regioni presentano una popolazione inferiore;
- 22 province presentano una popolazione maggiore di 800.000 abitanti;
- solo 3 città (province) metropolitane hanno più di 100 comuni, mentre 22 province hanno oltre 100 comuni;
- nel 2012, tra le province italiane con densità della popolazione pari o superiore a 300 abitanti per kmq quella di Monza e Brianza, di Milano e di Varese sono rispettivamente al secondo, terzo e sesto posto (2.098, 1.948 e 738 abitanti per kmq);
- tra le province con elevata presenza di popolazione nei poli e nelle cinture (valore %) 15 presentano una % superiore all'80%, quella di Milano è seconda con il 96,8%, quella di Monza e Brianza è quinta con il 94,9%, quella di Varese è settima con il 90,9%.

Inoltre, posto che molte dinamiche territoriali, i sistemi locali del lavoro, i distretti produttivi e le aree a più forte capacità attrattiva si organizzano a dimensione provinciale, va osservato che le province presentano

significative differenze, e che la realizzazione delle Città metropolitane non esaurisce la domanda di governo urbano in Italia.

1.3 | La legge 7 aprile 2014 n. 56 e il governo di area vasta

Come osservato in Ferri (2008 p. 242) le nozioni di area vasta (territori urbani e rurali, con riferimento alla scala d'azione delle province) e di area metropolitana (agglomerazioni formate dai comuni di provenienza del pendolarismo e da quello centrale), sono in realtà profondamente diversificate.

Nonostante i ripetuti riferimenti all'area vasta nell'ambito della pianificazione territoriale delle province, nonchè negli atti legislativi regionali, per la riorganizzazione del territorio e dei rapporti tra gli enti locali, per la pianificazione delle politiche locali e per l'ottimizzazione delle risorse a un livello sovra provinciale, permane una certa ambiguità del concetto di area vasta (anche rispetto a quelli di area urbana e metropolitana). Esso fa riferimento ad una dimensione intermedia tra la dimensione sovra comunale e sub-regionale, verso il superamento della dimensione locale, alla ricerca di una dimensione della programmazione che rinvia a funzioni, anzi a politiche e programmi territoriali a geografia variabile in relazione ai settori di riferimento, sviluppo economico, mobilità e viabilità, pianificazione del territorio, al quale non corrisponde una forma di governo ma forme di governance

Ebbene, in assenza di esperienze di governo e di una cultura di governo delle città sopra richiamate, ora il comma 2 della legge 56 definisce le Città metropolitane come "enti territoriali di area vasta", ma la legge in parola risulta ancora intrisa dei profili di uniformità, con funzioni omogenee e assenza di riferimenti a politiche, progetti, eventi.

Infatti, tra le numerose lacune, non ha coinvolto le autonomie territoriali nella costruzione delle Città metropolitane, caratterizzate da un'uniformità che mal si concilia con le peculiarità delle diverse aree metropolitane e non ha riconosciuto le ulteriori esigenze di governo dell'area vasta rispetto a quelle offerte dalla Città metropolitana, rinviando la questione del governo urbano. Su questo punto va ricordato come nei casi di Bergamo, Brescia e Salerno, (province che superano il milione di abitanti) nel processo legislativo della legge n. 56 erano state avanzate proposte di inserimento tra le Città metropolitane.

Inoltre va ricordato che l'art. 4 della legge n. 56 del 2014 prevede per le Città metropolitane di Roma, Milano e Napoli, maggiori di 3 milioni di abitanti, la costituzione di zone omogenee per specifiche funzioni e tenendo conto della specificità territoriale, collegata alla costituzione dei nuovi municipi nel comune capoluogo. Questa innovazione rappresenta la sola differenziazione tra le 3 Città metropolitane sopra ricordate e le altre.

La legge in parola non soddisfa le esigenze specifiche di governo delle aree metropolitane (che presentano significative differenze tra loro) ma solo quella di trasformare le Province in governo non eletto direttamente, all'interno di un processo di ricentralizzazione, iniziato negli anni successivi alla legge n. 42 del 2009, che rappresenta una risposta sbagliata alle difficoltà della finanza pubblica centrale. Inoltre, interviene su materie che a breve, saranno oggetto della revisione del Titolo V della Costituzione con l'obiettivo ridurre i poteri delle Regioni.

1.4 | Dentro e fuori le Città metropolitane: la desiderabile revisione dei confini

Il mancato governo delle aree metropolitane è in parte riconducibile alla rinuncia al modello funzionale, inteso come una serie di procedure, azioni, politiche a geografia variabile, finalizzate al governo delle funzioni locali infra-regionali e sovracomunali nelle zone ad alta densità urbana. Tra le numerose differenze tra il modello funzionale (riconducibile all'azione di Agenzie specializzate) e quello strutturale va ricordata la questione della definizione di confini ottimi o sub ottimi dell'azione di governo a dimensione metropolitana.

Nel primo caso, in generale, possiamo definire confini ottimi o sub ottimi, variabili a seconda dei problemi e delle funzioni specifiche e quindi più adeguati, mentre nel secondo i confini rigidi della circoscrizione (ex provinciale) risultano sostanzialmente inadeguati in quanto la dimensione dei problemi e delle funzioni non coincidono con quella dei fenomeni metropolitani. Numerosi comuni e territori metropolitani possono restare esclusi anche se presentano interdipendenze rilevanti a partire dalla continuità degli insediamenti, dalla rete dei trasporti, dei flussi delle popolazioni non residenti ed in particolare del pendolarismo.

Rispetto alla scelta della legge n. 56 di istituire le Città metropolitane sui confini delle province emerge per molte di esse, tra queste certamente Milano, Roma, Napoli una dimensione metropolitana troppo piccola rispetto alle rispettive aree metropolitane ed ai fenomeni reali di uso del territorio, mentre in altri casi esso sono troppo grandi, come risulta dalla presenza dei circondari (es, Imola a Bologna e Empoli a Firenze

che presentano una dimensione urbana sostanzialmente autonoma dal capoluogo) nonchè dalla presenza di comuni montani.
Inoltre, esistono situazioni di appartenenza ad altre province di comuni di prima corona in numerose Città metropolitane (Venezia, Firenze, Genova) e di numerosi comuni di seconda corona che appartengono a province di altre regioni e comuni rappresentativi di quote di popolazione compresa tra il 30-60 per cento della popolazione della provincia che non sono contigui tra loro e con il comune capoluogo (Ferri 2008).
Posto che la legge n. 56 non ha provveduto alla delimitazione delle aree metropolitane, nè la revisione dei confini provinciali per rendere le Città metropolitane se non corrispondenti rispettive aree metropolitane almeno più adeguate, risultano importanti i processi di adesione volontaria di comuni. Di fronte alla presenza di comuni non metropolitani (montani o rurali) va osservato che il procedimento previsto dalla legge n. 56 prevede solo l'adesione di nuovi comuni, ma non fa riferimento all'opzione di uscita dei comuni, per evitare i rischi di un territorio non omogeneo delle Città metropolitane e la costruzione di province residue.
In questo procedimento il parere della Regione è obbligatorio ma non vincolante rispetto all'azione volontaria dei comuni, mentre al Governo è affidato il ruolo eventuale di promuovere un intesa tra Regione e Comuni interessati (Piperata 2014, p. 56).

1.5 | Il caso della Città metropolitana di Milano

Con riferimento all'avvio della Città metropolitana di Milano e alle manifestazioni di interesse all'adesione dei Comuni di Saronno, Limbiate, Caronno Pertusella e Vigevano, va ricordato che la Giunta Regionale della Lombardia, con delibera del 3 marzo 2015, ha sancito l'opportunità che venga avviato un confronto preliminare alle decisioni di adesioni dei comuni, con il coinvolgimento di tutti gli attori interessati.
Tuttavia, oltre alla revisione dei confini, occorre trattare anche il problema della cooperazione con i comuni che resteranno fuori dalla Città metropolitana (ma che interagiscono con essa con particolare riferimento alla scelte in materia di pianificazione territoriale, servizi reali, viabilità, trasporti) mediante strumenti di raccordo dell'azione pubblica. Pertanto, come sostenuto da Balboni 2014, p. 16 "la Città metropolitana non avrà successo e non avrà futuro se non si metterà in grado di essere un istituzione relazionale ispirata a un modello cooperativo". Su questo punto va ricordato che la legge 56 non prevede strumenti specifici per raccordare l'azione dei comuni esterni (si pensi a Monza, a soli pochi km da Milano) con le Città metropolitane, ne tra queste ultime e le rispettive regioni.
Naturalmente, anche dopo la recente separazione, la complementarietà delle due province di Milano e Monza, il ruolo comunque dominante di Milano e le interdipendenze in materia di spostamenti e le connessioni delle reti infrastrutturali rendono desiderabile l'estensione della Città metropolitana di Milano a Monza, nonché l'adesione dei comuni aeroportuali di Malpensa1.

1.6 | Dentro e fuori le Città metropolitane: la necessità di collaborazione

Di fronte alla domanda e metropolitano (e urbano) insoddisfatta da tempo nelle città italiane, buona parte dell'efficienza delle Città metropolitane dipende dunque dalla corrispondenza tra i principali fenomeni metropolitani, in primis il pendolarismo, ed i confini del nuovo governo chiamato a governare questi problemi2.
Ora, considerato che l'allocazione di finanziamenti alle città è passata solo per leggi speciali legate ad eventi realizzati nelle grandi città, anziché per strumenti i programmazione tipo i contratti di piano Stato-Città nell'esperienza francese, non si può escludere che di fronte ai tagli alle province ed ai comuni, quelli contermini alle città metropolitane possano vedere nell'adesione maggiori opportunità di finanziamento di politiche, progetti, infrastrutture, servizi.

---

[1] Si ricorda che nell'ordinamento francese, su proposta del Consiglio regionale, il prefetto può istituire le Comunità aeroportuali (legge n. 2004 – 172 del 23 febbraio) per favorire la correzione degli effetti e degli impatti indotti dalle infrastrutture aeroportuali all'ambiente, alla qualità della vita urbana e rurale;

[2] Come osservato da Urbani 2011, p. 318-319

"La questione metropolitana si presenta quando entrano in gioco i servizi reali (trasporti, infrastrutture, …) che tradizionalmente richiedono un ente di secondo livello con competenze di area vasta, di fatto delimitata dai processi di integrazione e di scambio continuo di persone o cose, richiedendo quindi opere e interventi strutturali o servizi di alto profili tecnologico, (linee metropolitane, smaltimento rifiuti, controllo della circolazione e dell'inquinamento) che comportano non solo poteri pubblici tradizionalmente ampi ma anche risorse finanziarie ingenti e specializzazione di competenze organizzative da parte della struttura di governo superlocale.
"Si tratta principalmente di compiti di programmazione e di pianificazione (…) che leghino strettamente l'economia con la disciplina del territorio (…)" dal cui esito dipende la competetitività della Città metropolitana.

Il fatto che alcuni comuni hanno attivato la procedura per aderire (ad esempio alla Città metropolitana di Milano), può essere analizzata in termini di strategie opportunistiche, (Mistri 2011) ma oltre sottolineare l'inadeguatezza dei confini provinciali, questo processo è rilevante in quanto aumenta la legittimità politica del nuovo livello di governo e riduce i timori circa l'egemonia del comune capoluogo.
Con riferimento all'attuazione delle funzioni delle Città metropolitane, ad esempio in materia di pianficazione, viabilità e treasporti, resta tuttavia da affrontare la questione della costruzione di strumenti di collaborazione e di raccordo dell'azione "di ciò che sta dentro e di ciò che sta fuori le Città metropolitane".
In questa direzione va ricordato con favore che il nuovo regime delle métropoles francesi attribuisce un ruolo significativo ai i poli metropolitani
Oltre alle Métropoles la legge approvata di recente3 ha confermato il ruolo dei poli metropolitani: sono istituzioni pubbliche costituite per accordo in vista di azioni di interesse metropolitano, in materia di sviluppo economico, promozione e innovazione della ricerca, insegnamento superiore e cultura, aménagement dello spazio e coordinamento degli schemi di coerenza territoriale, e di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, al fine di migliorare la competitività e l'attrattività del suo territorio, e l'aménagement del territorio infra dipartimentale e infra regionale.
I poli metropolitani raggruppano EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) a fiscalità propria con popolazione maggiore di 300.000 abitanti (con un EPCI maggiore di 150.000 abitanti) e sostanzialmente devono assicurare il raccordo tra azioni e politiche interne ed esterne ai confini dei governi territoriali.
Le EPCI che possono costituire un polo metropolitano sono le Metropoles, le CU (Communauté urbain) le CA(Communauté d'agglomeration), le CC (Communauté de communes).

2 | Dentro/fuori la città metropolitana: dare un nome alla complessità territoriale

2.1 | Geografie metropolitane in Italia

Le elaborazioni operate assumono quale area metropolitana una "unità economica funzionale, caratterizzata da nuclei urbani densamente edificati e un hinterland il cui mercato del lavoro sia fortemente integrato con le concentrazioni produttive" (Roma, 2014). Tale presupposto si fonda su criteri qualitativi di tipo relazionale, funzionale e di dotazione dei servizi, quindi a una dimensione gravitazionale che, pur non cogliendo la complessità delle relazioni sociali e delle identità territoriali, va ben oltre la semplice dimensione demografica assunta quale riferimento normativo privilegiato (Vandelli, Vitali, 2014, 76).
Il percorso analitico-interpretativo condotto muove dal riconoscimento di due diverse configurazioni di aree metropolitane: una prima, più tradizionale, che registra un progressivo allargamento delle grandi città ai centri minori limitrofi; una seconda configurazione, centrale in questo lavoro, esamina la progressiva agglomerazione di centri medi e piccoli, sovente comunque posti in area di influenza di una grande città.
Questa seconda tipologia è riconoscibile in ambiti attraversati da dinamiche economiche rilevanti nel contesto regionale di riferimento; esempi significativi sono evidenti nella fascia pedemontana della regione Padana, lungo tratti della riviera adriatica, lungo direttrici che si dipartono da grandi città. In questo lavoro si esaminano quattro configurazioni di aree urbane-metropolitane di questa tipologia: due campioni territoriali riguardano contesti definibili quali parte delle regioni urbane milanese (verso Varese-Como e Bergamo-Brescia) e napoletana (Caserta e Salerno). Gli altri due esempi fanno riferimento a città metropolitane di rango inferiore, Firenze (direttrice Prato-Pistoia) e Bari (agglomerazione urbana di costa).

2.2 | Un'analisi comparativa di quattro contesti

Per le configurazioni di area metropolitana individuate si riconoscono nel contesto nazionale ambiti che, per numero e/o densità di popolazione, nonché per reddito medio pro capite ed estensione territoriale, superano alcune Città metropolitane tra quelle formalmente istituite nelle regioni a statuto ordinario[4], come evidenziato nella *Tabella I*.

---

[3] A seguito della prima istituzione del 2010 delle métropoles, (art. 12, legge n. 2010-1563, art. dal 5217-1 al 5217-19 del CGCT) la legge 2014-58 del 27 gennaio 2014, per la modernizzazione dell'azione pubblica territoriale e l'affermazione delle métropoles, ha riordinato le competenze e attivato un nuovo regime per le métropoles

[4] Per una trattazione e rappresentazione di geografie metropolitane allargate, fondate sull'indice di metropolitanità, si rimanda a Boffi-Colleoni-Palvarini 2013.

Tabella I| Ambiti provinciali caratterizzati da una agglomerazione di centri medi e piccoli posti in area di influenza di una grande città, a confronto con le Città metropolitane delle regioni a statuto ordinario.

Città metropolitana Provincia	**Comuni (n°)**	**Superficie (km²)**	**Popolazione (2014)**	**Densità di pop. (ab/km²)**	**Reddito medio (2012) (€)**
Roma Capitale	121	5.363,30	4.321.244	805,71	18.373,36
Milano	134	1.575,59	3.176.180	2.015,87	23.576,65
Napoli	92	1.178,96	3.127.390	2.652,67	15.910,27
Torino	315	6.827,00	2.297.917	336,59	19.910,63
Brescia	206	4.785,58	1.262.295	263,77	18.914,41
Bari	41	3.862,88	1.261.964	326,69	15.651,76
Bergamo	242	2.745,92	1.107.441	403,3	19.348,57
Firenze	42	3.513,68	1.007.252	286,67	20.234,43
Salerno	158	4.954,07	1.105.485	223,15	12.919,11
Bologna	56	3.702,32	1.001.170	270,42	21.376,00
Caserta	104	2.651,35	923.113	348,17	13.982,23
Varese	139	1.198,13	887.997	741,15	20.734,84
Genova	67	1.833,75	868.046	473,37	19.762,85
Monza e della Brianza	55	405,45	862.684	2.127,72	23.730,38
Venezia	44	2.472,91	857.841	346,9	19.323,35
Reggio Calabria	97	3.210,42	559.759	174,36	11.801,86
Barletta Andria Trani	10	1.542,95	393.769	255,21	14.063,80
Pistoia	22	964,13	291.788	302,64	17.588,36
Prato	7	365,71	253.245	692,47	19.175,29

La lettura delle rappresentazioni cartografiche proposte permette quindi di apprezzare come la dimensione economico-territoriale delle Città metropolitane non coincida con i confini provinciali su cui sono state costruite. Essa è articolata per immagini riferite a: i) la dimensione urbana e funzionale; ii) la dotazione di servizi e infrastrutture; iii) il confronto tra confini amministrativi e funzionali.

i) La dimensione urbana e funzionale delle aree metropolitane è stata rappresentata attraverso l'utilizzo delle banche dati spaziali dello studio del *European Spatial Planning Observation Network* (ESPON), le quali basano i propri risultati su due aspetti fondamentali: in primo luogo vi è il riconoscimento delle Morphologic Urban Areas (MUA) ovvero quelle agglomerazioni urbane caratterizzate da un'elevata densità e/o estensione continua dell'urbanizzato[5]; in secondo luogo sono prese in considerazione le *Funcional Urban Areas* (FUA), ovvero quei territori contermini alle MUA dove si registra un'elevata dipendenza funzionale dal nucleo urbano principale, valutata attraverso i flussi di pendolarismo per lavoro[6]. MUA e FUA sono costruite sulla base dei confini comunali e pertanto, al fine di riconoscere l'effettiva forma dell'agglomerazione urbana, è stata riportata in mappa il livello informativo relativo all'uso del suolo urbanizzato.
È evidente come nei quattro esempi l'agglomerazione urbana, rappresentata dal susseguirsi di MUA confinanti e degli usi del suolo urbani, valichi i confini di Città metropolitana, interessando anche quei territori che fino a non molti anni fa rientravano nelle circoscrizioni provinciali dei capoluoghi, ovvero Monza per Milano, Prato per Firenze e Barletta, Andria e Trani per Bari e che oggi si trovano fuori dai "confini metropolitani" formalmente istituiti. L'area di diretta influenza che questi nuclei urbani esercitano sul territorio circostante è identificata dalle FUA, aree funzionali che descrivono la forza economica di ciascun centro nei confronti del proprio hinterland e che, nel caso di Milano, superano i confini nazionali includendo parte del Mendrisotto. Le FUA delle Città metropolitane selezionate, nonché quelle delle aree al contorno prese in considerazione negli esempi, superano per densità di popolazione e reddito medio pro capite i valori medi delle regioni a cui appartengono (*Tabella II*).

[5] Il riconoscimento delle MUA avviene attraverso alcune regole: criterio di densità minima, ovvero municipalità la cui densità di popolazione è superiore a 650 abitanti per chilometro quadrato; criterio di popolazione minima, ovvero municipalità che pur non raggiungendo la densità minima, registrano una popolazione superiore a 20.000 abitanti (ESPON, 2013).
[6] Il riconoscimento delle FUA avviene attraverso la selezione di quelle municipalità dove più del 10% della popolazione economicamente attiva lavora nella MUA (ESPON, 2013).

Tabella II| Le FUA delle quattro aree metropolitane a confronto le regioni di appartenenza.

ID FUA	Nome FUA	N° comuni	Superficie (km²)	Popolazione (Istat 2014)	Densità di pop. (ab./km²)	Reddito medio (2012) (€)
IT10767	Milano - Busto Arsizio - Como	493[7]	4.769,54	5.732.446[8]	1.201,89	22.363,99[9]
IT10846	Varese	61	412,53	303.649	736,07	21.311,56
IT10680	Bergamo	133	1.165,49	834.429	715,95	20.198,68
IT10687	Brescia	57	940,83	592.181	629,42	20.152,14
	Lombardia	*1530*	*23.863,62*	*9.973.397*	*417,93*	*19.954,20*
IT10725	Firenze	31	2.409,00	856.921	355,72	20.854,13
IT10803	Prato	10	455,47	307.271	674,62	18.796,70
IT10797	Pistoia	4	370,60	106.769	288,10	18.069,50
	Toscana	*279*	*22.986,99*	*3.750.511*	*163,16*	*18.233,83*
IT10778	Napoli - Castellammare di Stabia - Torre Annunziata - Nola	85	1.188,44	3.139.538	2.641,73	15.412,94
IT10697	Caserta	28	515,32	389.711	756,25	15.639,61
IT10816	Salerno	19	769,21	389.918	506,91	15.196,68
	Campania	*550*	*13.670,90*	*5.869.965*	*429,38*	*13.709,47*
IT10675	Bari	23	1.235,64	738.386	597,57	15.991,13
IT10682	Bisceglie	3	231,63	171.501	740,41	16.299,67
IT10676	Barletta	1	149,35	94.903	635,44	15.147,00
	Puglia	*258*	*19.540,87*	*4.090.266*	*209,32*	*13.784,45*

ii) La dotazione di servizi e infrastrutture delle aree metropolitane è stata rappresentata attraverso l'utilizzo della banca dati spaziali dello studio dello studio sulle Aree Interne del Paese condotto dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS), che ha classificato i comuni italiani attraverso: l'individuazione dei poli di offerta di alcuni servizi essenziali quali scuola, sanità e mobilità[10]; la classificazione dei restanti comuni in base alle distanze dai poli misurate in tempi di percorrenza[11]. È stata inoltre evidenziata la rete infrastrutturale aeroportuale, autostradale e stradale principale.
Risulta evidente come gli ambiti di Città metropolitana presi in esame siano interessati da una diffusa presenza di Poli e Poli intercomunali (centri di offerta dei servizi) e da comuni di cintura il cui indicatore di accessibilità al polo più prossimo presenta valori di distanza inferiori ai 20 minuti. Le province di Brescia con 104 centri su 206 comuni, di Bergamo con 141 centri su 242 comuni e di Salerno con 58 centri su 158 comuni al contrario vedono una significativa quota di comuni classificati come area interna, sostanzialmente dovuta dal fatto che gran parte del territorio provinciale è montuoso.

[7] Di cui 12 appartenenti alla Confederazione Elvetica.
[8] Per i comuni italiani, dato ISTAT al 31.12.2014; per i comuni della Confederazione Elvetica, dato Ufficio Federale di Statistica al 31.12.2013.
[9] Il valore è riferito ai soli comuni italiani.
[10] Il Centro di offerta di servizi viene individuate come quel comune (Polo) o aggregato di comuni confinanti (Polo intercomuale), in grado di offrire simultaneamente: tutta l'offerta scolastica secondaria, almeno un ospedale sede di DEA di I livello e almeno una stazione ferroviaria di categoria Silver (DPS, 2014, 24).
[11] La classificazione dei restanti comuni è effettuata mediante l'individuazione di quattro fasce: aree di cintura, aree intermedia, aree periferiche e aree ultraperiferiche. Essa è stata ottenuta sulla base di un indicatore di accessibilità al polo più prossimo calcolato utilizzando i terzili della distribuzione della distanza in minuti dal polo più prossimo, pari a circa 20 e 40 minuti. rispettivamente per le aree cintura e le aree intermedia. È stata poi inserita una terza fascia, oltre 75 minuti, pari al 95-esimo percentile, per individuare I territorti ultra periferici (DPS, 2014, 25).

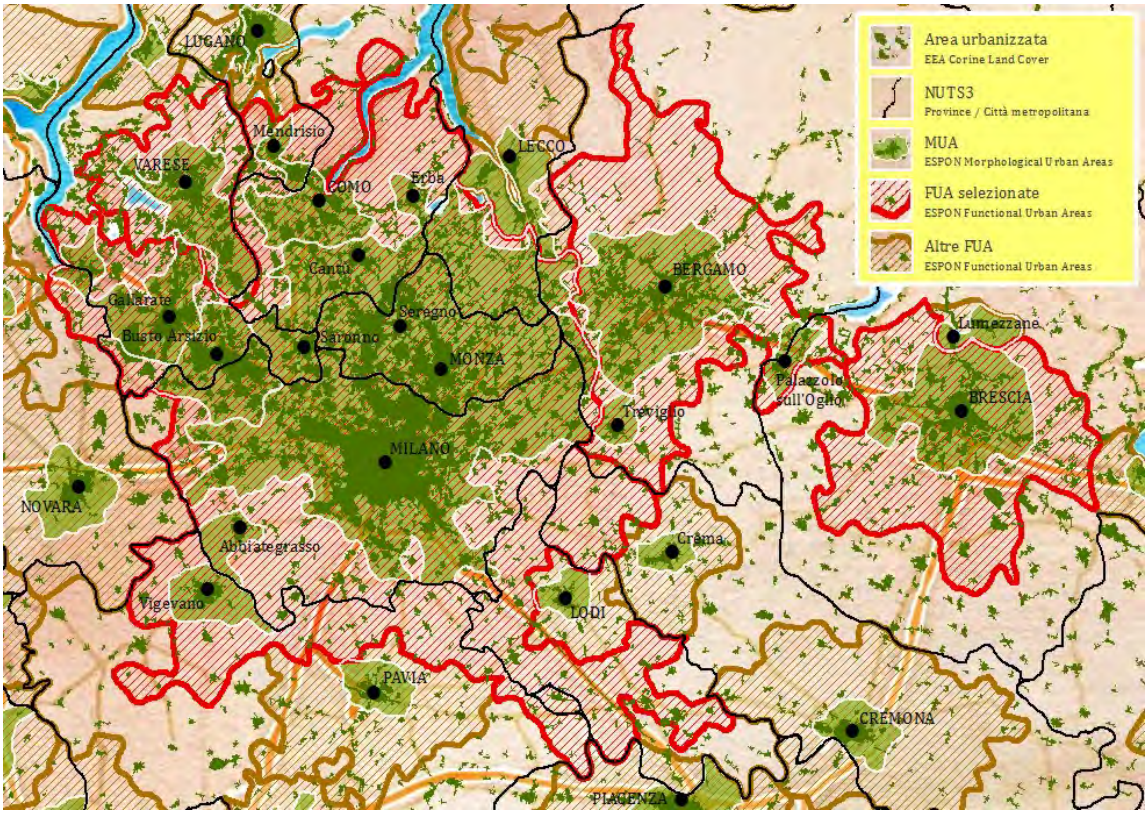


Figura 1 | Dimensione urbana e funzionale dell'area metropolitana di Milano
(elaborazione propria su dati Agenzia Europea dell'Ambiente e ESPON).

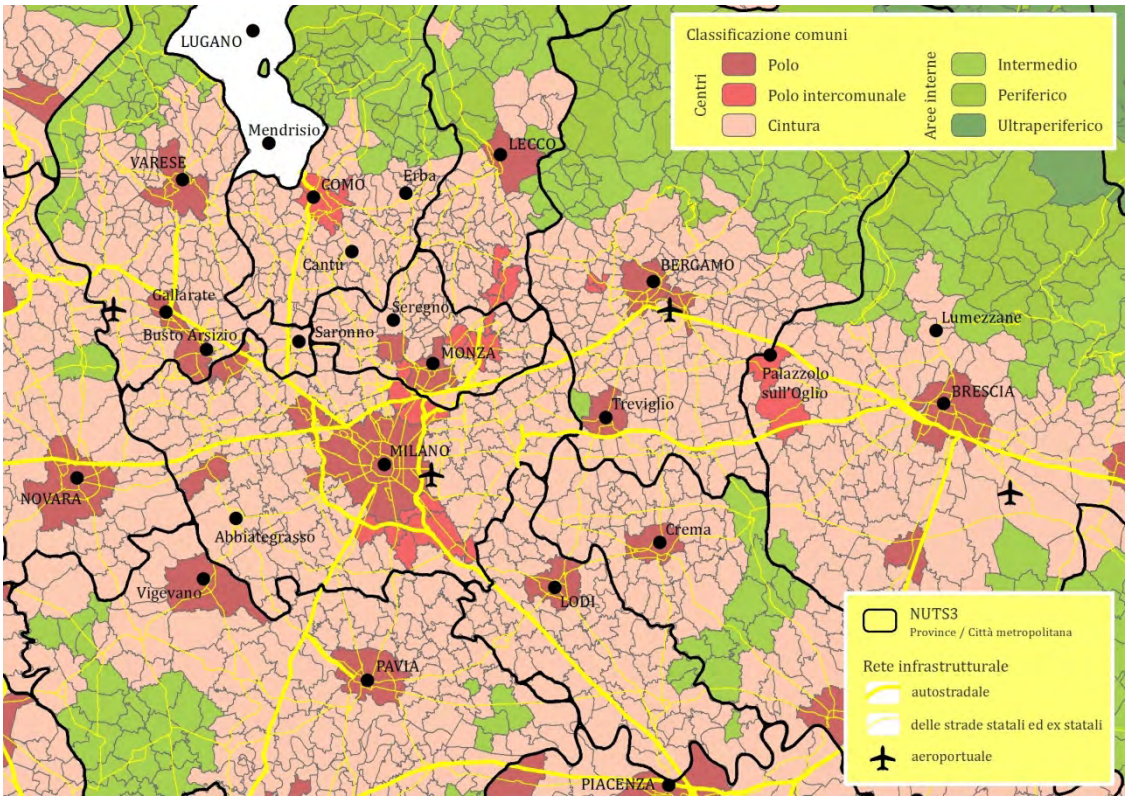


Figura 2 | Dotazione di servizi e infrastrutture dell'area metropolitana di Firenze
(elaborazione propria su dati 2014 Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica e Geoportale Nazionale).

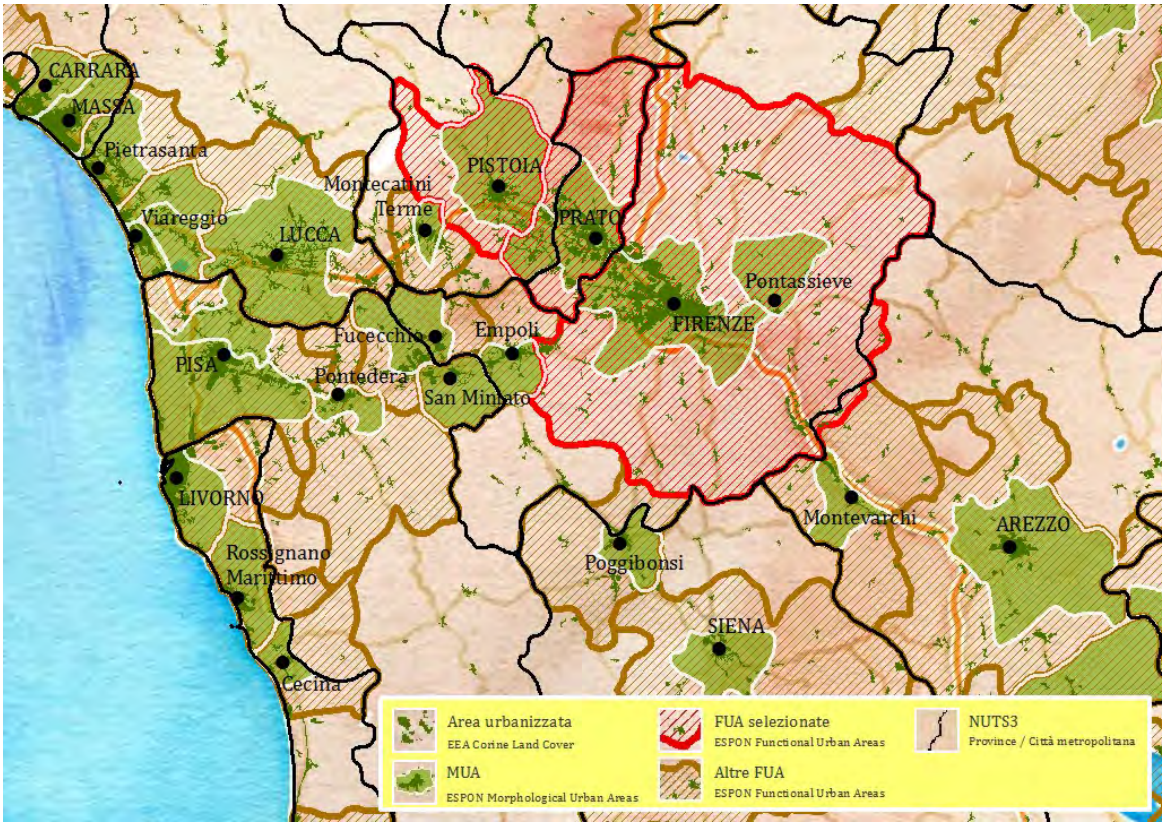


Figura 3 | Dimensione urbana e funzionale dell'area metropolitana di Firenze
(elaborazione propria su dati Agenzia Europea dell'Ambiente e ESPON).

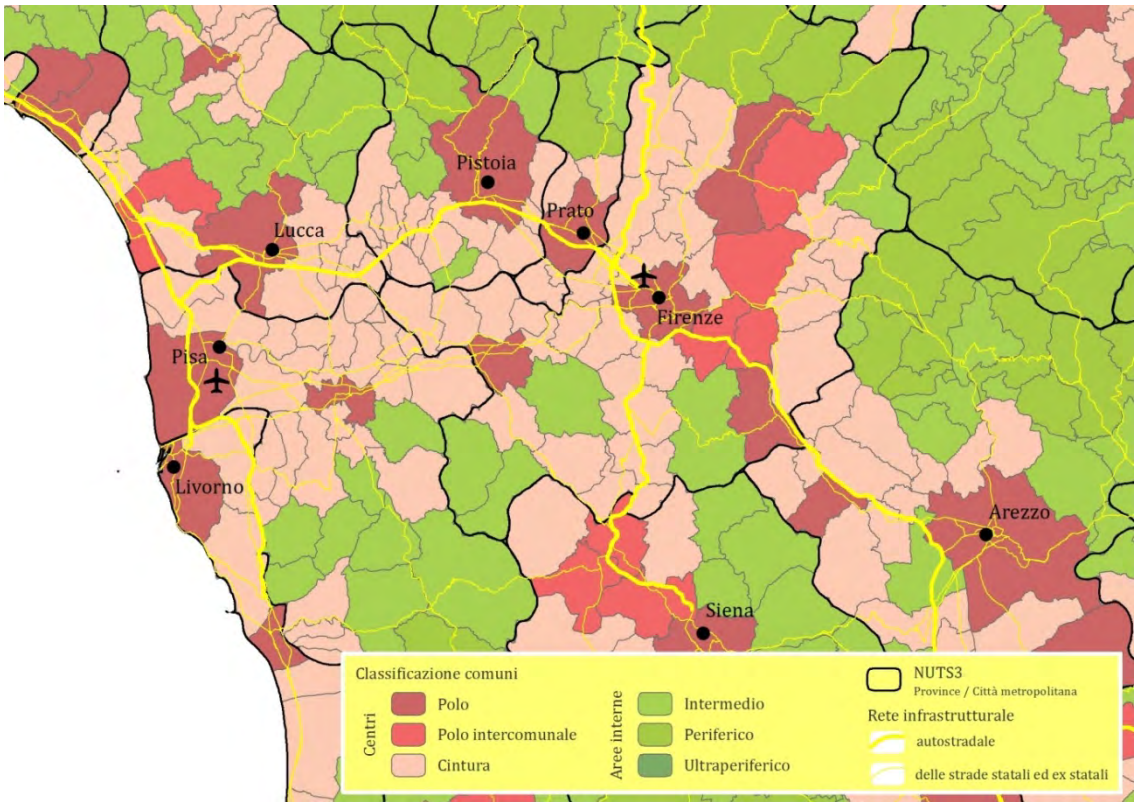


Figura 4 | Dotazione di servizi e infrastrutture dell'area metropolitana di Firenze
(elaborazione propria su dati 2014 Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica e Geoportale Nazionale).

Figura 5 | Dimensione urbana e funzionale dell'area metropolitana di Napoli
(elaborazione propria su dati Agenzia Europea dell'Ambiente e ESPON).

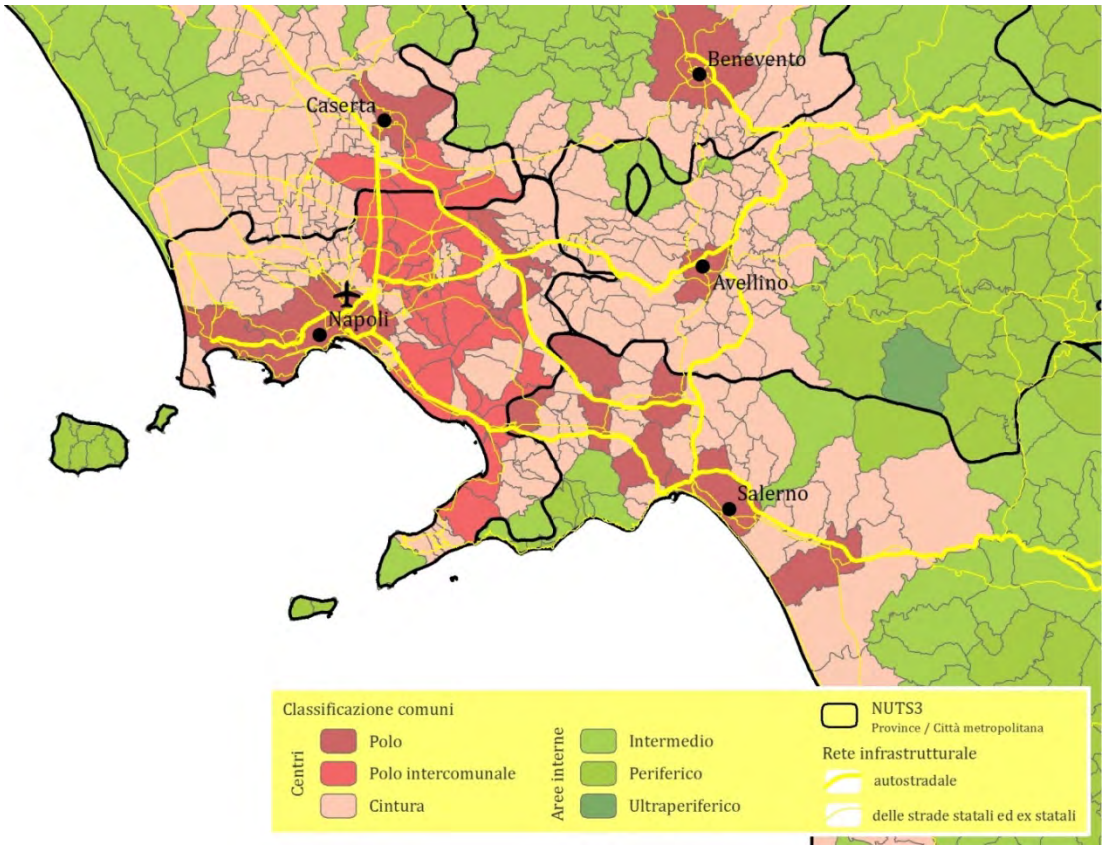


Figura 6 | Dotazione di servizi e infrastrutture dell'area metropolitana di Napoli
(elaborazione propria su dati 2014 Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica e Geoportale Nazionale).

.

Figura 7 | Dimensione urbana e funzionale dell'area metropolitana di Bari
(elaborazione propria su dati Agenzia Europea dell'Ambiente e ESPON).

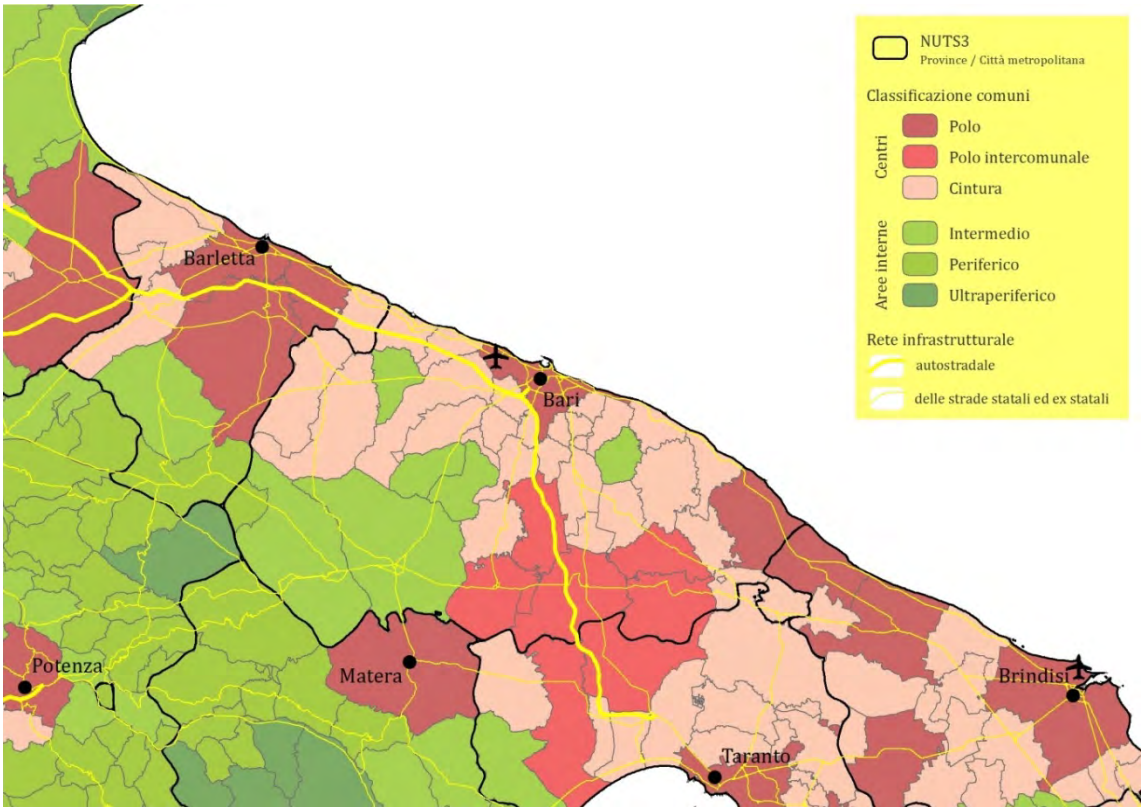


Figura 8 | Dotazione di servizi e infrastrutture dell'area metropolitana di Bari
(elaborazione propria su dati 2014 Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica e Geoportale Nazionale).

iii) È stato infine effettuato un confronto tra confini amministrativi (provinciali e del comune capoluogo) e confini funzionali delle aree metropolitane, individuati nell'ambito di studi di ricerca quali: le già citate FUA dello studio ESPON; i Sistemi Locali del Lavoro (SLL) dell'ISTAT, ovvero ambiti costituiti da più comuni contigui tra loro dove la popolazione risiede e lavora, calcolati sulla base di matrici di pendolarismo[12]; la definizione delle aree urbane e delle relative regioni funzionali operata dall'OCSE, basata su criteri di popolazione e pendolarismo più stringenti rispetto allo studio ESPON[13].
Risulta evidente come nel caso nelle più articolate Città metropolitane, ovvero Milano e Napoli, anche la classificazione dell'OCSE definisca ambiti di influenza che superano il confine formalmente istituito.

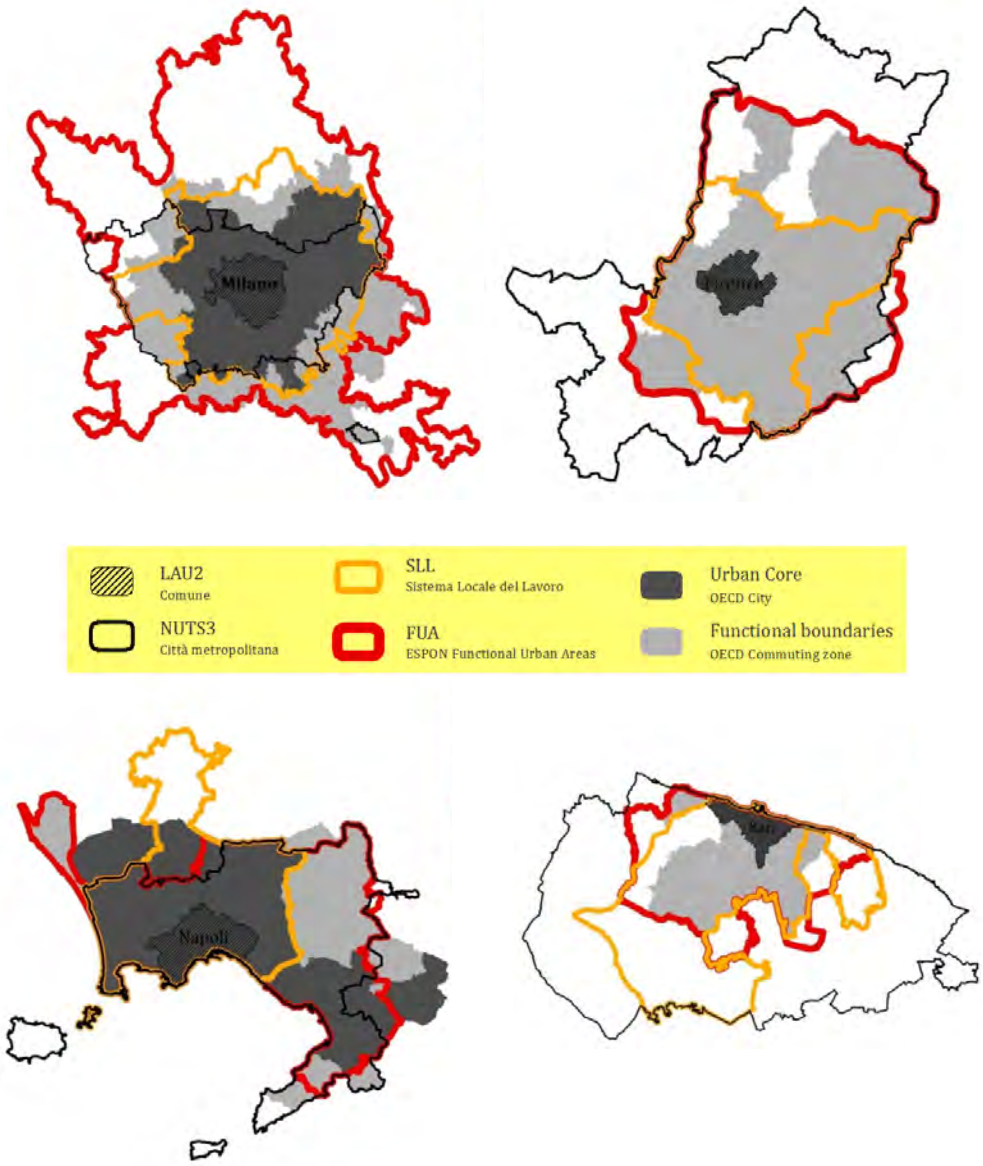


Figura 9 | Confini amministrativi e funzionali delle aree metropolitane di Milano, Firenze, Napoli e Bari (elaborazioni proprie su dati Geoportale Nazionale, ESPON, ISTAT, OECD)

[12] I SLL presi in considerazione sono calcolati sulla base di un nuovo metodo adottato dall'ISTAT nel 2011, basato su un algoritmo chiamato EURO dalla Task Force di Eurostat per la predisposizione di SLL armonizzati a livello europeo (ISTAT, 2015, 2).
[13] Lo studio dell'OCSE si basa su una metodologia che si compone di tre fasi principali: l'identificazione di nuclei urbani a partire da dati raster sulla popolazione selezionando, per le città europee celle contigue con densità di almeno 1.500 abitanti per chilometro quadrato; il collegamento di nuclei urbani non contigui appartenenti alla stessa area funzionale avviene laddove il 15% della popolazione di ciascuno dei nuclei urbani si sposta per motivi di lavoro nell'altro nucleo urbano; la delineazione dell'hinterland dell'area urbana funzionale, laddove vi siano municipalità con almeno il 15% della popolazione attiva che lavora in un certo nucleo urbano (OECD, 2013).

2.3 | Qualche riflessione intorno alla necessità di (rinnovati) strumenti di governo/governance territoriale
Il riassetto normativo in corso in Italia produce una significativa revisione delle forme e degli strumenti di governo della scala territoriale (o area vasta); accanto al rafforzamento-integrazione (da sperimentare) del disegno per le dieci Province-Città Metropolitane, si conferma per il resto un ruolo di coordinamento della pianificazione/programmazione di area vasta per le nuove Province (quali enti di secondo livello), senza il riconoscimento di differenze in termini di caratterizzazione urbana/territoriale (qui segnatamente in chiave metropolitana).

La realizzazione di una forma di governo della complessità territoriale dei contesti metropolitani fa riferimento, con particolare evidenza in Italia, alla volontà di perseguire obiettivi di efficienza e di efficacia della spesa pubblica e di ottimizzazione del sistema dei servizi. Le motivazioni non possono però limitarsi alla (sacrosanta) base economica razionale: la città diffusa deve ri-edificare a scala metropolitana spazi pubblici e temi collettivi, luoghi di rappresentanza democratica e di decisione politica. Una indicazione delle finalità perseguibili da un governo metropolitano, a partire dalle diverse esperienze europee (Vandermotten 2010, Censis 2014), può essere ricondotta: (i) partendo da quanto sopra menzionato, alla volontà di semplificare l'amministrazione pubblica, riducendo i livelli di governo, razionalizzando i processi decisionali e uniformando i sistemi di regolazione (ii) al rafforzamento della capacità decisionale in ordine alla necessità di compiere scelte strategiche e di governare le politiche metropolitane; (iii) al perseguimento di politiche di coesione sociale e di equiparazione dei diritti di cittadinanza (servizi, imposte e tariffe, …) a favore delle realtà più svantaggiate, per cittadini che abitano in modo sempre crescente territori di diversi comuni (Vandelli, Vitali 2014, 79).

Il livello intercomunale, tradizionalmente irrisolto nel nostro paese, -specie nei contesti metropolitani non Città Metropolitana- rappresenta un terreno di lavoro importante nella ridefinizione delle competenze in atto. Il ridisegno delle competenze statali e regionali in materia urbanistica e di governo del territorio contenuto nella revisione in atto del Titolo V della Costituzone (art. 117), riconsegna al livello centrale norme generali in materia urbanistica e principi in materia di associazione dei Comuni, confermando al livello regionale competenze in materia di pianificazione territoriale (Ddl Cost. A.C. 2613-A e abb., marzo 2015, 29-32)

Assunto che i poteri locali non percepiscono in modo chiaro vantaggi da forme di coordinamento trans-comunale, gli strumenti normativi da mettere in campo in una fase di ristrutturazione delle competenze nazionali e regionali, non possono limitarsi a rendere possibile il coordinamento intercomunale: laddove non fosse posto in termini cogenti nella nuova regolazione va almeno reso conveniente per gli attori coinvolti. (Calafati 2014, 21)

Pare delinearsi un rinnovamento significativo del ruolo dell'attore regionale nel prossimo futuro, con riferimento ad almeno tre profili di intervento:

- un ridisegno della legislazione regionale in materia di governo territoriale che riconosca e sancisca le "geografie stabili" di cooperazione intercomunale (ripartendo ad esempio dai contesti che hanno maturato agende di progettualità territoriale comune e dall'eredità delle aree sub-provinciali definite entro i PTCP) accanto a geografie volontarie fondate su progettualità territoriali;
- l'introduzione di meccanismi obbligatori e premiali funzionali alla approvazione congiunta a scala intercomunale della componente strutturale/strategica dei piani comunali;
- un sostegno diretto alle progettualità territoriali anche attraverso l'utilizzo di piani attuativi regionali (pianificazione territoriale d'area), funzionali ad affrontare temi di rilevanza regionale; in questo senso cospicua, e variegata, è la sperimentazione condotta da diverse regioni italiane[14].

Il ruolo di regia regionale che si profila di potenziale interesse in questa fase potrebbe contenere, unitamente (e oltre) alla tradizionale funzione di "regolazione spaziale" (urbanistico-territoriale), ruoli e funzioni delle politiche regionali che, per il raggiungimento di adeguati livelli di efficacia amministrativa, incorporino temi e materie proprie delle forme di governance multiscopo e multiattoriale. Una

[14] Quali esperienze di pianificazione d'area di iniziativa regionale si rimanda, per approcci diversi e interessanti, ai *Piani Strategici di Area Vasta* della Regione Puglia, ai *Piani Territoriali Regionali d'Area* della Regione Lombardia, ai *Piani d'Area* della Regione Veneto, ai *Programmi Speciali d'Area* della Regione Emilia Romagna.

pianificazione d'area quale laboratorio che concorre a colmare il vuoto territorial (extra Città Metropolitane istituite) determinate dal quadro normativo, costruendo una piattaforma di progettualità/coesione decisionale strategica per le aree metropolitane "de facto".

Riferimenti bibliografici

Adobati, F., Ferri V., Pavesi C., (2014), *Città metropolitane: divari verticali, orizzontali e territoriali. Evidenze e implicazioni*, relazione presentata alla XXXV Conferenza Scientifica AISRe – Padova, settembre 2014.

Balboni E., (2014), "La legge Delrio e la Città metropolitana di Milano", in Sterpa A. (ed), *Il nuovo governo dell'area vasta*, Jovene, Napoli, pp. 13-20.

Balducci A. (2004), "Milano dopo la metropoli. Ipotesi per la costruzione di un'agenda pubblica", *Territorio*, n. 29-30.

Bartaletti F., (2009), *Le aree metropolitane in Italia e nel mo*ndo, Torino, Bollati e Boringhieri.

Boffi M., Colleoni M., Palvarini P. (2013), *Le aree metropolitane in Italia e i loro caratteri socio-territoriali*, IV Convegno Nazionale Associazione Nazionale di Sociologia Sezione Sociologia dell'Ambiente e del Territorio Milano, 5 e 6 Dicembre 2013.

Calafati A. (2014), *Città e aree metropolitane in Italia*, GSSI Urban Studies, w.p. 1.

Cammelli M., (2011), *Governo delle Città: profili istituzionali*, in Dematteis G., a cura di, Le grandi città italiane, Marsilio, Venezia, pp. 335-378.

Censis (2014), *Rileggere i territori per dare identità e governo all'area vasta. Il governo delle aree metropolitane in Europa*, Roma.

DPS - Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (2014), "Strategia nazionale per le aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance", in *Materiali UVAL – Documenti*, no. 31.

ESPON (2013), *Espon 2013 Database Dictionary of Spatial Units.*
(http://database.espon.eu/db2/jsf/DicoSpatialUnits/ DicoSpatialUnits_onehtml/index.html).

Ferlaino F., Molinari P. (2009), *Neofederalismo, neoregionalismo e intercomunalità. Geografia amministrativa dell'Italia e dell'Europa*, Il Mulino, Bologna.

Ferri V., (2008) *Governare le Città metropolitane. Un'istituzione del federalismo.* Introduzione di Massimo Bordignon, Carocci, Roma, pp. 334.

Ferri V. (2009), *Le Città metropolitane in Italia. Un'istituzione del federalismo*, in Economia Italiana, n. 2, pp. 389-426.

ISTAT (2015), *Sistemi Locali del Lavoro. Nota metodologica.* (http://www.istat.it/it/files/2014/12/nota-metodologica_SLL2011_rev20150205.pdf)

Mistri M., (2013), *La Città metropolitana. Una confusa riforma italiana*, La gru, Padova.

OECD (2006), *Territorial reviews: Milan, Italy*, Policy Brief.

OECD (2013), "Defining regions and functional urban areas", in OECD, *Regions at a Glance 2013*, OECD Publishing. http://dx.doi.org/10.1787/reg_glance-2013-47-en.

Piperata G. (2014), "La Città metropolitana: definizione, istituzione e disciplina di riferimento di un nuovo potere locale. Commento ai commi 2, 5, 6, 12, 14, 15,16, 18 della legge 7 aprile 2014, n. 56" in Sterpa A. (ed) *Il nuovo governo dell'area vasta*, Jovene, Napoli, pp.52-64.

Roma G., (2014) *Goodbye, territorio! Quale sviluppo con poteri concentrati e governance debole*?, EyesReg, Vol.4, N.6 (http://www.eyesreg.it).

Sebastiani C., (2007), *La politica delle città*, il Mulino, Bologna.

Urbani, P. (2011), "Politiche pubbliche per le grandi città", in Dematteis G., (ed) *Le grandi città italiane*, Marsilio, Venezia, pp. 317-334.

Vandelli W, Vitali W (2014), "Il cammino accidentato verso le città metropolitane", in Vitali W (ed.), *Un agenda per le città. Nuove visioni per lo sviluppo urbano*, Il Mulino, Bologna.

Vandermotten C. (2010), *Administrative, morphological and functional urban regions And Metropolitan governance,* Meeting Urbact program, Lille, 12.02.2010.

Veneri, P. (2015), *Urban Spatial Structure in OECD Cities: is Urban Population Decentralising or Clustering?,* OECD Regional Development Working Papers, 2015/13, OECD Publishing, Paris. (http://dx.doi.org/10.1787/5js3d834r3q7-en).

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Trasformazioni di un distretto: Prato tra crisi e nuova identità

Chiara Agnoletti
IRPET – Istituto regionale per la programmazione economica della Toscana
Email: *chiara.agnoletti@irpet.it*

Giulio Giovannoni
Università di Firenze
Dipartimento di Architettura
Email: *giulio.giovannoni@unifi.it*

Abstract
Il modello distrettuale, che per una lunga fase ha costituito il motore dello sviluppo di molte regioni del nostro Paese, ha manifestato nella fase più recente evidenti segni di difficoltà tanto da spingere alcuni osservatori a mettere in dubbio la capacità di sopravvivenza di quel modello industriale. Al di là delle ipotesi sulla futura tenuta del distretto, quello che appare necessario porre in evidenza è il processo di trasformazione che queste tipologie di organizzazione industriale hanno subito nel tempo portando all'emersione di un sistema che presenta nuovi assetti territoriali che interpretano, in modo inedito, le dinamiche socio-economiche oggi in atto. Assumendo questa prospettiva, il contributo si propone di approfondire, attraverso lo studio del distretto tessile di Prato, uno dei più rilevanti e noti distretti industriali italiani, i mutamenti che lo hanno investito con specifico riferimento tanto ai processi spaziali ed economici di rilocalizzazione produttiva quanto alle profonde trasformazioni che in questa specifica area hanno investito anche la struttura sociale.

Parole chiave: distretto industriale, riorganizzazione produttiva, aree dismesse.

1 | L'evoluzione del distretto pratese dal dopoguerra a oggi

Il distretto pratese è un'area molto studiata in conseguenza delle eccezionali performance economiche che, soprattutto in passato, è riuscito a ottenere a dispetto delle teorie economiche dominanti che identificavano il successo industriale con la presenza di imprese di grandi dimensioni. Questo distretto, nonostante la prevalenza di imprese molto piccole e a basso contenuto tecnologico, è riuscito per lungo tempo a fare registrare alla provincia a cui appartiene, i primi posti nelle graduatorie nazionale sul livello di produzione di valore aggiunto procapite. Oggi quest'area, come molte altre aree distrettuali della toscana, manifesta segni di evidente difficoltà tanto da spingere alcuni osservatori a mettere in dubbio la capacità di sopravvivenza di quel modello industriale. Oltre a interrogarsi sui futuri sviluppi, quello che appare necessario è anzitutto porre in evidenza il processo di trasformazione che quest'area ha subito e che qui ha assunto molte specificità, in conseguenza della consistente ondata di immigrazione cinese che lo ha investito. Questo processo ha indubbiamente prodotto modifiche rilevanti tanto sulla struttura sociale quanto su quella economica.
È interessante ripercorrere in modo sintetico i cicli del distretto tessile pratese incrociando la lettura di alcuni dati economici essenziali, da una parte con i modelli interpretativi che si sono susseguiti nel tempo, e dall'altra con le politiche urbanistiche e di sviluppo che sono state implementate nel corso degli anni.

Così facendo emergono con chiarezza nel medio-lungo periodo le notevoli difficoltà analitiche e l'enorme sfasatura temporale tra i fatti economici e le politiche ad essi conseguenti. Ciò è utile ad indurre una cauta consapevolezza circa i limiti forse inevitabili di un intervento pubblico volto a rilanciare lo sviluppo locale.
Nei primi decenni del dopoguerra si assiste a una 'ecatombe' di artigiani tradizionali. Ciò veniva interpretato in base agli schemi del tempo come un inevitabile passaggio dal lavoro artigianale alla media e grande unità produttiva. In realtà si capirà più avanti che si trattava non tanto di una scomparsa dell'artigianato, quanto piuttosto di una sua trasformazione in piccole imprese artigiano-industriali. Accanto a questo processo di trasformazione dal basso si assiste alla disintegrazione dell'impresa tessile verticalmente integrata in una squadra aperta di imprese specializzate[1]. In termini di modelli interpretativi questi sono, come è noto, gli anni del paradigma della grande industria quale unica via allo sviluppo (Becattini 2007, 103-111): un paradigma che porterà ad interpretare i fenomeni sopra descritti come la manifestazione di un sistema produttivo caratterizzato «da strutture capitalistiche largamente superate dai moderni progressi tecnologici» (Unioni regionali delle camere di commercio di Lazio, Marche, Toscana e Umbria 1970, 41 ss.).
Come nelle 'rivoluzioni scientifiche' descritte da Kuhn (1969, pp. 90-102), il nuovo paradigma distrettuale, definito nelle sue linee essenziali da Becattini (a cura di, 1975) e da Bagnasco (1977), si fa strada molto faticosamente a partire dalla metà degli anni '70, per raggiungere le cinghie di trasmissione della politica soltanto all'inizio degli anni 1990, quando l'articolo 36 della legge 317/1991 introdurrà per la prima volta il concetto di distretto industriale. A quella data peraltro la sua capacità di aderire alla realtà sarà già in parte corrosa dalle trasformazioni intervenute nella società pratese e dai cambiamenti verificatisi a livello globale.
Il ventennio 1974-1993, cioè il periodo che intercorre tra le prime concettualizzazioni del distretto e le prime politiche pro-distretto, è infatti fortemente instabile e caratterizzato da un continuo alternarsi di *boom* e *slump*, nel quale la coesione sociale che sta alla base dell'interpretazione becattiniana inizia lentamente a sfaldarsi (Giovani et al. 1996).
A partire dall'inizio degli anni 1990 inizia a verificarsi una trasformazione strutturale del *core* produttivo. A fianco della tradizionale specializzazione tessile, incentrata come noto sulle produzioni di tessuti e filati di lana[2], si sviluppa notevolmente il settore dell'abbigliamento, tanto che ormai si parla di "distretto della moda"[3]. Nonostante il progressivo aumento delle attività di tipo terziario, Prato mantiene gli elementi che tradizionalmente hanno connotato l'economia di questo distretto: la forte specializzazione manifatturiera (v. tab. 1) e la spiccata apertura verso i mercati internazionali.

Tabella I| La struttura del valore aggiunto. 2011, fonte: stime IRPET su dati ISTAT.

	Prato	**Toscana**
Agricoltura, silvicoltura e pesca	0.4	2.0
Totale industria	30.3	21.9
Totale servizi	69.3	76.1
Valore aggiunto totale	100.0	100.0

Nonostante la crescita degli addetti nel settore terziario registrata anche per l'area pratese, nel distretto continua a prevalere fino agli anni 2000 la vocazione manifatturiera, per poi arrivare ad una sostanziale parità negli anni successivi alla crisi. Ciò costituisce un elemento distintivo rispetto a quanto è avvenuto a livello regionale dove il terziario è dominante nel corso degli anni ottanta, per poi consolidare la propria supremazia nei decenni successivi.

Tab II| Specializzazione terziaria e manifatturiera; indice di occupazione totale. 2011, fonte: elaborazioni Irpet su dati ISTAT.

[1] In termini statistici, nel ventennio 1951-1971 scompare praticamente la classe di unità locali tessili laniere con oltre 500 addetti; la classe con addetti da 101 a 500 precipita dal 37% al 12% dell'occupazione; mentre le unità locali con addetti da 1 a 10 passano a rappresentare un terzo e quelle da 11 a 50 addetti quasi il 40% dell'occupazione totale (Becattini 2000, 56)

[2] Nel distretto si producono tessuti per l'industria dell'abbigliamento, prodotti tessili per l'arredamento, filati per l'industria della maglieria, tessuti non tessuti e tessili speciali per impieghi industriali, prodotti in maglia, abbigliamento e macchinari per l'industria tessile.

[3] Il distretto pratese è localizzato su di un territorio che coincide con i confini provinciali ed alcune aree limitrofe. Così come oggi è definito per legge, il distretto tessile di prato si estende per una superficie di circa 700 Kmq che include circa 300.000 abitanti e interessa 12 amministrazioni comunali (Prato, Cantagallo, Carmignano, Montemurolo, Poggio a Caiano, Vaiano, Vernio in Provincia di Prato Agliana, Montale, Quarrata in Provincia di Pistoia e Calenzano e Campi Bisenzio in provincia di Firenze). Localizzato in posizione pressoché equidistante da Milano e Roma, è posto in prossimità dell'incrocio autostradale della direttrice nord-sud (la A1) e della direttrice trasversale (la A11); fa parte della conurbazione metropolitana di Firenze-Prato-Pistoia che costituisce l'area a urbanizzazione più intensiva della Toscana.

Prato	1971	1981	1991	2001	2011
manif/add.totali	72,0	69,9	58,8	53,9	46.70
terz/add.totali	22,0	23,9	33,1	37,0	46.29
add.totali/pop.	35,1	41,9	38,2	39,5	37.80
Toscana	**1971**	**1981**	**1991**	**2001**	**2011**
manif/add.totali	50,2	49,7	41,6	37,8	35.06
terz/add.totali	37,3	38,9	46,4	49,4	56.04
add.totali/pop.	23,8	27,4	27,5	28,2	31.43

Guardando al numero totale degli addetti nel manifatturiero, l'area pratese, raggiunge la quota più elevata in rapporto alla popolazione residente nel 1981, poco meno del 30%. A partire da quel momento il distretto subisce profonde modifiche che portano l'abbigliamento progressivamente a prendere campo e a superare il tessile. Tra i numerosi fattori che hanno portato a questa espansione del settore dell'abbigliamento, la principale deriva dall'afflusso di immigrati cinesi all'interno dell'area, che si sono posizionati nella fascia del pronto moda (Caloffi, 2007). In quest'area, quindi, l'imprenditoria cinese sembra aver sostenuto il processo di sviluppo per diversificazione della specializzazione originaria, non ponendosi in diretta concorrenza con i circuiti della subfornitura locale (Ceccagno, 2003; Toccafondi, 2005). L'incremento della concorrenza sulla media (nonché, ovviamente, sulla bassa) fascia di qualità di prodotto ed i processi di rilocalizzazione produttiva su scala globale degli anni '80, hanno dato l'avvio ad un profondo processo di ristrutturazione. Cambiamenti organizzativi ed investimenti in innovazione di processo e di prodotto hanno caratterizzato la storia recente del distretto, con risultati alterni (Caloffi, 2007).
Nonostante questi mutamenti, l'area tuttavia mantiene complessivamente intatte le sue caratteristiche identitarie anche nel corso degli anni novanta, con il settore tessile che copre il 70% dell'occupazione industriale e il 90% delle esportazioni. E sono proprio queste ultime ad assicurare la tenuta dell'economia del distretto che si dimostra capace di rispondere favorevolmente alla domanda proveniente dai principali mercati di sbocco.

Gli anni della crisi
A partire dai primi anni duemila è collocabile l'avvio della fase recessiva del distretto. A testimonianza di quanto affermato citiamo la classifica nazionale stilata in funzione del valore aggiunto procapite, che vede retrocedere la posizione della provincia di ben 27 posizioni: dal 14.mo del 2001 passa al 41.mo posto del 2008. La crisi anticipata del distretto è principalmente conseguenza del calo delle esportazioni. A questa condizione iniziale di criticità del distretto, fa seguito la fase di crisi mondiale che mostra segnali evidenti a partire dal 2008 e che prende la forma della cosiddetta *double dip* caratterizzata da una prima fase recessiva (2008-2009) conseguente al calo delle esportazioni e da una seconda (2012-2013) in cui la crisi è determinata dalla caduta della domanda interna.

Tabella III| Conto risorse e impieghi e valore aggiunto settoriale. Tassi di variazione tra il 2008 e il 2013 - valori a prezzi costanti, fonte: stime IRPET.

	Prato	Toscana
PIL	-8.6%	-6.9%
importazioni dall'Italia	-9.3%	-11.0%
importazioni estere	-8.5%	-12.6%
Spesa per consumi delle famiglie	-5.9%	-5.5%
Spese della PA	-3.6%	-3.3%
Investimenti fissi lordi	-22.0%	-21.6%
esportazioni dall'Italia	-5.0%	-9.3%
esportazioni estere	-12.3%	-5.7%
Il valore aggiunto		
Agricoltura, silvicoltura e pesca	-12.5%	-13.1%
Industria in senso stretto	-20.8%	-21.9%
Costruzioni	-27.8%	-25.8%
Commercio, riparazioni, alberghi e ristoranti, trasporti e comunicazioni	-4.4%	4.1%
Intermediazione monetaria e finanziaria; attività immobiliari e imprenditoriali	0.1%	1.6%
Altre attività di servizi	-0.7%	0.0%
TOTALE	-9.0%	-5.0%

Le difficoltà più evidenti che riguardano il distretto pratese derivano dalla minore capacità delle esportazioni (-12% contro il -6% regionale) legata ai filati, alla maglieria e agli altri prodotti tessili mentre l'abbigliamento è in fase di recupero. Questa distinzione settoriale riflette piuttosto fedelmente l'articolazione della comunità nei due segmenti ovvero quella autoctona e quella cinese, ai quali fanno capo i due settori. Questa differenziazione settoriale che si è progressivamente affermata, costituisce ad oggi l'evidenza principale del processo di trasformazione che ha subito l'area distrettuale nella fase più recente aprendo la strada all'ipotesi che una parte della tenuta sia da attribuire proprio alla presenza cinese[4]. Pertanto interrogarsi sul ruolo della comunità cinese, indagando in via preferenziale i suoi legami con la struttura economica, appare quanto mai necessario poiché negli ultimi anni si sono avvicendate diverse interpretazioni ma nessuna di queste ha sottolineato le diverse forme con cui questa comunità trasmette gli effetti al resto del sistema. Effetti peraltro non sempre leggibili con i dati ufficiali poiché attribuibili al cosiddetto sommerso. D'altra parte guardando alle possibilità di rinnovamento del distretto, queste appaiono strettamente condizionate dalle modalità di integrazione di almeno una parte significativa di questi immigrati, che indubbiamente hanno assunto un peso economico e sociale rilevante.

2 | Prato e i cinesi: interpretazioni contrastanti

Come è già stato ricordato, uno degli elementi distintivi del distretto è la consistente presenza di immigrazione cinese le cui imprese costituiscono il 10% del tessuto imprenditoriale pratese. Questa caratteristica ha suscitato l'interesse di molti studiosi, dando luogo a una vasta letteratura che ha fornito interpretazioni non sempre concordanti sul ruolo di questa comunità all'interno del sistema economico distrettuale.

Le prime ricerche che analizzarono i tratti distintivi dell'imprenditoria cinese, evidenziarono alcuni aspetti fondamentali ai fini degli sviluppi successivi del distretto. In prima istanza, le ricerche misero in evidenza come la comunità cinese non si era inserita nell'industria principale del distretto ma aveva contribuito alla creazione di un nuovo settore: la confezione su tessuto (Colombi 2002a)[5]. La dinamica invertita delle due anime del distretto, congiuntamente agli ovvi problemi di convivenza tra le due comunità, determinò un cambiamento nella percezione degli immigrati che iniziarono ad essere considerati une vera e propria emergenza complicando i problemi di rapporti tra autoctoni e immigrati. Questa, che per lungo tempo è stata considerata l'interpretazione dominante, non esaurisce il quadro delle possibili letture offerte. Infatti, il gran numero di analisi effettuate su questo contesto può essere ricondotto almeno a tre grandi gruppi interpretativi. Il primo, legge lo sviluppo imprenditoriale cinese come funzionale all'adattamento dell'economia locale ai mutamenti indotti dalla globalizzazione e riconosce l'esistenza di un centro del pronto moda di livello internazionale con la capacità di "rivitalizzare il distretto" di Prato[6] (Ceccagno 2010, p. 76). Un secondo filone di interpretazioni contempla studi in cui lo sviluppo degli immigrati cinesi è considerato come una minaccia per l'economia e la società locali. Si tratta evidentemente, di una lettura che possiamo definire simmetrica rispetto alla precedente, ed è quella che descrive il lavoro di Silvia Pieraccini, significativamente intitolato "L'assedio cinese" (Pieraccini 2008) uscito in corrispondenza della fase fortemente espansiva del pronto moda cinese. Sviluppo che, a detta degli studi citati, avrebbe portato alla creazione di un distretto parallelo e non integrato con quello della popolazione autoctona. Infine, un terzo gruppo che possiamo collocare in posizione intermedia rispetto ai precedenti e a cui possiamo ricondurre quegli studi che guardano al pronto moda cinese come elemento inibitore dell'adattamento dell'economia pratese ai mutamenti indotti dalla globalizzazione, ipotizzando che tale adeguamento possa realizzarsi solo in conseguenza di una più stringente integrazione tra le due popolazioni di imprese e di persone. In questi studi si evidenzia come le imprese cinesi e quelle italiane possono relazionarsi secondo tre modalità: ovvero possono collaborare, confliggere o semplicemente coesistere. L'interpretazione più

[4] Ricordiamo che nel 2012 la Provincia di Prato è stata indicata come la provincia italiana con la più alta percentuale di popolazione immigrata sulla popolazione residente (pari al 15,4%) ed è anche fra le province italiane con il più alto numero di imprese con un titolare straniero.

[5] La crescita di questo tipo di produzione (quella che è stata definita successivamente "pronta moda") è avvenuta in particolare nel primo decennio del nuovo secolo, proprio in corrispondenza di una forte contrazione di addetti e imprese del sistema tessile locale (Ottati 2009a e infra I parte).

[6] In uno di questi studi si afferma che"la forza trainante della nuova produzione e del polo di vendita a Prato ha contemporaneamente tratto vantaggio dalla cultura industriale e dal *modus operandi* del distretto ed ha spinto la parte centrale del sistema tessile a rimodellare parte della sua produzione e organizzazione per adattarsi al nuovo trainante settore del pronto moda" (Ceccagno 2008, p. 79).

diffusa è che per la maggior parte, le imprese delle due popolazioni coesistono, con un basso livello di interazione fra i due gruppi (Santini, Rabino, Zanni 2011)[7].

3 | Il ruolo delle politiche

È giusto interrogarsi su quale ruolo possano giocare oggi le politiche urbanistiche nel contribuire a rilanciare il distretto di Prato. Per far questo è anche utile provare a ripercorrere il ruolo che esse hanno svolto dal dopoguerra a oggi nel contribuire allo sviluppo del distretto.
È noto come la prima fase di sviluppo del distretto tessile pratese abbia avuto luogo in una situazione di sostanziale carenza degli strumenti di pianificazione. Questo sviluppo semi-spontaneo produsse una situazione quasi unica di commistione tra case e fabbriche che si poneva in conflitto con i principi della pianificazione urbanistica[8]. Tuttavia, i piani e le norme urbanistiche statali e locali, non permettevano di gestire adeguatamente questa situazione, oscillando tra i due estremi della zonizzazione eccessivamente rigida, o della regolamentazione eccessivamente permissiva. In questa vicenda si verificarono anche momenti di contrapposizione tra l'amministrazione comunale e le amministrazioni centrali preposte all'approvazione dei piani. Queste contrapposizioni erano la conseguenza dell'incapacità di mediare tra due istanze altrettanto e giuste e necessarie: da una parte quella di salvaguardare il particolare *mileu* locale caratterizzato da una naturale commistione tra abitare e lavorare, dall'altra quella di proteggere le attività residenziali dai possibili fattori di rischio.
All'inizio degli anni 1950, in una delle prime proposte di pianificazione generale per la città di Prato, il progettista Nello Baroni riteneva di dover "...attentamente considerare un essenziale aspetto della caratteristica di sviluppo dell'industria pratese: a parte alcune grandi fabbriche sorte ex novo durante e dopo la passata guerra, le quali fanno eccezione al normale processo evolutivo, si osserva in generale che essa per le sue origini modeste, basate sul lavoro e sul risparmio, ha inizio da un minimo nucleo, da un piccolo locale detto 'stanzone', vicino alla casa. La situazione attuale dell'abitato cittadino, anche nel nucleo centrale stesso, entro la cinta murata, presenta numerosissime isole industriali di svariatissima mole...". Perciò il progettista si proponeva di evitare "un azzonamento rigido [che …] non potrebbe avere nella città nessuna pratica attuazione, venendo fatalmente a contrasto con le ragioni di vita e di lavoro di troppa gran parte degli abitanti" (Comune di Prato 1954, p. 22). In termini progettuali il risultato fu che gran parte del territorio venne indicato come semi-industriale, cioè come misto residenziale-produttivo. E tuttavia, il piano non stabiliva alcun criterio preciso per escludere da dette zone quelle attività produttive che fossero risultate nocive o di disturbo alla vita degli abitanti.
Archiviata, per volontà della stessa amministrazione comunale, l'esperienza del Piano Baroni, anche il nuovo progettista incaricato, l'Architetto Leonardo Savioli, si trovò a fare i conti con la mixité pratese. Di fronte a una commistione funzionale ormai consolidata e difficilmente eliminabile anche quest'ultimo adottò un approccio pragmatico, individuando numerose zone miste nelle quali "... la residenza, l'artigianato, l'industria, in vario modo e grado, si fondono e si contemperano, formando un tutto inscindibile e funzionalmente completo..." (Comune di Prato 1956). Alcune aree esclusivamente industriali furono comunque individuate per separare le attività nocive dalle abitazioni.
Nonostante l'evidente passo in avanti rispetto alla precedente proposta – ravvisabile nella volontà di mediare tra l'esigenza di garantire la salubrità della residenza e quella di salvaguardare il particolare *modus vivendi* pratese – il Piano Savioli, adottato dall'Amministrazione Comunale alla fine del 1956, non fu mai approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici. Questi contestò infatti tra l'altro la previsione di zone a carattere misto dalla "tipologia edilizia indeterminata"[9]. Le successive esperienze di pianificazione si orientarono perciò verso una netta separazione delle attività produttive da quelle residenziali, con la previsione e la conseguente realizzazione dei famosi 'macrolotti' produttivi, che hanno certamente i connotati di una rigida monofunzionalità. La costruzione dei macrolotti, che risale agli anni '80, coincide peraltro con l'apice dello sviluppo del distretto pratese, a partire dal quale inizierà la sua traiettoria

[7] Proprio dal rilievo dell'assenza di conflittualità nel distretto di immigrati cinesi e pratesi, senza integrazione né conflitto aperto fra i due gruppi, prende avvio il contributo di Fabio Bracci (2009). Anche in un altro studio si evidenzia che esistono atteggiamenti di chiusura culturale causati dalle forti identità delle due comunità (Toccafondi 2005) che pur non sfociando nel conflitto ne impedirebbero una reale integrazione, costituendo di fatto un freno allo sviluppo del distretto.
[8] Infatti a Prato a convivere con la residenza non erano soltanto i laboratori di tipo artigianale – pur numerosissimi e tendenzialmente compatibili con i tessuti residenziali – ma anche le fabbriche vere e proprie, talvolta di dimensione medio-grande.
[9] Parere Consiglio LL.PP. n. 15 del 21/05/60, cit. in Vannucchi 2008 p. 65.

discendente. Un ragionamento analogo più essere fatto a proposito dell'Interporto di Prato Gonfienti, la cui realizzazione avrà inizio solo a partire dal 1991. È anche interessante constatare come allo scollamento tra la fase di massima crescita della domanda di immobili produttivi e la fase di massima offerta degli stessi corrisponda un parallelo scollamento tra la teoria urbanistica in tema di funzioni e zoning e il tipo di zonizzazione effettivamente realizzato. Nel momento in cui la rigida zonizzazione monofunzionale dei macrolotti veniva messa in cantiere, la teoria urbanistica dominante aveva da tempo superato i principi della Carta d'Atene, per farsi da più parti promotrice della *mixité* funzionale e sociale.
Il piano di Prato redatto da B. Secchi poté quindi indagare senza pregiudizi il tema della commistione funzionale e farsi promotore di un ampio processo di riqualificazione urbana. E tuttavia, la pressione speculativa in atto fino a pochi anni fa sembra aver favorito una forte riconversione del patrimonio edilizio artigianale e produttivo verso destinazioni quasi esclusivamente residenziali, trasformando progressivamente Prato da città fabbrica a città dormitorio. È soprattutto grazie alle numerose riconversioni di questo tipo che la popolazione di Prato crescerà sempre, in forte controtendenza rispetto alla città di Firenze, tra il 1991 e il 2011, aumentando aumentando di circa 30.000 unità e raggiungendo il valore di oltre 185.000 abitanti. Oggi, esaurita la spinta speculativa oggi Prato ha forse la capacità di sfruttare, per la prima volta, le potenzialità che derivano da una *mixité* funzionale che, laddove ben spesa e gestita, potrebbe essere uno principali fattori competitivi di questa città, costituendo almeno sulla carta un *milieu* ideale allo sviluppo di attività creative (Jacobs 1961, Florida 2005, 2007).

4 | Conclusioni

In questo paper si sono ripercorse le principali fasi del distretto tessile pratese dal dopoguerra a oggi cercando di evidenziare le interazioni tra lo sviluppo spontaneo dal basso, le teorie economiche e urbanistiche, le politiche urbane e per lo sviluppo. Nella prima fase di sviluppo spontaneo del distretto la teoria economica non è in grado di cogliere la rilevanza del 'fenomeno' Prato in quanto dominata dal paradigma della grande impresa. Ci vogliono alcuni decenni perché questo paradigma venga rovesciato, riconoscendo le relazioni sinergiche all'interno dei sistemi di piccola impresa e il ruolo 'legante' delle società locali. Così, quando si iniziano a mettere in atto politiche ad hoc per i distretti industriali, questi hanno già cambiato pelle, per il mutare delle condizioni di contesto e per le trasformazioni interne che la società locale ha subito. In questa stessa fase la teoria urbanistica dominante condanna il modello di sviluppo misto residenziale-produttivo, promuovendo il paradigma modernista della zonizzazione monofunzionale. In controtendenza rispetto alle idee allora dominanti, alcuni dei tecnici incaricati della redazione dei piani riconoscono la *mixité* come una caratteristica fondamentale del 'sistema' Prato. I loro progetti, pertanto, incontrano le resistenze del dogma dominante e sono indirizzati verso la creazione dei macrolotti. Quando i macrolotti diventano realtà, tuttavia, il sistema produttivo pratese mostra già i primi segnali di declino e parallelamente la teoria urbanistica ha iniziato a guardare con maggiore criticità al paradigma dello zoning; in questa fase la teoria urbanistica attribuisce alla mixité un ruolo centrale ai fini della competitività urbana. Tuttavia i piani urbanistici allora vigenti nella città distrettuale, indirizzano le trasformazioni anche in questa fase verso la nuova edificazione tendenzialmente monofunzionale (a prevalenza residenziale) modificando in parte l'identità della città da'città fabbrica' a 'città dormitorio'. In questi anni, il distretto subisce di nuovo importanti trasformazioni: la comunità cinese, già esistente, spinta dalla voglia di miglioramento, inizia a lavorare in proprio, trasformando in parte la fisionomia del distretto pratese da tessile a distretto tessile-moda. La lettura delle trasformazioni sociali ed economiche, tuttavia, dà adito ad interpretazioni confliggenti: alcuni leggono il ruolo crescente di questa comunità come una minaccia alla capacità di rinnovarsi del distretto, altri vi vedono invece interdipendenze positive con l'economia 'autoctona'. Provando a tirare le somme di questa analisi si può concludere che il distretto di Prato, ieri come oggi, è il prodotto di una miriade di attori locali. Le teorie, economiche come urbanistiche, faticano a fornire interpretazioni in grado di coglierne tutta la complessità e quindi a fornire suggerimenti e indicazioni di *policy*. Volendo azzardare degli scenari alla luce della lettura fin qui condotta, possiamo realisticamente ipotizzare lo svilupparsi di nuove sinergie tra le due comunità n grado di riflettersi in termini di potenziamento del 'sistema' Prato. Dall'altra parte, l'identità latente riconosciuta al tessuto edilizio, in particolare a quello attorno al centro storico, è proprio quella della "città fabbrica", che nei piani urbanistici era stata additata come causa principale della scarsa qualità urbana. Oggi si guarda a questa identità non come risultato di una semplice frammistione di fabbriche e abitazioni, bensì come assetto morfologico complessivo che si è formato in simbiosi tra zone produttive e residenziali. Questa

lettura della città ha comportato un diverso indirizzo nella gestione urbana aprendo a nuove prospettive di sviluppo in grado di valorizzarne il principale tratto identitario.

Riferimenti bibliografici

Bagnasco A (1977), *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*. Il Mulino. Bologna.

Balestri A. e Toccafondi D. (1996), "Il distretti industriale pratese tra continuità e cambiamento", in *Sviluppo locale*, n. 2-3, pp. 125-140.

Becattini G. (a cura di, 1973), *Lo sviluppo economico della Toscana, con particolare riferimento all'industrializzazione leggera*, Firenze, IRPET.

Becattini G. (1989), "Riflessioni sul distretto industriale marshalliano come concetto socio-economico", *Stato e Mercato*, 25, pp.111-127.

Becattini G. (1997), "Totalità e cambiamento: il paradigma dei distretti industriali", in Belfanti C.M., Maccarelli T., a cura di, *Un paradigma per i distretti industriali*, Grafo Edizioni, Brescia, pp. 225-258.

Becattini G. (1997), a cura di, *Prato storia di una città (1943-1993)*, Comune di Prato, Le Monnier, Firenze.

Becattini G. (1999), "Prato nel mondo che cambia", in *L'industrializzazione leggera della Toscana. Ricerca sul campo e confronto delle idee*, Franco Angeli, Milano.

Becattini G. (2000), *Il bruco e la farfalla. Prato nel mondo che cambia (1954-1993)*, Le Monnier, Firenze.

Becattini G. (2000a), *Il distretto industriale. Un nuovo modo di interpretare il cambiamento economico*, Rosenberg & Sellier, Torino.

Becattini G. (2007), *Il calabrone Italia. Ricerche e ragionamenti sulla peculiarità economica italiana*, Bologna, Il Mulino.

Bracci F. (2009), "Migranti cinesi e contesto locale: il distretto pratese e la transizione fredda", *Sviluppo locale*, 13.

Caloffi A., "I distretti industriali del tessile-abbigliamento e la subfornitura artigiana nell'area pratese-empolese. Una rassegna critica delle ricerche" in Zanni L. (a cura di), *Distretti industriali e imprese artigiane tra continuità e cambiamento: i casi di Prato e di Empoli*, Osservatorio Regionale Toscano sull'Artigianato, Regione Toscana – Unioncamere Toscana, Firenze, 2007.

Ceccagno A. (2003), "Le migrazioni dalla Cina verso l'Italia e l'Europa nell'epoca della globalizzazione", in Ceccagno A. (a cura di, 2003), *Migranti a Prato. Il distretto tessile multietnico*, Franco Angeli, Milano.

Ceccagno A. (2008), "Accordi di lavoro nella nicchia etnica cinese", in Ceccagno A., Rastrelli E., *op. cit.*, pp. 77-89.

Ceccagno A. (2001), "Prime riflessioni sulla mobilità economica e sociale dei cinesi a Prato", in Rastrelli E. (a cura di), *Atti del convegno "Dinamiche europeee della diaspora cinese: prospettive per Prato"*, Provincia di Prato, 18 maggio, pp. 37-54.

Censis (2000), *La traccia interrotta dello sviluppo: dal sistema paese alla poliarchia*. Torino: Bollati-Boringhieri.

Colombi M. (2002a) "Migranti e imprenditori: una ricerca sull'imprenditoria cinese a Prato", in Colombi M. (a cura di), *op. cit.*, pp. 1-17.

Comune di Prato (1954), *Piano Regolatore Generale, Relazione generale*, Prato.

Comune di Prato (1956), *Piano Regolatore Generale, Relazione generale*, Prato.

Dei Ottati G. (2009a), "An industrial district facing the challenges of globalization: Prato today", *European Planning Studies*, 17 (12).

Florida R. (2005), *Cities and the Creative Class*. Routledge, London.

Florida R. (2007), *The Flight of the Creative Class: The New Global Competition for Talent*. New York: Harper Business, Fuà G., Zacchia C. (a cura di, 1983), *Industrializzazione senza fratture*, Il Mulino, Bologna.

Giovani F., Leonardi L., Martelli C. (1996), "L'evoluzione demografica e sociale". In P. Giovannini e R. Innocenti, *Prato: metamorfosi di una città tessile*, Franco Angeli, Milano.

Giovannini P., Innocenti R. (a cura di, 1996), *Prato: metamorfosi di una città tessile*, Franco Angeli, Milano.

IRPET (2013), *Prato: il ruolo economico della comunità cinese*, Irpet, Firenze.

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

Kuhn, T.S. (1969), *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Einaudi, Torino.

Miliotti Gentile A. e P. Bartolini Nerini (1983), "Prato:singolarità di un modello di piccola-media impresa", in *Quaderni di città e regione*, n.2, LeMonnier, Firenze.

Pieraccini S. (2008), *L'assedio cinese: il distretto parallelo del pronto moda di Prato*, Il Sole 24 ore, Milano.

Santini C., Rabino S., Zanni L. (2011), "Chinese immigrants socio-economic enclave in an Italian industrial district: the case of Prato", *World Review of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development*, 7, (1), pp. 30-51.

Toccafondi D. (2005), "Ombre cinesi nel distretto di Prato", in *Economia e Management*, n. 5.

Unioni regionali delle camere di commercio di Lazio, Marche, Toscana e Umbria (1970), *La Terza Italia*, Firenze.

ITALIA
45 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Dalla città intelligente alla città dei *makers*. Ri-creare le condizioni collettive per uno sviluppo reale

Alice Albanese
Università Kore di Enna
Facoltà di Ingegneria e Architettura
Email: *alice.albanese@unikore.it*
Tel: 3459863000

Abstract
L'utilizzo della cultura digitale ha dato vita ad una nuova categoria di artigiani (*Makers*) che a partire da una intelligenza collettiva sono in grado di sviluppare una produzione materiale – da micro a macro – in grado di potenziare le diversità locali, di utilizzare prodotti a km 0, di offrire nuove opportunità alle piccole realtà locali in scala globale, in definitiva di ridare slancio alla storica vocazione italiana dello sviluppo dell'innovazione e della ricerca, senza far crollare il sistema economico produttivo.
Questo contributo indaga sullo scenario attuale della produzione reale nell'era del digitale e prova a tracciare possibili scenari di sviluppo a partire da una classificazione in 3 livelli dell'Italia che produce:

- La grande scala (ricerca) – nella quale agisce la cultura dell'*open source* e dove si riesce a mettere a frutto l'intelligenza collettiva della rete migliorando codici, idee e progetti.
- La scala intermedia – secondo la quale attraverso la rete è possibile mettere in comunicazione le idee con il capitale, per arrivare fino alla produzione reale.
- La micro scala – con la quale a partire da progetti condivisi sulla rete i *Makers* locali sono in grado di riadattare un'idea di progetto ai contesti locali, utilizzando le risorse a km 0 e attivando economie.

Premessa

Abitare è un concetto semplice. Abitare vuol dire rispecchiarsi in un determinato luogo, sentirsi a casa. "Si usa una camera di un albergo, si abita la camera della propria casa" scriveva Ugo la Pietra (Abitare, 532). Eppure questo semplice concetto comincia a complicarsi quando a discuterne non sono più i soli "abitanti" ma i "professionisti del costruire" (progettisti, costruttori, operai). Come se nel progettare e costruire un edificio, un luogo, anche loro volessero trovare spazio per la loro identità, come se nell'atto creativo e poi realizzativo ci fosse una sorta di *imprinting*, una contaminazione indelebile in grado di conferire un certo grado di immortalità a coloro che a vario titolo ne hanno contaminato il processo. Inoltre il concetto di abitare non è limitato allo spazio domestico ma, in maniera ancora più complessa, si estende allo spazio pubblico.
Plasmare il territorio secondo i propri usi e le proprie necessità, ma non solo, riuscendo anche a lasciare qualcosa di indelebile, un segno, la testimonianza di una cultura, di una sensibilità, di un popolo e della sua identità.
Ma dalla crisi in poi cosa è successo al mondo dell'edilizia? La crisi economica ha devastato il campo delle costruzioni annientando tutta la fascia delle operazioni medie[1], si costruisce oggi solo per necessità

1 Nel 2013 gli investimenti in costruzioni, secondo l'Ance, ammontano, a livello nazionale, a 128.746 milioni di euro. Rispetto all'anno precedente si rileva un'ulteriore flessione del 6,9% in termini reali. La caduta dei livelli produttivi coinvolge tutti i comparti, dalla produzione di nuove abitazioni, che nel 2013 perde il 18,4%, all'edilizia non residenziale privata, che segna una

abitative o nel campo dei beni di lusso. La nostra Italia fondata sulla piccola e media impresa, oggi si trova in ginocchio davanti ad una situazione economica che non fa intravedere nessun barlume di speranza. E se da un lato quindi la domanda è in netto calo, dall'altro il settore bancario chiude (conseguentemente) le porte a qualsiasi ipotesi di finanziamento d'impresa creando una situazione di stallo inverosimile.

1 | Nuove forme di collegamento

1.1 | Simultaneità. Il valore delle possibilità

La società dell'informatizzazione è fondamentalmente diventata la società dell'informazione veicolata tramite mezzi che ne garantiscono la simultaneità, con il conseguente azzeramento delle distanze.
La società industriale nel processo di sviluppo verso la società tecnologica sembrava voler aumentare quel divario tra ricchezza e povertà, trovando nei sistemi tecnologici il simbolo di un'evoluzione culturale di pochi e per pochi. Difficilmente ci si sarebbe aspettato invece che le ICT sarebbero diventate nel 2011[2] il simbolo di una rivoluzione democratica, il mezzo della divulgazione del sapere non filtrato, il luogo delle possibilità, quelle vere.
E invece è successo. Proprio quella tecnologia che pareva stringerci verso la morsa di una vita "controllata", ci ha regalato la libertà di sentirci uguali, la libertà di partire da un patrimonio di conoscenza condivisa, la libertà di sapere che il potere della condivisione fa la democrazia.
Ed ecco che quel sistema fino ad oggi incardinato su logiche di potere economico, dove poche città segnavano il destino di tutta una umanità, dove i territori interni rappresentavano il sottosviluppo e l'emarginazione, oggi è messo fortemente in crisi.
Il cambiamento è avvenuto, in breve tempo, senza restituirci la giusta dimensione per l'assimilazione culturale[3], ma il progresso è tangibile.
Una cosa sola è certa, la base di valori su cui si fonda questo "nuovo mondo": democrazia, partecipazione, condivisione.

1.2 | Il ruolo delle nuove gateway nei processi di emarginazione

La città, nella sua evoluzione da sistema lineare a sistema complesso e multi direzionale ci riporta necessariamente a valutare la continua interazione tra centralità a diversi livelli reali e virtuali, che sono relazionate tra loro grazie a reti visibili e invisibili. Questo continuo passaggio dalla modalità reale a quella virtuale genera un insieme di punti intermodali fisici che trovano luogo all'interno delle nostre città. Quindi se fino ad oggi abbiamo assistito ad un meccanismo di virtualizzazione di processi, flussi e centralità reali, da oggi assistiamo ad un meccanismo di "realizzazione" di flussi, relazioni e centralità che, nate nel virtuale, reclamano una forte esigenza di collocamento nel reale. Questi flussi non possono essere sottostimati, in quanto per importanza, peso ed influenza possono avere portate simili, se non superiori, ai flussi reali.

2 | Analisi del contesto sociale

2.1 | Dalla società dell'informazione alla società dell'azione

La conoscenza è presupposto per l'attivazione di meccanismi volti al miglioramento della condizione iniziale. Esattamente come in una *polis* se gli individui saranno in grado di dare forma all'informazione, dalla condivisione della conoscenza nascerà l'azione.
Una società moltiplicatrice di nuovi pensieri, una società che si sente viva ma che vuole passare ad "essere" viva, e potrà farlo solo se alle idee seguiranno le azioni.

---

riduzione del 9,1%, alle opere pubbliche, che registrano una caduta del 9,3%. Solo il comparto della riqualificazione degli immobili residenziali mostra una tenuta dei livelli produttivi +2,6% nel confronto con l'anno precedente.

[2] La rivolta tunisina dell'inverno 2010-2011 ha segnato l'inizio della fine di diverse dittature, dal Nordafrica al Medio Oriente. Anche se ancora oggi siamo ben lontani dalla vera risoluzione dei conflitti in queste terre, quel che è certo è che a partire dal web, per la prima volta nella storia, si è dato vita ad uno stravolgimento socio-politico senza precedenti.

[3] In una gestione irrazionale del tempo dedicato agli spostamenti e nella ormai consolidata convinzione che non sia più sufficiente il *Jet* ma si tenda sempre più al *Concorde*, l'uomo ha via via privilegiato sistemi per la mobilità sempre più veloci, spesso a fronte di grandi investimenti economici e ambientali. Si tratta di una spasmodica corsa verso il tempo reale, ben lontana dall'ambizione di volerci restituire un tempo vuoto/libero, ma decisamente mirata al raggiungimento di una densità attività/individuo via via crescente. Questo atteggiamento ha generato un «inquinamento temporale» come ci spiega Gillo Dorfles, che ha causato la relativa «scomparsa di un tempo fisiologico normale, a favore di quello artificiale prodotto dal traffico veloce».

Come nel caso della "primavera araba" abbiamo bisogno di generare un processo che ci porti all'azione, alla concretizzazione di un pensiero che nasce dalla condivisione (spesso virtuale) della conoscenza.
In questo meccanismo l'azione è il momento in cui l'uomo passa dal sentirsi vivo all'esserlo. Questo meccanismo deve trovare *governance* in grado di gestirlo ed attivarlo.

2.2 | Quadro sintetico delle politiche produttive mondiali

Siamo nell'era urbano-digitale. Le città crescono in numero di abitanti e in numero di relazioni. Considerato il crescente bisogno di diminuzione dei consumi mondiali, di razionalizzazione dell'utilizzo delle risorse, di produzione alternativa dell'energia e di riuso e ri-funzionalizzazione, come può una città sovrappopolata e caotica allinearsi alle nuove esigenze globali?

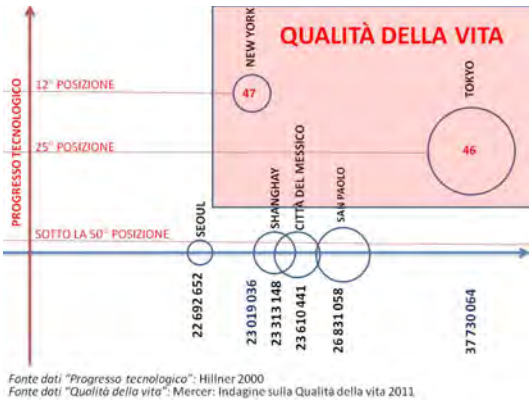


Figura 1 | Grafico del progresso tecnologico e della qualità della vita nelle città più popolate del mondo.

Nella figura 1 sono riportate le 7 città più "pesanti" in termini di abitanti, abbiamo incrociato questo dato con quello relativo al progresso tecnologico, i risultati ci mostrano come solo 2 delle 7 città si trovano tra le prime 50 posizioni delle classifiche relative al progresso tecnologico, esattamente New York (12° posizione) e Tokio (25° posizione), che poi sono anche le stesse 2 città che si trovano tra i primi 50 posti nella classifica delle città con il più alto valore in termini di qualità della vita (rispettivamente 47° e 46° posizione). L'incrocio di questi dati ci dimostra come l'utilizzo delle nuove tecnologie influisca positivamente nella qualità della vita specialmente in condizioni di sovrappopolamento.

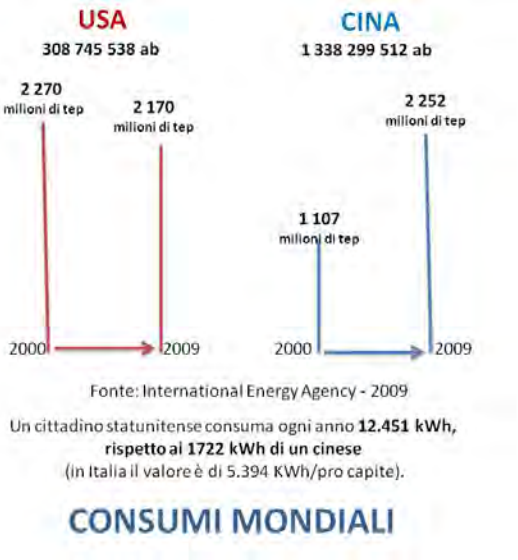


Figura 2 | Consumi mondiali. Confronto USA – Cina.

Dando uno sguardo ai valori relativi ai consumi mondiali (Figura 2), vediamo che nell'ultimo decennio si è andati verso una, seppur non sostanziale, diminuzione dei consumi, se prendiamo in esame i dati relativi agli Stati Uniti d'America, che rimangono ad oggi quelli più alti a livello globale. Tuttavia, il dato realmente

preoccupante è quello relativo alla Cina, la quale nello stesso arco temporale ha duplicato il dato di tonnellate equivalenti petrolio (TEP). Se ipotizziamo il raggiungimento dello standard americano *pro capite* anche per la Cina, scopriamo che esiste ancora un alto margine di aumento dei consumi *pro capite* cinesi, questa prospettiva non ci permetterebbe di andare lontano e accelererebbe di molto il raggiungimento della soglia massima di utilizzo delle risorse globali.
Le politiche di sensibilizzazione verso la riduzione dell'utilizzo delle risorse, hanno portato l'occidente verso una piccolissima percentuale di riduzione dei consumi e rappresentano uno sforzo più culturale che reale[4].
Il mondo asiatico, invece, vive una fase di crescita esponenziale, da un lato incompatibile con le esigenze globali attuali, dall'altro lato inarrestabile sotto il profilo economico e politico. Questo scenario ci impone una riflessione: può ancora il mondo ragionare per singole realtà? Senza considerare le interpolazioni delle azioni e le ricadute a scala globale? È necessario riconsiderare il processo decisionale e sperimentare nuove forme di condivisione dell'intelligenza.

3 | La città *open source*

"La città intelligente richiede una riflessione sui processi e sull'applicazione dell'intelligenza collettiva in forme differenziate e localmente adeguate" Biennale Internazionale d'Architettura 2012 di Rotterdam (IABR).
Molti sono gli esempi di condivisione della conoscenza per l'ottimizzazione del risultato in termini di qualità e tempi. Le questioni di comune interesse sono alla base di questo principio, ma non solo. Si ricorre alla consultazione di una *community of expertise* in grado di fornire una panoramica di scenari possibili in breve tempo per ogni argomento, dalla scelta del ristorante all'utilizzo di un software, dall'individuazione di un problema alle sue possibili soluzioni, dalla formazione all'informazione, tutto (o quasi) oggi passa attraverso la consultazione di una *community* di riferimento. L'offerta è ampia, diversificata e soprattutto libera (senza censura), questo garantisce l'attendibilità dell'informazione e dunque la riuscita del modello. In una *community* senza censure il pensiero è sempre composto da parti e controparti, non mancano le informazioni inattendibili e spesso infondate, ma si perdono nell'abisso della pluralità, molteplicità e complessità che, nella sua armonia, ci permette di realizzare una nostra esclusiva visione a riguardo.
In questo scenario si colloca l'esperienza di *Wikyhouse,* ispirata al movimento *software open-source* (del quale sistemi come *Linux* sono stati la punta di diamante), che ha usufruito del potenziale della rete come occasione di far meglio tramite la collaborazione. Il principio alla base di questa pratica è quello dell'implementazione della singola idea attraverso un processo di condivisione ed economia della produzione intellettuale secondo la quale un codice trascurato da qualcuno può essere usato e trasformato da qualcun altro. Nei primi mesi del 2012, la rivista Domus ha lanciato una chiamata al progetto *open-source* con Autoprogettazione 2.0, la sfida è stata raccolta da 257 *designer* di cui sette premiati ed esposti alla mostra *The Future in the Making*, a Palazzo Clerici, durante il Salone del Mobile di Milano. La domanda alla quale il concorso ha cercato di rispondere è se sia possibile ripensare il processo produttivo industriale dei mobili da arredamento, partendo dall'autoprogettazione, mantenendo alti qualità del prodotto e contenuto di *design* (la stessa che si poneva Mari nel 1974).
Non mancano, tra la gamma delle esperienze in corso, quelle rivolte alla connessione reale tra ideatore e sponsorizzatore; con un occhio allo sviluppo delle economie locali, gli internauti hanno messo in campo l'opportunità per imprenditori e impresari di fare *scouting* intelligente in un mercato globale di idee innovative (una sorta di piazza affari virtuale) che punta alle economie reali (alla realizzazione e commercializzazione del prodotto finito). Tra gli esempi più di successo troviamo *Kick Starter*, sito *web* di *crowd funding*, dove è possibile finanziare (in quota parte) idee di giovani *designer*, che dal 2010 al 2011 ha visto triplicare l'importo dei finanziamenti da parte dei piccoli investitori (da $ 27,638,318 a $ 99,344,382 di dollari donati) e quadruplicare i progetti di successo (da 3910 a 11836 i progetti realizzati).
Questo approccio cambia decisamente le regole del gioco.

---

[4] Facendo riferimento alla scadenza del 2020 la strategia europea si esprime con tre obiettivi:
- consumi di fonti primarie ridotti del 20% rispetto alle previsioni tendenziali, mediante aumento dell'efficienza secondo le indicazioni di una futura direttiva,
- emissioni di gas climalteranti, ridotte del 20%, secondo impegni già presi in precedenza, protocollo di Kyoto, ETS (Emissione Trading Scheme),
- aumento al 20% della quota di fonti rinnovabili nella copertura dei consumi finali (usi elettrici, termici e per il trasporto).

Il crollo dell'economia è stato fortemente influenzato dalla crisi della produzione reale nei paesi sviluppati, il dato di crescita esponenziale di utenti pensatori nel mondo si scontra brutalmente con il crollo del dato di produzione reale nei paesi occidentali. Un paese che non produce è un paese che non può crescere. Gli esempi sopracitati vanno in controtendenza ed offrono un nuovo scenario di crescita reale.

4 | Possibili scenari

Come si può pensare allora oggi di uscire da questa *empasse*, rilanciando l'economia?
La risposta è tutt'altro che scontata, ma si può prendere spunto da quanto è successo non molto tempo fa non lontano dall'Italia, guardiamo al caso dei Balcani.
Quando pensiamo ai Balcani lo facciamo ancora in senso quasi sempre negativo, pensando alle piccole ma feroci guerre, alle divisioni tra comunità. Tuttavia sarebbe utile analizzare con calma il fenomeno e valutarne la sua evoluzione come vero e proprio processo di rigenerazione. Dalla dissoluzione della Jugoslavia (ad esempio) Belgrado sta attraversando una lenta fase di deregolamentazione, specie in campo urbanistico, in netto contrasto con il regime comunista e la sua rigida regolamentazione che lo contraddistingueva fino a qualche anno fa, la città sta dimostrando un'inaspettata capacità di modificarsi e adattarsi alle esigenze dei cittadini, in questa fase di transizione postcomunista (Z. Audiello, L. Baroncelli – Domus 970).
La lenta rivoluzione stavolta però, non è condotta dai politici o da una fascia di intellettuali, ma è guidata dal sogno di un ceto medio nascente, fatto di professionisti, microimprenditoria e figure della cultura e subcultura serba. Una classe sociale nuova, che ha preso in mano le sorti del paese e, lentamente, ne sta modificando il presente, ponendo le basi per una prospettiva di rinascita futura, realizzando interventi puntuali in grado di coniugare reti territoriali e conoscenze tecniche.
Una forma atipica di conoscenza in rete, di intelligenza collettiva, in grado di modificare in territorio e la vita di chi lo abita, superando gli ostacoli di una regolamentazione rigida ed eccessivamente articolata che incancreniva il sistema fino a paralizzarlo.
Non è certo la prima forma di intelligenza collettiva che trova slancio in tempo di crisi economica.
Già dalla Primavera Araba il potenziale delle ITC a grande scala è diventato tangibile. La forza della rete si è materializzata in un forte e tangibile cambiamento politico. Tanti sono gli esempi in cui la rete, i codici e il *cloud* provano a stravolgere i cliché socio-politici. Ad esempio in Cisgiordania, dove l'imprenditore Yadin Kaufmann ha avviato stage per neolaureati palestinesi nelle multinazionali israeliane che forniscono servizi internet ai paesi arabi. In Medio Oriente e in Nordafrica esperienze come queste si stanno moltiplicando a vista d'occhio, nei prossimi anni serviranno milioni di posti di lavoro, passaporto o religione in questi contesti non contano, importa solo la voglia di innovare. Si comincia con migliaia di righe di codice e poi magari si potrebbe arrivare inaspettatamente alla pace, questo è il grande potenziale delle ITC. Nell'ottobre 2014 Wired passava in rassegna 10 invenzioni salvavita che potrebbero dare un importante contributo ai paesi del terzo mondo; tra queste *Lifesaver*, una bottiglia che rimuove batteri, virus, cisti, parassiti e funghi, ideata da Michael Pritchard (Malesia); *Cards*, un'app su cui segnalare abusi sui minori, progettata da Samuel Folkes (Giamaica); *Mwangabora*, una lampada ad energia solare per sostituire quelle a kerosene alla luce delle quali lo stesso Evans Wadongo (Kenya) – ideatore della lampada – studiava da piccolo; *Embrace*, un incubatore portatile che costa meno dell'1% di un incubatore normale e che riduce il rischio di morte nei nati prematuri, progettato da Rahul Panicker, Naganand Murty, Linus Liang e Jane Chen (USA, India); e queste sono solo alcune delle migliaia di idee e progetti, codici e innovazioni con le quali migliaia di *makers* – molti di loro under 35 – provano a rendere il mondo un posto migliore.
Un'altra interessante pratica è quella del *bartering*, grazie al quale gli innovatori di ultima generazione stanno anche provando a superare la crisi economica, creando nuovi circuiti per fare incontrare domanda e offerta in cui, invece di moneta, si incassano crediti scambiabili con prestazioni e prodotti presenti nel circuito, scongiurando così i mancati pagamenti.
La rivoluzione digitale ha cominciato ad influenzare i processi di produzione reale non più in negativo ma cambiando le regole del gioco, fino a portarci a pensare che "[…] gli artigiani sono l'ultimo miglio della *Smart City* […]". L'utilizzo della cultura digitale ha dato vita ad una nuova categoria di artigiani (*Makers*) che a partire da una intelligenza collettiva sono in grado di sviluppare una produzione materiale – da micro a macro – in grado di potenziare le diversità locali, di utilizzare prodotti a km 0, di offrire nuove opportunità alle piccole realtà locali in scala globale, in definitiva di ridare slancio alla storica vocazione italiana dello sviluppo dell'innovazione e della ricerca, senza far crollare il sistema economico produttivo.

Dal *crowd soucing* (letteralmente: folla per la ricerca) al *crowd funding* (letteralmente: folla per il finanziamento) oggi il modello dell'imprenditoria, specialmente quella piccola e media, sta decisamente cambiando il suo assetto. Le nuove tecnologie, il *web*, l'intelligenza collettiva oggi sono in grado di offrire scenari interessanti per un nuovo modo di fare *business*.
Le imprese sono oggi in grado di esternalizzare la ricerca dell'idea più innovativa, facendo *scouting* della migliore idea tra la "folla" di internauti, oggi il *crowd sourcing* rappresenta per le aziende un nuovo modello di *open enterprise*.
L'economia italiana deve partire dalla piccola e media impresa se vuole tornare ad essere competitiva nel mercato internazionale. Questo paese deve smettere di guardare esclusivamente ai finanziamenti comunitari e alle politiche di ripresa a grande scala, deve riprendere in mano il proprio futuro partendo proprio da chi ha creato attraverso il lavoro, la ricerca e l'innovazione i presupposti di un passato a cui guardiamo ancora con grande nostalgia ma che ci suggerisce le risposte per una ripresa reale e duratura.

Riferimenti bibliografici

Anderson C. (2013), Makers. *Il ritorno dei produttori. Per una nuova rivoluzione industriale.*, Rizzoli Etas.
Audiello Z., Baroncelli L. (2013), Rapsodia slava, in *Domus,* no. 970, pp. V-VI.
Castells M. (2004), *La città delle reti*, Marsilio, Venezia.
De Cauter L. (2011), I giorni dell'Ira: Umiliazione, Paura e Dignità nel Medio Oriente, in *Domus*, no. 947, pp. IV-VI..
La Pietra U. (2013), "Abitare", in *Abitare*, no. 532, p. 55.
Mitchell W.J. (1999), *E-topia*, MIT Press, Cambridge.
Taleb N. N. (2012), *Antifragile: Things That Gain from Disorder*, Viking Adult.

ITALIA
45 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Spazio urbano e nuove geografie della produzione. Riflessioni a partire da Milano

Simonetta Armondi
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *simonetta.armondi@polimi.it*

Matteo Bolocan Goldstein
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *matteo.bolocan@polimi.it*

Abstract
La nuova spazialità delle produzioni – e delle attività economiche in generale – rappresenta una chiave di lettura cruciale del mutamento urbano, interpretato in relazione ai processi di innovazione tecnologica e organizzativa delle imprese e del lavoro. In questa prospettiva il fuoco tematico è pertanto rappresentato dal nesso tra modo di produzione e spazio urbano contemporaneo.
Il paper è interessato non solo a ricostruire le relazioni tra le specializzazioni produttive e i territori che compongono la regione urbana milanese - e il loro peso specifico sull'economia nazionale e internazionale – ma, ancor più, a riconoscere come tale ruolo sia l'esito di varie dinamiche socio-economiche nello spazio e dell'evoluzione continua del processo di divisione spaziale del lavoro tra le differenti componenti territoriali dello sviluppo: ad esempio, tra nucleo urbano centrale e sistemi produttivi della regione urbana lombardo-milanese.
A partire da una ricognizione su banche dati nel contributo si proverà a leggere alcuni dati spazializzati sulla crisi e sul mutamento delle produzioni urbane nella regione milanese in riferimento sia ad altre realtà italiane, sia ad alcune città trainanti il contesto mondiale (Londra, Los Angeles, Parigi), con l'obiettivo di precisare un approccio specificamente geografico/territoriale alle dinamiche di creazione del valore incorporato nel 'fare' impresa e lavoro nella dimensione urbana contemporanea.

Parole chiave: spazialità delle produzioni, spazio urbano, regionalizzazione

Introduzione

La nuova spazialità delle produzioni – qui assunte in riferimento all'universo delle imprese e dei lavori inteso in forma generale – rappresenta una chiave di lettura cruciale attraverso la quale interpretare il mutamento urbano contemporaneo.
I processi di innovazione tecnologica e organizzativa delle attività economiche si sono infatti da tempo combinati con una spiccata sensibilità ambientale delle imprese nel riconoscere (e praticare) la varietà di fattori motivanti una localizzazione urbana, oltre che nel rilevare la presenza di economie esterne favorevoli alla "riproduzione socio-territoriale" della loro presenza attiva nei differenti contesti.
Tale lettura geografica dei meccanismi di riproduzione economica dello spazio urbano contemporaneo è stata per anni trascurata dal dibattito pubblico, a tal punto che il suo recupero richiede qualche precisazione e una certa cautela. A partire dalla rinnovata attribuzione di significato assegnata al nesso tra

modo di produzione e città, o meglio – per dirla con David Harvey – al rapporto tra modo di produzione e il processo di urbanizzazione, con i suoi ritmi e le sue forme geograficamente differenziate; una scelta, questa, per superare ciò che Harvey considera una vera e propria "ossessione": l'osservare "la città come una cosa" (Harvey, 2014).
L'ipotesi al centro di questo paper è che tale nesso problematico meriti una rinnovata considerazione in grado di gettar luce sulle relazioni esistenti (e mutevoli) tra spazio urbano contemporaneo e circuiti della produzione, in una fase – quella attuale – che ci consegna l'esito di una lunga stagione di estesa "regionalizzazione dell'urbano" (Bolocan Goldstein, 2008) oggi segnata da una profonda contrazione economica e spaziale.
In questa prospettiva, la traiettoria milanese degli ultimi decenni appare esemplare. Essa evidenzia sia il suo carattere partecipe degli intensi processi 'diffusivi' di costruzione di uno spazio urbano allargato nella dimensione macro-regionale; sia alcuni tratti assai specifici, di un contesto milanese laboratorio di nuove forme di creazione del valore e di generatività socio-economica, oltre che di una dinamica geografica dello sviluppo caratterizzata da una varietà di componenti e interdipendenze territoriali (Consonni, Tonon 2001).
Il paper intende innanzitutto presentare il framework teorico che può sostenere una rinnovata centralità del nesso tra fenomeni della produzione e processi di urbanizzazione (§1). In secondo luogo, a partire da una ricognizione su banche dati (OECD Metropolitan Explorer, 2008, ISTAT 2001, ISTAT 2011, dati Cig 2011) nel contributo si proverà a leggere alcuni dati spazializzati sulla crisi e sul mutamento delle produzioni urbane mettendo a confronto la regione urbana milanese sia con altre città italiane, sia con le città mondiali (Londra, Los Angeles, Parigi) per avanzare una riflessione sullo spazio urbano milanese interessata non solo a ricostruire, leggendo sistematicamente le relazioni tra i territori che compongono la regione urbana, il ruolo svolto da esse nella economia nazionale e internazionale; ma ancor più discutere come tale ruolo sia il prodotto di diverse dinamiche al suo interno, ad esempio tra città centrale e sistemi produttivi locali, tra vecchie e nuove distrettualità e lo spazio urbano dilatato (§2). In conclusione si proverà a restituire alcune considerazioni relative all'intreccio tra policy e mutamento socio-economico milanese e alla necessità di mantenere aperta l'interpretazione dei 'fatti economici' che segnano la metamorfosi urbana contemporanea (§ 3)[1].

1 | Il framework teorico: una prima annotazione

Per quanto riguarda il dibattito scientifico e accademico, la riflessione qui solo abbozzata si muove all'intersezione di molteplici campi di riflessione teorica, a partire da quelli che hanno indagato il passaggio dal fordismo al cosiddetto "post-fordismo" (si pensi alla vasta letteratura internazionale che ha posto al centro le forme economico-spaziali dei processi di accumulazione e di produzione flessibile : dai distretti industriali ai cluster, ai *milieux innovateurs*, dai nuovi spazi industriali ai sistemi produttivi locali, per citare soltanto alcune tra le categorie più note), a quelli che hanno interrogato il nesso produzione/spazio urbano contemporaneo osservando in particolare il ruolo dei nuovi pattern spaziali di un processo di urbanizzazione impetuoso e dilatato nella dimensione mondiale – dalla riflessione di Edward Soja sulla postmetropolis alla più recente raccolta di contributi proposta da Brenner (2014) in riferimento alla *planetary urbanization*.
Da un punto di vista specifico della geografia-economica, la riflessione sulle forme spaziali del capitalismo contemporaneo negli ultimi due decenni sembra essersi molto arricchita di prospettive teoriche e di sofisticati strumenti di lettura analitici. Alcuni "punti cardinali" sono stati recentemente stilizzati da Sergio Conti in relazione a un capitalismo polimorfo e crescentemente trainato dalla forza produttiva della conoscenza. Essi sono: 1) un'elevata consapevolezza della valenza culturale del processo economico anche in relazione alla precisazione di categorie come la *civicness* o il capitale sociale, esito di una interpretazione di lunga durata del capitalismo che lega la riflessione di Marshall ai contributi di molta sociologia economica. Un'interpretazione culturale che ripropone l'importanza della prossimità spaziale e dei fattori non economici alla base delle traiettorie di sviluppo; 2) un secondo punto cardinale è rappresentato dalla

[1] Per quanto riguarda gli aspetti più operativi gli autori del paper stanno avviando riflessioni sul tema del paper sia all'interno di un Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale (PRIN 2010 "Territori postmetropolitani come forme emergenti di spazio urbano: problemi di sostenibilità, abitabilità e governance" coordinato dal Politecnico di Milano), sia all'interno del nuovo Hub di ricerca "Innovazione e Spazio Urbano" del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano. Le prime riflessioni sono state presentate all'European Urban Research Association (Parigi, 2014) e alla conferenza dell'Association of American Geographers (Chicago, 2015).

"svolta relazionale", avvenuta a metà degli anni novanta, con lo spostamento concettuale dell'impresa pensata come istituzione e organizzazione ai processi sottesi alla formazione di imprese (e reti di imprese) legata alla produzione e circolazione della conoscenza, con la riscoperta della specializzazione territoriale come fattore fondamentale di competitività; 3) il paradigma evolutivo, poi, ha precisato una prospettiva sistemico-olistica all'interno della quale l'innovazione si manifesta cumulativamente (con effetti *path-dependence*) e attraverso uno spostamento di attenzione dall'equilibrio del sistema generale ai meccanismi selettivi a livello di sistema territoriale, con i problemi conseguenti di individuazione di scala di tale ambito (si pensi alle riflessioni di Ron Boschma); 4) in ultimo, il punto cardinale costituito dall'approccio istituzionalista (o neo-istituzionalista) che pone l'accento su una nozione sociale di istituzioni come le routine, il senso morale, le attese, la fiducia. Istituzioni che giocano proprio nella dimensione locale un ruolo importante nel conferire identità e profilo alla città e ai sistemi territoriali (Storper, 2013).
Quattro punti cardinali non del tutto nuovi, commenta lo stesso Conti, ma che hanno sottolineato una sorta di "rivincita della geografia" nel panorama delle scienza sociali e una riattribuzione di ruolo all'approccio geografico nel trattare - entro un orizzonte culturale e relazionale (Conti *et al.* 2014) – le insidie del feticismo dello spazio e quella, altrettanto pericolosa, del feticismo degli attori. Gli orizzonti interpretativi richiamati mostrano indubbiamente un allargamento di campo della riflessione propria della geografia economica, anche in direzione di una più decisa integrazione con l'economia.
Sebbene tale insieme di riflessioni rappresenti uno sfondo decisivo per ogni contributo interessato a indagare il nesso tra spazialità urbane e dinamiche dell'accumulazione, il nostro contributo prova a specificarsi e orientarsi in altra direzione. Siamo infatti interessati ad avanzare una riflessione più marcatamente orientata a confrontarsi con le spazialità concrete dei fenomeni sociali che connotano i modi di produzione, praticando quindi un rinnovato approccio "materialista" al fenomeno urbano contemporaneo, in grado di mobilitare geografia e storia in forma finalizzata e di assumere un'idea attiva del contesto territoriale, economico e civile dello sviluppo[2].
Ci motiva in questo orientamento una tradizione composita di riflessione sociale italiana che ha per lunghi anni ragionato sul crocevia tra "territorio, economia e società" a fronte di un radicale riconoscimento di quella che Bernardo Secchi (1987) affermava essere "un'ineliminabile alterità" della dimensione locale/territoriale[3]. E' proprio a partire dall'interpretazione critica dei processi insediativi (Lanzani, 1991) che hanno caratterizzato i fenomeni di deconcentrazione territoriale e di crescita periferica (Dematteis 1983; Garofoli, 1991; Bagnasco, 1994) che possiamo individuare un giacimento attivo di conoscenze e modalità di indagine per tornare a osservare, oggi, lo spazio urbano contemporaneo: ciò che – fino a ieri – abbiamo potuto riconoscere e distinguere come 'città' e come 'territorio'. Farlo, riaccendendo il fuoco su una lettura spaziale delle produzioni e delle dinamiche attuali del fare impresa e lavoro non è affatto neutrale e appare ricco di implicazioni.

2 | Processi in corso nella regione urbana milanese e letture spaziali

In una fase di grande turbolenza economica e politica questa prima indagine evidenzia alcune riconfigurazioni spaziali dei processi economici che segnano il campo urbano concentrandosi in particolare sulla regione urbana milanese. La centralità emergente della dimensione urbana nelle dinamiche globali, insieme con il ritorno del corrispettivo di economia reale, sembra favorire una riconsiderazione di questi problemi da un punto di vista spaziale. Dopo alcuni decenni di intensa ricerca focalizzata sulla relazione società/crescita economica/territorio (attraverso le figure dominanti come *one company town*, "nuovo spazio industriale", "distretti industriali", e infine lo scenario postfordista, ecc.) sembra che il problema sia stato derubricato nel paradigma sfocato di una generica transizione post-industriale e, di

[2] È una linea lunga quella impegnata nello studio dei fatti umani e sociali nello spazio che lega un pensiero e una pratica civile come quella di Carlo Cattaneo, ad un geografo come Lucio Gambi ed un'economista contemporaneo come Giacomo Becattini solo per richiamare alcuni dei possibili riferimenti di una costellazione forse culturalmente minoritaria quanto necessitante di una rilettura in prospettiva. Ma si deve al geografo Massimo Quaini una riapertura su temi assai prossimi a questi in una prospettiva di *materialismo storico-geografico*: Quaini M. "Piketty, Houellebeq e Harvey: senza la costruzione del materialismo storico-geografico l'economia, la storia e la letteratura finiranno per tagliare l'erba sotto i piedi della geografia", intervento alla giornata di analisi e discussione *Il Capitale nel XXI secolo: il territorio in questione*, Società di Studi Geografici, Firenze 27 aprile 2015.

[3] È la caduta in disgrazia di una grande metafora conoscitiva che Bernardo Secchi nomina in termini di «metafora del cannocchiale», per la quale si ritiene che «le cause, anche solo i caratteri di quanto può essere osservato entro un territorio ed un periodo di dimensioni limitate possano essere riconosciuti mediante l'osservazione di territori e di periodi più estesi» e dove «il contingente e il locale sono specificazioni del generale, sua rifrazione contro le specifiche asperità del 'luogo' e dell'istante, eventualmente devianza od anomali» (Secchi, 1987: 4).

recente, attraverso l'assunzione di una nuova economia della conoscenza (il cosiddetto capitalismo cognitivo).
Vi sono almeno tre mosse da compiere per leggere i processi in corso. Una prima mossa cerca di comprendere se le regioni urbane sono ancora motori rilevanti per il paese e per la regione. Da questa prospettiva sembra utile indagare il contributo in termini di PIL della regione urbana al contesto regionale e nazionale (PIL totale, tasso di occupazione/disoccupazione a livello urbano in relazione al valore nazionale).
Una seconda mossa cerca di verificare il peso e il ruolo economico della città centrale in relazione ai territori contermini. Da questa prospettiva è utile indagare quale è il contributo differenziato in termini di PIL dei territori che compongono la regione urbana (PIL totale, quota di PIL sul valore nazionale e tasso di crescita del PIL nell'area metropolitana).
Infine, la terza mossa riguarda l'osservazione dell'evoluzione del rapporto tra la regione urbana e l'innovazione provando ad indagare dove si localizza l'innovazione (i brevetti, gli addetti nei servizi alla persona e alle imprese, gli addetti delle imprese in settori innovativi).

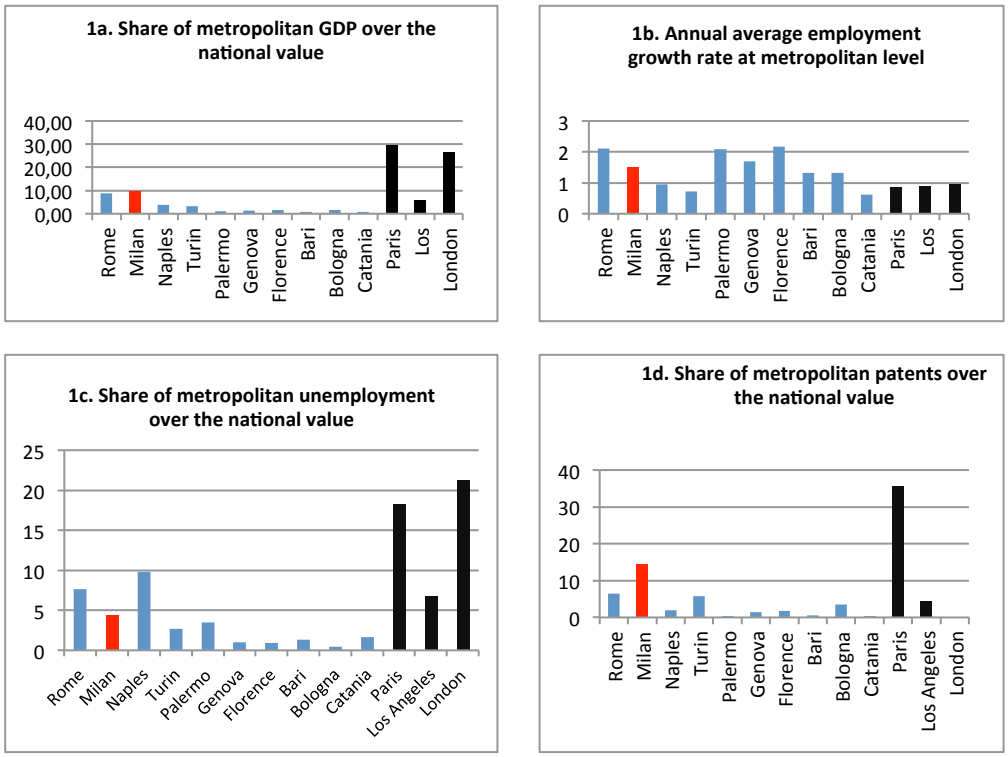


Figura 1 | Confronto tra aree metropolitane. Fonte: Metropolitan Explorer, OECD, 2008.

Figura 2 | variazione percentuale di addetti nel settore manifatturiero e nei settori finanziari, assicurativi, immobiliari, scientifici e professionali. Fonte: Elaborazione PRIN 2011 da dati ISTAT 2001-2011.

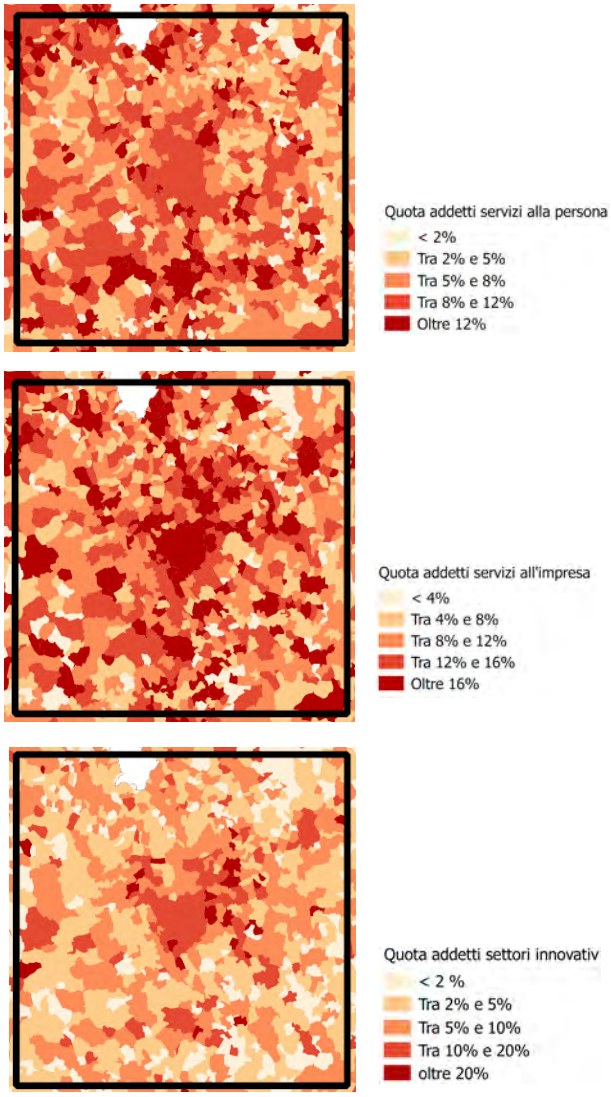


Figura 3 | Quote di addetti nei servi alla persona, alle imprese e quota di addetti nei settori innovativi. Fonte: Elaborazione PRIN 2011 da dati ISTAT 2001-2011.

La Figura 1a mostra il livello della quota del PIL metropolitano sopra il valore nazionale per le città italiane. E' evidente che esistono ancora ampie differenze e disparità tra aree metropolitane (una disparità con il più alto valore di Milano e Roma da un lato, e le altre città italiane, dall'altro), e con il livello più alto di Milano da più di 9,51% e il livello più basso a Bari presso 0,67%. Questo indicatore sfida il tradizionale dualismo tra il Nord e il Sud Italia. Si possono leggere grandi differenze tra Milano e le altre "città globali", come per esempio Parigi (29,43%), e Londra (26,73%), ma non con Los Angeles (5,72%). Dalla Figura 1b si evince il tasso medio annuo di crescita dell'occupazione a livello metropolitano. La maggior parte delle città metropolitane italiane mostra un livello superiore (circa 1,5-2%) rispetto a quello di Londra, Parigi e Los Angeles (circa 0,8%).
Il problema della disoccupazione è stato reso ancora più grave dalla recessione (si veda in particolare Fig. 2). Le aree metropolitane italiane hanno mercati del lavoro con capacità differenziate di produrre posti di lavoro. Il tasso di disoccupazione metropolitano sopra il valore nazionale (Fig. 1c) mette in evidenza condizioni diverse delle città metropolitane italiane. Milano si trova in terza posizione (4,38%), con un valore simile delineato da Los Angeles (6,76%), mentre Parigi (18.27 %) e Londra (21,22%) hanno livelli molto più elevati, quindi la dimensione più ampia di queste aree metropolitane, non è il fattore discriminante.
Se si affronta il tema dell'innovazione, Milano (14,54%), ha una prestazione migliore nell'indicatore della quota di brevetti metropolitani, sopra il valore nazionale (Fig. 1d) e supera anche l'area metropolitana di Los Angeles (4,53%). Gli addetti nei settori innovativi si concentrano del Comune di Milano (tra il 5-10%), ma nuove centralità sono in aumento nel Nord Est della regione urbana Milanese (oltre il 20%) disegnando nuovi e più ampi confini dell'innovazione urbana (Armondi, 2014).
Nella regione urbana milanese la manifattura tradizionale tiene solo nelle zone sud ed est, in generale si evince una diminuzione degli addetti nel settore manifatturiero (2001-2011) collocato intorno -20%,, mentre gli addetti nel settore finanziario, assicurativo, immobiliare, professionale e scientifico (2001-2011) mostra un aumento complessivo in variazione percentuale (Fig. 2). Nondimeno il ruolo della produzione nel settore terziario è fondamentale, ma non quanto indicatori comunemente utilizzati sembrano suggerire. Oggi, dunque, la distinzione tradizionale tra manifattura e servizi sembra complessivamente indebolita.
L'economia della regione urbana milanese è sempre più dipendente dai servizi. Servizi alla persona e servizi all'impresa e imprese innovative, rappresentano attività economiche sempre più rilevanti in termini di addetti (Fig. 3). Gli addetti nei servizi alla persona aumentano in particolare nel Sud Milano (oltre il 12%), piuttosto che nel Comune di Milano, mentre i servizi alle imprese sono concentrati nel centro e nel nord-est della regione urbana milanese (una crescita oltre il 16%). Tuttavia, questa lettura confligge con i dati relativi alla variazione percentuale (2001-2011) degli addetti relativi all'insieme dei settori finanziari, assicurativi, immobiliari, settori professionali e scientifici (Fig. 2). Questi ultimi dati indicano una crescita maggiore nelle aree periferiche della regione Milanese (> 20%) rispetto al centro (tra 0 -10%).
Se si confrontano i dati emersi dall'ultimo censimento ISTAT (2011) con la lettura degli ambiti territoriali della regione urbana milanese realizzata nel per il Progetto Strategico per la regione urbana milanese della Provincia di Milano (2006), si può elaborare una prima sintesi "spaziale" degli andamenti dei processi in corso. A partire da questo confronto interessa ricostruire le specializzazioni territoriali, per indagare tre questioni: i) se siamo di fronte ad una riorganizzazione spaziale delle attività di eccellenza fuori dai contesti tipicamente urbani; ii) se siamo in presenza di una riorganizzazione del consueto sistema di piccola e media impresa, iii) se possiamo individuare rispettivamente quali profili di impresa siano in via di costituzione e quali profili "storici" siano oggi oggetto di profondi processi di ristrutturazione e quali siano gli effetti spaziali di tali transizioni.
Ambiti di concentrazione di addetti nei servizi innovativi tra neo-manifatturiero e servizi (2011) segnalano la formazione di una piattaforma produttiva innovativa nel Vimercatese (Agrate 0,55%) – confermando la capacità di attrarre nuove imprese, oltre la tradizionale localizzazione delle grandi industrie –, ma anche nell'Adda Martesana e Sud-est Milanese fino a Lodi (0,19%) – delineando inediti fenomeni di localizzazione – oltre al Comune capoluogo (0,18%). Basiglio nel Sud Ovest Milanese mostra la più alta percentuale di addetti in tali settori (0,69%) a livello nazionale.
La variazione storica 2001-2011 mostra un complessivo indebolimento del settore manifatturiero, particolarmente rilevante nell'Abbiatense e Lomellina. Inoltre si evince invece una perdita più importante di addetti e soprattutto di unità locali nell'Alto Milanese, una delle storiche aree industriali lombarde. Perdono unità locali tutti i territori contermini a Milano (intorno al 30%), che a sua volta mostra una perdita anche se in misura minore (17%). Si segnalano ambiti di tenuta moderata in un'area già a

vocazione industriale come il Vimercatese e in ambiti tradizionalmente meno industrializzati come l'Adda Martesana e la fascia tra Pavia e Lodi.
La variazione storica 2001-2011 mette in evidenza un complessivo ridisegno della struttura economica, in tutta la fascia centrale e meridionale del tassello degli addetti, con un significativo incremento sia degli addetti sia delle unità locali nei settori di informazione e comunicazione, attività finanziare e assicurative, attività immobiliari, attività professionali, scientifiche e tecniche (dall'Abbiatense, al Sud Ovest, al Sud-Est). Si distingue un incremento a Milano, anche se di valore minore (rispettivamente 5% e 22%).
Questa lettura iniziale sconta la debolezza euristica delle categorie economico-statistiche applicate ai territori. Si tratta soprattutto per la definizione/distinzione di manifattura e servizi di scatole concettuali "strette" rispetto ai processi in corso.

3 | Prospettive di ricerca e di policy

I dati a disposizione, finora solo parzialmente analizzati, sembrano sfidare le prospettive convenzionali sui sistemi di innovazione e sulle policy e meritano un approfondimento per poter giungere a conclusioni più robuste. In primo luogo, va verificato se e come nella regione urbana Milanese, ad incrementi in termini di occupazione nei settori della produzione innovativa o ad alta tecnologia corrispondono strettamente incrementi nei settori dei servizi ad alta tecnologia (o viceversa).
In linea generale la regione urbana Milanese sembra mostrare percentuali di addetti nei settori produzione e servizi high-tech che solo parzialmente muovono nella stessa direzione: luoghi della nuova produzione e luoghi dell'innovazione sembrano infatti discostarsi. Di conseguenza, solo parzialmente le geografie della produzione e dell'innovazione in quest'area si sovrappongono, come avviene anche nel contesto nordamericano (Clark, 2010). Questo fenomeno sembrerebbe indicare l'esigenza di un diverso set di policy orientato allo sviluppo territoriale piuttosto che strategie dedicate esclusivamente all'innovazione, dove l'enfasi viene posta sui sistemi di innovazione e sulle economie della conoscenza legati a un preciso modello di investimento in ricerca e sviluppo, trasferimento tecnologico, centri di eccellenza[4] (Christopherson, Clark, 2010).
Questa divergenza produce un dilemma per le policy. Tale modello assume che l'innovazione territoriale conduca alla produzione high-tech. Inoltre, l'assunto implicito è che la produzione che dovrebbe conseguire si sviluppi entro la regione di riferimento. Le evidenze empiriche della regione urbana milanese complicano un po' questa assunzione.
Si evince che alcune parti del territorio milanese si stanno specializzando nella *knowledge economy*, ma senza una rete di produttori e di contractor co-localizzata impegnata nella commercializzazione e produzione di quelle innovazioni.
Tali evidenze pongono un problema per il policy-making in relazione al ruolo diverso delle politiche possibili che consapevolmente connettono innovazione e nuove forme della produzione – manifatturiero avanzato, ma anche neo-artigianato (Christopherson, *et al.* 2014) – piuttosto che assumere la loro automatica e inevitabile co-localizzazione.
Questo primo tentativo di lettura spaziale dei processi analizzati risulta fondamentale per iniziare a capire da un lato, come si stanno ridisegnando le geografie urbane in relazione alle trasformazioni della spazialità delle produzioni e come si. Dall'altro, è una chiave per indagare non tanto il nesso centro-periferia, ossia se siano ancora le città centrali in cui si concentra l'innovazione o se essa si produca altrove e con modalità e forme inedite. Piuttosto mette in evidenza come la geografie delle produzioni si manifesti attraverso una articolazioni di sistemi di diversa densità.

[4] Investimenti in ricerca e sviluppo non possono essere impiegati direttamente per produrre lavoro e certamente non per creare un set di lavori corrispondenti alle categorie professionali e di formazione presente nella maggior parte delle economie nazionali. Questo perché i sistemi di innovazione non sono mai focalizzati sulla creazione di lavoro, inoltre il loro contributo alle politiche di sviluppo territoriale può essere abbastanza limitato. I modelli che accompagnano i sistemi di innovazione non rispondono a questioni di base di perdita di occupazione e nemmeno sono una risposta alla diversificazione regionale.

Riferimenti bibliografici

Armondi S. (2014), "New skills, jobs change, and urban innovation. Beyond urban hierarchies in Lombardy's cities", in *The Changing Italian Cities: Emerging Imbalances and Conflicts*, GSSI Urban Studies - Working Papers 6, a cura di Antonio G. Calafati, Gran Sasso Science Institute, I.N.F.N. Pub., L'Aquila (AQ).

Bagnasco A. (1994), *Fatti sociali formati nello spazio. Cinque lezioni di sociologia urbana e regionale*, Angeli. Milano.

Becattini G. (2009), *Ritorno al territorio*, collana Fondazione Edison, Il Mulino, Bologna.

Bolocan Goldstein M. (2008), Città senza confine, territori senza gerarchia", in Dematteis G. a cura di, *L'Italia delle città. Tra malessere e trasfigurazione*, Rapporto annuale 2008 della Società geografica Italiana, Roma.

Brenner N. edited by (2014), *Implosions/explosions. Towards a study of planetary urbanization*, Jovis Verlag GmbH, Berlin.

Christopherson S., Martin R., Sunley P., Tyler P. (2014), "Reindustrialising regions: rebuilding the manufacturing economy?", *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society,* 7 (3), pp. 351-358.

Christopherson S., Clark J. (2010), "Limits to 'The Learning Region': what university-centered economic development can (and cannot) do to create knowledge-based", *Local Economy* 25 (2), pp. 120-130.

Clark J. (2010), *Working Regions*, Regional Studies Series, Routledge, Abingdon.

Consonni G., Tonon G. (2001), "La terra degli ossimori. Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea", in Bigazzi D., Meriggi M. a cura di, *La Lombardia. Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi*, Einaudi, Torino.

Conti S., Giaccaria P., Rossi U., Salone C. (2014), *Geografia economica e politica*, Pearson Italia, Milano-Torino.

Dematteis G. (1983), "Deconcentrazione metropolitana, crescita periferica e ripopolamento di aree marginali: il caso dell'Italia", in Cencini C., Dematteis G., Menegatti B. a cura di, *L'Italia emergente. Indagine geo-demografica ullo sviluppo periferico*, Angeli, Milano.

Fuà G. a cura di (1991), *Orientamenti per la politica del territorio*, Il Mulino, Bologna.

Harvey D. (2014) "Cities or urbanization?" (ed. or. 1996), in Brenner N. edited by.

Lanzani A. (1991), *Il territorio al plurale. Interpretazioni geografiche e temi di progettazione territoriale in alcuni contesti locali*, Angeli, Milano.

Papi F. a cura di (1983), *Dizionario Marx Engels*, Zanichelli, Bologna.

Pasqui G. (2015), "Milano e il suo nuovo ciclo di sviluppo", *Abitare*, aprile.

Piore M.J., Sabel C.F. (1984), *The second industrial divide. Possibilities for prosperity*, Basic Books, Inc.

Secchi B. (1987), "Territorio, economia e società", *Urbanistica* 86.

Storper M. (2013), *Keys to the city. How economics, institutions, social interaction, and politics shape development*, Princeton University Press.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Tra patrimonio economico e patrimonio culturale: per una ristrutturazione 'sostenibile' del territorio del Brenta tra Venezia e Padova

Chiara Barattucci
Università IUAV di Venezia
Laboratoire Lavue – Umr Cnrs 7218 - Paris
Email: *barattuc@iuav.it*

Abstract
Il territorio del Brenta, tra Venezia e Padova, paesaggio storico-culturale dall'immenso valore culturale e artistico per la comprensione della identità storica di Venezia, negli ultimi decenni del XX secolo fino ad oggi, è stato interessato da un intenso processo urbanizzativo, di cementificazione e di degrado ambientale, che si è scontrato, mescolato, sovrapposto o accostato ad importanti preesistenze storico artistiche e ambientali: ville, casoni, mulini, paesaggio agrario e fluviale. Tali continui cambiamenti potrebbero progressivamente contribuire alla diminuzione dell'interesse turistico (e delle importanti economie ad esso associate). Quali differenti proposte progettuali, capaci di porre al centro dell'attenzione la tutela attiva del paesaggio storico-culturale, possono essere considerate 'sostenibili' ed 'efficaci' per la difesa del territorio del Brenta come importante 'patrimonio turistico'? Lo studio di questo territorio è stato condotto dall'autrice del paper, come docente, nei suoi Laboratori di Progettazione Urbanistica della Facoltà di Architettura dell'Università IUAV di Venezia, attribuendo grande importanza al rapporto tra insegnamento e ricerca operativa nella formazione di un neo architetto urbanista. In questo paper si propone una riflessione di sintesi su quell'esperienza laboratoriale, adeguata ai temi sollevati dell'atelier Siu di riferimento.

Parole chiave: sustainability, landscape, regeneration.

La formazione aggiornata dell'architetto urbanista per aggiornare le azioni sul territorio

L'urbanista deve essere capace, con profondità e distacco, di comprendere la difficile situazione attuale dei territori italiani in differenti contesti, legata a diverse trasformazioni economico-produttive, e di adeguare ad essa le azioni urbanistiche, proponendo piani, politiche e progetti possibili ed efficaci, anche perchè economicamente realizzabili. Tra i differenti urbanisti, un ruolo indispensabile è svolto dall'architetto urbanista che, attraverso le sue ricerche empiriche sul campo e le sue proposte progettuali 'disegnate' a differenti scale, può dare un contributo essenziale nell'orientare i cambiamenti dei territori. Il ruolo delle sue proposte 'disegnate' è molto importante da mostrare e difendere anche all'interno dei processi negoziati di progettazione e pianificazione urbanistica, nei quali troppo spesso il 'patrimonio economico' diventa dominante rispetto al 'patrimonio culturale'. Se un importante paesaggio, come quello del Brenta[1] (e come moltissimi altri in Italia), è allo stesso tempo sia 'patrimonio culturale' che 'patrimonio economico', come integrare differenti interessi ed economie presenti su uno stesso territorio e che

[1] Composto dall'accostamento di diversi paesi (da Noventa Padovana e Vigonza) : Stra, Fiesso D'Artico, Dolo, Fossò, Mira, Oriago e Malcontenta, fino a Fusina (compresi anche Campagna Lupia, Campo Longo Maggiore, Camponogara, Pianiga, Vigonovo).

risultano spesso essere incompatibili come terziarizzazione, speculazione edilizia e fruizione turistica? Tra i differenti attori, pubblici e privati, coinvolti nei processi negoziati di progettazione e pianificazione urbanistica, a differenti scale, l'architetto urbanista deve avere quelle approfondite competenze che gli permettono, tra l'altro, anche di difendere il 'patrimonio turistico' e i suoi inestimabili valori culturali, architettonici, artistici e paesaggistici che non sono svendibili, o che almeno non dovrebbero esserlo, neanche in momenti storici difficili, come quello degli ultimi anni. Per la formazione aggiornata di un architetto urbanista competente a riguardo, particolarmente rilevanti sono i Laboratori di progettazione urbanistica[2] come luoghi di una sperimentazione progettuale attentamente contestualizzata, inserita nei quadri più aggiornati dell'urbanistica 'sostenibile' non solo europea, rivolta sempre più al risparmio di suolo e alla ristrutturazione e rigenerazione del teritorio urbano esistente. Il contributo approfondito e originale degli architetti urbanisti italiani, nella definizione in corso di questa "urbanistica sostenibile" europea, può essere proprio legato alla tutela attiva dei diversi patrimoni storico-artistici e all'attenta ristrutturazione, riqualificazione e rivitalizzazione dei paesaggi storico-culturali, anche secondo i sempre validi principi della Convenzione euopea del paesaggio.

In questo quadro di rinnovamento disciplinare, la ricerca operativo-progettuale all'interno dei Laboratori universitari assume un ruolo sempre più rilevante se essa, seppure capace di confronto e dialogo con politiche, piani e progetti già proposti, adottati e approvati, è anche capace di sviluppare quel senso critico e quelle nuove proposte che fanno dell'architetto urbanista un 'intellettuale' che contribuisce non solo al rinnovamento dell'urbanistica stessa, ma concretamente alla sua efficacia per la tutela attiva dei beni comuni. Come formare architetti urbanisti italiani 'intellettuali', capaci non solo di elaborare innovative teorie ed originali espressioni neologiche che oggi, più di ieri, rischiano di avere deboli ricadute concrete sul controllo fisico delle trasformazioni in atto dei territori urbani e rurali? Come formare architetti urbanisti 'intellettuali' che non credano soltanto nell'invenzione generalizzabile che sfiora l'utopia o che cerchino l'estrema originalità della proposta progettuale, spesso economicamente non fattibile, ma che capiscano l'alto valore di un progetto semplice, minimalista, anche banale, ma effettivamente realizzabile, adeguato a specifici contesti? Come formare architetti urbanisti 'intellettuali' capaci non soltanto di profondità nel descrivere e interpretare i fenomeni urbani, aggiornando superate immagini o rilevando attentamente i cambiamenti in atto, ma soprattutto capaci, molto più che nel passato, di incidere, attraverso il progetto urbanistico, in modo concreto sulla tutela attiva del paesaggio urbano, storico-culturale, agrario, fluviale?

Senza alcuna intenzione di tarpare le ali ai giovani architetti urbanisti italiani in formazione con i loro slanci creativi, mi sembra evidente che oggi, molto più di ieri, da docenti, sia indispensabile trasmettere con umiltà la consapevolezza - se l'obiettivo è tendere ad una maggiore efficacia di piani, politiche e progetti – di dovere incanalare l'entusiasmo inventivo degli studenti tra pochi, ma necessari 'paletti'. Al di là del momento politico-economico che stiamo vivendo ormai da vari anni, guardando con una certa tristezza alle condizioni attuali del paesaggio non solo 'agrario' di molte regioni italiane, è evidente che, forse non solo nelle aule, il tirare giù per terra tra paletti contestualizzati le riflessioni teoriche che volano troppo in alto, sia un atto responsabile per il bene del territorio italiano, non solo di oggi, ma anche di domani.

Tra gli insegnamenti universitari per la preparazione di questi colti, modesti ed efficaci 'intellettuali', i Laboratori di progettazione urbanistica hanno un ruolo indispensabile per insegnare a riflettere operativamente su 'sostenibili' ristrutturazioni del teritorio esistente, non solo da un punto di vista ambientale, sociale e culturale, ma anche economico. E' quanto ho cercato di fare nei miei molti anni da docente, da architetto e urbanista progettista universitario, in continuo aggiornamento tra passato e presente, che crede nelle capacità propositive e innovative di un progetto urbanistico sperimentale 'disegnato' a differenti scale, capace di accogliere in sé una certa dimensione strategica, individuando, in particolare, gli attori pubblici e privati che possono essere implicati a differente titolo nella realizzazione di proposte condivise, perchè definite anche con diversificate partecipazioni degli abitanti.

---

[2] Insegno nei Laboratori di progettazione urbanistica dei corsi di laurea soprattutto in architettura, ma anche in urbanistica e pianificazione, da molti anni, prima come collaboratrice alla didattica e come cultrice della materia e poi, dal 2003, come professore a contratto (negli ultimi anni anche con l'abilitazione di seconda fascia conseguita sia in Francia che in Italia) dedicando all'attività progettuale universitaria gran parte del mio tempo d'insegnante-ricercatrice. Dopo avere insegnato in molte facoltà francesi e italiane, nel presente A.A. 2014-2015 ho insegnato sia all'Università Iuav di Venezia (corso "Sviluppo urbano e sostenibile") che al Politecnico di Milano (Laboratorio di progettazione urbanistica). Considerando le conferenze Siu come occasioni di confronto e dialogo sull'innovazione dell'urbanistica anche attraverso diverse attività di ricerca, credo sia utile in questa sede, spero non solo per me, riflettere sull'importanza dell'attività d'insegnamento-ricerca.

Il territorio del Brenta: alcuni risultati della ricerca operativa e sperimentale di laboratorio

Dopo avere studiato, dal 2007, l'area centrale veneta nei miei Laboratori di progettazione urbanistica Iuav, costruiti come luoghi di ricerca operativo-progettuale che utilizza differenti metodi di studio e osservazione, nel triennio 2010-2013, con gli studenti, abbiamo concentrato l'attenzione sul territorio del Brenta, tra Venezia e Padova[3]. La ricerca operativa laboratoriale ha permesso di fare emergere molti aspetti rilevanti, rispetto alla situazione attuale, che qui vorrei almeno accennare.
Padova e Venezia sono unite dal paesaggio urbano, rurale e fluviale che si articola prima lungo il canale del Piovego, fino a Stra e, poi, fino a Fusina e alla laguna, lungo il naviglio del Brenta, opera idraulica di modifica al corso del fiume, apportata dalla Repubblica di Venezia. Al di là dell'importante paesaggio della centuriazione romana più vicino a Padova, l'importante patrimonio turistico del territorio, come noto, è soprattutto rappresentato dalla riviera delle famose 'ville venete'. Ma si tratta di un paesaggio che ha un altissimo valore culturale anche per comprendere l'identità storica di Venezia nei secoli della progressiva bonifica della terraferma conquistata, dall'inizio del XV secolo, bonifica degli estesi terreni paludosi, che erano invasi da frequenti alluvioni e scanditi da macchie boschive e pascoli, ma anche da mulini, abbazie, casoni. Il territorio bonificato e coltivato diviene proprietà dell'aristocrazia veneziana che, lungo il corso del Brenta, tra XVI e XVIII secolo, costruisce sontuose ville per la villeggiatura e per la gestione economica del fertile patrimonio terriero. Lo studio cartografico a differenti epoche mostra che fino alla metà del XX secolo il territorio non aveva subito forti cambiamenti insediativi, ma che dagli anni cinquanta viene intensamente trasformato.
Questo paesaggio 'storico-culturale', allo Iuav, è stato da tempo oggetto di studio e osservazione in diverse occasioni e non solo nei Laboratori. Basti ricordare la ricerca inter-universitaria It.Urb. diretta, tra il 1982 e il 1988, da Giovanni Astengo che già lo sceglieva come "area significativa" del Veneto, per mettere in luce soprattutto l'enorme aumento di "case sparse", per lo più appartenenti alle classi di reddito medie, che si erano diffuse fortemente nelle campagne già dagli anni cinquanta e sessanta. In quegli anni ottanta del XX secolo diventava progressivamente sempre più evidente che, mentre altrove si manifestavano le conseguenze del crollo del fordismo, qui appariva il 'miracolo economico' della piccola e media imprenditoria, in particolare dell'economia produttivo-artigianale dei calzaturifici. Era dunque già evidente la trasformazione e la cementificazione frammentaria del paesaggio agrario e fluviale, connessa sempre più

[3] I miei Laboratori all'Università Iuav di Venezia (Facoltà di Architettura – Clasa – 3° anno), tra il 2007 e il 2013 li ho intitolati"Verso un'urbanistica europea di ristrutturazione 'sostenibile' dell'esistente": costruendo un rapporto molto stretto tra insegnamento e ricerca, ho voluto fornire agli studenti strumenti teorici, tecnici e concettuali di un'urbanistica 'sostenibile' di ristrutturazione a differenti scale, grazie all'intreccio tra lezioni 'teoriche' ex cathedra ed un'esercitazione 'pratica'. Nel quadro dell'innovazione culturale, che si manifesta evidente a cavallo tra XX e XXI secolo, legata alla 'sostenibilità', attraverso un approccio comparativo, nelle lezioni ho mostrato le più recenti tendenze europee di un'urbanistica che si dichiara ecologica, diversa dal passato e fondata sui principi e le politiche europee dello 'sviluppo sostenibile', spiegando i contenuti e gli obiettivi di molti piani, politiche e progetti degli ultimi anni (in Francia, Inghilterra, Germania, Svezia, Danimarca, Olanda, Spagna, Italia, ecc.). La nozione di 'sostenibilità' è stata considerata concettualmente e operativamente nelle sue tre dimensioni inscindibilmente legate: ambientale, sociale-culturale ed economica. In particolare, ponendo costante attenzione ai rischi ambientali e naturali, i tre concetti operativi principali sui quali ho strutturato i Laboratori sono stati: paesaggio storico-culturale (come risorsa ambientale e culturale-identitaria), spazi pubblici (della collettività e dell'interazione sociale) e mixité (funzionale, sociale, morfologica per tendere ad una maggiore coesione sociale). L'esercitazione pratica ha avuto l'obiettivo di permettere a tutti i gruppi di lavoro (di 3 persone) di occuparsi concretamente della possibile ristrutturazione 'sostenibile' a differenti scale di un comune compreso nella vasta area centrale veneta, concentrando l'attenzione, nel triennio 2010-2013, sul territorio del Brenta tra Venezia e Padova. L'obiettivo è stato quello di proporre progetti urbanistici che, sebbene fondati sulla sperimentazione, fossero capaci di confronto e dialogo con piani, politiche e progetti già proposti, adottati o approvati (Ptrc, Ptcp, Prusst, Pat, ecc.). Grazie a un'attenta descrizione interpretativa del contesto di progetto, che utilizza metodi diversi (dalla ricerca bibliografica alla rassegna stampa, dai sopralluoghi ai rilievi, alle interviste ad interlocutori diversi, non solo agli abitanti e a diverse popolazioni urbane, dall'analisi dei dati statistici all'osservazione sul campo, ecc.), ogni gruppo è stato invitato a lavorare su uno dei comuni del territorio del Brenta considerandolo come una tessera del puzzle intercomunale tra Venezia e Padova e a costruire il proprio Asse strategico (con schema struttura, obiettivi e azioni) e Master Plan esplorativi (a scala comunale e per parti urbane strategiche) con l'individuazione dei possibili attori pubblici e privati da coinvolgere a differente titolo nelle varie azioni progettuali proposte. Nell'ambito del Laboratorio, le prime proposte progettuali sono state sottoposte a simulazioni di concertazione tra differenti attori (pubblici e privati) e a simulazioni di partecipazione degli abitanti (dei differenti comuni) prima della loro definizione tecnica definitiva. Attraverso l'intreccio tra lezioni ex cathedra e sessioni pratiche, la domanda principale alla quale gli studenti hanno risposto progettualmente, posta alla base del Laboratorio, è stata quindi la seguente: quali differenti proposte progettuali a differenti scale per il contesto urbano studiato possono essere considerate 'sostenibili' ponendo al centro dell'attenzione non solo la prioritaria dimensione ambientale, ma anche quella sociale ed economica, attraverso i tre concetti principali di: paesaggio storico-culturale, spazi pubblici e mixité? Nei progetti finali, i vari aspetti della 'sostenibilità' urbanistica, emersi dalle lezioni ex cathedra, sono stati centrali nelle proposte di master plan esplorativi, ma in modi adeguati e pertinenti rispetto al contesto studiato.

anche al crescente e rapido accostamento tra l'aristocratico paesaggio delle ville venete e il pop-paesaggio della "villettopoli" (evviva la "democratizzazione della villa" ... però c'è modo e modo).
Nel quadro poi della fiducia, degli anni novanta italiani, accordata alla programmazione negoziata di pianificazione e progettazione 'integrata', il territorio del Brenta è oggetto di un Prusst – Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile, promosso dal Ministero dei LLPP nel 1998, che, nonostante il suo 'successo' e l'interesse di vari aspetti delle sue proposte, ha fatto chiaramente emergere frequenti difficoltà di articolazione e coordinamento tra i different interessi, logiche e procedure dei molteplici attori che agiscono su questo stesso spazio territoriale, specie nella tutela attiva del 'patrimonio culturale'.
Sebbene la deindustrializzazione e la crescente terziarizzazione, anche in connessione alla crisi politico-economica degli ultimi anni, abbia in generale rallentato la produttività e abbia abbandonato sul territorio molti capannoni, specie nelle aree industriali più importanti, il solido settore del calzaturificio di alta e altissima qualità del Brenta ha ben resistito. Non si è neanche arrestato il settore edilizio e, dunque, l'urbanizzazione dispersa dei campi, anche se un po' più 'densa' rispetto ai decenni passati, è ancora per lo più residenziale, nonostante l'aumento dei centri commerciali. La continua diffusione dell'urbanizzazione è ovviamente connessa alla contestuale riduzione, negli ultimi anni, del numero di aziende agricole di coltivazione e allevamento, con un progressivo abbandono e degrado di estesi terreni del bel paesaggio agrario. Malgrado l'attenzione posta al consumo di suolo non solo nella Legge regionale del 2004, ma anche negli strumenti urbanistici a vasta scala, l'intenso processo urbanizzativo è proseguito anche negli ultimi anni e l'equilibrio ecologico e ambientale diviene sempre più precario. Nonostante il collegamento ferroviario e le varie stazioni e gli ampi tratti di piste ciclabili, specie lungo il naviglio, questo territorio resta automobile-dipendente per la larga maggioranza degli abitanti e attraversato anche da mezzi pesanti che acuiscono il problema già serio, non solo del traffico, ma anche dell'inquinamento atmosferico e acustico, particolarmente grave nell'area attorno a Dolo. Si tratta, poi, di una delle aree venete il cui degrado ambientale è molto elevato, specie per la presenza di numerose discariche, alla qualità delle acque nei canali e ad inquinamenti vari, anche del suolo. Sotto quest'ultimo aspetto è l'area di Mira che appare particolarmente critica. Anche la situazione dell'assetto idrogeologico è molto delicata, così come quella del rischio idraulico, elevato in varie zone che hanno subito, negli ultimi anni, continui allagamenti anche dovuti alla cattiva mautenzione degli argini dei corsi d'acqua e alla continua cementificazione delle aree ad essi limitrofe. Non bisogna neanche dimenticare il continuo aumento della popolazione degli immigrati che non trovano abitazioni adeguate alla loro, spesso bassa, classe di reddito, la privatizzazione e monofunzionalità di molte aree, il frequente degrado anche dei giardini pubblici o di ampie aree poste dietro le ville, insieme ad un ingente patrimonio edilizio in stato di abbandono.
Si tratta soltanto di alcuni dei molti aspetti che sono emersi negli anni di ricerca laboratoriale, ma che fanno emergere, ancora una volta, non solo il debole controllo pubblico sulla cementificazione del territorio da parte dei privati, ma anche le difficoltà politico-economiche, e quindi delle pubbliche amministrazioni, nella manutenzione e tutela adeguata di questo importante paesaggio storico-culturale. Questi variegati processi di trasformazione si sono dunque scontrati, mescolati, sovrapposti o accostati ad importanti preesistenze storico artistiche e ambientali: ville, casoni, mulini, paesaggio agrario e fluviale, ecc. Il paesaggio del Brenta rimane ancora una meta turistica, ma per quanto tempo ancora? Tali continui cambiamenti potrebbero progressivamente contribuire alla diminuzione dell'interesse turistico (e delle importanti economie ad esso associate). Quali differenti proposte progettuali, capaci di porre al centro dell'attenzione la tutela attiva del paesaggio storico-culturale possono essere considerate 'sostenibili' ed 'efficaci' per la difesa del territorio del Brenta come importante 'patrimonio turistico'?
Attraverso l'attento lavoro di studio del contesto, che ha attribuito grande importanza anche all'osservazione empirica sul campo e a diverse pratiche di ascolto in loco, gli studenti del Laboratorio di progettazione urbanistica, scegliendo tra tre assi strategici tematici, strettamente interrelati tra loro (paesasaggio storico-culturale, spazi pubbici e mixité), hanno definito una varietà di progetti 'disegnati' a differenti scale, da quella intercomunale e comunale, fino alla loro definizione, al duemila, di aree considerate 'strategiche' per diversi motivi. Chiarendo gli obiettivi e le azioni principali, hanno inserito le loro proposte nel quadro di un'urbanistica di ristrutturazione 'sostenibile' dell'esistente che utilizza diverse modalità d'intervento (riuso, recupero, restauro, riqualificazione, rivitalizzazione, riciclo, rinaturalizzazione, rimboschimento, riequilibrio, rigenerazione, ecc.) associando ad ogni progetto l'individuazione di quegli attori che potrebbero essere interessati, mobilitati e implicati nella sua concreta realizzazione e gestione. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, mi sembra che gli studenti siano divenuti veramente più consapevoli della debolezza politico-finanziaria delle pubbliche amministrazioni e della necessità di fare

attenzione alla fattibilità delle loro proposte, lavorando non solo su progetti semplici, utili e possibili, ma individuando anche, per la loro realizzazione e gestione, enti di diverso tipo, soprattutto privati, ma da associare ai finanziamenti erogati dall'Unione Europea, attraverso diverse politiche di rivalutazione e riqualificazione del territorio urbano e rurale. E' importante sottolineare che questi architetti urbanisti in formazione del terzo anno, hanno in modi interessanti anche posto l'accento sull'importanza della proposta di progetti 'dal basso', capace di coinvolgere associazioni di diverso tipo e gli abitanti stessi, anche in diverse forme di auto-gestione. Il rapporto tra progressiva e precisa definizione della proposta 'disegnata', associata alla fattibilità, in relazione soprattutto agli attori individuati, ha indubbiamente ridimensionato certi voli pindarici, rendendo maggiormente possibili, contestualizzate e credibili le proposte. Sono infatti molti i progetti che potrebbero essere effettivamente realizzabili: un risultato interessante per degli studenti del terzo anno, certo, il ruolo del docente nel guidarli, spero non proprio come un generale, è stato anche importante[4]. Il rinnovamento dell'urbanistica e della sua efficacia, per la fattibilità anche economica dei progetti, non può che passare da riflessioni fondate su sperimentazioni contestualizzate che solo l'Università permette ancora di condurre con attenzione e profondità, non solo con le ricerche operative di docenti e ricercatori, ma anche con quelle dei giovani architetti urbanisti 'intellettuali' in formazione col loro sguardo non ancora 'compromesso' dagli interessi della professione, almeno fino a quando l'Università italiana sarà ancora tale e non soltanto una scuola tecnica professionalizzante.

Riferimenti bibliografici

Astengo G., Nucci C. (a cura di, 1990), "It.Urb. Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia", in *Quaderni di Urbanistica Informazioni*, n. 8, vol. 1.

Baldan A. (1980), *Storia della Riviera del Brenta*, Moro, Vicenza.

Barattucci C. (2014) "Urbanisation et risques naturels : le cas de la Vénétie", in *Métropolitiques*, 26 mars 2014. URL : http://www.metropolitiques.eu/Urbanisation-et-risques-naturels.html.

Barattucci C. (2007-2013 - docente), Laboratori di Progettazione Urbanistica – Lezioni ex cathedra, ricerca empirica sul campo, studio dati statistici e Lavori degli studenti (Relazioni A3 e 4 Tavole A1) – Facoltà di Architettura, ClaSa – Corso di laurea in Scienze dell'architettura, 3° anno, Università Iuav –Venezia.

Barattucci C. (2009), "Italie. Former aux nouvelles compétences", in *Urbanisme*, n. 364, pp. 72-73.

Barattucci C. (2007), "Restructurer le territoire habité", actes du Congrès Puca - Densifier les périphéries, 12-13 juin - Rennes, in *Ville et recherche urbaine*, Puca, n. nov., p.11-12.

Barattucci C. (2003), "Du périurbain aux urbanisations dispersées", in *Urbanisme*, .329, pp. 77-81.

Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002), *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze.

Cervellati P.L. (1997), "Il trionfo di Villettopoli", in *L'informazione bibliografica*, n. 4, pp. 580-588.

Indovina F. (a cura di, 1990) *Città diffusa*, Daest, Iuav – Venezia.

Piccinato G. (a cura di, 1986), *Processi di urbanizzazione diffusa nel Veneto*, Mpi/Cnr, Iuav – Venezia.

Secchi B. (a cura di, 1992), *Le trasformazioni dell'habitat urbano in Europa*, Ecc / Iuav – Venezia.

[4] Vorrei ricordare anche i miei collaboratori alla didattica di quel triennio 2010-2013, che hanno seguito con me gli studenti nell'esercitazione progettuale, gli architetti Fabio D'Agnano, Valentina Antoniucci, Matteo Ballarin. Mi sarebbe piaciuto anche inserire in questo paper qualche immagine con alcuni progetti disegnati degli studenti più bravi, dalla scala vasta territoriale, fino al duemila, con specificazioni di materiali e abachi di progetto, ma non ho creduto opportuno chiedere loro di pubblicarli in questa sede. Alcuni risultati di sintesi in tavole A1 sono però in linea sul sito dell'Università Iuav di Venezia, nella cartella "materiali didattici", posta a destra della pagina web della docente.

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Trasformazioni urbane: l'esperienza dei Progetti Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) in Calabria

Vincenzo Barone
Università della Calabria
DINCI - Dipartimento di Ingegneria Civile
Email: *vincenzo.barone@unical.it*

Federica Crocco
Regione Calabria
Dipartimento Programmazione Nazionale e Comunitaria
Email: *federicacrocco@alice.it*

Rosalba Gallo
Regione Calabria
Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio
Email: *rosalbagallo.rg@libero.it*

Domenico W. E. Mongelli
Università della Calabria
DINCI - Dipartimento di Ingegneria Civile
Email: *domenico.mongelli@unical.it*

Abstract
Uno degli strumenti individuati dalla Regione Calabria per valorizzare la funzione delle aree urbane attraverso interventi volti a sostenere le connessioni economico-produttive dei servizi a scala territoriale è il 'Progetto Integrato di Sviluppo Urbano' (PISU). Inteso più come programma di pianificazione urbana che come progetto di intervento geo-referenziato, il PISU è stato inserito nella Programmazione Comunitaria 2007/2013 (Asse VIII – Obiettivo specifico 8.1 'Città e Aree Urbane') per la sua capacità di attribuire alle città un ruolo trainante nella costruzione della competitività e della coesione nel territorio. I PISU promuovono lo sviluppo di strategie partecipate, integrate e sostenibili per far fronte alla elevata concentrazione di problemi di natura economica, ambientale e sociale. Essi puntano all'integrazione di operazioni intersettoriali oltre che allo sviluppo urbano sostenibile e, più in particolare, al rafforzamento della crescita economica, al recupero dell'ambiente fisico, alla riconversione dei siti industriali in abbandono, alla tutela ed alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, alla promozione dell'imprenditorialità, all'occupazione e allo sviluppo delle comunità locali, alla prestazione dei servizi alla persona. I PISU costituiscono un insieme coordinato di interventi, pubblici e privati, per realizzare − in un'ottica di sostenibilità − obiettivi di sviluppo socio-economico, attraverso il miglioramento della qualità urbana ed ambientale e un razionale utilizzo dello spazio urbano.

Parole chiave: urban projects, social exclusion/integration, local development.

1 | I sistemi urbani e la Programmazione Comunitaria

L'individuazione delle 'Città' quale 'opzione strategica' della Programmazione comunitaria conferma le indicazioni già contenute nei Regolamenti CE sulla riforma del FESR e si muove in assoluta continuità

rispetto agli obiettivi strategici già evidenziati nella 'Carta Europea di Lipsia sullo sviluppo urbano' del 2007, nel Documento della Commissione Europea 'La dimensione urbana nelle politiche comunitarie 2007/2013', nonché nel Documento 'La strategia Europa 2020 in Italia'. È da tempo che il territorio ed il sistema urbano sono al centro delle nuove strategie di coesione dell'Unione Europea, che proprio con la Carta di Lipsia e l'Agenda territoriale, ha introdotto novità sostanziali di metodo per l'affermazione di una politica regionale comunitaria sui temi della competitività del sistema europeo e l'attrattività delle città, la coesione sociale e delle aree urbane e l'uso del territorio per lo sviluppo europeo. La Carta di Lipsia ha infatti impegnato i Paesi membri a garantire un maggiore ricorso alle strategie di politiche di sviluppo integrate, creando spazi pubblici di alta qualità, modernizzando le reti infrastrutturali e l'efficienza energetica, innovando i luoghi di 'conoscenza e di pedagogia urbana', promuovendo un trasporto urbano efficiente ed ecocompatibile e dedicando una attenzione particolare ai quartieri degradati all'interno del contesto cittadino.
Le Città calabresi, ed il cosiddetto 'sistema delle aree urbane regionali', sono state, in questo quadro logico, al centro della nuova strategia del Programma Operativo del FESR 2007/2013 della Regione Calabria. Al 'contesto urbano' è stato assegnato un ruolo centrale nella nuova fase di programmazione, ed il 'sistema insediativo urbano' è divenuto uno dei presupposti dei processi di sviluppo pianificati con i Programmi Operativi FESR, in coerenza appunto con la Carta di Lipsia. La nuova Programmazione è evidentemente più esplicita nelle sue finalità: le Città, le aree urbane complesse ed i sistemi territoriali costituiscono uno dei nodi critici del sottosviluppo urbano regionale, in carenza di consistenza e qualità delle urbanizzazioni a rete, e assumono quindi il necessario rilievo per gli investimenti prioritari che la Regione intende effettuare con i fondi strutturali.
Le 'Città' sono state dunque individuate come elementi di rilevanza strategica e traversale della Programmazione 2007/2013, con le scelte di fondo dell'Asse VIII del POR, e lo saranno ancora per la nuova programmazione 2014/2020, in continuità con la nuova tendenza delle politiche nazionali di potenziamento dello sviluppo urbano. È in questo ambito che i Regolamenti FESR hanno assunto una dimensione strategica di *policy*, attraverso la definizione di un obiettivo generale: promuovere politiche urbane integrate per intensificare lo sviluppo urbano sostenibile con l'intento di rafforzare il ruolo delle città nel quadro delle politiche di coesione. Tale strategia si realizza, peraltro, in un contesto specifico costruito dalla dimensione urbana della Calabria, che appare di particolare significatività, che già è stata descritta nel Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP) e che conserva tuttora la sua caratterizzazione dalla quale è necessario partire con un'attenta strategia di intervento. In effetti anche il territorio calabrese è stato investito da quelle dinamiche di crescita insediativa a bassa densità che hanno caratterizzato il tumultuoso sviluppo dell'urbanizzazione moderna, ma con caratteri di scarsa qualità insediativa, edilizia ed architettonica. Peraltro, oggi, le città capoluogo o che raggiungono agglomerati di circa 100.000 abitanti (complessivamente sono 9) rappresentano solamente il 2,2% dei Comuni calabresi, con il 31,05% della popolazione ed il 46,1% del reddito netto ivi prodotto: è evidente lo squilibrio che occorre ricondurre a sistema per evitare le attuali spinte disgregatrici. Ed ancora il contesto urbano calabrese è stato caratterizzato in questi anni da un eccesso di consumo di suolo, con fenomeni di cementificazione spontanea e spesso abusiva, dall'attacco al paesaggio e da un elevato livello di inquinamento ambientale, con fenomeni quindi tipici della 'modernità senza sviluppo', quella modernità che si é basata fondamentalmente sullo sfruttamento delle risorse naturali. Tale situazione, che palesa un'evidente coerenza con i temi prioritari dell'Agenzia per le Politiche Urbane, presuppone la messa in campo d'una strategia integrata che combatta il degrado, rilanci l'iniziativa per riequilibrare le due componenti antro-morfologiche fondamentali: la centralità urbana nello sviluppo del territorio e della società calabrese di nuova qualità e l'agricoltura, quale componente primaria delle comunità. In sintesi, il messaggio fondamentale che perviene dall'elaborazione dell'Asse VIII Città del POR, attraverso i PISU, è quello di attivare una politica di sviluppo che porti il proprio baricentro sulle città, dove la Programmazione dei fondi comunitari può costruire prototipi e svolgere un ruolo di sprone.

2 | I PISU come strumento di innovazione delle politiche di sviluppo urbano in Calabria

La Calabria è caratterizzata da una struttura urbana debole, costituita da poche città a fronte di una prevalenza di centri di dimensioni medio piccole e quindi da una geografia insediativa priva di un vertice ordinatore a scala regionale e articolata in più centri con funzioni urbane relativamente deboli e con un rango di influenza a scala locale. La presenza diffusa sul territorio di tanti centri minori, alcuni dei quali di pregevole valore storico culturale, rappresenta una risorsa utile ai fini dello sviluppo del turismo

ecosostenibile, nonché un prezioso presidio umano particolarmente utile in un territorio altamente vulnerabile, questa condizione può essere considerata una 'risorsa' in termini di caratteri identitari. Tuttavia alla piccola dimensione degli insediamenti corrispondono svantaggi in merito alla dotazione di servizi e infrastrutture che si traducono in debolezza dell'armatura urbana complessiva a causa dell'assenza di un'adeguata organizzazione funzionale e di rete in grado di fare fronte ai limiti dimensionali degli insediamenti. Questa criticità si accompagna alla dequalificazione generalizzata degli spazi pubblici, alla mancanza di identità delle parti pianificate delle città, al degrado fisico e alla marginalità sociale di porzioni significative del tessuto urbano (in particolare centri storici e periferie) ed all'insufficienza del sistema dei servizi sociali. In particolare, si riscontra quasi ovunque un deficit di consistenza e qualità delle urbanizzazioni a rete, soprattutto di quelle relative al sistema della mobilità, che di regola si presenta senza ordine e gerarchie riconoscibili, esito di politiche infrastrutturali che hanno seguito e assecondato l'espansione delle città, senza un disegno razionale che prefigurasse nodi di interscambio, una maglia di percorsi gerarchicamente organizzata e un sistema ordinato di connessioni con la viabilità di ordine superiore. La dotazione di servizi sociali urbani è generalmente scarsa per quantità e qualità.
La dequalificazione degli spazi pubblici evidenzia che ci si trova di fronte a città sotto-standard, non solo nei riguardi della consistenza e della qualità delle opere e degli spazi pubblici, ma anche nei confronti dei servizi da realizzare, gestire ed erogare. È forte l'esigenza non solo di riadeguare la qualità degli spazi, ma anche di una mutazione della prospettiva entro la quale devono essere inquadrate le operazioni urbanistiche, che vanno orientate sempre più in un'ottica integrata, più attenta alla qualità e alla gestione del servizio piuttosto che alla pianificazione dell'edificazione. A tutto ciò si aggiungono gli effetti devastanti dell'abusivismo edilizio e dell'illegalità purtroppo molto diffusi soprattutto nelle fasce costiere, spesso in ambiti di pregio dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, nelle poche aree pianeggianti occorre invertire tale processo e puntare sulla riqualificazione della 'città diffusa' senza ulteriore consumo di suolo. In merito alle città calabresi va ribadito che si tratta di forme insediative che tendono alla conurbazione, città-territori, che inglobano al loro interno centri urbani consolidati, piccoli centri, aree ad urbanizzazione diffusa e a bassa densità, aree agricole utilizzate o abbandonate. In questo assetto, che sembra evolvere verso la saldatura progressiva di molte aree urbane, sono chiaramente leggibili una serie eterogenea e multiforme di ambiti-urbani che in alcuni casi si configurano come delle micro-aree metropolitane in divenire, come di seguito riportato.
A partire dalla individuazione dei principali poli urbani regionali che presentano una significativa capacità di attrazione in termini di erogazione di servizi terziari, commerciali, culturali, sanitari, etc., ci si è mossi per individuare quelle porzioni di territorio che rappresentano ambiti urbani con caratteri unitari. Ferme restando le categorie di appartenenza dei singoli comuni alla gerarchia dei centri, gli stessi sono stati ordinati in *ambiti insediativi* derivati dalla lettura incrociata dell'uso del territorio, dei flussi, delle reti e più in generale delle relazioni che animano i singoli centri e ne determinano un senso di appartenenza.
Tali individuazioni consentono, in prospettiva, di intervenire per specifici obiettivi di intervento, per azioni di riqualificazione riferite a realtà consolidate degli organismi urbani attuali, interpretandone gli elementi caratteristici di centralità, di organizzazione interna, di gerarchia rispetto al contesto, e non ultimo di identità dei luoghi. Sono state condotte valutazioni sintetiche sul ruolo territoriale dei singoli ambiti insediativi individuando per ciascuno di essi il peso che esprime nel sistema delle relazioni territoriali e la capacità di attrazione in relazione alla concentrazione e alla qualità di funzioni.
Complessivamente il territorio calabrese appare caratterizzato dalla presenza di alcune aree che, per la compresenza dei diversi fattori esaminati, si qualificano come elementi portanti della struttura territoriale. Caratteristica di queste aree è la presenza di uno o più centri principali e di un ambito al contorno composto da altri centri di dimensione intermedia che per caratteristiche funzionali o contiguità geografica hanno nei primi il punto di riferimento. La Regione Calabria, in questo quadro, attraverso il Programma Operativo FESR 2007-2013, ha inteso realizzare una parte rilevante delle proprie politiche adottando un approccio territoriale ed integrato allo sviluppo, con l'Asse VIII – 'Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali' che ha previsto la realizzazione di un percorso innovativo di programmazione territoriale e progettazione integrata finalizzato alle Città/Aree Urbane principali con i PISU, ed ai Sistemi Territoriali con i PISL, riaffermando la centralità strategica delle aree urbane principali nei processi di sviluppo sociale ed economico e di coesione sociale dell'Unione Europea. Otto nel complesso sono le aree urbani calabresi individuate dal POR e dal Progetto Strategico 'Aree Urbane Calabresi'. All'interno di esse è stato possibile attuare Progetti Integrati di Sviluppo Urbano coerenti con la strategia regionale per le Città e le Aree Urbane e previsti dai Piani Strategici Urbani, elaborati dalle Città a monte della programmazione, come

strumenti di pianificazione a medio-lungo termine dello sviluppo del territorio locale, integrando il livello della pianificazione urbana e quello dello sviluppo sociale e produttivo.
I Progetti Integrati di Sviluppo Urbano, a partire dalle criticità presenti sul territorio, hanno adottano un approccio multisettoriale tale da garantire la presa in conto delle diverse tematiche che incidono sulla potenzialità di sviluppo e valorizzazione del territorio preso a riferimento. Nel quadro di quanto precedentemente affermato, ed in coerenza con la strategia dell'Asse VIII del POR FESR e del Q.S.N. 2007/2013, i PISU sono stati finalizzati prioritariamente a:

- Sostenere la crescita e la diffusione delle funzioni urbane superiori per aumentare la competitività e per migliorare la fornitura di servizi di qualità nelle città e nei bacini territoriali sovracomunali e regionali di riferimento (*Obiettivo operativo 8.1.1.*);
- Elevare la qualità della vita, attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi derivanti dal degrado, dalla congestione e dalle situazioni di marginalità urbana. (*Obiettivo operativo 8.1.2.*).

I PISU sono dunque la risultante di un lungo processo di programmazione e di negoziazione tra Regione Calabria e Città/Aree Urbane individuate come 'Beneficiarie dell'intervento', che è stato avviato fin dal 2009 con gli esiti programmatici dei Piani Strategici Comunali e di Area Vasta, finanziati dalla Regione Calabria a tutte le aree urbane interessate e valutati. Prioritariamente è stata attuata una verifica congiunta del Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NRVVIP) e del Nucleo di Valutazione della Commissione Urbanistica Regionale ex-L.R. 19/2002, che hanno appunto individuato le priorità strategiche delle azioni da perseguire attraverso i PISU, in un contesto integrato di raccordo tra pianificazione territoriale e programmazione socio-economica del territorio, supportata tra l'altro dalle scelte prioritarie del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico.

3 | I processi ancora in atto: criticità e punti di forza

La Programmazione Comunitaria 2007/2013, come già evidenziato, ha dunque attribuito alle Città un ruolo trainante nella costruzione della competitività e della coesione nel territorio dell'Unione Europea. Anche la politica italiana di sviluppo, nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale (QSN), ha infatti rilevato l'esigenza di valorizzare la funzione delle aree urbane attraverso interventi volti a sostenere le connessioni economico-produttive e l'offerta dei servizi a scala territoriale (QSN Priorità 8 – Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani). Per raggiungere questi obiettivi, lo strumento individuato è stato il Progetto Integrato di Sviluppo Urbano (PISU) quale programma di pianificazione urbana, condiviso da più soggetti locali (Figura 1).

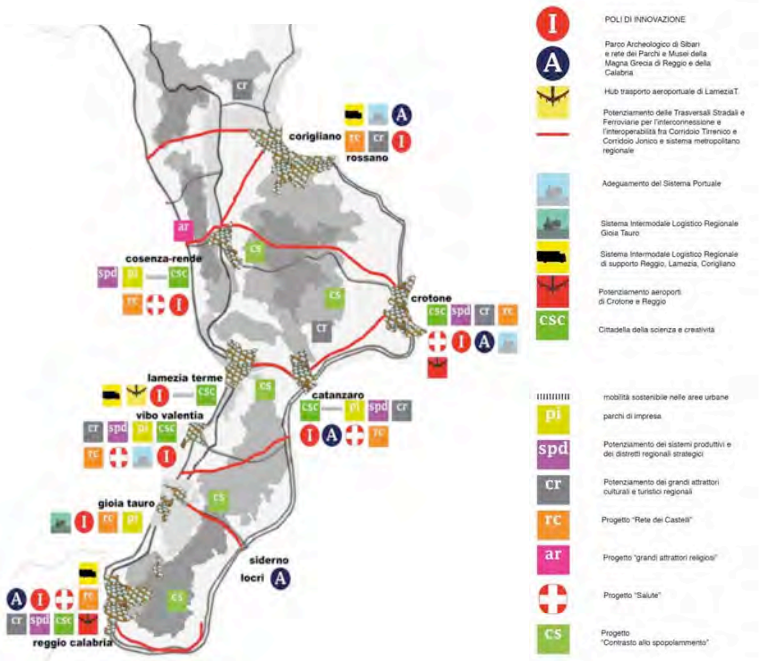


Figura 1 | Rappresentazione delle città e aree urbane coinvolte nell'ambito dei PISU.
Fonte: Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria su www.urbanistica.regione.calabria.it.

In tale contesto, il Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio della Regione Calabria è stato responsabile dell'attuazione dell'Asse VIII 'Città e Sistemi Urbani' Obiettivo Specifico 8.1. del POR FESR Calabria 2007/2013, regolarmente avviato, con un investimento complessivo iniziale di 299.824.006,21 euro, ridotto a seguito della rimodulazione del POR Calabria FESR al Comitato di Sorveglianza del 18/6/2012 ad Euro 283.824.006,21. La Giunta Regionale della Regione Calabria, con Deliberazione n. 11 del 13.01.2010, ha approvato i criteri di riparto delle risorse assegnate all'Asse VIII – Settore 'Città e Aree Urbane' del POR, destinando circa l'85% delle risorse disponibili, per il finanziamento dei PISU alle Città e Aree Urbane di seguito indicate:

- Città di Reggio Calabria;
- Area Urbana Cosenza-Rende, costituita dalla Città di Cosenza e dalla Città di Rende;
- Città di Catanzaro;
- Città di Lamezia Terme;
- Città di Crotone;
- Città di Vibo Valentia;
- Area Urbana Corigliano-Rossano, costituita dalla Città di Corigliano Calabro e dalla Città di Rossano Calabro;
- Area Porto di Gioia Tauro, costituita dai Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando.

Lo stato di attuazione ancora in corso dei PISU, che si concluderà al termine del 2015, non consente di derivare già oggi adeguati elementi di valutazione sulla congruità e l'efficacia programmatoria dello strumento attivato sulla strategia di sviluppo urbano integrato. Sicuramente il fatto che essi prevedano attualmente ben 169 Progetti in corso di realizzazione significa che nella Programmazione 2007/2013 non si è riusciti ad affermare la logica prioritaria della concentrazione delle azioni su pochi obiettivi strategici. La logica infatti che ha prevalso è stata quella che ha puntato (salvo rare eccezioni) su molti progetti di piccola dimensione e di scarsa valenza strategica, pur coerenti con il Piano Strategico Urbano. Molti di questi progetti sono concentrati sulla riqualificazione urbana e dei centri storici o sulla viabilità innovativa, con scarsa propensione invece alle innovazioni sui temi della attrattività e competitività dei contesti urbani, che invece volevano costituire la sfida strategica della programmazione in corso. Nonostante i limiti richiamati, però, i PISU hanno consentito l'avvio di un processo di programmazione integrata e di '*governance*' dedicata agli interventi comunitari nei Comuni beneficiari, che potrà consentire nuovi livelli di sperimentazione nella nuova programmazione 2014/2020. A ciò si aggiunge la positività di aver imposto, partendo dalle criticità presenti sul territorio, un approccio metodologico multisettoriale tale da garantire la presa in conto delle diverse tematiche che incidono sulla potenzialità di sviluppo e valorizzazione del territorio considerato.

Riferimenti bibliografici

Carta di Lipsia, disponibile in italiano su Regione Calabria, Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio, sezione Normativa:
http://www.urbanistica.regione.calabria.it/allegati/norme/normativa_com/Carta%20di%20Lipsia.pdf

Documento della Commissione Europea La dimensione urbana nelle politiche comunitarie 2007/2013, disponibile in lingua francese su Formez, sezione Sviluppo Locale:
http://sviluppolocale.formez.it/node/593

Documento della Commissione Europea La strategia Europa 2020 in Italia, disponibile sul Commissione Europea, sezione Europa 2020:
http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-your-country/italia/index_it.htm

Linee Guida per l'Attuazione dei PISU, disponibile su Regione Calabria, Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio, sezione PISU:
http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=41&Itemid=179

POR Calabria FESR 2007-2013, disponibile su Regione Calabria, Dipartimento Programmazione Nazionale e Comunitaria:
http://www.regione.calabria.it/calabriaeuropa/

Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria, disponibile su Regione Calabria, Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio, sezione QTRP:
http://www.urbanistica.regione.calabria.it/index.php?option=com_content&task=view&id=630&Itemid=177

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Governo del territorio attraverso la gestione delle funzioni. Strategie di valorizzazione su scala territoriale del patrimonio storico

Gianpaolo Basile
Università degli Studi di Salerno
Dipartimento di Scienze Politiche, Sociali e delle Comunicazioni
Email: *gibasile@unisa.it*

Gerardo Maria Cennamo
Università Telematica Internazionale UNINETTUNO
Facoltà di Ingegneria
Email: *g.cennamo@uninettunouniversity.net*

GianCarlo Graziani
Comune di Sant'Anastasia (Città Metropolitana di Napoli)
Assessorato alla Urbanistica ed Assetto del Territorio
Email: *assessoregraziani@comunesantanastasia.gov.it*

Abstract
L'urbanistica moderna ha, talvolta, negato il confronto con i luoghi storici, rinviando possibilità modificative e opportunità di valorizzazione a strumentazioni attuative spesso incompiute per farraginosità o inerzia e, quasi mai, proprio per la complessità della gestazione amministrativa, contestuali rispetto allo scenario di esigenze degli stakeholder istituzionali. Due fattori progredenti con velocità disuguali; per un verso le dinamiche complesse che sottintendono all'evolversi della Città e che si sviluppano, ancor più oggi, con accresciuta rapidità e, per l'altro, la densa struttura normativa dell'apparato legislativo urbanistico che percorre tempi propri, molto più ampi, di acquisizione anche da parte delle pubbliche amministrazioni. La ricchezza del paesaggio urbano italiano si è forgiata, largamente, attraverso la stratificazione delle epoche che hanno contribuito – lasciandone tracce tangibili – a definire la memoria storica dei luoghi, costituendone il patrimonio ereditato e da tramandare. Pertanto, nell'ambito della difficile dicotomia tra conservazione ed innovazione, il luogo storico, foriero di un patrimonio culturale, iconografico e mnemonico atavicamente radicato nelle culture, deve affrontare un nuovo percorso alla ricerca di un equilibrio dinamico (*steady state*) tra la propria essenza e le nuove esigenze della contemporaneità (o postmodernità). Il paradigma della città come sistema complesso dinamico, promotore di sviluppo e non mero contenitore di funzioni disgiunte e settoriali, trova oggi ancora attualità, anche e soprattutto nell'ambito della città storica.

Parole chiave: historic centers, urban policies, surveys and analyses

1 | Introduzione metodologica alla problematica

Le principali questioni metodologiche, nell'ambito dello studio dei territori, si sono focalizzate sulla definizione di questi come sistemi dinamici caratterizzati da attrattori che stimolino le dinamiche e la loro capacità di innovazione, nell'ambito di un contesto incerto e di cambiamento di regole relative all'interazione sociale (Pumain, 2005).

Dunque i territori si rappresentano come sistemi complessi adattivi, cioè come l'insieme di componenti tangibili ed intangibili in relazione spaziale e culturale tra loro che, per raggiungere l'obiettivo della sopravvivenza sostenibile, interagiscono, in modo biunivoco ed evolutivo, con numerosi ed eterogenei stakeholder rilevanti.
Caratteristica dei sistemi complessi adattivi è, infatti, la capacità di esibire proprietà emergenti, o come sostengono Batty and Torrens (2001), *to give rise to a "surprise" for the observer*.
A tal proposito, nell'ambito degli studi relativi al territorio, l'approccio sistemico diventa funzionale all'obiettivo della *governance* di consentire al territorio di differenziarsi da altri territori, nell'ambito di dinamiche sia competitive che cooperative, per mezzo di caratteristiche distintive frutto di dinamiche economico-politico-sociali-culturali (Barile, 2008).
La consapevolezza della distintività, creata, stimolata e/o rilevata, nell'ambito delle dinamiche compiute nello spazio geografico individuato, consente alla *governance* di far emergere un'*identity* del territorio da comunicare a definiti stakeholder al fine di creare e/o mantenere con questi relazioni sostenibili (Ashworth and Voogd, 1994).
L'importanza di consapevolezza delle distintività e della creazione e del mantenimento delle relazioni con gli stakeholder, detentori di risorse necessarie per la sopravvivenza sostenibile del territorio, sono la base sia delle condizioni metodologiche riconducibili al System Thinking ed alla teoria della complessità, che dei processi, caratterizzanti le politiche di sviluppo sostenibile del territorio, tesi al raggiungimento dell'equilibrio dinamico.
La teoria dei sistemi complessi adattivi tende, dunque, a focalizzare l'attenzione sulla condizione di "emergenza" delle proprietà, relative al territorio, necessarie sia alla creazione ed al mantenimento delle interazioni tra gli attori sociali che tra questi e gli stakeholder rilevanti. Tale orientamento scientifico, come vedremo, fa emergere un approccio, prevalentemente, bottom-up (Pumain, 2005).
Emersione identitaria e creazione e mantenimento di relazioni tra agenti per il soddisfacimento delle reciproche esigenze, sono i presupposti su cui fondano le moderne discipline dell'urbanistica, della sociologia urbana, del marketing, della comunicazione e del management.
Nello scenario di un continuo cambiamento delle dinamiche economiche e sociali – sempre più sensibili ad un uso efficiente delle risorse disponibili – la valorizzazione, la gestione e la riqualificazione del paesaggio diventa, dunque, elemento fondamentale per lo sviluppo dei territori e delle potenzialità esistenti in termini di capitale naturale, economico, culturale, umano e sociale. Il paesaggio, nella sua accezione sistemica più ampia di *unicum* costituita da elementi materiali – naturali ed artificiali – ed immateriali, è il risultato del lavoro della natura e dell'uomo e costituisce un sistema complesso adattivo, elemento fondamentale nella competizione globale, che può determinare un vantaggio comparativo tra una localizzazione e l'altra.
Dunque, la condizione metodologica presentata tende a fornire un modello in cui i processi di governo e di pianificazione della promozione sociale e della produttività economica, sono intesi non più in base ad un approccio deterministico impostato sulla preservazione "passiva", bensì letti sulla base della valorizzazione, gestione, riqualificazione, salvaguardia dell'*unicum*, cioè sulla creazione di uno spazio semantico grazie al quale creare relazioni con gli stakeholder (turisti, fruitori, istituzioni, UE).

2 | Scenario

Paesaggio urbano - città costruita - luogo storico: questo ultimo trinomio definisce il campione qualitativo più ricorrente nella conurbazione italiana che – oltre naturalmente al patrimonio naturale ed alle maggiori città storiche – si compone diffusamente di insediamenti, nuclei cittadini, ambiti urbani, brani di città che, seppur non identificabile attraverso classificazioni urbanistiche come centri storici – presentano caratteri di equilibrio funzionale, morfologico ed architettonico consolidatisi attraverso la stratificazione dei periodi storici o, quanto meno, dei secoli. Luoghi quindi che rivelano condizioni di distintività, per effetto di connotazioni culturali ed antropologiche, che vanno quindi a qualificare l'intero sistema territorio – a pieno titolo – come luogo storico o caratterizzato da elementi di storicità. Tale è, qualitativamente e quantitativamente, il "campione" maggiormente ricorrente in Italia (oltre che in gran parte dell'Europa).
Le Raccomandazioni Unesco HUL (Historic Urban Landscape) promuovono strategie di conservazione e gestione finalizzate a raggiungere un equilibrio tra sviluppo e qualità della vita. Tuttavia, esse possono tradursi in azioni e politiche concrete solo attraverso la ricerca di idonei strumenti pianificatori e regolatori.
L'urbanistica moderna, attraverso la imposizione di una struttura legislativa spesso inflessibile che ne ha caratterizzato gli ultimi decenni, potrebbe contribuire a determinare - di fatto - una sorta di "vuoto"

epocale, ovvero relegare la testimonianza tangibile di un arco generazionale ai margini del luogo storico.
In questo ambito di approfondimento, le prospettive di sviluppo e valorizzazione si ritrovano nelle matrici valoriali che identificano il patrimonio–territorio e che sono l'elemento di promozione di uno sviluppo turistico "ragionato".

2.1 | L'ambito territoriale di interesse

La presenza di un diffuso patrimonio architettonico prevalentemente radicato nei luoghi storici, pregevole sotto molteplici aspetti ma il più delle volte bisognoso di un processo di rifunzionalizzazione e valorizzazione, contribuisce ad assegnare forte centralità al tema del "contrasto" verso le inefficienze funzionali degli ambiti urbani.
Naturalmente queste tematiche determinano forti livelli di criticità, soprattutto se calate nel contesto della città storica, laddove qualunque modifica alla struttura urbana ed al patrimonio architettonico necessita di una rigorosa fase di ricognizione documentale, analisi e controllo qualitativo di tutti i processi.
Molte città storiche presentano peculiarità comuni, conseguenza di evoluzioni ed accadimenti che hanno spesso contribuito a restituire identità e morfologie assimilabili ma anche condizioni variabili e di forte discontinuità a livello anche, o soprattutto, architettonico; in tali condizioni il patrimonio edilizio comune sfuggiva da logiche programmatiche e prestazionali.
Considerando che alcune di queste peculiarità caratterizzano, ancora oggi molti centri urbani di interesse storico, la loro riconoscibilità e catalogazione - attraverso una ricerca campionaria - diviene fondamento di ricerca e patrimonio cognitivo indispensabile per potere affrontare l'analisi delle soluzioni adeguate, tenendo in debita considerazione, per un verso, la straordinarietà dei patrimoni storici e, per l'altro, la necessità di assecondare quel sistema di esigenze, funzioni, condizioni imposte o derivate da una fruizione contemporanea del luogo storico.

2.2 | Casi compatibili: i ghetti ebraici

Un tratto di riconoscibilità comune in molte città storiche, italiane oltre che europee, è la presenza dei ghetti ebraici. Queste memorie tangibili della esistenza - purtroppo controversa e spesso tragica - delle comunità ebraiche, ci ha restituito dei brani di città evolutisi per successive stratificazioni, le cui morfologie originarie sono state, molto spesso, plasmate in base a precise disposizioni emanate dalla Chiesa che è intervenuta direttamente nella trasformazione urbana delle città attraverso la identificazione dei perimetri, dei confini, degli accessi. Questi brani di città costituiscono delle realtà straordinarie, foriere di un patrimonio culturale ed iconografico atavicamente radicato nelle città. Inoltre affrontano - talvolta senza una pianificazione organica - un complesso percorso alla ricerca di un equilibrio tra la propria essenza identitaria e le nuove esigenze della contemporaneità, che vedono il più delle volte l'evoluzione del luogo da originario conclave introverso ad organismo in permanente osmosi con l'esterno, con il "resto" della città. Pur conservando la propria distintività, questo processo avviene nell'integrazione complessiva del quadro esigenziale metropolitano, piena espressione delle dinamiche sociali, conferendo a questi luoghi storici caratteristiche diverse e spesso economicamente produttive, grazie alla presenza di esercizi ed attività economiche operanti nel turismo e ricettività che ha, oggi, drasticamente invertito il rapporto proporzionale tra la funzione abitativa - quindi basata sul luogo di protezione e di socialità circoscritta - e produttiva - quindi sostenuta dal luogo aperto ai flussi "esterni" ed alla più ampia fruizione. Questo ultimo connotato adattivo del territorio che, inteso come sistema complesso, per autogenerarsi non può sottrarsi dal, ricorsivamente, creare e mantenere relazioni con numerosi ed eterogenei interlocutori.
Come il ghetto ebraico di Roma, per il quale è in corso una ricerca su queste tematiche cofinanziata dal MIUR (unità di ricerca Università Telematica Internazionale UNINETTUNO), che esprime molte di queste motivazioni; poche strade, oggetto di numerosissime descrizioni e rappresentazioni, viste come un luogo che incarna Roma a livello quasi metonimico, una città nella città da sempre schiva dall'influsso del Vaticano ed espressione di una alterità ebraica, foriera, però, di "autenticità" romana, anche durante l'evento drammatico del nazismo. Poche strade che conservano e restituiscono la memoria antica delle stratificazioni epocali, riconoscibile nell'impianto urbano residuale originario o comunque "antico", nei caratteri morfologici del patrimonio architettonico, negli archetipi costruttivi celati o visibili nel tessuto degli edifici, nei monumenti, nei toponimi (Fig. 1).
Questo particolare campione è sembrato interessante per approfondire le tematiche relative alla rigenerazione energetica del patrimonio architettonico e, quindi, dell'intero ambito urbano, andando a valutare – attraverso gli strumenti propri della rappresentazione e della simulazione – il tenore delle alterazioni risultanti da una casistica di possibili metodologie di interventi (Fig. 2).

I ghetti ebraici presentano caratteristiche replicabili alla tipologia di luogo storico o caratterizzato da elementi di storicità che è, come sopra anticipato, qualitativamente e quantitativamente, il "campione" maggiormente ricorrente in Italia. Questi luoghi, approcciati con una metodologia di studio omogenea, offrono un patrimonio documentale prezioso, una rete replicabile di caratteristiche tali da definire una interessante opportunità di ricerca finalizzata alla individuazione di politiche di rifunzionalizzazione, recupero, riduzione del dissipamento energetico attraverso l'analisi delle principali e migliori metodologie applicabili, per promuovere un necessario scambio di conoscenze e buone pratiche tali da indirizzare alla definizione di strumenti operativi di *governance* per la realizzazione di modelli innovativi di valorizzazione e sviluppo nell'ambito dei luoghi storici.

3 | Il governare il territorio come sistema sociale complesso adattivo

Lo strumento di confronto più proficuo utilizzabile dai *decision makers* per definire il fondamento di analisi, da cui elaborare possibili e diverse soluzioni - anche rispetto a quelle che l'attuale normativa urbanistica offre alle collettività – sta nell'azione di "ascolto" delle istanze distintive che provengono dal territorio, attuata anche attraverso nuovi approcci, metodologie e tecnologie.
Nell'ambito dello studio del *marketing and management* del territorio, infatti, diventa importante prestare attenzione alle connessioni tra gli attributi degli agenti (rappresentazioni e comportamenti) e le proprietà collettive che emergono dalle interazioni sociali.
Mutuando le dinamiche proprie del *marketing*, si può esaltare il valore dello "scambio" in quanto crea valore, cioè lascia le due parti (l'amministrazione pubblica ed il proponente privato), che partecipano allo scambio, in condizioni migliori rispetto a quelle iniziali.
La nuova città, quindi, deve essere in rete proprio perché la sua capacità di modellarsi sulle sue evoluzioni possa essere rispondente alle sopraggiunte esigenze partecipative, e la partecipazione avviene attraverso un *feedback* continuo della collettività. Oggi sono già molte le amministrazioni locali che hanno sperimentato e messo a regime una "linea diretta" con la popolazione per ricevere segnalazioni e suggerimenti in tempi reali (via WatshApp o applicazioni simili) per migliorare la vivibilità di spazi pubblici, ma anche attraverso l'opportunità di registrare, "seguendo" i dispositivi di comunicazione personale, quali siano i luoghi della città in cui i flussi dei cittadini esercitano la propria frequenza e presenza, rendendo più corretto prevedere eventuali interventi di modificazione e/o trasformazione possibili della città.
In tal senso, ad esempio, interessanti studi sulle mappe della città dove sono registrati i luoghi i cui vengono scattati i cosiddetti "selfie" da parte dei turisti, aiutano a capire realmente (e su base documentale certa) sia il profilo dei fruitori che i reali flussi di spostamento delle masse di fruitori della città.
E' necessario, dunque, definire nuove frontiere di lavoro che possano consentire interventi di trasformazioni, magari anche solo temporanee, delle funzioni tipiche del costruito storicizzato tali da dare risposte efficaci ed immediate alle istanze di rigenerazione connesse alle nuove soluzioni della società.

3.1 | Politiche di rifunzionalizzazione dei centri storici

Può essere utile, quindi, definire nuovi concetti di classificazione tipologica degli interventi modificativi, affinché le attuali definizioni non costituiscano un freno piuttosto che un elemento di controllo, non tanto alla conservazione rispettosa del valore storico degli immobili, bensì alle necessarie opportunità di valorizzazione/adattamento degli spazi/edifici in cui si andranno ad operare nuove funzioni.
Accade, quindi e per esempio, che gli adeguamenti di prospetti a nuove esigenze funzionali, per i quali occorra "realizzare" nuove aperture, non possono costituire *a priori* opera vietata nel centro storico, se tale apertura di prospetto rappresenta la naturale evoluzione del rapporto "tempo-funzione" che l'immobile dovrà garantire nel corso della sua vita.
Questo lo renderà sempre attuale rispetto alle esigenze mutevoli della storia che ha un passato, ma ha anche un presente e, soprattutto, dovrà avere anche un futuro perché possa essere la storia di coloro che verranno dopo.
Ovviamente, la questione assume caratteri di grande complessità laddove deve essere perseguito il giusto equilibrio tra il valore della testimonianza (storica) ed il potenziale sviluppo che l'immobile o lo spazio deve offrire per essere competitivo nei confronti della domanda del *marketing* territoriale (valorizzazione).
L'arbitro di tali interazioni sarà la valutazione dell'efficacia del risultato, non solo economico, bensì di rivitalizzazione del tessuto storico che potrà vivere rigenerando nuove funzioni. Tra le diverse funzioni, evidentemente, trova piena cittadinanza anche l'esigenza di costruire un corretto e nuovo "Obbligo di

Memoria" (archivio o museo) che potrà essere alla base delle nuove definizioni normative che si dovranno riscrivere.
Il sistema territoriale complesso, dunque, si può definire auto-regolatore per effetto delle interazioni multiple che permettono successivi aggiustamenti e progressivi adattamenti che a loro volta sono espressione di perturbazioni esterne o innovazioni endogene, in questo auspicabile equilibrio risiede la chiave di operatività del futuro governo dei territori.

4 | Conclusioni

Appare che, anche in questi nostri tempi, talvolta l'attenzione del legislatore e per esso dell'amministratore in uno ai propri organi consultivi sia rivolta, per lo più, ad aspetti che sembrano affrontare solo marginalmente le questioni più cogenti evidenziate in questo contributo, di interesse quasi esclusivo delle solo comunità scientifiche. Strumenti di indirizzo e di pianificazione di dettaglio, quali ad esempio i Piani del Colore, potrebbero contenere indicazioni e soluzioni preziose nei confronti delle analisi e quindi delle migliori possibilità di attuazione di interventi, per esempio, di riqualificazione energetica, naturalmente nell'ottica (da perseguire nell'ambito della citta' storica) non solo delle migliori prestazioni in termini assoluti quanto piuttosto del migliore equilibrio tra la esigenza di preservare e di innovare, tra il valore del passato e le esigenze della contemporaneità.
La condizione relazionale, dunque, pone il contesto territoriale non più solo come un'espressione geografico-spaziale, bensì come un'organizzazione sociale che interpreta un ruolo di setting, cioè di scenario di rappresentazione e trasmissione della storia, della cultura di un popolo, non soltanto definito secondo alcune appartenenze, ma come l'insieme degli attori sociali (operatori culturali, economici, turistici) che fungono da strumenti di comunicazione, di tras-duzione culturale ed esperienziale, in loco con gli interlocutori-fruitori (turisti, abitanti, investitori, istituzioni).
Queste condizioni fanno emergere un connotato esperienziale molto ampio e contestuale, di cui si potrebbe opportunamente tenere conto per definizione di un "nuovo" impianto pianificatorio che sia concreta espressione evolutiva della società ai tempi delle smart cities.
Storia e postmodernismo che si concentrano in un modello di riqualificazione e rievocazione urbana, identitaria e culturale.

Fig 1 | Roma, centro storico, area del ghetto ebraico. Si legge il rapporto tra il tessuto urbano di epoche successive (in evidenza le porzioni originarie dell'impianto antico del Ghetto). Da: Cennamo, Presta 2014.

Fig 2| Roma, ghetto ebraico, il fronte urbano di del Portico di Ottavia. Simulazioni di analisi per la valutazione di interventi di rigenerazione energetica. Dall'alto: vegetazionale al basamento con sistema dissimulato in copertura; camini di ventilazione con sistema dissimulato in copertura; vegetazionale al basamento, sistema dissimulato in copertura, camini di ventilazione con serre solari in facciata. Da: Cennamo, 2014.

Attribuzioni

La redazione: § 1è di Autore 1, § 2 è di Autore 2, § 3 è di Autore 3.

Riferimenti bibliografici

Ashworth G. J., Voogd H., (1994), "Marketing and place promotion.", In *Place Promotion: The Use of Publicity and Marketing to Sell Towns and Regions*, ed. Gold, J. and Ward, S., Wiley, Chichester, pp. 39-52.

Barile S. (2008), L'Approccio Sistemico al Governo del Territorio, *Sinergie,* 84/11, pp.47-87.

Batty M., Torrens P., (2001), *Modelling complexity. The limits to prediction.*,. Cybergeo, 201, DOI: 10.4000/cybergeo.1035.

Cennamo G., Presta C. (2014). Approcci diversificati di rilievo per una lettura comparata dell'area del Ghetto Ebraico di Roma. In: *Italian Survey & International Experience.* Roma: Gangemi Editore, p. 177-186.

Cennamo G. (2014). Knowledge and representation as instruments for evaluation of retrofitting in the historic cities. The Jewish Ghetto in Rome.. In: *Best practices in heritage conservation and management From the world to Pompeii*. Napoli: La scuola di Pitagora editrice, p. 1528-1538.

Pumain D., (2005), *Hierarchy in natural and social sciences.*, Dordrecht, Kluwer-Springer, Methodos Series.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Spazi in attesa, industria creativa e riusi temporanei. Il caso di Lambrate a Milano

Antonella Bruzzese
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *antonella.bruzzese@polimi.it*
Tel: 02.2399.5311

Abstract
La relazione tra uso temporaneo, dismissioni, forme di rigenerazione urbana e riqualificazione di immagine è l'oggetto della presente riflessione che si sviluppa intorno al caso di Lambrate, uno dei quartieri milanesi con la più alta percentuale di destinazione d'uso produttiva e di dismissioni. Qui negli ultimi anni un processo di rigenerazione urbana caratterizzato dall'insediamento dell'industria creativa – arte e design principalmente – e da un consistente e contestuale lavoro di "branding" ha coinvolto un crescente numero di edifici dismessi che sono stati usati come sedi espositive temporanee affermando "Ventura Lambrate" come centralità del Fuorisalone. Il paper ricostruisce brevemente le condizioni di contesto, analizza le forme attraverso cui l'uso temporaneo si manifesta a Lambrate al fine di sollevare alcune questioni sostanziali relative alle implicazioni economiche, agli effetti, alle relazione con la qualità urbana e alle possibili forme del loro governo.

Parole chiave: urban regeneration, temporary uses, creative industries.

1 | Dismissioni industriali e forme del recupero

Alcune parti di città sono segnate più di altre dai mutamenti economici e dalle trasformazioni dei cicli produttivi. Si tratta di quei settori urbani che, prima, sono stati investiti dalle trasformazioni pesanti dovute all'insediamento di impianti industriali, poi, a partire dalla fine degli anni settanta dagli altrettanto traumatici processi di dismissione e abbandono dei manufatti. Territori di margine, di "confine" in cui le trasformazioni urbane che si sono avvicendate hanno inciso non solo sulla natura fisica e sulle pratiche d'uso quotidiane ma anche sull'identità stessa dei territori.
Il quartiere Lambrate a Milano è uno di questi. Comune autonomo fino al 1923 con 8.000 abitanti, ha avuto uno sviluppo industriale importante tra gli anni trenta e cinquanta con l'arrivo di importanti nomi della storia industriale italiana: l'Innocenti, la più estesa realtà produttiva dell'area, che tra il 1947 e il 1971 produsse qui la storica Lambretta (Tessera, 2012); la manifattura Richard Ginori nota per la produzione di porcellana e ceramiche dal 1940 insediata nel quartiere Ortica poco distante (Gerosa Brichetto, Leondi, 1992); la fabbrica di lubrificanti Dropsa o la Colombo che trattava acciai speciali; l'industria farmaceutica Bracco che ultimò nel 1953 un impianto di 50.000 mq o ancora la Faema specializzata nella produzione di macchine da caffè che giunse ad avere 96 filiali in giro per l'Italia,[1] solo per citare le più note. Un passato

[1] Si veda in proposito il sito "Da Lambrate al Lambretto. Appunti, Immagini e storie di Lambrate" http://memorialambrate.wordpress.com. Un progetto promosso da Fondazione Cariplo con gli obiettivi di: raccogliere le memorie, eredità immateriali che sono a rischio di scomparsa; ricercare e far emergere un patrimonio comune da condividere e

industriale importante che ha portato il quartiere ad avere una delle più alte concentrazioni di destinazione d'uso produttiva a Milano, pari al 12,8% del territorio urbanizzato a fronte del 5% dell'analoga media cittadina.[2]

Il susseguente processo di dismissione a Lambrate avviene tra la fine degli anni settanta e la metà degli anni novanta, quando la maggior parte delle industrie presenti nell'area progressivamente chiude o delocalizza la produzione: nel 1977 il marchio Faema, dopo la fusione con il Gruppo Cimbali sposta gli impianti produttivi a Binasco appena fuori Milano liberando così gli spazi di via Ventura; l'Innocenti in crisi dalla metà degli anni settanta dopo alterne vicende, vendite e fusioni chiude gli stabilimenti di Lambrate nel 1993.[3]

Le forme di intervento con cui vengono recuperate in seguito alcune delle aree dismesse sono di diversa natura (Bolocan, Bonfantini,2007). Grandi aree sono soggette a interventi di iniziativa pubblica: il Programma di recupero urbano (PRU) a Rubattino avviato alla fine degli anni novanta sull'area dove era localizzata l'Innocenti-Maserati ha portato alla demolizione degli stabilimenti e alla costruzione di un nuovo quartiere residenziale per circa 3.000 persone con grandi strutture commerciali e un parco urbano di circa 89.000 mq sotto il viadotto della Tangenziale est. Il progetto è solo parzialmente realizzato e una grande porzione è in attesa da anni. Lo stesso accade anche allo scalo ferroviario e alla caserma, inseriti dal PGT tra gli Ambiti di trasformazione urbana. Le aree soggette a Programmi integrati di intervento (PII) mostrano destini altrettanti vari: alcune sono in via di realizzazione (PII Giardini di Lambrate e via Pitteri), in altre i progetti non sono mai partiti (PII via de Nora, Rubattino 84). Altri comparti, infine, di dimensioni più contenute sono stati trasformati con interventi di iniziativa privata promossi da operatori che hanno recuperato gli edifici insediando studi professionali, gallerie e loft reinterpretando in questo modo la destinazione d'uso produttiva della zona. Gli interventi di recupero di quegli anni, tuttavia, non hanno esaurito la disponibilità di aree dismesse presenti nell'area (Fig.1), ed è proprio su tale patrimonio di dismesso, e su una serie di altri spazi limitrofi, che negli ultimi cinque anni si è innestato un interessante fenomeno di riuso temporaneo.

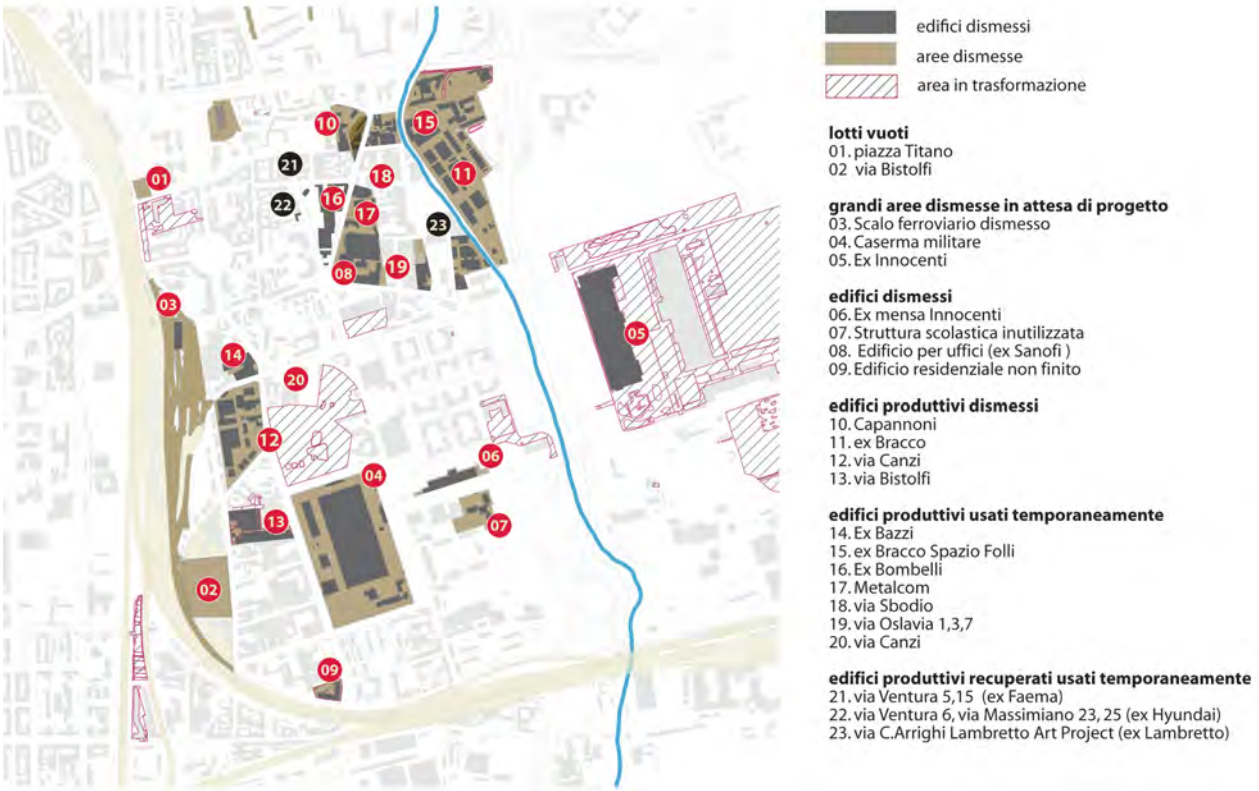


Figura 1 | Aree dismesse a Lambrate 2015. Elaborazione dell'autore.

preservare: le storie, le immagini, i video, la stampa, i ricordi della vita quotidiana, delle feste. Si veda, in particolare, il documentario del 2011 "Il lavoro e la vita nelle fabbriche".

[2] Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, 2012. Piano dei Servizi. Allegato 3. Le 88 Schede NIL.

[3] www.registroinnocenti.org.

2 | Addensamenti di attività creative ed eventi

Per comprendere perché tale uso temporaneo si è verificato proprio a Lambrate è necessario richiamare il quadro delle trasformazioni degli ultimi 15 anni circa.
I processi di rigenerazione urbana legati all'insediamento dell'industria creativa – arte e design principalmente – hanno contribuito a costruire a Lambrate una sorta di "addensamento creativo" e ad affermare la zona "Ventura Lambrate" come una "centralità a tempo" del Fuorisalone. Il recupero a inizio anni Duemila dell'ex Faema, la storica industria di macchine da caffè può essere considerato l'intervento pioniere e apripista di un processo di trasformazione che ha mobilitato una rete di attori del settore della creatività milanese che ha ritrovato in quel quartiere i vantaggi della prossimità e le possibilità di promuovere le nuove attività insediate nell'area come un insieme. L'ex Hyundai, una parte della fabbrica del Lambretto, altri edifici attestati su via Ventura e via Massimiano non solo sono diventati studi di architetti, gallerie d'arte, uffici di stazioni radio, sedi di redazioni di importanti riviste di design ma sono diventate rapidamente un network con una buona capacità attrattiva che in poco tempo ha sollevato interesse e attirato persone in occasione di alcuni eventi legati dapprima al mondo dell'arte (StartMilano) poi, con sempre maggiore successo, al mondo del design (Fuorisalone) (Bruzzese, 2015).
In particolare, il Fuorisalone – l'insieme delle esposizioni collaterali alla Fiera del Mobile di Milano che da anni si è imposto in città come un vero e proprio elemento di attrazione che coinvolge spazi di natura diversa - ha svolto il ruolo di motore di un fenomeno di riuso temporaneo di spazi dismessi relativamente ben conservati, adatti alle esposizioni e concentrati in un'area già dotata di fama di "quartiere creativo". Nel 2007 un gruppo di designer olandesi in cerca di spazi alternativi al Fuorisalone affermato di zona Tortona ottiene la possibilità di esporre i propri progetti in uno dei cantieri allora in corso, aprendo così la strada ad un fenomeno di occupazione temporanea di spazi destinato a ripetersi negli anni successivi.

3 | Oltre la dimensione estemporanea e consolidamento di una pratica

Se all'inizio l'uso temporaneo a fini espositivi ha riguardato pochi spazi pur riuscendo ad avere una grande risonanza sul piano mediatico e di successo di pubblico per la qualità dell'esposizione, il fenomeno subisce un importante incremento con l'arrivo di altri attori che portano nel gruppo di gestione competenze curatoriali, manageriali e la conoscenza di una rete internazionale.
Nel 2010 Organisation in Design, realtà dei Paesi Bassi attiva nel campo della comunicazione per il design fondato da Margriet Vollenberg, inizia a lavorare in via Ventura di concerto con alcuni operatori chiave, come Mariano Pichler, portatori di una conoscenza radicata della realtà locale. La collaborazione esprime la precisa volontà di mettere in comunicazione da un lato la richiesta di giovani creativi di profilo internazionale di esporre a Milano durante il Fuorisalone, dall'altro l'offerta di spazi ex industriali di grande fascino a prezzi ancora accessibili. La gestione degli spazi e il progetto curatoriale vengono integrati da un vero e proprio progetto di branding e di comunicazione facilitato certamente dalla qualità delle proposta caratterizzata dalla selezione di progetti di designer giovani o con un profilo più sperimentale, di scuole internazionali di prestigio come la Design Academy di Eindhoven, il London Royal College of Art di studi di design affermati ed emergenti. Ciò consente un crescente successo del progetto nel suo complesso: gli eventi organizzati a Lambrate da Organisation in Design, infatti, passano da 22 nel 2010 a 176 nel 2015 (con 950 designer coinvolti); i metri quadrati utilizzati temporaneamente per esposizioni ed eventi passano da 5.000 nel 2010 a 13.000 nel 2015, i visitatori da 30.000 a più di 100.000.[4] Sebbene il fenomeno sia circoscritto a una settimana e sia relativamente recente, dati il successo dell'operazione e la disponibilità di spazi, altri operatori iniziano a muoversi con obiettivi e modalità analoghi, anche se non sempre con lo stesso profilo qualitativo, in altri ambiti del quartiere.

[4] Fonte: Organization in design dal sito: www.venturaprojects.com.

Figura 2 | Usi temporanei a Lambrate 2015. Elaborazione dell'autore.

4 | Gli spazi e le forme dell'uso temporaneo

Le forme dell'uso temporaneo a Lambrate durante il Fuorisalone sono eterogenee e consentono di tracciare una piccola tassonomia sulla base delle dimensioni dei manufatti – che vanno dalle dimensioni di una stanza al piano terra a edifici industriali di medie e grandi dimensioni - e dello stato di utilizzo dei manufatti stessi: parzialmente o totalmente dismesso, ancora attivo con funzioni produttive o recuperato a funzioni espositive.

	Stato di utilizzo			
Dimensioni	Totalmente dismesso	Parzialmente dismesso	Recuperato a fini espositivi	Attivo altre funzioni
a. Grandi 3.000-4.000 mq	▪ Metalcom	▪ ex Bombelli	▪ Ex-Bazzi ▪ ex Bracco-Spazio Folli ▪ Lambretto Art Project	
b. Medie 200-500 mq	▪ Via Massimiano ex autofficina	▪ Via Oslavia	▪ Via Ventura 15	
c. Piccole 20-50 mq			▪ Via Massimiano	▪ Via Ventura Elettrauto

Il dato dimensionale è un parametro utile a distinguere i tipi di spazi e di conseguenza le differenti modalità di utilizzo e di gestione di questa che va intesa come un tassello di una ricerca in itinere.
a) Edifici di grandi dimensioni. Tra i manufatti di grandi dimensioni usati temporaneamente durante il Fuorisalone a Lambrate, tre in particolare sono casi rilevanti che mostrano differenti traiettorie di utilizzo.
Le ex Arti Grafiche Bazzi, ad esempio, hanno dismesso totalmente la loro attività e hanno avviato un processo di rifunzionalizzazione aprendo l'edificio come location di eventi e dotandosi di un sito e di un sistema di affitto degli spazi (il Lambretto Art Project in via Cletto Arrighi appartiene alla stessa famiglia). Gli edifici un tempo occupati dalla Bombelli Costruzioni Metalliche sono oggi dismessi perché le attività sono state dislocate a Segrate. L'azienda dunque è attiva e ha altrove la sua fonte di guadagno. Il recupero degli immobili a Lambrate (dove c'è una sede storica affiancata dalla villa padronale circondata da un grande giardino) è rimandato a momenti più propizi, nel frattempo gli edifici produttivi, gli spazi di pertinenza e, dal 2015, anche il giardino della villa padronale sono usati temporaneamente durante il Fuorisalone (in una situazione analoga si trova la Metalcom). Ancora diversa, infine, è la situazione dell'ex Bracco che ha messo in sicurezza e parzialmente sistemato alcuni dei molti manufatti aziendali per ospitare le attività della sua omonima Fondazione con il nome di Spazio Folli dandosi un programma

semestrale non solamente legato al design coincidente con il periodo di Expo. Nei casi di ex-Bazzi e Bombelli gli edifici sono parte del circuito Ventura Lambrate, e dunque le attività temporanee gestite da Organisation in Design, Metalcom lo è stato per alcuni anni poi si è affidato ad altri pur continuando a esporre, nel terzo caso la proprietà si è mossa autonomamente.
b*) Edifici di medie dimensioni*. Anche relativamente a manufatti di medie dimensioni, temporaneamente usati, si possono riconoscere situazioni diverse. Accanto a edifici recuperati a location di varia natura come via Ventura 15, si trovano altri edifici parzialmente o totalmente dismessi in via privata Oslavia. Qui in particolare un unico proprietario affitta i propri manufatti ad aziende le quali hanno avuto soprattutto negli ultimi anni un forte turnover, lasciando spazi inutilizzati che vengono dunque usati in occasione del Fuorisalone. Si tratta di manufatti in buone condizioni, il cui affitto per attività temporanee è un modo per arginare i costi di gestione.
c.*) Spazi di piccole dimensioni*. Il panorama degli usi temporanei a Lambrate comprende anche realtà molto contenute per dimensioni. Si tratta di spazi non necessariamente dismessi che riescono a garantire visibilità perché sono su strada e hanno grandi vetrine o perché si trovano in edifici accanto ad altri spazi che funzionano già come elementi di attrazione. Si tratta di gallerie d'arte, studi professionali, negozi attivi (come l'elettrauto di via Ventura) che si svuotano, "vanno in vacanza" per un mese e concedendo lo spazio per il Fuorisalone riescono a ripagarsi alcune spese correnti.

5 | Considerazioni e prospettive di ricerca

L'uso temporaneo a Lambrate in definitiva: ha riguardato diverse categorie di edifici dismessi e non solo dismessi che si sono comunque aperti a differenti forme di messa a reddito dello spazio; ha coinvolto edifici in un'area relativamente concentrata ma capace di incidere notevolmente sulla reputazione del quartiere (Scott, 2000); è strettamente connesso al fenomeno del Fuorisalone che si svolge in un periodo breve - una settimana - ma ricorre ogni anno da 7 anni; si è affermato come un'operazione gestita da un unico soggetto - Organisation in Design - che ha espresso un progetto curatoriale e culturale preciso con una politica di gestione dei prezzi di affitto tale da consentire l'accesso ad alcune categorie di espositori giovani e promettenti pur sottoponendoli a una forte selezione di ingresso sulla base della proposta presentata (negli ultimi anni circa 400 domande a fronte di una selezione di circa 170 espositori).
Questi aspetti consentono di avanzare alcune considerazioni relativamente al ruolo l'uso temporaneo che svolge, alle economie che genera e alle questioni che propone all'agenda pubblica che possono assumere una valenza più generale:
1. Il successo dell'operazione di uso temporaneo qui si basa su un sostrato di trasformazioni che già aveva agito sul quartiere contribuendo a costruire la sua fama di "quartiere creativo" ma soprattutto sulla presenza di un network di realtà e di contatti personali che ha reso possibili le operazioni. In altri termini non è stato un progetto estemporaneo ma *costruito nel tempo* e grazie a un insieme di competenze internazionali e di conoscenza della realtà locale.
2. L'uso temporaneo a Lambrate si basa su una visione urbana di *medio periodo* che ha saputo individuare le potenzialità dell'area e ha puntato sulla rilevanza di un progetto culturale solido e di qualità. Una visione promossa da un operatore privato che ha espresso sul quartiere obiettivi di valorizzazione immobiliare e di opportunità di lavoro.
3. Le economie generate da questi usi riguardano soprattutto la dimensione espositiva e al suo indotto. Per i proprietari delle aree si tratta prevalentemente di un "*business di prospettiva*", legato alla valorizzazione del quartiere che per il momento appare soprattutto di immagine più che di vero e proprio innalzamento dei valori immobiliari.[5] In altri termini le entrate di affitto degli immobili non coprono le spese di manutenzione, né sono tali da sostituirsi a forme di trasformazione permanente che sarebbero certamente più redditizie ma che non si danno in queste contingenze. Ciò che emerge sono tuttavia nuove forme di attività (affitto come location), pratiche informali di arrotondamento delle entrate o più semplicemente strategie di occupazione di spazi in attesa.
4. Fino ad ora il successo dell'operazione culturale si è basata sulla qualità e la dimensione sperimentale della proposta che ha puntato su giovani e scuole, differenziando l'offerta di Lambrate da altre zone del Fuorisalone che ospitano marchi più affermati. Questa situazione, garantita dalla presenza di un progetto

[5] Non si registrano fino ad ora degli effetti rilevanti. A Lambrate la residenza si divide tra gli edifici storici, tessuto residenziale realizzato anni cinquanta/sessanta, gli interventi residenziali recenti del PRU Rubattino e nuovi loft. I prezzi degli appartamenti nuovi hanno subito una crescita costante dal 1999 in poi, con un'impennata tra il 2011 e il 2012 in linea tuttavia con i prezzi di altri quartieri milanesi, mentre i prezzi di vendita di capannoni, depositi e magazzini si sono mantenuti tendenzialmente costanti.

complessivo, tuttavia è in una condizione di *equilibrio precario* che già in alcuni casi ha vacillato per il prevalere di logiche di profitto da parte di operatori meno coinvolti culturalmente, con il rischio che l'aumento dei prezzi degli affitti porti a modificare il profilo dell'offerta.
5. In molti discorsi pubblici l'uso temporaneo comincia ad apparire come una risposta possibile alla stazionarietà del mercato. Di fronte all'impossibilità di trasformazioni consistenti che presuppongono grandi risorse, appare preferibile intervenire in economia e a tempo con un atteggiamento che in generale mantiene in qualche misura attiva l'area e impedisce l'abbandono con minima manutenzione e che in vista di altre forme di recupero possa attutire i costi di gestione (Lanzani, Merlini, Zanfi, 2014). Tuttavia nel caso di Lambrate l'attore pubblico, tuttavia, continua qui ad avere un ruolo marginale, non esprimere una visione condivisa o eventuali forme di incentivo per tali pratiche che possono evitare l'abbandono da un lato e/o colmare i tempi e gli spazi in cui le forme di uso temporaneo non si verificano.
6. A Lambrate, infine, l'uso temporaneo non è una risposta solamente "tattica" di fronte a singole occasioni. È parte di una strategia che è temporanea (e ricorrente) per natura. Ciò offre ulteriori elementi per tentare di riarticolare il paradigma dell'uso temporaneo allargando la riflessione a una molteplicità di "tipi di temporaneità" (Inti et al., 2014), al ruolo che tali usi possono assumere non solo come strumento di profitto ma anche come parte di un progetto espositivo e culturale, capaci di contribuire in maniera più sostanziale alla costruzione di qualità urbana.

Riferimenti bibliografici

Bolocan Goldstein M., Bonfantini B. (2007) *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Franco Angeli, Milano.

Bruzzese A. (2015) *Addensamenti creativi, trasformazioni urbane e Fuorisalone*, Maggioli editore, Sant'Arcangelo di Romagna

Camera di Commercio di Milano. (2013) *Milano produttiva, XXIII rapporto*. Servizio studi e supporto strategico, Camera di Commercio di Milano.

Gerosa Brichetto G., Leondi S. (1992), *Di qua dal Lambro: passeggiata storica alle porte di Milano*, Chiarakolors, Milano.

Lanzani A., Merlini C., Zanfi F. (2014) "Quando «un nuovo ciclo di vita» non si dà. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico.Oltre il paradigma del riuso", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali* n. 109, 2014

Scott A. J. (2000), *The cultural economy of cities: essays on the geography of image-producing industries*. London, Sage. Thousand Oaks.

Inti I., Cantaluppi G., Persichino M. (2014), *Temporiuso, Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono in Italia*, Altraeconomia

Tessera V. (2012), *Innocenti Lambretta*, Giorgio Nada Editore.

ITALIA
45 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Quale ruolo per le strategie? Occasioni e condizioni per il governo delle città. La lezione di Vienna alle città italiane

Martina Busti
Gran Sasso Science Institute
Dottorato in Studi Urbani
Email: *martina.busti@gssi.infn.it*
Tel: +39 0862 4280 419

Abstract
Negli ultimi due decenni il ricorso all'aggettivo "strategico" nella pianificazione della città ha spinto per l'adozione di strumenti capaci di esplicitare le traiettorie di crescita e fare da cornice a nuove rappresentazioni. Quale risposta alle pressioni per un governo delle trasformazioni in atto, questo atteggiamento ha portato le amministrazioni a farsi carico delle aspettative di resilienza e innovazione, con la doppia funzione di assorbimento degli shock, sia interni che esterni, e di gestione equilibrata delle risorse. La messa in campo delle strategie nella quotidianità dell'amministrazione locale partecipa alla redazione e riuscita di un'agenda urbana. In questo articolo ci chiediamo in che modo le politiche e le azioni locali siano influenzate dalle emergenti strategie urbane per lo sviluppo territoriale, e quale sia il processo di formazione di queste ultime. Nella volontà di tracciare un percorso esemplificativo, si è scelto come caso studio la città di Vienna, che negli anni '90 inizia una serie di cambiamenti strutturali, a livello spaziale ed economico, che ne cambiano il volto e le aspirazioni, sulla base di un processo avviato di de-industrializzazione e terziarizzazione dell'economia locale. La gestione e l'immagine di Vienna vengono in questi anni intensamente trasformate, anche a causa delle perturbazioni nel contesto nazionale e internazionale Europeo. In questo articolo si definirà in che modo evolvono le politiche spaziali e le traiettorie di sviluppo viennese, in relazione a una sintetica ricostruzione della storia politica ed economica della città.

Parole chiave: governance, strategic planning, urban policies.

1 | Introduzione

La città di Vienna è stata oggetto di profonde trasformazioni fisiche e politiche nel periodo storico tra il 1989 e la metà degli anni 2000. Il 1989, anno della caduta del muro di Berlino e dell'inizio del processo di entrata dell'Austria nell'allora Comunità Europea, rappresenta un momento chiave nell'allargamento del bacino di interessi e risorse a disposizione di Vienna; il 2005, invece, è l'anno del penultimo piano di sviluppo (l'ultimo è stato pubblicato nel 2014), forse il momento culminante negli sforzi di rappresentazione delle strategie per la città, alle porte della crisi economica. È dunque possibile riassumere le innovazioni nelle politiche urbane di Vienna avendo come sfondo geografico e politico la nascita di una nuova Europa e di un nuovo ruolo delle città.
Gran parte degli stimoli alla formulazione delle politiche urbane in questo lasso di tempo è infatti descritta in letteratura dalla necessità di un riposizionamento economico e politico in un contesto in mutamento (Berry & Greal, 1995; Brenner, 1999, pp. 213-215; Harvey, 1981; Healey & Williams, 1993; Moulaert, Martinelli, González, & Swyngedouw, 2007; Peck, Theodore, & Brenner, 2009). In particolare, viene osservato un generale assorbimento nelle città delle caratteristiche del neoliberalismo e della

globalizzazione; tale processo avviene comunque in modalità, scale e settori differenti, generando un'influenza sulle traiettorie di sviluppo da valutare nelle singole realtà (Brenner & Theodore, 2002; Jessop, 2002; Keil, 2002; Le Galès, 2002). La componente discorsiva di questi fenomeni entra a far parte delle forze esterne che piegano l'ambiente in cui Vienna sviluppa il proprio cammino, declinata nelle narrative della neonata Unione Europea.
La lettura del sistema Vienna sarà dunque guidata da tre interrogativi principali, per ragionare sul legame tra resilienza (economico-politica) e capacità di innovazione, ossia sulle caratteristiche del governo della Vienna contemporanea: (i) come Vienna ha reagito agli impulsi esterni in una situazione di "stress", (ii) quali risorse ha messo in campo e (iii) quale direttrice di crescita, cognitiva e fisica, ha impostato nel periodo preso in considerazione.

2 | L'evoluzione di Vienna

Tra gli anni '70 e '80, nel contesto di un forte declino del settore manifatturiero, si assiste a Vienna a una transizione verso politiche post-fordiste, durante la quale perdono potere i network corporativisti e si indebolisce il sistema dei partiti (Becker & Novy, 1996). A questo processo si accompagna un'instabilità in ambito economico e un blocco dell'innovazione nelle politiche per lo sviluppo che porta alla sospensione e modifica delle aspettative, scoprendo, alla fine degli anni '80, una città dalle aspirazioni di crescita frustrate, intrappolata in un pensiero frammentato e conservatore, portata a risolvere con interventi puntuali le problematiche del presente, sia spaziali che economico-sociali (Becker & Novy, 1996).
In questa situazione, la dissoluzione della contrapposizione tra i due blocchi europei, di cui la caduta del Muro di Berlino è l'episodio simbolo, diventa una liberazione di opportunità, economiche e politiche, fondamentali per Vienna. Nonostante la debole propensione dell'economia viennese, rispetto agli altri paesi dell'Europa Occidentale, verso i mercati internazionali (Musil, 2009, p. 255; Novy, Redak, Jäger, & Hameniger, 2001, p. 135), con la caduta del Muro le frontiere della città si aprono infatti a nuovi investitori esteri e alla fuoriuscita di capitali interni. Le aziende austriache iniziano a investire il loro capitale, in particolar modo quello proveniente dalla finanza e dal commercio, nei mercati esteri dei paesi dell'ex Unione Sovietica (Musil, 2009; Novy, 2011). L'accentuarsi dei processi di de-industrializzazione e di de-centralizzazione delle imprese apre inoltre la strada alla rielaborazione delle politiche abitative e lavorative nella città (Hatz, 2008; Novy, 2011). La perdita di posti di lavoro nel settore manifatturiero e nei settori di servizio locali ad esso collegati, affiancata dall'impegno ad attrarre aziende internazionali e poli di servizi come nuova prospettiva di sviluppo economico della città, porta a fenomeni di migrazione sia inter-settoriale che territoriale di lavoratori e, in particolare, a una forte crescita degli impiegati nel terzo settore[1].
La parallela impennata della richiesta di housing e uffici provoca un'ulteriore crescita del *real estate* viennese, spostando le politiche da una strategia di "domanda" a una di "offerta", che si materializza nel momento in cui aziende internazionali iniziano a scegliere Vienna come base per i loro *headquarter*, avvicinandosi il più possibile ai mercati est-europei (Paal, 2003, p. 236). L'aumento della popolazione viennese durante questo periodo (tra il 1991 e il 2007 gli abitanti sono passati da 1.540.000 a 1.675.000, con un aumento di quasi il 9%[2]) si spiega anche grazie a tali processi di rinnovamento del mondo del lavoro, che stimolano l'immigrazione (Hatz, 2008, p. 312) in particolare dai paesi dell'est Europa e (con lo scoppio della guerra nei Balcani nel 1992) dai paesi dell'allora Jugoslavia.
In questo clima, Vienna si candida, in partnership con Budapest, per ospitare l'Expo del 1995, dichiarando di voler gettare un "ponte verso l'Est" (Novy, Lengauer, & Souza, 2008, p. 17); sia politico, con l'apertura alla collaborazione con il governo ungherese e, più in generale, ponendosi in un ruolo di mediatrice tra Ovest ed Est Europa; che infrastrutturale, con la scelta della zona est della città, e in particolare della riva est del Danubio, area dal forte potenziale di sviluppo, come location principale dell'evento. Si tratta in realtà di un'occasione mancata: un malcontento diffuso, in linea con una opposizione popolare ai progetti a larga scala, percepiti come una minaccia di aumento della competizione nell'instabile mercato del lavoro e nel settore immobiliare, porterà al fallimento del referendum del 1991 riguardo alla realizzazione dell'Expo. È un duro colpo per l'amministrazione, che si trova a dover rivedere gran parte delle strategie di sviluppo urbano (senza comunque abbandonare totalmente i progetti per l'area), basate sulla possibilità di ottenere investimenti e fondi ad esso collegati. È però anche un primo tentativo di entrare nella

[1] Tra il 1974 e il 2001 il settore industriale viennese passa da 263 300 a 147 100 addetti (-44%), mentre il settore dei servizi, nello stesso periodo, aumenta i suoi lavoratori da 421 700 a 574 500 (+36%) (Statistik Austria).
[2] Statistik Austria. Si nota che l'aumento demografico continua fino ad oggi, arrivando all'inizio del 2014 a una popolazione di 1.766.746 abitanti, con un aumento in 7 anni di più del 5%.

competizione internazionale, quella per i grandi eventi e per l'attrazione dei capitali stranieri, e di agganciare le proprie strategie ai discorsi su rigenerazione urbana e policentrismo.
Negli anni successivi, con l'entrata nell'Unione Europea dell'Austria, nel 1995, la città è esposta ancora a nuovi stimoli e opportunità economiche e imprenditoriali. Vienna, in quanto capitale, si carica di maggiori responsabilità a livello rappresentativo ed economico nel nuovo contesto, che giustifica la prospettiva di una maggiore competitività internazionale, nel tentativo parallelo di rispondere alle richieste, di cui si fa portavoce l'opposizione conservatrice, di un rinnovamento della classe politica, di una maggiore partecipazione dal basso e di una de-regolazione del settore finanziario. Nonostante il partito social-democratico al potere sia in perdita di voti e di appoggi economici, resi instabili dalla competizione internazionale, il governo punta a formulare un progetto ambizioso e a lungo termine per la città, espresso nel piano strategico.
Importanti provvedimenti a livello nazionale danno un ulteriore impulso alla ristrutturazione delle governance viennese. All'inizio degli anni 2000 le politiche del governo centrale sulla casa cambiano sostanzialmente (Novy et al., 2001, pp. 136-137), permettendo l'uso dei fondi per l'edilizia residenziale per la costruzione di infrastrutture, e consentendo a cooperative e pubblico di vendere gli immobili residenziali di loro proprietà a prezzo di mercato, nella speranza di razionalizzare la spesa pubblica in accordo con gli obiettivi di Maastricht. Il provvedimento genera una nuova ondata di investimenti da parte dei privati, che trovano finalmente spazio nel mercato immobiliare. Il rimescolamento degli interessi e degli obiettivi in gioco spinge per l'entrata di nuovi attori nell'arena decisionale viennese. Infine, i guadagni della privatizzazione di alcune imprese statali, in particolare il settore energetico e bancario, vengono riversati nei settori chiave delle nuove tecnologie e della ricerca; i programmi di sviluppo locali che ne derivano vengono realizzati con la collaborazione di diverse regioni e municipalità, consentendo a Vienna di riguadagnare una posizione di rilievo e di controllo, in quanto capitale e *Land*[3], nell'attrarre industrie e lavoratori specializzati.

3 | Strategie, strumenti e modalità di gestione

Sulla base della sintesi effettuata nel paragrafo precedente, si distinguono due diversi atteggiamenti delle istituzioni: da una parte, specialmente nel periodo subito successivo alla caduta del Muro di Berlino, di tipo reattivo e finalizzato a minimizzare le conseguenze immediate degli shock; dall'altra, prese di posizione attive, frutto di una diversa concezione delle risorse interne, di una liberazione di risorse congelate e di una visibile rielaborazione dei meccanismi di governo a diverse scale. La nostra attenzione si concentra su questa seconda attività, in particolare sulle innovazioni apportate al policy making in ambito spaziale ed economico, individuando: (i) l'evoluzione da una pianificazione spaziale tradizionale a una strategica tramite l'uso di nuovi strumenti; (ii) il passaggio da governo della città a governance urbana, con la definizione di nuovi attori e processi.
Nel decennio precedente al periodo analizzato, i progetti urbani erano ancora di scarso respiro, tendenti a identificare Vienna con i suoi bordi, a minimizzare l'aspettativa demografica, a puntare sull'economia domestica nazionale. È il Piano Strategico (*Strategie Plan*) a fare da spartiacque tra la vecchia e la nuova urbanistica viennese. Nel 1998 se ne inizia la stesura, tramite un processo che durerà tre anni, con gestione e monitoraggio affidati a uffici specifici (Hamedinger, 2007). È il primo piano urbanistico viennese scaturito dalla cooperazione tra forze politiche al governo in coalizione, sia progressiste che conservatrici e parzialmente partecipato dalla cittadinanza[4]. Due i compiti principali che questo piano si assume: (i) interpretare il presente della città e (ii) fornire una cornice per la produzione di una nuova immagine di Vienna, che integri le visioni dei diversi attori coinvolti e appiani i conflitti di potere tra dipartimenti amministrativi, uffici del consiglio municipale, esperti e tecnici e il tradizionale apparato corporativo. Il documento finale è composto da cinque aree tematiche, corrispondenti ad altrettanti obiettivi generali, corredate da relativi interventi strategici: (i) aumento della cooperazione regionale; (ii) creazione di nuove

[3] L' Austria è una Repubblica Federale formata da nove *Länder*, ognuno dei quali ha poteri legislativi ed esecutivi indipendenti. Vienna possiede lo status di Città Capitale nazionale, *Land* e principale città della Regione Orientale Austriaca, che comprende i tre *Länder*: Niederösterreich, Vienna e Burgenland.

[4] Ad esempio tramite i "Wiener Stadtdialoge" (Hamedinger, 2007, p.947): si tratta di incontri a livello distrettuale aperti alla popolazione, per discutere con tecnici ed esperti di diverse tematiche, precedentemente selezionate, sollevate nel piano. Il controllo del processo viene affidato a un gruppo centrale di rappresentanti dei diversi interessi, insieme a un delegato dell'ufficio del sindaco. Gli incontri pubblici sono parte integrante dei processi che caratterizzano la stesura di un piano strategico, attuati in diversi momenti e in diverse forme in altre esperienze Europee (come Torino o Barcellona).

prospettive in ambito economico e lavorativo; (iii) investimento nell'economia della conoscenza, nell'educazione e nella ricerca; (iv) incremento della qualità degli spazi verdi e naturali; (v) garanzia di un'elevata qualità della vita.
Rivisto e corretto nel 2004, ne vengono ancora una volta rielaborati i contenuti, quelli più legati alle dinamiche spaziali, nel Piano di Sviluppo Urbano del 2005 (STEP05). Per la prima volta la pianificazione si allarga oltre i confini municipali e pone obiettivi riguardanti contesti economici e ambientali internazionali. In entrambi i piani, la proiezione verso l'esterno della città, con investimenti nelle infrastrutture di collegamento (quattro i grandi cantieri per le stazioni ferroviarie in opera nel decennio 2000-2010) e con una differenziazione nella distribuzione spaziale delle attività economiche[5] nell'area metropolitana[6], in particolare quelle basate su ricerca e sviluppo, suggerisce la volontà di ampliare l'influenza del governo. Non solo settori e attori nuovi, ma anche nuovi territori (Hatz, 2008; Novy et al., 2001), esterni ai confini amministrativi di Vienna, vengono inclusi nella volontà di arricchire l'offerta potenziale/virtuale della città senza allargarne i confini reali, seguendo due traiettorie parallele. Da un lato, lo STEP05 prevede infatti una crescita policentrica, con la volontà di creare, a partire dagli investimenti privati, nuovi centri urbani, collocati, per la maggior parte, in corrispondenza dei nodi di trasporto urbano e pertanto inseriti in una rete tesa fuori dai bordi della città. Dall'altro, si dà nuovo significato ad aree legate a elementi tradizionali dell'urbanistica e della morfologia viennese, collegate alla volontà di risignificazione dello spazio urbano.
Progetti e interventi in atto nella città tendono quindi a ottimizzare le risorse in campo: risorse spaziali (es. le ex aree industriali interne all'ormai consolidato tessuto cittadino); risorse umane (es. la scala organizzativa del quartiere/distretti); risorse economiche (es. terreni in disuso di proprietà del comune, il mercato immobiliare privato ristretto); risorse geografiche (es. nel caso di Aspern City, la vicinanza con Bratislava). I propositi espressi nel piano si mescolano in interventi in fase di realizzazione, integrati con l'obiettivo di creare condizioni favorevoli alle promesse di sviluppo, o si concretizzano nella forma del Grande Progetto Urbano (GPU) (Novy et al., 2001), che, in altre forme e con altri obiettivi, aveva caratterizzato la costruzione della città già negli anni '70[7]. A definirlo ora non è più la sola scala consistente ma la varietà di funzioni, più in linea con le aspirazioni globali, e di finanziamenti. Gli interventi principali sono coincidenti con le aree nodali individuate nel Piano di Sviluppo, ad esempio: la riqualificazione dell'ex stazione Nord, lo sviluppo delle ex aree industriali di Erdberger Mais e St. Marx, il completamento dell'attuale Donau City, il cantiere della nuova stazione centrale, il nuovo insediamento dell'area dell'ex aeroporto di Aspern.
Con essi la città si apre ai processi di *partnership* pubblico-privata, con conseguenze sulla struttura amministrativa, come la creazione di agenzie pubbliche esternalizzate, e sulla *accountability* dei policy makers. Dal punto di vista gestionale, nella ridefinizione delle strategie della città rientra infatti l'inclusione nel ciclo delle politiche di una molteplicità di attori (operatori immobiliari, intellettuali, tecnici, architetti e pianificatori), azione resa complessa dalla tradizione politica viennese fortemente centralista, ancora oggi radicata nella modalità di gestire e comunicare l'operato del Comune, e da una stringente burocrazia (Gielge, 2003). La modifica asimmetrica della policy community (Novy & Hammer, 2007; Novy et al., 2001; Novy, Swiatek, & Lengauer, 2013) e dell'accesso ai processi decisionali indebolisce in parte il ruolo istituzionale del pubblico (Novy et al., 2001, p. 139). Ciononostante, il governo e l'amministrazione sembrano godere della fiducia della popolazione, fattore determinante per la stabilità del partito socialdemocratico al potere e allo stesso tempo frutto della continuità progettuale da esso attuata, basata su politiche di welfare efficaci e forte potere contrattuale legato alla proprietà dei suoli[8].
Quanto detto vale anche se si osserva la formazione della governance urbana come risposta alle esigenze di *rescaling* del potere urbano avvenuto negli anni presi in considerazione, in cui, agli attori locali si aggiungono investitori internazionali e governi stranieri, in un assetto territoriale che vede Vienna acquisire una centralità a livello regionale ed europeo. Permane in questo senso la rete di relazioni preferenziali con i Paesi storicamente e geograficamente ad essa più vicini: Germania e Paesi Centro-est europei (Musil,

[5] A Vienna domina il settore dei servizi che necessitano concentrazione di competenze e informazioni, servizi basati sull'attrazione di capitale umano qualificato (legati all'educazione, al settore medico e creativo). A una certa distanza dalla città, nei comuni limitrofi, si collocano invece la maggior parte delle attività connesse all'industria, con maggiore necessità di manodopera e produzioni più estensive (manifatturiera, metallurgica).
[6] Nonostante non ci sia una definizione istituzionale dell'area metropolitana di Vienna, essa viene convenzionalmente considerata come l'insieme delle tre regioni NUTS-3 europee su cui Vienna ha maggiore influenza (Giffinger & Hamedinger, 2013, p.212): Vienna stessa e due aree nei vicini *Länder,* Wiener Umland Sud e Nord, con un bacino totale di circa 2,34 milioni di abitanti.
[7] Una periodizzazione dell'uso e del significato del GPU ci viene offerta da Lehrer and Laidley (2008).
[8] L'Austria prevede il diritto di superficie, detenuto dal Comune di Vienna per la maggior parte dei terreni.

2009), sia dal punto di vista commerciale e politico che nell'ambito della cooperazione per lo sviluppo. A testimoniarlo è il progetto Centrope[9] (Centrope Consortium, 2006), iniziato nel 2003, tramite il quale Vienna esplicita le nuove aspettative, riposizionando nuovamente i propri confini di influenza, divenendo traino per la crescita delle città e regioni limitrofe. La nuova regione diventa "centrale" tanto nella riconfigurazione degli investimenti privati delle aziende austriache, quanto nella rielaborazione del ruolo politico, soprattutto dal 2005, quando Ungheria, Repubblica Ceca, Slovenia e Slovacchia entrano anch'esse a far parte dell'Unione Europea. Alcuni commentatori (Musil, 2009, p.263; Novy et al., 2013, p.116) hanno collegato questa strategia a un parziale recupero della memoria dell'Impero Asburgico, nella volontà politica di far leva su traiettorie e immaginari consolidati, con modalità e ritmi offerti dal nuovo assetto regionale europeo. Il filo comune delle politiche urbane viennesi diventa in questo contesto il perseguimento di un ruolo nodale per la città, nel quale venga mantenuta la sua "immagine" originaria, sia legata a una tradizione storico culturale, sia a una forte caratterizzazione politica.
L'incertezza del partito socialdemocratico nelle elezioni del 1996 e il passaggio dell'assessorato all'urbanistica nelle mani del partito conservatore (ÖVP) rappresentano un momento fondamentale per la revisione dell'organizzazione amministrativa viennese, secondo nuove istanze manageriali. Il metodo scelto è l'applicazione del New Public Management (NPM), con l'obiettivo di sostituire il tradizionale orientamento agli "input" delle politiche urbane Viennesi, a quello verso gli "output", ossia verso risultati e performance[10]. La revisione delle gerarchie verso una maggiore efficienza avviene sia nel senso della sussidiarietà, spostando le responsabilità ai singoli distretti, sia, in senso opposto, delegando a organi istituzionali superiori, come l'Unione Europea, funzioni di valutazione. In questo stesso periodo, alla fine degli anni '90, troviamo ad esempio la riuscita sperimentazione di un programma, fortemente partecipativo, introdotto dalle politiche europee a scala di quartiere, l'Agenda 21[11]. La partecipazione, intesa quale confronto con la popolazione, è una novità per l'amministrazione viennese, sia a causa di un atteggiamento di benevolenza da parte del governo verso la società civile, esplicitato tradizionalmente tramite le politiche di welfare, sia in riferimento a una scarsa abilità nel gestire le incertezze e nell'esercitare forme di controllo del conflitto. Nella stessa direzione si muovono i numerosi interventi di housing gestiti dal Comune che vengono alla luce in quegli anni (Scavuzzo, 2011), spesso accompagnati o generati da processi partecipativi, così come le formulazioni di progetti per la sostenibilità ambientale e l'inclusione sociale, strumenti e questioni inestricabilmente legati alla cooperazione tra dipartimenti, istituzioni, cittadinanza (Gielge, 2003). Si tratta, dunque, di tentativi "frammentati, selettivi e controllati" (Novy et al., 2001, p.141) di politiche dal basso, ma che rappresentano un'inaspettata apertura da parte del governo della città.

4 | Conclusioni

Dalla definizione degli strumenti, degli assetti e degli obiettivi innovativi su cui si basano le scelte di policy è stato possibile mettere in luce quali siano gli schemi spaziali (modelli di crescita, paradigmi formali e funzionali), organizzativi (forme di governo, struttura amministrativa, decision making) e rappresentativi (immaginari, aspirazioni e strategie di comunicazione) utilizzati dalla città, e i relativi strumenti. La messa in relazione con i caratteri tradizionali del governo viennese ha permesso di individuare una traiettoria di cambiamento, frutto di una riflessione, da parte dell'amministrazione e dei cittadini, sulle capacità della città stessa al confronto con fenomeni fuori dal proprio controllo diretto. Essa può esemplificarsi, da un punto di vista politico, nella combinazione di politiche tradizionalmente basate sul welfare sociale e su un approccio *top-down*, con le aspirazioni neo-liberali, giungendo alla proposta di uno sviluppo urbano in linea con i discorsi e le strategie europee.
All'interrogativo iniziale: "quale direttrice di crescita, cognitiva e fisica, ha impostato Vienna nel periodo preso in considerazione", possiamo contrapporre la presa di coscienza e definizione di un nuovo modello di governo della città di Vienna, osservabile nel periodo in esame, che: (i) reagisce a fenomeni di diversa intensità, trasformando la scala e sfera di influenza della città, e dando nuovo significato ai confini; (ii)

[9] Centrope parte come progetto europeo INTERREG III A/PHARE, comprendente aree in Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Ungheria, abitate da circa 6,5 milioni di persone, con l'obiettivo di creare una regione transfrontaliera in cui trasformare risorse economiche, sociali e culturali in supporto per il rafforzamento della resilienza e della flessibilità delle parallele strutture amministrative al suo interno.
[10] Florentina Astleithner e Alexander Hamedinger (Astleithner & Hamedinger, 2003) forniscono nel loro lavoro una analisi dei cambiamenti in atto.
[11] Per un approfondimento dell'utilizzo dell'Agenda 21 a Vienna si rimanda a Novy and Hammer (2007, pp. 213-215).

riforma la governance e gli strumenti mantenendo accountability e leadership dell'amministrazione, aprendosi a istanze innovative e in parte inclusive; (iii) rimane fedele alla propria cultura politica e urbanistica in un periodo di riallineamento delle strategie. La combinazione di questi tre elementi, reazione cognitiva, riforma amministrativa e continuità culturale, è il risultato, come abbiamo visto, di un lettura competente delle risorse e delle opportunità.

Si tratta di un'apertura al ruolo e ai finanziamenti degli attori privati in una città dove questo elemento era rimasto per lo più appannaggio di accordi sommersi, protetti dalle dinamiche di partito. Interessi privati e pressioni internazionali acquistano notevole influenza nelle decisioni, ma tale parziale perdita di autonomia si rivela inefficace nel minare la leadership del governo viennese, che anzi acquisisce nuove capacità (sia di azione e integrazione, sia comunicative) e nuove funzioni, senza ridurre le politiche sociali, né diminuire l'intervento pubblico nella costruzione della città.

Allo stesso tempo, si assiste a un rinnovamento esemplare negli ambiti tradizionalmente viennesi, l'housing e la mobilità, nel contesto di un riconoscimento delle potenzialità territoriali (legate alla disponibilità di terreni di proprietà pubblica, al rapporto ottimale tra dimensione e infrastrutture, e alla dismissione delle aree ex industriali) e identitarie, capace di arginare polarizzazione socio spaziale e de-regolazione del mercato immobiliare. Un parallelo investimento di risorse finanziarie e organizzative su visioni a lungo termine, legate all'elaborazione di una nuova immagine per la città (più aderente ai discorsi internazionali) e di un suo nuovo ruolo centrale nelle politiche comunitarie, permette di leggere l'adozione di una visione strategica non come una semplice conformazione agli strumenti dell'urbanistica contemporanea, ma come la materializzazione dell'incontro tra una finestra di possibilità, data dalle perturbazioni dall'ambiente economico e politico internazionale, e un'amministrazione, forte di una continuità culturale, politica e urbanistica, in grado di limitare gli effetti del caso nelle politiche della città.

Riferimenti bibliografici

Astleithner, F., & Hamedinger, A. (2003). Urban Sustainability as a New Form of Governance: Obstacles and Potentials in the Case of Vienna. *Innovation, 16*(1), 51-75.

Becker, J., & Novy, A. (1996). *Territorial Regulation and the Vienna Region: a historical-geographical overview*: Inst. für Raumplanung u. Regionalentwicklung.

Berry, J., & Greal, S. M. (1995). *European Cities, Planning Systems and Property Markets*. London: E&FN Spon.

Brenner, N. (1999). Globalisation as Reterritorialisation: The Re-scaling of Urban Governance in the European Union. *Urban Studies, 36*(3), 431-451.

Brenner, N., & Theodore, N. (2002). Cities and the geographies of "actually existing neoliberalism". *Antipode, 34*(3), 349-379.

Centrope Consortium. (2006). *Centrope vision 2011*. Wien.

Gielge, J. (2003). *Planning Procedures and Decision Making – the Viennese Experience*. Paper presented at the PROSPECTS, Final Workshop, Vienna Univ. of Technology.

Giffinger, R., & Hamedinger, A. (2013). Borders in Metropolitan Development: The Case of Vienna *Journal of Borderlands Studies, 28* (2), 205-219.

Hamedinger, A. (2007). *"Strategiepläne sind nicht genug". Herausforderungen für die städtische "Governance" am Biespiel Wien*. Paper presented at the Corp. 12th International Conference on Urban Planning and Regional Development in the Information Society. , Vienna.

Harvey, D. (1981). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, 71*(1), 3-17.

Hatz, G. (2008). City profile: Vienna. *Cities, 25*, 310-322.

Healey, P., & Williams, R. (1993). European Urban Planning Systems : Diversity and Convergence. *Urban Studies, 30*(4/5), 701-722.

Jessop, B. (2002). Liberalism, neoliberalism, and urban governance: A state–theoretical perspective. *Antipode, 34*(3), 452-472.

Keil, R. (2002). "Common–Sense" Neoliberalism: Progressive Conservative Urbanism in Toronto, Canada. *Antipode, 34*(3), 578-601.

Le Galès, P. (2002). *European Cities. Social Conflicts and Governance* (S. Cordere, Trans.). London: Oxford University Press.

Lehrer, U., & Laidley, J. (2008). Old Mega-projects Newly Packaged? Waterfront Redevelopment in Toronto. *International Journal for Urban and Regional Research - special issue on Megaprojects, 32*(4), 786-803.

Moulaert, F., Martinelli, F., González, S., & Swyngedouw, E. (2007). Introduction: Social Innovation and Governance in European Cities: Urban Development Between Path Dependency and Radical Innovation. *European Urban and Regional Studies, 14*(3), 195-209.

Musil, R. (2009). Global capital control and city hierarchies: an attempt to reposition Vienna in a world city network. *Cities, 26*, 255-265.

Novy, A. (2011). Unequal diversity - on the political economy of social cohesion in Vienna. *European Urban and Regional Studies, 18*(3), 239-253.

Novy, A., & Hammer, E. (2007). Radical Innovation in the Era of Liberal Governance. The Case of Austria and Vienna. *European Urban and Regional Studies, 14*(3), 210-222.

Novy, A., Lengauer, L., & Souza, D. C. d. (2008). Vienna in anemerging trans-border region. Socioeconomic development in Central Europe (SRE - Discussion Papers ed.). Vienna: Institut für Regional- und Umweltwirtschaft, WU Vienna University of Economics and Business.

Novy, A., Redak, V., Jäger, J., & Hameniger, A. (2001). The End of Red Vienna: Recent Raptures and Continuities in Urban Governance. *European Urban and Regional Studies, 8*, 131-144.

Novy, A., Swiatek, D. C., & Lengauer, L. (2013). Vienna between East and West. The construction of a new transborder Central European region. In Flavia Martinelli, Frank Moulaert & A. Novy (Eds.), *Urban and Regional Development Trajectories in Contemporary Capitalism*: Routledge.

Paal, M. (2003). Metropolitan governance and regional planning in Vienna. In A. T. Willem Salet, Anton Kreukels (Ed.), *Metropolitan Governance and Spatial Planning. Comparative Case Studies of European City-Regions* (pp. 230-243). London: Spon Press.

Peck, J., Theodore, N., & Brenner, N. (2009). Neoliberal Urbanism: Models, Moments, Mutations. *SAIS Review, 29*(1), 49-66.

Scavuzzo, L. (2011). *Social housing a Vienna: il progetto della residenza come campo di sperimentazione per le politiche pubbliche*. Santarcangelo di Romagna (RN): Maggioli Editore.

Ringraziamenti

Si ringraziano Antonio Calafati, Francesco Chiodelli, Marco Cremaschi e Francesco Trombetta, che con il loro aiuto e i loro consigli hanno sostenuto e reso valido questo lavoro. Ogni eventuale inesattezza che ancora rimanesse in questo saggio sarebbe di responsabilità soltanto dell'autore.

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Il ruolo della logistica portuale nei processi di modificazione del territorio metropolitano

Marica Castigliano
Università degli Studi di Napoli Federico II
DIARC - Dipartimento di Architettura
Email: *marica.castigliano@unina.it*

Abstract
Le dinamiche economiche e l'avanzamento tecnologico del sistema dei trasporti marittimi hanno imposto ai porti continue mutazioni dell'assetto morfologico infrastrutturale affinché essi potessero assumere un ruolo competitivo su scala globale. La dilatazione del porto commerciale trasversalmente alla linea di costa ha favorito la diffusione nelle aree interne di piattaforme logistiche: elementi 'duri' del tessuto urbano che inducono al territorio impatti sia di tipo fisico che socio-economico. La gestione di tali insediamenti si contrappone e, allo stesso tempo, si confronta con il fenomeno delle aree portuali satellite. La dispersione logistica è una delle alterazioni che i processi produttivi legati alle economie del mare hanno indotto al territorio generando nuove trame, nuovi rapporti spaziali e nuove articolazioni della mobilità che necessitano di essere comprese ed interpretate affinché rientrino nei processi di pianificazione. Il fenomeno del 'porto diffuso', affrontato nel caso studio di Napoli Est, viene inquadrato in relazione alla rigenerazione del paesaggio urbano, all'assetto delle reti infrastrutturali e alla marginalità delle aree retroportuali. Il paper, ponendo l'attenzione sulle dinamiche di trasformazione del territorio generate dalle logiche produttive delle aree portuali, apre la strada ad una più ampia riflessione sulle reciproche influenze dei sistemi mare/terra: quanto governiamo la trasformazione delle aree costiere e quanto, invece, sono le attività legate al mare a modificare la forma del territorio.

Parole chiave: transport & logistics, waterfronts & harbors, sprawl.

Il porto come sistema integrato di aree costiere e poli *inland*

Le infrastrutture portuali rappresentano una delle aree più fertili nell'ambito della rigenerazione urbana, economica e culturale delle città d'acqua. Il loro ruolo di *hub* trasportistico e di interfaccia terra-mare permette di definire i porti come importanti *gateway* che accolgono flussi eterogenei via mare per poi immetterli nelle reti terrestri e viceversa. Il dinamismo del luogo è una caratteristica fondamentale del sistema infrastrutturale che cerca continuamente di adattarsi alle esigenze e alle quantità delle reti che lo attraversano per favorire l'incremento dei flussi e irrorare così il circuito economico dell'intero territorio in cui il porto si inserisce.
Le dinamiche economiche e l'avanzamento tecnologico del sistema dei trasporti marittimi hanno imposto ai porti continue mutazioni dell'assetto morfologico infrastrutturale affinché essi potessero assumere un ruolo competitivo su scala globale. Le modifiche spaziali delle aree portuali rappresentano infatti la risposta dell'infrastruttura alle mutevoli condizioni al contorno dettate dai principi dell'economia, della tecnologia e dell'ingegneria che non solo hanno influito nella configurazione dello spazio ma anche nella definizione di una diversa 'geografia d'espansione' del sistema portuale che in una prima fase ha interessato la fascia longitudinale della costa per poi orientarsi gradualmente verso l'occupazione trasversale dei territori interni.

Tale fenomeno deriva dalle mutate esigenze logistiche legate al trasporto delle merci. Una delle principali cause, di natura economica ma di origine tecnologica, è l'introduzione del sistema dei container che ha dimezzato i tempi di carico e scarico delle navi – e dunque il bisogno di avere a disposizione una grande quantità di moli e banchine per gli attracchi – ma ha al contempo reso fondamentale la dotazione di vaste aree di stoccaggio (Hall, 1992). Da questo momento il porto assume il ruolo di anello della catena intermodale, non più luogo di lente manovre e tempi dilatati. A dilatarsi, ora, sono gli spazi e ciò aumenta i conflitti con la città retrostante. La contesa delle aree interne diventa elemento di frizione tra due sistemi contigui ma separati, fisicamente ed amministrativamente, che richiedono entrambi spazi urbani in cui sviluppare le proprie logiche d'espansione e gestire le proprie attività.
In gran parte delle aree portuali del Nord America e del Nord Europa questo fenomeno ha portato alla 'fuga dai porti' (Hoyle, 1988) ovvero all'abbandono della soglia terra-mare e al dislocamento dell'infrastruttura in zone lontane dalla pressione dei centri urbanizzati e maggiormente inclini alla necessaria espansione.
Lo studio affrontato intende invece indagare il complesso caso delle aree portuali italiane in cui l'assenza di aree libere lungo la costa ha portato a necessari compromessi di convivenza con gli insediamenti urbani limitrofi. In quest'ottica, la diminuzione delle attività *port related,* o meglio, il mutare del tipo di relazione funzionale, che prescinde oggi in gran parte dalla contiguità fisica con il porto, ha giocato un input favorevole alla loro spazializzazione caratterizzata sempre più da una sorta di 'indifferenza localizzativa' (Musso, 1998) introdotta ed incoraggiata dal trasporto intermodale, dalla presenza delle infrastrutture interportuali e dalle nuove tecnologie informatiche.
Tuttavia, sebbene l'intermodalità, intesa come organizzazione del trasporto integrato di merci, abbia favorito la diffusione nei territori interni delle attività legate al porto, non si può prescindere dal ruolo che tali elementi assumono nello spazio e dai processi di trasformazione che inducono al territorio con impatti sia di tipo fisico (aree di stoccaggio, reti di movimento) che socio-economico (posti di lavoro, qualità dell'ambiente) (Mazzeo, 2010).
La logistica, ovvero il sistema relazionale che regola i flussi e l'efficienza del ciclo dei trasporti su differenti scale territoriali, rappresenta, insieme al sistema dell'interportualità, l'ambito di crescita economica delle moderne infrastrutture portuali. Infatti, secondo indagini economiche di settore, «un porto non efficiente nei collegamenti terrestri non riuscirà mai ad essere competitivo pienamente ed è destinato a rimanere porto di scambio mare-mare, con modesti riflessi sull'economia locale» (Siviero, 2005: 14).
L'influenza economica dell'infrastruttura portuale travalica, dunque, i confini morfologici del porto e suggerisce di osservare il territorio ad una scala più ampia che permetta di indagare non solo l'area portuale costiera e gli spazi retroportuali dedicati alle merci ma di includere nel campo di ricerca le aree dell'entroterra su cui si insediano le grandi piattaforme logistiche.
Alla luce dell'interesse suscitato da tale tematica, nell'ambito normativo nazionale si propone di introdurre questi territori dell'economia, fino a pochi anni fa oggetto di studi di carattere prevalentemente ingegneristico ed economico, nel campo della pianificazione territoriale poiché essi legano le proprie sorti allo spazio in cui si collocano e alle reti infrastrutturali che, definendone l'accessibilità ed i collegamenti, strutturano il territorio metropolitano. Il campo d'interesse affrontato amplia lo sguardo agli effetti che tali macro-sistemi generano alla scala locale. Si propone infatti di investigare i porti come sistemi diffusi sul territorio che non si esauriscono nella zona logistica di approdo delle merci e di introdurre una riflessione sulle reciproche influenze dei sistemi mare/terra: quanto governiamo la trasformazione delle aree costiere e quanto, invece, sono le attività legate al mare a modificare la forma del territorio (Bélanger, 2014).

La logistica: risorsa economica nello sviluppo del territorio

I dati relativi ai trasporti e alla logistica e alla loro incidenza sul PIL mondiale pongono in evidenza la centralità della tematica affrontata e dei suoi risvolti sulla questione urbana. All'interno di questo scenario, destinato a crescere ulteriormente, la risorsa mare assume una valenza di rilievo in quanto strumento per la circolazione dei principali flussi di merci. Il commercio estero dell'Unione Europea avviene principalmente con modalità di trasporto via mare per una quota pari al 75% delle tonnellate movimentate. L'Italia, insieme ai Paesi Bassi (Rotterdam in particolare), è al primo posto nell'interscambio marittimo europeo con una quota di merci trasportate pari all'80%, grazie principalmente all'attività dei

porti di Gioia Tauro, Genova e La Spezia[1]. Ciò denota una forte potenzialità dei traffici marittimi nazionali da inquadrare nel *range* più ampio delle rotte marittime mondiali per comprenderne appieno le possibilità di sviluppo futuro ed orientarle verso opportune strategie.
La geografia del commercio globale si sta modificando con uno spostamento del baricentro delle rotte verso i paesi emergenti asiatici – in Italia il 30,4% delle merci movimentate è diretto verso i paesi europei, mentre ben il 29,7% si muove da e verso l'Asia[2] –. Tuttavia l'inadeguatezza delle infrastrutture portuali e retroportuali italiane non riesce ad intercettare gran parte dei traffici provenienti da est e dunque a sfruttare il vantaggio geografico che rende l'Italia un'ideale piattaforma logistica al centro del Mediterraneo in grado di connettere i mercati del Nord Europa e dell'Estremo Oriente. La catena logistica del nostro Paese causa infatti forti rallentamenti dei flussi commerciali e ciò favorisce la percorrenza, da parte delle merci estere, di corridoi alternativi, più rapidi, che non attraversano il nostro territorio e dunque non incidono nell'economia del Paese.
La crescita dei traffici corrisponde ad un aumento della dimensione delle navi ovvero della capacità di tonnellaggio piuttosto che del loro numero. Il vantaggio economico che le principali *shipping company* traggono dal sistema dei trasporti marittimi è quindi sempre più legato alla concentrazione dei traffici in pochi grandi *hub* logistico-portuali in grado di assorbire e movimentare il crescente numero di container, casse mobili e rimorchi.
Nello scenario delineato appare fondamentale per l'Italia scegliere di intervenire tempestivamente con adeguate misure di investimento nel settore delle infrastrutture e dei trasporti affinché si creino opportunità di sviluppo e si rafforzi il ruolo del Paese anche nel contesto europeo, all'interno delle reti TEN-T[3].
Su questi propositi si sta muovendo, da lungo tempo, la politica dei trasporti nazionale affinché si creino le condizioni atte a coinvolgere le imprese, principali investitori nello sviluppo della logistica (Basoli, 2006).
Gli strumenti programmatici che si sono susseguiti in Italia negli ultimi anni hanno dimostrato di non sapersi adattare alle mutevoli condizioni che il sistema della logistica è chiamato ad affrontare. L'assenza di una visione d'insieme ha infatti portato ad enunciare una sequenza di indicazioni generali che non ha avuto effetti tangibili sulla realizzazione dei progetti auspicati anche a causa delle incertezze sulle priorità degli interventi e della mancata definizione del numero di infrastrutture giudicate strategiche (Dean, Fabbro, 2011).
Nel 1990, la legge n.240, ha dato una definizione di interporto[4] ed introdotto il concetto di intermodalità restando però una norma prevalentemente di carattere finanziario i cui aspetti tecnici sono stati successivamente affrontati nella delibera CIPET[5] del 1993.
Le piattaforme logistiche, individuate dal Piano per la Logistica del 2006 con l'intento di favorire l'integrazione tra nodi intermodali, sono state poi sostituite dalle 'piattaforme territoriali strategiche' articolate in tre livelli gerarchici ed introdotte dal Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 sulle basi di una ricerca MIT-Dicoter. La visione proposta ambiva a promuovere una *governance* multilivello che, attraverso il potenziamento dei servizi e la connessione delle piattaforme, ridefinisse funzioni di rango metropolitano e inserisse le città entro processi di rigenerazione urbana (Carta, 2006) in un approccio che cercava di mettere a sistema trasporti, economia e territorio ma che basava la propria efficacia su assetti futuri a lungo termine e dunque incerti.
Anche il Piano della Logistica 2011-2020 non ha avuto significativi riscontri in termini di operatività in quanto le risorse disponibili non sono state indirizzate verso chiari obiettivi realmente perseguibili causando la dispersione dell'energia propositiva nella formulazione di un quadro aggiornato sulle condizioni rilevate e di ulteriori indicazioni di carattere generale. Ciò ha portato alla necessità di introdurre una riforma che ha avuto esito nella recente approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica previsto dall'art. 29 della legge 164/2014, detta 'Sblocca Italia', in cui vengono recepite le linee guida stabilite dalle precedenti disposizioni europee e per la cui redazione un Comitato di esperti ha

[1] Dati Confitarma su Eurostat 2013 e Autorità Portuali, Espo, 2014. Riportati in "Italian Maritime Economy – 1° Rapporto Annuale", SRM, 2014.
[2] Dati Coeweb, Istat, 2014.
[3] Trans-European Network for Transports. Politica europea basata sulla definizione di un'efficiente rete multimodale in grado di mettere a sistema le diverse infrastrutture puntuali e lineari dei paesi attraversati.
[4] «Per interporto si intende un complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi ed in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione». Art.1, L. 240/90 'Interventi dello stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità'.
[5] Comitato Interministeriale per la Programmazione nei Trasporti.

esaminato la documentazione predisposta dalle Autorità Portuali, relativa ai progetti da intraprendere o già in corso di realizzazione, al fine di delineare un 'parco progetti' su cui basare la programmazione strutturale.
Il breve richiamo ai programmi ed i piani che hanno cercato di regolare ed incoraggiare l'evoluzione della logistica, permette di definire il quadro normativo entro cui la questione si colloca evidenziandone la complessità e l'importanza che essa assume nell'ambito delle politiche di sviluppo economico nazionale.
Se la strategia intrapresa è incoraggiare il potenziamento delle infrastrutture, questa non può prescindere dall'affrontare la questione in relazione allo spazio urbano.
L'approccio proposto sostiene infatti che le scelte progettuali derivanti dalla lettura del territorio entro cui gli spazi della logistica si inseriscono, insieme alla comprensione dei processi legati all'efficienza dei sistemi produttivi, debbano intervenire nel definire una diversa e più attenta struttura del territorio contemporaneo e del suo progetto (Pertoldi, 2013).

Il 'porto diffuso': la geografia delle aree portuali satellite nel caso di Napoli Est

La dispersione logistica legata alle infrastrutture portuali è una delle alterazioni che i processi produttivi derivanti dalle economie del mare hanno indotto al territorio. Il porto è area produttiva, commerciale e funzionale ma è anche dispositivo di trasformazione delle economie tra le reti lunghe globali e le armature dei contesti locali (Carta, 2012).
Tralasciando in questa sede la metamorfosi delle aree costiere (il porto 'lato mare' così come viene indicato all'interno del Piano della Logistica 2015) si volge lo sguardo al contesto che circonda il porto, lì dove si svolgono gran parte delle attività commerciali che ne determinano la sua competitività.
La struttura logistica portuale è un sistema integrato di piattaforme connesse da reti ferroviarie e stradali. In relazione agli enti gestori e al tipo di operazioni svolte, si distinguono diverse polarità: il porto commerciale che regola il carico e lo scarico delle merci trasportate via mare, il retroporto o *distripark*, per lo stoccaggio e la successiva lavorazione di merci containerizzate e l'interporto o *dryport* con il compito principale di movimentare le merci attraverso collegamenti intermodali (ferrovia, strada, idrovie, aerovie).
È alla gestione di tali nodi e rispettive reti che è rivolta l'attenzione degli enti interessati al trasporto marittimo. La conformazione di questi spazi nasce da un disegno condiviso che, innestandosi nel territorio, può generare forme impreviste e non controllate. La dispersione delle attività retroportuali nel periurbano dà vita al fenomeno delle 'aree portuali satellite'. Questi *enclaves* logistici, nati dalle medesime esigenze economico-spaziali delle aree interportuali, sfuggono al controllo di una visione strategica d'insieme e vanno ad occupare le aree marginali del territorio prossime all'infrastruttura, modificando così il paesaggio circostante.
Le dinamiche che sottendono la formazione dei nuovi insediamenti logistici sono strettamente correlate alle caratteristiche del porto e del territorio a cui si legano. Dalle relazioni reciproche dipende la loro morfologia, collocazione, struttura, prospettiva futura e influenza nello sviluppo delle attività urbane circostanti. Inquadrare la questione in un contesto locale risulta quindi fondamentale per comprendere il fenomeno analizzandone le cause peculiari e individuando puntuali e mirate misure d'intervento.
Gli spunti di ricerca proposti nascono dall'osservazione dell'alterazione del paesaggio urbano alle spalle del porto commerciale nella città di Napoli.
Il primo porto campano è uno dei più importanti della rete marittima nazionale. Esso è inserito in un contesto fortemente urbanizzato e la mancanza di disponibilità di aree di stoccaggio è uno dei punti critici della sua programmazione interna. La distribuzione delle funzioni portuali localizza l'area commerciale nella zona Est del porto e della città. Quest'ultima, per lungo tempo, ha rappresentato l'area produttiva urbana ma, in seguito al fenomeni della dismissione industriale, appare oggi come un vasto territorio 'in attesa' che si offre alle grandi trasformazioni urbane, alcune delle quali già avviate.
L'insufficienza numerica dei piazzali logistici alle spalle delle banchine ha reso necessario l'ausilio degli interporti di Marcianise e Nola che assorbono parte delle merci provenienti via mare mediante collegamenti viari su ferro e su gomma. Tale sistema integrato risulta ad oggi piuttosto carente a causa delle scarse risorse offerte dalle infrastrutture ferroviarie su cui invece dovrebbe basarsi gran parte del trasporto effettuato, in ottemperanza a quanto stabilito dalle norme europee e recepito negli strumenti di pianificazione portuale.
L'area di Napoli Est si presenta come spazio frammentato, paesaggio urbano assemblato (Lucci, 2012) in cui coesistono diverse forme di città e dove, in relazione al grado di trasformabilità di ciascuna di esse, è

possibile individuare le parti malleabili che maggiormente si sono prestate alla colonizzazione della logistica.
Tali aree si collocano in prossimità dei fasci infrastrutturali d'accesso alla città e al porto commerciale (l'autostrada A3 e le reti ferroviarie della Circumvesuviana e delle FS), si chiudono in recinti tra aree residenziali, zone dismesse e centri produttivi, da cui emergono i totem multicolore dei container che ne segnalano la presenza anche a lunghe distanze. Il 'porto diffuso' modifica il territorio ed il suo paesaggio generando nuove trame, nuovi rapporti spaziali e nuove articolazioni della mobilità.
La logistica satellitare trova spazio nella settorializzazione del territorio prevista dal PRG vigente e le cause della proliferazione del fenomeno sono da attribuire alla scarsità delle dotazioni infrastrutturali, ai costi di trasporto ed alla disponibilità delle aree occupate per le quali non è previsto un uso alternativo che ne aumenti la rendita.
Le esternalità negative influiscono sulla qualità dell'ambiente e dello spazio urbano. La diffusione di tali aree monofunzionali all'interno della città fa sì che non vi sia una separazione dei flussi veicolari. I mezzi pesanti adibiti al trasporto delle merci percorrono gli assi stradali urbani e contribuiscono a congestionarne il traffico ed aumentare il livello di inquinamento dell'aria in prossimità del centro abitato. Inoltre le aree-container connotano l'intero paesaggio urbano in cui si collocano come spazi di 'retro', aree marginali, di servizio, che non ambiscono a divenire parte di città.
Indagando i 'retro-scenari' delle città portuali ci si propone di individuare gli strumenti atti alla definizione di un equilibrio tra gli effetti della presenza del porto in un'area 'debole' della città e la città stessa che richiede spazi e risorse per alimentare il processo rigenerativo che si presta a compiere.
Le priorità delle amministrazioni di cittadini e delle Autorità Portuali tendono a non coincidere ma devono necessariamente attivarsi delle sinergie tra città e porti. La pianificazione portuale deve tener conto delle attività-satellite che genera nel suo intorno e tentare di assorbire i volumi di merce delocalizzata nella previsione di nuovi assetti e nuove risorse infrastrutturali su scala territoriale. In questo modo le aree apparentemente di scarto e di transizione, collocate al margine delle azioni strategiche più rilevanti, entrano a far parte dei materiali urbani dalle potenzialità inedite e possono contribuire ad avviare processi di integrazione e messa a sistema dei grandi progetti previsti e a definire un progetto di relazioni complessivo che dia continuità al territorio (Russo, 2012).
Il porto diffuso nasce dalle interferenze tra il mare, il porto e la città. La sovrapposizione dei tre macrosistemi e delle annesse logiche economiche e normative aprono ampie prospettive di sviluppo della tematica introdotta. Capire il ruolo che il fenomeno delle aree portuali satellite assume nell'ambito del territorio metropolitano risulta essere fondamentale affinché vengano individuate adeguate linee d'intervento che non inficino le potenzialità di motore economico per le aree interne e, allo stesso tempo, non favoriscano la proliferazione delle aree logistiche come elementi disgregatori del tessuto urbano.

Riferimenti bibliografici

Basoli G. P. (2006), "Logistica intermodale e Autostrade del mare", in *Urbanistica*, n. 129, pp. 19-23.

Belangèr P. (2014), "The Other 71 Percent", in *Harvard Design Magazine*, no. 39.

Carta M. (2006), "Il Corridoio meridiano come connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno", in *Urbanistica*, n. 129, pp. 15-18.

Carta M. (2012), "Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto", in De Luca G., Lingua V. (a cura di), *Arcipelago Mediterraneo: Strategie e riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze, pp. 27-39.

Dean M., Fabbro S. (2011), "Ripensare le 'Piattaforme Logistiche': il caso del Gateway dell'Alto Adriatico", in *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, no. 3, vol. 4, pp. 43-52.

Hall P. (1992), "Aree portuali: nuovi approdi del progetto", in *Casabella*, n.589, pp. 30-45.

Hoyle B. S. (1988), "Development Dynamics at the Port-City Interface", in Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S., *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, Belhaven, London, pp. 12-13.

Lucci R. (2014), "Napoli verso oriente", in Lucci R., Russo M. (a cura di), *Napoli verso oriente*, Clean, Napoli, pp. 9-12.

Mazzeo G. (2010), "Campania: territorio e città di fronte alla sfida della logistica", in *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, no. 2, vol. 3, pp. 17-28.

Musso E. (1998), "I porti: costi interni ed esterni, pianificazione del territorio, ruolo dei sistemi locali", in *Trasporti Europei*, n. 08/09, pp.90-99.

Pertoldi M. (2013), "Spazi della logistica: la costruzione di una rete a bassa densità e ad alta intensità", in *Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti - Urbanistica per una diversa crescita*, Napoli 9-10 maggio 2013.

Russo M. (2014), "Terre di mezzo: l'interconnessione come strategia", in Lucci R., Russo M. (a cura di), *Napoli verso oriente*, Clean, Napoli, pp. 175-179.

Siviero L. (2005), *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, Franco Angeli, Milano.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Dismissioni non trattabili[1]

Michele Cerruti But
Università IUAV di Venezia
Dottorando in Urbanistica – Dipartimento di Culture del progetto
Email: *michele.cerrutibut@gmail.com*

Abstract
La lunga parabola economica italiana dissemina sul territorio uno strabiliante numero di luoghi per la produzione che ne raccontano le fasi. Questo enorme capitale fisso sociale oggi è in certa misura dismesso e in stato di abbandono.
Un consistente repertorio di casi significativi del territorio piemontese, studiato entro la ricerca *Territories in Crisis*, intende mettere in luce la non trattabilità di molta dismissione. L'intrattabilità è prima di tutto politica e denuncia una vera e propria eutanasia del progetto. Non più ascrivibile in protocolli, azioni, paradigmi e forme del governo del territorio cui i modelli di riuso e di patrimonializzazione fanno appello. Un'intrattabilità che i casi descritti evidenziano attraverso quattro declinazioni specifiche che ne caratterizzano la portata. La dismissione è *dismisura*, troppa in quantità, qualità e significato. È *eccedenza*, non più utilizzabile, parte "a perdere" esterna alle logiche dell'utilitarismo che l'hanno prodotta. È *sovrappiù*, rovescio della rendita, disvalore che deprezza il territorio e le sue parti. È, infine, in certune condizioni e in un determinato momento, *irrecuperabile*, ormai del tutto esterna alle dinamiche di economia locale e globale che decretano il successo del territorio.
Si profila a tal proposito una "nuova trattabilità" che scavalca i paradigmi abituali del progetto entro interpretazioni di più lunga gittata temporale o entro visioni radicali come quella della re-industrializzazione dell'Europa, chimera, utopia o pragmatico realismo.

Parole chiave: urban regeneration, industrial sites, local development.

SFINGE: Buonasera.
EDIPO: Buonasera.
Ebbene, signorina, anche a rischio di rendermi odioso,
figuratevi che non riesco a credervi
e che la vostra presenza tra questi ruderi
m'incuriosisce moltissimo.

Jean Cocteau, *La macchina infernale*

1 | Trattabilità

La riscrittura delle geografie che lo stravolgimento economico ha compiuto negli ultimi anni è segnata da ripensamenti della relazione tra società, economia, territorio: «la città europea squassata dalla crisi appare oggi più complessa che negli schemi descrittivi, interpretativi, concettuali e operativi messi a punto negli anni novanta. Questo scarto pone un problema importante per la comprensione e la progettazione di adeguate politiche. Il rischio, evidente, è usare armi spuntate. La sfida è dunque tornare su nozioni che per

[1] Queste riflessioni nascono entro l'ambito della ricerca *Territori nella crisi. Architettura e urbanistica a fronte dei mutamentoi economici e istituzionali* (Progetto di internazionalizzazione della ricerca 2013-2014, coordinato da Cristina Bianchetti, DIST Politecnico di Torino, e dal referente dell'università partner Elena Cogato Lanza, Lab-U EPFL). I materiali della ricerca, le ipotesi e le esplorazioni effettuate, sono consultabili sul blog www.territoridellacondivisione.wordpress.com.

la loro densità risultano quasi intrattabili» (Bianchetti 2014). L'ingente quantità di dismissione e abbandono che il denso passato produttivo ha depositato nei territori è uno dei temi chiave di questo stravolgimento e le dimensioni e le caratteristiche di questo fenomeno paiono incredibilmente e per la prima volta nella storia materia intrattabile.
L'Ottocento proto-industriale e il primo Novecento avevano punteggiato corsi d'acqua e città di edifici di grande fascino, gli anni '60, '70 e '80 del secolo scorso avevano in seguito prodotto forme insediative molto diverse, talvolta innovative, caratterizzate da uno sterminato sciabordare di capannoni, fabbriche, edifici solo in alcuni casi davvero di pregio. È la storia del nostro paese, prima di tutto, e di fenomeni come il boom economico o di fini letture come quella della città diffusa. Si tratta, ovunque, di un enorme capitale fisso sociale, in larga parte oggi dismesso, vetusto, in stato di abbandono. Si può dire in un certo modo che il secondo Novecento sia per l'Italia il tempo della conquista del territorio, con forme di colonizzazione sguaiate che non si abbarbicano intorno alle città ma trasformano il territorio nella sua interezza.
Su tutto ciò che resta si apre la vera stagione del ripensamento post-industriale. E pare, almeno dalle tendenze in atto, che la prima metà di questo secolo sia tesa piuttosto a un più cauto riscatto post-coloniale del territorio: non si tratta solo di ragionare intorno al tema del consumo di suolo ma, anche, di saper affrontare un diverso statuto economico e una più complessa strutturazione sociale (Touraine 2013).
Su questo ripensamento sono almeno tre le fasi che hanno dichiarato la dismissione come luogo del riscatto. Gli anni '80 sono la scoperta dei grandi vuoti e l'interpretazione della dismissione come grande opportunità (mi riferisco ovviamente ai grandi progetti per il Lingotto e per Bicocca); gli anni '90, a fronte di un disvelamento di parti abbandonate sempre più ampie, diventano il tempo in cui si considera la dismissione come frammento capace di indurre consistenti rigenerazioni urbane (Gastaldi et al. 2004); gli anni 2000, invece, propongono un più radicale approccio: si parla essenzialmente di una risorsa, da ri-usare, finanche al 100%, e della città come territorio da ri-ciclare, ovvero in cui generare nuovi cicli di vita (Fabian et al. 2012; Ciorra, Marini 2011). Ciò che attraversa questa tripartizione semplificatoria (la realtà è chiaramente assai più complessa) è una prevalente interpretazione ottimistica del capitale fisso sociale dismesso. Si può trattare. Ed è un'opportunità.

2 | In-trattabilità

Un consistente repertorio di casi significativi del territorio piemontese[2], studiato entro la ricerca *Territories in Crisis*, intende mettere in luce, tuttavia e apparentemente controcorrente, la non trattabilità di molta dismissione. L'intrattabilità è prima di tutto politica e denuncia una vera e propria eutanasia del progetto: secondo la ben nota posizione di Hirschman, la società si occupa solo dei problemi che considera in grado di risolvere; gli altri, semplicemente, non sono trattabili (Hirschman 1979). Non ascrivibili in protocolli, azioni, paradigmi. Neppure in forme del governo del territorio o in modelli politici ed economici.
Affermare che molta dismissione dei nostri territori è hirschmanianamente intrattabile significa mostrare, a ben vedere, che l'ottimismo preponderante degli ultimi trentanni non è un'interpretazione in grado di coprire l'intera complessità del fenomeno: i modelli di riuso e di patrimonializzazione non bastano.
Un'intrattabilità che i casi descritti evidenziano attraverso quattro declinazioni specifiche che ne caratterizzano la portata. La dismissione intrattabile è *dismisura*, *eccedenza*, *sovrappiù*, *irrecuperabile*.

Dismisura
La dismissione intrattabile è *dismisura*, troppa in quantità, qualità e significato fino a irridere i paradigmi del moderno che intendevano ridurre a misura il mondo rendendo trattabile la complessità, come sulla Strada Trossi, nel Biellese o tra le discariche dismesse di Montanaro.

---

[2] Il caso di Biella è studiato nella ricerca *Territories in Crisis* ed è l'oggetto della tesi di laurea: Cerruti But M. (2014), *Oltre la crisi. Biella,* TL, Politecnico di Torino, Architettura, Costruzione, Città. Rel.: C. Bianchetti, correl.: Luca Ortelli. Gli altri casi studio presentati fanno parte della ricerca svolta dagli studenti del corso di Urbanistica al Politecnico di Torino della prof.ssa Bianchetti, assistenti: E. Bello, M. Cerruti But, A. Kercuku, I. Vassallo. A.a. 2014-2015. Le indagini e le mappe relative a ciascun caso sono attribuibili agli studenti elencati di seguito:
Montanaro: Andrea Fiorenza, Giulia Porcelli, Daniele Privitera, Alessia Rolando, Sara Sassone
Torino, ex Scalo Vanchiglia: Gian Luca Mazza, Marzia Marangon, Antonio Marino, Karen Menzio, Giovanna e Marianna Parisi
Cirié: Luca Macario Ban, Ilenia Massucco, Alessandra Migliore, Jamal Moujoud, Claudio Palma, Federico Pavia
Scarmagno: Lidia Preti, Valentina Roccati, Emanuela Romano, Giovanni Titone, Marco Trocino Ulderico, Luca Vanacore
Vercelli, quartiere Isola: Efisio Erbì, Laura Sanino, Simona Schellino, Giovanna Schifano, Ilaria Sciandra, Andrea Soncin
Casale Monferrato: Valeria Belfiore, Irene Bellio, Luisa Bertagna, Alessandro Doglietto, Valentina Geraci, Carlotta Gerbino

La Strada Trossi ha significato per il Biellese la svolta economica degli anni '80 e '90: sull'impulso del potente meccanismo innescato da Aiazzone, infatti, la strada di collegamento tra Biella e Carisio (ovvero l'autostrada) e che prosegue fino a Vercelli cambia radicalmente il suo status trasformandosi da strada a scorrimento veloce a strada degli outlet. Una sterminata costellazione di capannoni di media o grande dimensione inanellano il percorso che va da Carisio al capoluogo di provincia cambiando completamente non solo il senso di quella strada ma anche la forma economica del distretto piemontese, da sempre legato alla produzione dei tessuti in lana di altissima qualità. Quel che la crisi lascia dietro di sé è, sostanzialmente, un quasi completo abbandono. Non sono valsi i tentativi di inserimento di nuove centralità, come un centro commerciale e un ospedale, a generare riprese o rigenerazioni: ovunque permane uno stato di radicale dismissione, troppa e di bassissima qualità.

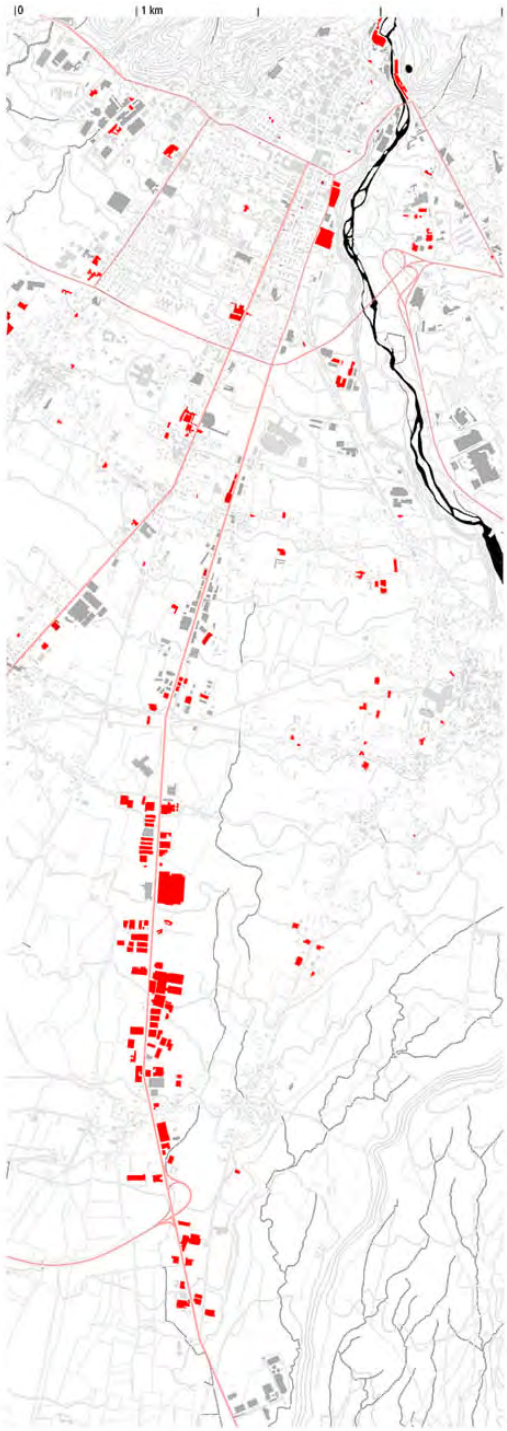


Figura 1 | La strada Trossi, con in rosso i capannoni abbandonati. A destra le cave e le discariche di Montanaro: è straordinaria la dimensione di tale vuoto se confrontata con le dimensioni degli insediamenti abitati. Fonte: Cerruti But 2014.

L'area di Montanaro, in provincia di Torino, si trova nelle vicinanze di Chivasso, Foglizzo e San Benigno Canavese. Il territorio agricolo è segnato dalla presenza di due cave, una discarica potenziale e una attiva. Vicine ai piccoli centri, hanno profondamente mutato i modi di funzionamento del territorio e costituiscono un potenziale pericolo, a causa dell'elevato tasso d'inquinamento dei suoli e delle falde acquifere. Le cave sono per dimensione un gigantesco vuoto nel territorio, incapace di fornire gli strumenti di rigenerazione, troppo esteso per rappresentare occasione di progetti efficaci. Gli strumenti che la tradizione moderna avrebbe utilizzato per far fronte a situazioni di questo genere (forsanche delle migliori scuole di Landscape Urbanism) si rivelano qui inefficaci e disarmati.

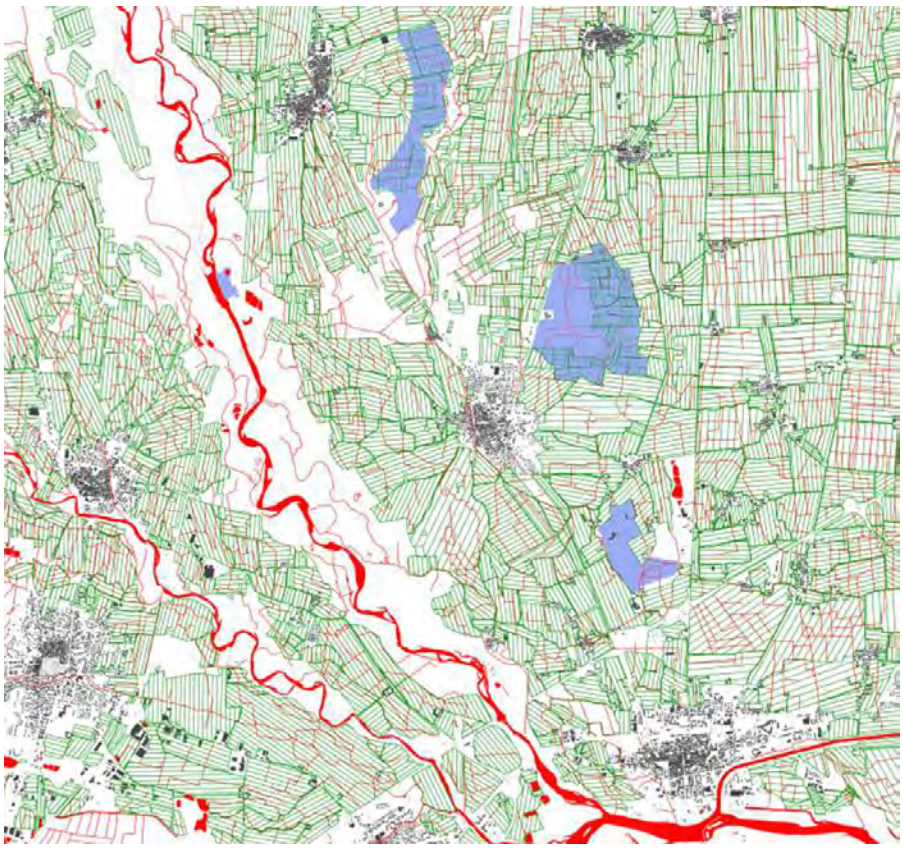


Figura 2 | Le cave e le discariche di Montanaro: è straordinaria la dimensione di tale vuoto se confrontata con le dimensioni degli insediamenti abitati e dei campi coltivati. Fonte: Politecnico di Torino, Corso di Urbanistica, a.a.2014-2015, studenti: Andrea Fiorenza, Giulia Porcelli, Daniele Privitera, Alessia Rolando, Sara Sassone.

Eccedenza

La dismissione intrattabile è *eccedenza*, non più utilizzabile, parte "a perdere" esterna alle logiche dell'utilitarismo che l'hanno prodotta e che oggi chiede di essere sprecata, persa, *dépensé* (Bataille 1992a e 1992b, Ordine 2013), come a Torino, nell'ex scalo Vanchiglia, o nella ex fabbrica di coloranti di Cirié.

L'area nord-est della città di Torino è introversa e non del tutto permeabile. Si tratta di un grande "interno" che serviva come deposito e scalo merci della massiccia infrastruttura ferroviaria fiorita a nord della città a partire dalla stazione di Porta Susa e lungo quello che è definito senza timore come "trincerone". Gli spazi sono qui eccedenti nella dimensione indicata più volte da Bataille. Senza più utilità alcuna, fuori dalle logiche funzionaliste che l'avevano prodotti. Fenomeni di vivacità minori, fragili e discontinue, sembrano talvolta prefigurare un processo di ripresa, tuttavia gli straordinari spazi giacciono in condizioni di eccedenza estrema, chiedendo un impensabile e quanto mai ardua presa di coscienza della necessità di essere persi o sprecati (ci si riferisce qui, ovviamente, al fine concetto di *dépense* di Bataille 1992a).

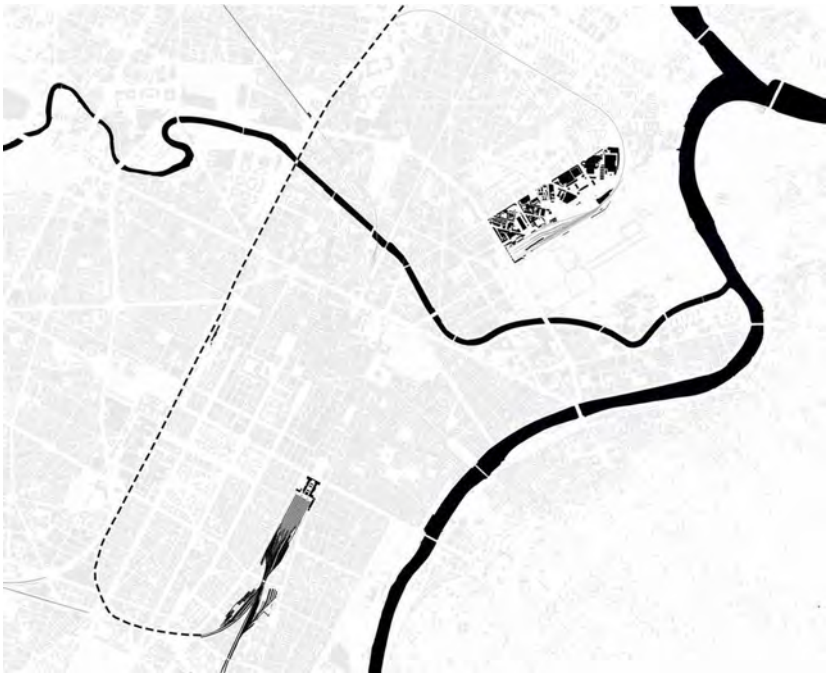


Figura 3 | Lo scalo Vanchiglia, a Torino, nel sistema ferroviario urbano. Le dimensioni dello scalo sono tre volte quelle del Lingotto, il doppio del parco del Valentino, equivalenti al Cimitero Monumentale prospicente. Fonte: Politecnico di Torino, Corso di Urbanistica, a.a.2014-2015, studenti: Gian Luca Mazza, Marzia Marangon, Antonio Marino, Karen Menzio, Giovanna Parisi, Marianna Parisi.

Ubicata nello sbocco delle valli di Corio e di Lanzo, Borche è una frazione del comune di Ciriè (Torino) ed è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente rurale con una forte presenza di cascine e campi agricoli, ma la fama della frazione è profondamente legata alle vicende dell'ex fabbrica di coloranti Ipca, chiusa ormai da decenni. Gli spazi ex-industriali sono deposito di memorie della popolazione, come sempre accade, tuttavia la localizzazione e la iniziale destinazione d'uso sembrano reclamare, davanti a una rigenerazione impossibile, un più ardito tentativo di "spreco" dello spazio.

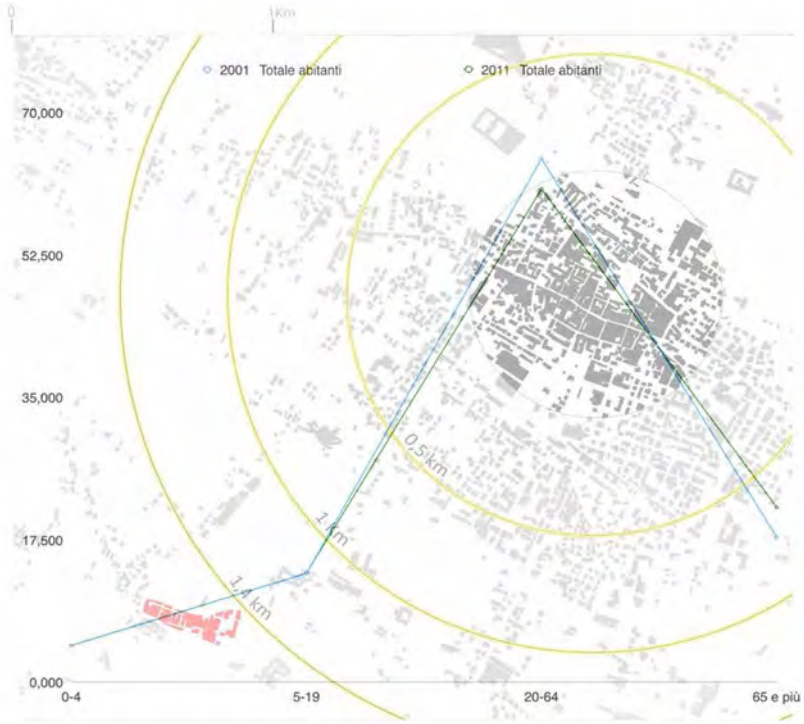


Figura 4 | La fabbrica di coloranti Ipca, in frazione Borche di Cirié, è in rosso. La mappa mostra la distanza dal centro storico e l'evoluzione della popolazione. A fronte di dimissioni come questa (e altre che la ricerca aveva indagato) si accompagna un invecchiamento diffuso della società. Fonte: Politecnico di Torino, Corso di Urbanistica, a.a.2014-2015, studenti: Luca Macario Ban, Ilenia Massucco, Alessandra Migliore, Jamal Moujoud, Claudio Palma, Federico Pavia.

Sovrappiù

La dismissione intrattabile è *sovrappiù*, rovescio della rendita, disvalore che deprezza il territorio e le sue parti, come a Vallemosso, la culla della rivoluzione industriale italiana, o a Scarmagno, tra i resti del mondo olivettiano.

A Vallemosso, nel 1816, è partita la Rivoluzione Industriale Italiana. Lungo le sponde del torrente Strona decine e decine di stabilimenti che producevano tessuti in lana di altissima qualità hanno strutturato il territorio, richiamato operai, innescato un boom economico inaspettato, generato un nuovo modo di fare economia. Dagli anni '70 in poi l'alluvione, la delocalizzazione, il cambiamento dei sistemi produttivi e l'ultima grande crisi mondiale hanno sfilacciato questo assembramento industriale e svuotato Vallemosso. Oggi la culla della rivoluzione industriale italiana è poco più che un'agglomerazione di enormi spazi vuoti: a Vallemosso si abita sempre di meno, le fabbriche sono abbandonate, le speranze di ripresa sono quasi totalmente assenti. Si osserva un inutile sovrabbondare di spazio: di spazio pubblico, di spazio per l'abitare, di spazio del lavoro, di spazio industriale. Un accavallarsi non facilmente districabile, che pure descrive non solo i caratteri di un territorio postindustriale ma anche le difficoltà di un territorio a rischio, per via del rapporto troppo stretto che esso ha sempre costruito con il corso d'acqua.

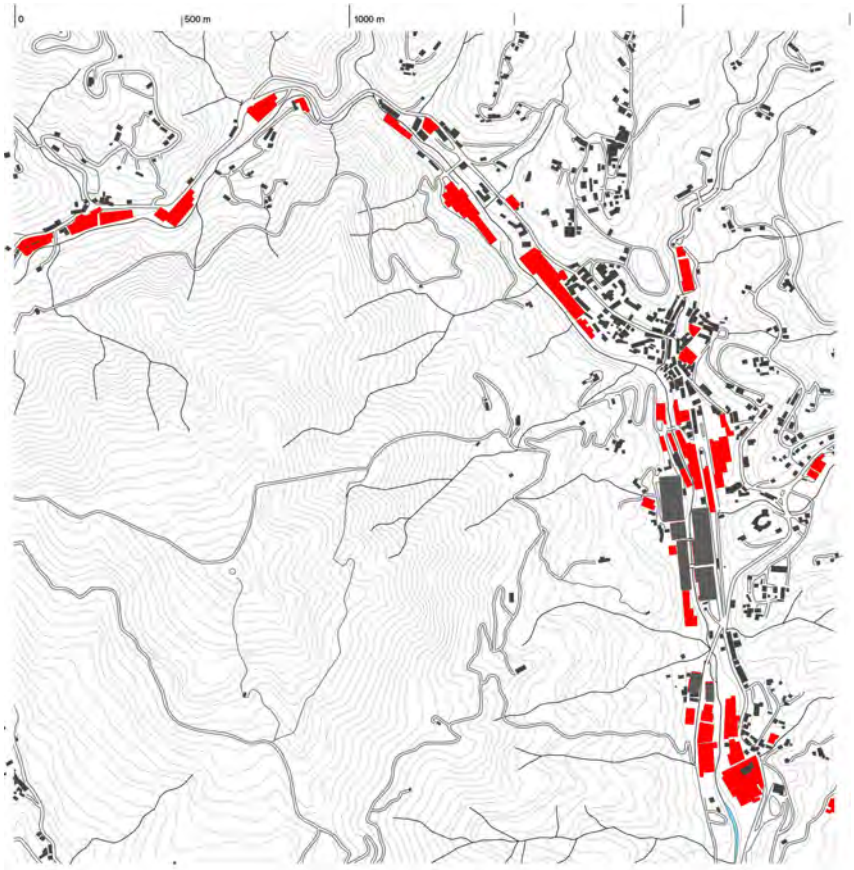


Figura 5 | Vallemosso con, in rosso, le fabbriche dismesse. Fonte: Cerruti But 2014.

Scarmagno è una località della Provincia di Torino, situato in prossimità di Ivrea. Sede di un importante impianto di Olivetti è oggi totalmente abbandonato. Altrove i monumenti olivettiani sono divenuti patrimonio Unesco. Qui gli edifici industriali che nel periodo di massima espansione occupavano 12.000 addetti, sono solo parzialmente in uso. Quest'uso parziale è la drammatica resa dei conti lasciata dall'eredità del fallimento di Olivetti. A Scarmagno, a fianco di un importante snodo autostradale e connessi da grandi reti infrastrutturali, i grandi spazi dell'Olivetti mostrano una faccia non prevista del periodo post-industriale: qui lo spazio è stratificato, connesso e saldamente vincolato al suolo. Ma "in più". Più di quel che è necessario oggi, più di quel che il territorio reclama e che il paesaggio prevederebbe. L'impressione è quella di abitare un territorio "di troppo" dove il togliere parrebbe l'unica via di ripensamento.

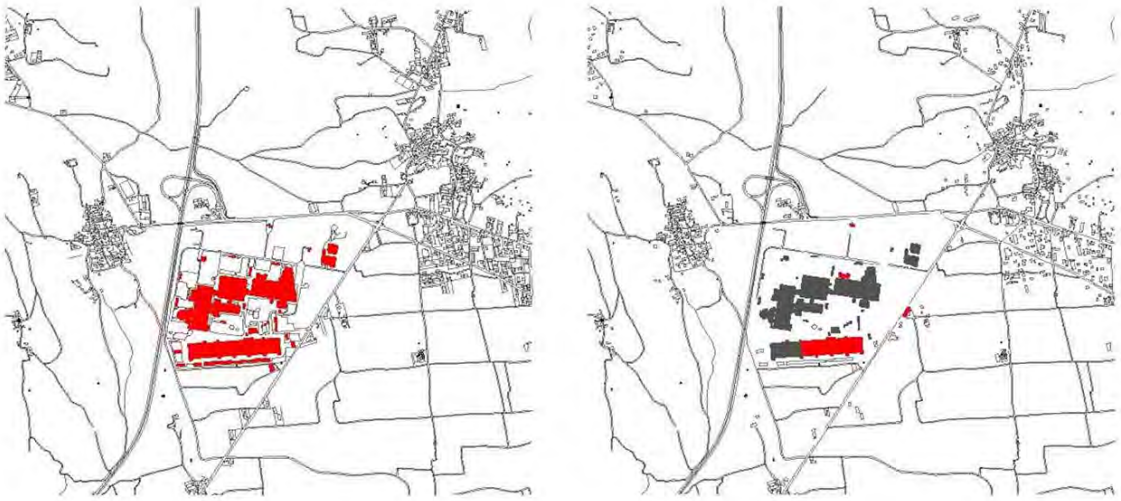


Figura 6 | Gli ex stabilimenti Olivetti di Scarmagno nel variare del loro utilizzo tra il 1960 e il 2014. Il rosso indica ciò che è in uso. Fonte: Politecnico di Torino, Corso di Urbanistica, a.a.2014-2015, studenti: Lidia Preti, Valentina Roccati, Emanuela Romano, Giovanni Titone, Marco Trocino Ulderico, Luca Vanacore.

Irrecuperabile

La dismissione intrattabile è, infine, in certune condizioni e in un determinato momento, *irrecuperabile*, ormai del tutto esterna alle dinamiche di economia locale e globale che decretano il successo del territorio (Calafati 2009), fallita (Berdini 2014), come nel quartiere Isola di Vercelli o nei resti dell'Eternit a Casale Monferrato.

Il quartiere Isola di Vercelli si trova a nord della città, tra la strada che porta a Biella (la stessa strada Trossi di cui si è detto) e la ferrovia che porta a Novara. Qui la città aveva trovato posto per la maggior parte delle industrie, dei capannoni e dei magazzini urbani. Con la numerosa serie di crisi successive, il quartiere Isola si spopola non solo dei suoi abitanti ma anche delle sue fabbriche. Ormai in stato di impressionante abbandono, a pochi passi dalla magnifica Sant'Andrea, il quartiere Isola è lasciato a se stesso anche dalla città che non può penetrare attraverso la sovrapposizione di recinti, proprietà private e infrastrutture ferroviarie che chiudono questo territorio in un vuoto né raggiungibile né rigenerabile a meno di ingenti investimenti.

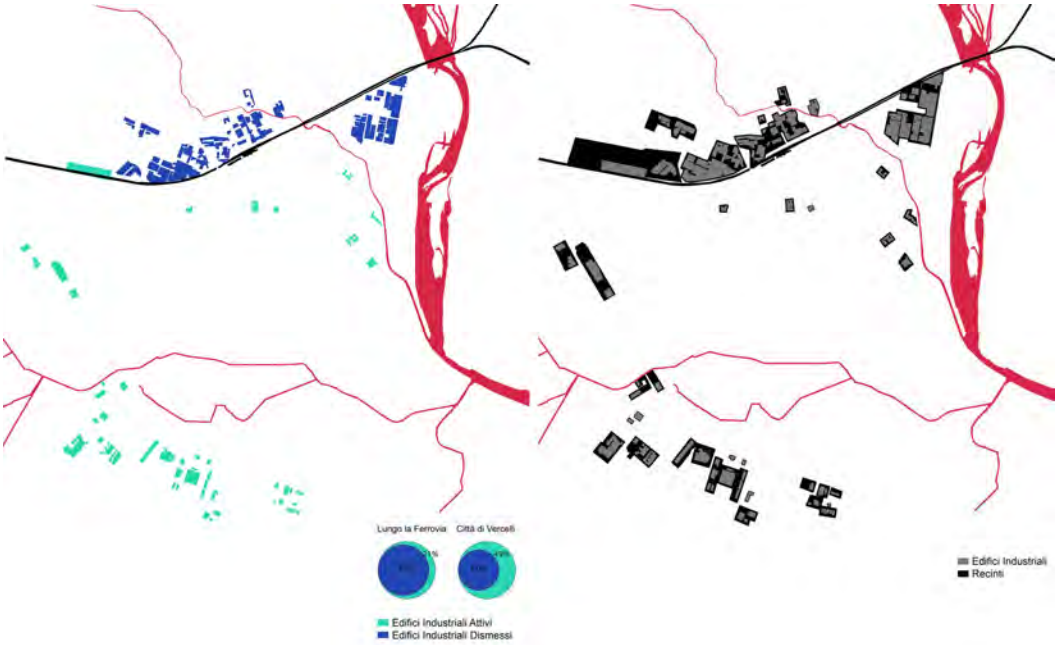


Figura 7 | Vercelli: il sistema degli edifici industriali. Il quartiere Isola è a nord della ferrovia, a fianco del quartiere Cervetto, compreso tra il fiume e la ferrovia. A destra gli edifici industriali con le proprietà e pertinenze. Fonte: Politecnico di Torino, Corso di Urbanistica, a.a.2014-2015, studenti: Efisio Erbì, Laura Sanino, Simona Schellino, Giovanna Schifano, Ilaria Sciandra, Andrea Soncin.

La fabbrica Eternit venne insediata appena fuori dal centro di Casale Monferrato e chiuse nel 1986. Era specializzata nella produzione di fibrocemento e oggi è al centro di un'importante battaglia legale di rilievo nazionale per ottenere il risarcimento delle famiglie delle vittime delle fibre di amianto. La fabbrica è stata in parte bonificata ma non tutto è stato possibile recuperare: porzioni dello stabilimento conservano evidentemente le tracce dei materiali e delle sostanze utilizzate durante il periodo produttivo e l'inquinamento che esse generano attraverso la diffusione via suolo e via acqua non è risolvibile. Le proporzioni di tale disastro sono, in qualche modo ineludibili.

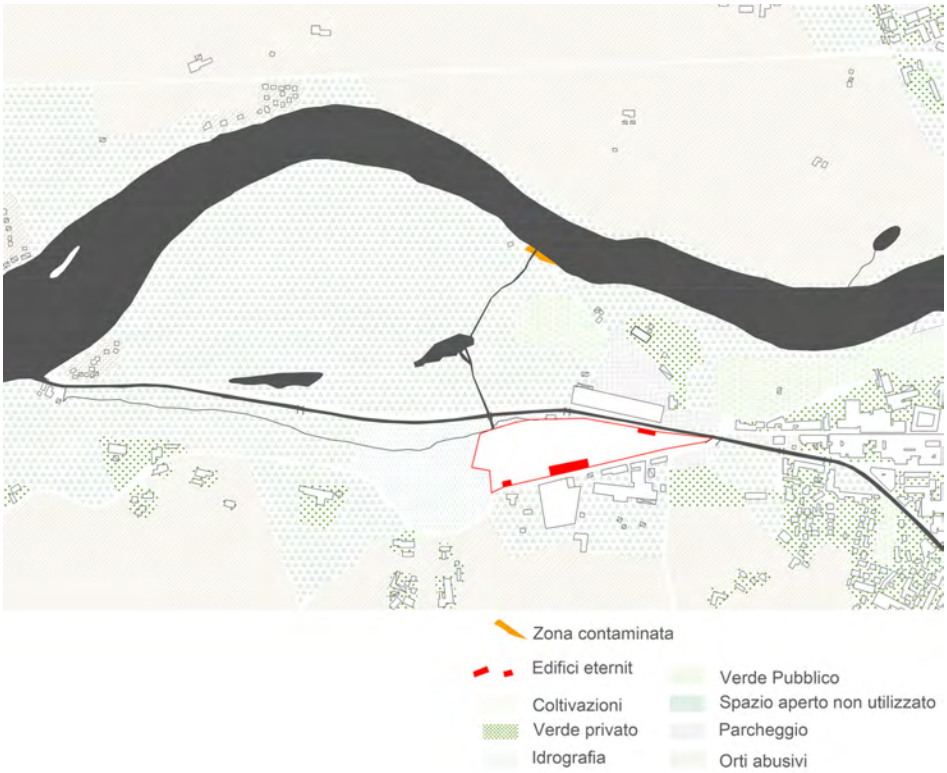


Figura 8 | La fabbrica Eternit nel suo rapporto col centro di Casale Monferrato e gli spazi aperti. Fonte: Politecnico di Torino, Corso di Urbanistica, a.a.2014-2015, studenti: Valeria Belfiore, Irene Bellio, Luisa Bertagna, Alessandro Doglietto, Valentina Geraci, Carlotta Gerbino.

3 | Ri-trattabilità

Se è vero che «le condizioni sono cambiate di nuovo», e che la *Nuova Questione Urbana* (Secchi 2010) è lo sfondo entro cui agire con le nostre competenze, è necessario muoversi con cautela attraverso le posizioni che proponiamo e le riletture che mostriamo. Può essere, infatti, che vi sia una qualche radicalizzazione non necessaria e un irrigidimento superfluo. Partiti dal tema dell'intrattabilità, ci pare di poter far nostra quella stessa propensione all'autosovversione (Hirschman 1997) che lo stesso Hirschman indicava per se stesso: una passione calma, anziché una retorica intransigente. E l'ipotesi che quel che riteniamo presenti aspetti di dubbio non secondari.
Ci pare tuttavia ancora necessario tentare di abitare, almeno nella ricerca, gli spazi del fallimento: cercare l'innovazione laddove le condizioni paiono intrattabili è pratica di studio che ha sempre riservato opportunità non banali, inscritta nella più lucida tradizione pragmatica e insieme nel tòpos ficiniano del «serio ludere».
Ritrattazione delle posizioni, dunque, e ritrattabilità del tema. Almeno per via di due riflessioni di matrice teorica che modificano il modo in cui osserviamo lo spazio e il suo fallimento.

Tempo
Affermare che la dismissione è "in più", "troppa", "eccedente", "irrecuperabile" pone quasi immediatamente due domande. Per *chi* sia irrecuperabile e, soprattutto, secondo quale *temporalità*. La lezione di Kevin Lynch è su questo illuminante (Lynch 1972): lo sguardo entro cui applichiamo i paradigmi di riuso e riciclo (così come quelli dell'irrecuperabilità) sono spesso viziati da condizioni temporali alquanto ristrette, o perlomeno non sufficientemente dilatate. Eppure è noto come i tempi dei

territori siano assai meno stringenti e più inclusivi e distesi. A tal proposito ci pare che la via che si propone quando si interpreta il riciclo come produzione di nuovi cicli di vita (Fabian 2012 e Viganò 2014a) apra possibilità non scontate e permetta un più radicale ripensamento dei territori falliti o abbandonati.

Energie

Il grande impegno descrittivo dei territori postindustriali ha da sempre posto l'attenzione preponderante verso l'enorme capitale fisso sociale depositato nei paesaggi: edifici, sostanzialmente. Capannoni, fabbriche, tettoie. E ancora condomini, alberghi, residenze. L'impegno profuso per studiare e descrivere l'altra faccia dell'industria, quella cioè che riguarda le infrastrutture, è perlomeno di considerevole minore entità. Se però esiste un sovrappiù territoriale, esso consiste in primo luogo non di capannoni dismessi ma della straordinaria infrastrutturazione che permetteva lo sviluppo economico. Acquedotti, strade, connessioni, binari, stazioni, dighe, sistemi per la produzione e la conservazione dell'energia...: i territori sono palinsesto in atto e contemporaneamente in potenza, sono un corpo di energia accumulata («embodied energy», Viganò 2014a) e le infrastrutture sono possibilità di riscatto per la costruzione di agende (Viganò 2014b). Entro questa logica, la domanda che la Commissione Europea per l'Industria pone con il documento *For a European Industrial Renaissance* (European Commission 2012) è uno sfondo non trascurabile. Che l'Europa possa ancora tornare a essere un territorio che produce, con gran parte dell'economia basata sull'industria, non è certamente un fatto descrivibile attraverso le sole competenze urbanistiche. Ci è però chiaro che mettere in luce scenari e costruire visioni sia, in questo senso, opportunità per mostrare in che modo ed entro quali condizioni il territorio sia in grado di abbracciare o meno la reindustrializzazione come percorso possibile e non come utopia, scavalcando le retoriche tradizionali del riuso.

Costruire scenari è, ancora, un tentativo di rispondere al terribile enigma sul futuro che pone la dismissione ipertrofica, quasi sfinge postindustriale matrice di pura curiosità e generatrice di ricerca. A condizione di accettarne debite sofferenze e drammatiche frustrazioni (Bion 1981).

Riferimenti bibliografici

Bataille G. (1992a), *La nozione di dépense*, Bollati Boringhieri, Torino.

Bataille G. (1992b), *La parte maledetta*, Bollati Boringhieri, Torino.

Berdini P. (2014), *Le città fallite. I grandi comuni italiani e la crisi del welfare urbano*, Donzelli, Roma.

Bianchetti C. (2014), "Una nuova complessità", in Calafati A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma, pp. 28-40.

Bion W.R. (1981). *Il cambiamento catastrofico*. Loescher, Torino

Calafati A. G. (2009), *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma.

Cerruti But M. (2014), *Oltre la crisi. Biella,* TL, Politecnico di Torino, Architettura, Costruzione e Città. Rel.: C. Bianchetti, correl.: Luca Ortelli.

Ciorra P., Marini S. (a cura di, 2011), *Re-cycle. Strategie per la casa, la città e il pianeta*, Electa, Milano.

Cocteau J. (1989), *La voce umana e La macchina infernale*, Einaudi, Torino.

Fabian L., Giannotti E., Viganò P. (a cura di, 2012), *Recycling City*, Giavedoni, Pordenone.

Gastaldi F., Gabrielli S., Alcozzer F. (a cura di, 2004), + *Città*, Alinea, Firenze.

Hirschman A. O. (1979), *Le passioni e gli interessi. Argomenti politici in favore del capitalismo prima del suo trionfo*, Feltrinelli, Milano.

Hirschman A. O. (1997), *Autosovversione*, il Mulino, Bologna.

Lynch K. (1972), *What time is this place?*, MIT, Massachussetts and London.

Ordine N. (2013), *L'utilità dell'inutile*, Bompiani, Milano.

European Commission for Enterprise and Industry (2012), "For a European Industrial Renaissance", disponibile su European Commission, Enterprise Commission

http://ec.europa.eu/enterprise/initiatives/mission-growth/missions-for-growth/index_en.htm

Secchi B. (2010), "A New Urban Question. Understanding and planning the contemporary European city", in *Territorio,* n. 53, pp. 8-18.

Touraine A. (2013), *La fin des societes*, Seuil, Paris.

Viganò P. (ed., 2014a), Territorialism. Studio Report, Harvard University Press, Boston.

Viganò P. (2014b), "Infrastrutture per un nuovo paese: un'agenda per la città-territorio", in Calafati A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma, pp. 15-27.

ITALIA
45 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Gli assetti insediativi lungo le coste: conflittualità tra esigenze dello sviluppo ed evidenze del paesaggio

Donatella Cialdea
Laboratorio L.a.co.s.t.a.
(Laboratorio per le attività collegate allo sviluppo territoriale ed ambientale)
Università degli Studi del Molise
Tel: +39 0874 404970, fax: +39 0874 404970
Email: *cialdea@unimol.it;lab.lacosta@unimol.it*

Abstract
Il tema del rapporto tra territorio e processi produttivi assume connotazioni specifiche in funzione delle presenze urbane. Nel panorama degli insediamenti di media e piccola dimensione molto spesso il rapporto della città con il territorio svolge un ruolo rilevante. Lo sviluppo urbanistico delle città lungo le coste, poi, soprattutto nelle realtà insediative di dimensione ridotta è emblematico della contrapposizione tra l'esigenza di definire il ruolo della spazialità urbana e la necessità di pianificare le reti infrastrutturali e le nuove direttrici dell'espansione urbana secondo logiche razionali legate alle tipicità del sistema territoriale. La trattazione indaga il rapporto tra la pluralità di fattori che insistono sugli assetti produttivi ed insediativi delle strutture lungo le coste, attraverso un'analisi effettuata in particolar modo sul fronte del mar Adriatico, frutto di ricerche pregresse e in atto. Le considerazioni maggiormente interessanti, soprattutto in riferimento al fronte costiero e pre-costiero, emergono dalle matrici di lettura finalizzate ad evidenziare quanto le potenziali valenze possano coniugarsi con una fruizione del territorio, soprattutto quando su di esso sono compresenti attività industriali dalle forti connotazioni, attività produttive di matrice agricola, strutture recettive diffuse e soprattutto quando nel contesto emerge il rapporto con le grandi infrastrutture viarie, portuali e interportuali. La potenziale qualità urbana del waterfront in molti casi non è di per sé sufficiente a garantire una ottimizzazione delle risorse e della gestione delle trasformazioni territoriali.

Parole chiave: paesaggio, pianificazione, aree costiere.

Introduzione

Nel lavoro si analizza il contesto di grandi cambiamenti del territorio costiero e si realizza un sistema di indagine territoriale che tiene conto delle trasformazioni e delle permanenze ambientali, naturali e storico-culturali che sono minacciate dalla crescente antropizzazione e che, invece, una corretta pianificazione paesaggistica e di area vasta potrebbe contribuire a salvaguardare. Il lavoro condotto e in atto presso il Laboratorio L.a.co.s.t.a. si svolge attraverso la ricognizione delle operazioni di tutela del paesaggio, nell'ottica di una conservazione delle valenze paesaggistiche in sintonia con i piani territoriali, ma al contempo vuole mettere a fuoco le interrelazioni tra le diversificate produttività territoriali in areali che nel corso del tempo hanno visto i propri territori trasformarsi da improduttivi ad agricoli attraverso estese operazioni di bonifica. Questi stessi territori sono stati nel tempo oggetto di progettazioni insediative legate sia allo sviluppo turistico che a quello produttivo. In prosecuzione di quanto già elaborato dal L.a.co.s.t.a nel corso degli ultimi anni - in virtù dei finanziamenti di progetti internazionali a valere sui fondi dei Programmi di Iniziativa Comunitaria INTERREG III A sulla Promozione dello sviluppo rurale

e costiero e NPPA sulla tematica dello Sviluppo Economico ed Ambientale[1] - il lavoro approfondisce queste tematiche in particolare per la Regione Molise, mettendo a frutto alcune elaborazioni effettuate dal Laboratorio, attualmente impegnato nelle analisi del nuovo Piano Paesaggistico Regionale ai sensi del Codice Urbani[2].

La molteplicità dei fattori in gioco

Il lavoro vuole fornire un contributo alla definizione di quanto il sistema economico produttivo sia in grado di costruire delle nuove geografie nel panorama delle caratteristiche paesaggistiche nazionali. I sistemi costieri sono quelli che maggiormente sono presenti nella nostra penisola e che arricchiscono la numerosità delle sue geografie: essi costituiscono paesaggi che assumono connotazioni diverse nel tempo, essendo nel tempo variate sia le connotazioni fisiche sia le destinazioni d'uso.
L'esempio che viene prescelto è la città costiera di Termoli in Molise, che serve di spunto alla trattazione teorica e che viene esaminata poiché risulta di particolare interesse per due fattori: le dimensioni e le caratteristiche. La prima condizione significativa è che si tratta di città di media dimensione; la seconda è che la sua realtà è affiancata dalla storia di un porto travagliato e non sviluppato Nella trattazione è stato necessario avere uno sguardo territoriale più ampio: la costa molisana, infatti, ben si presta ad una analisi sui sistemi produttivi per molteplici motivi poiché molti fenomeni si sono susseguiti nel tempo. Le più importanti variazioni riguardano le condizioni fisiche dovute a fenomeni di erosione su una costa che è generalmente bassa, ad esclusione di brevi tratti di costa alta in corrispondenza proprio della città di Termoli, che sorge su di un promontorio. Ma lungo la costa insistono alcuni elementi molto forti, quali le strutture portuali anche a carattere turistico, il nucleo industriale, le grandi infrastrutture, che sono peraltro le uniche significative di tutta la regione, ed ancora gli insediamenti turistici (Cialdea 2007, 2009a,b, Cialdea et al. 2010a). Il porto per antonomasia della regione è quello di Termoli; recentemente è stata realizzato un ulteriore intervento sul recente porto turistico di Campomarino ed è stato realizzato anche un porto turistico nel comune di Montenero di Bisaccia (seppure oggetto di polemiche e pareri contrari). Sull'area immediatamente retrostante insiste il Nucleo Industriale di Termoli, senz'altro quello più significativo della regione. Situato a ridosso della città in contrada Rivolta del Re, è sede delle maggiori industrie della zona. La sua presenza già dai primi anni '70 ha determinato con forza un nuovo assetto del territorio con un relativo incremento della movimentazione demografica di tutta l'area circostante. Altro fenomeno rilevante è stato quello delle operazioni di bonifica che hanno avuto varie evoluzioni nel tempo, dai primi interventi degli anni '30 a quelli più significativi degli anni '50 ad opera dell'Ente Riforma Puglia, Lucania e Molise. Inoltre è particolarmente presente l'ingombro degli insediamenti turistici, in tipologie edilizie quali i villini o le piccole case di proprietà, con fenomeni dilaganti negli anni '70-'80. Infine a ridosso della piccola striscia di spiaggia si susseguono le tre infrastrutture principali del Molise, ovvero la Statale 16, la ferrovia e l'Autostrada A14. Percorrendo tre linee tra loro quasi sempre parallele, tali infrastrutture segnano tutta la costa, così come è possibile vedere nella Figura 1.

[1] Si tratta del Progetto GES.S.TER (Gestione sostenibile delle aree costiere) per il Programma di Iniziativa Comunitaria INTERREG III A sulla tematica della Promozione dello sviluppo rurale e costiero) e del Progetto SEA-EAS (Sviluppo Economico ed Ambientale/Archaeological and Environmental Sites) per il Programma di Iniziativa Comunitaria NPPA sulla tematica della Tutela, conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale ed ambientale del territorio), Responsabile Scientifico: Prof. Donatella Cialdea.

[2] Le ricerche sono state svolte in virtù della Convenzione tra la Regione Molise e il Laboratorio L.a.co.s.t.a. finalizzata alle Attività di redazione del nuovo Piano Paesaggistico Regionale del Molise, stipulata nel 2011.

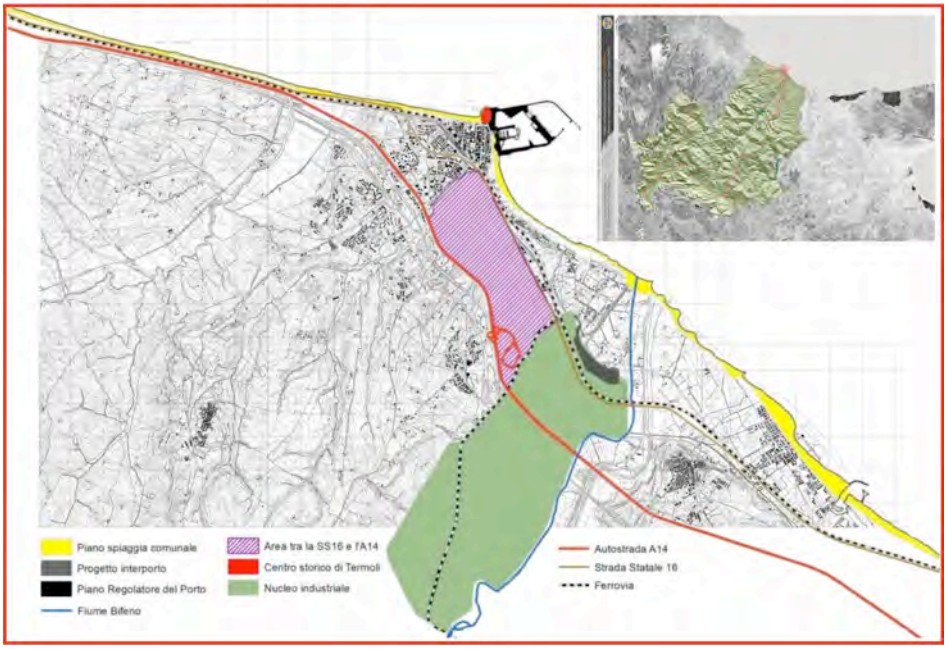


Figura 1 | I fattori in gioco nell'area costiera della città di Termoli (Fonte: elaborazione Lab. L.a.co.s.t.a. 2015).

La storia travagliata di un porto sull'Adriatico

La città di Termoli vanta una antica tradizione marinara; si conosce l'esistenza di strutture portuali che però nel tempo hanno subito molteplici distruzioni. Già in epoca frentana si hanno notizie del porto e sono altrettanto noti i documenti che descrivono i traffici commerciali con la costa transfrontaliera [3]. Vicissitudini alterne si abbattono sul porto di Termoli nei secoli: esso infatti viene distrutto dal terremoto a metà del XV secolo[4], viene invaso dai Turchi a metà del secolo successivo [5] per poi subire la definitiva distruzione a metà del secolo ancora successivo[6] e dover poi attendere altri tre secoli per essere ricostruito[7]. Nel corso del 1700, in ogni caso, nonostante la mancanza della struttura portuale, Termoli manteneva una fervida attività commerciale[8]. A partire, però, dal XIX secolo si hanno documentazioni di attività progettuali per la realizzazione del porto nella zona della "baia naturale determinata verso sud dal promontorio del Borgo Antico, protetta dai venti predominanti settentrionali, che ha rappresentato un approdo spontaneo per le imbarcazioni di qualsiasi epoca" (Petrocelli E. 2011). All'inizio del secolo si susseguono alcuni progetti a firma dell'ing De Fazio che studia un approdo redigendo nel 1819 il progetto di un porto di natura commerciale (De Fanis 2003). Il progetto non viene accolto; qualche anno dopo nel 1826 viene ripreso dalla Direzione Generale ma anche in questo caso il progetto non viene portato avanti [9].

L'attività progettuale riprende verso la fine del secolo con il progetto dell'ing. Giuseppe Figliola del 1884[10]. Nel 1888 Il Ministero boccia il progetto di Figliola perché troppo costoso e successivamente viene redatto il più noto progetto del 1889 ad opera dell'ing. Cesare Verdinois, che l'anno successivo viene approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici: si tratta della previsione di un braccio di difesa, quasi a realizzare un porto rifugio. All'inizio del XX secolo si procede alla realizzazione, o meglio si dà inizio ai lavori. La costruzione inizia, ma sono molteplici i passaggi, legati in prima istanza al Piano Regolatore dei Porti del Regno, che viene redatto nel 1905: la Commissione per lo studio del Piano, composta da I. Inglese e D.

[3] In particolare con la città di Ragusa, odierna Dubrovnik: si veda il trattato di scambio ed amicizia del 3 Marzo 1203.
[4] Terremoto del Dicembre 1456.
[5] Invasione dei Turchi del 1566.
[6] Terremoto nel luglio-agosto del 1627.
[7] La ricostruzione del porto per la città di Termoli avviene solo alla fine degli anni 30 del XX secolo.
[8] Nelle "Memorie" del Vescovo Tommaso Giannelli del 1766 sono descritti i due ceti sociali della Termoli del tempo, ovvero *i contadini. e i pescatori,* i quali esercitavano l'attività con piccole imbarcazioni che venivano utilizzate anche per caricare le merci su quelle più grandi che non si avvicinavano alla costa proprio per la mancanza del porto.
[9] L'idea era di ridurre a porto un piccolo lago sulla foce del Biferno (cfr. Petrocelli E. 2011).
[10] Incaricato dal comune di Termoli redige lo studio di fattibilità inviato al Genio Civile, cfr. De Fanis G., op.cit.

Lo Gatto, dà parere positivo per l'ampliamento del Porto di Termoli ma non si riesce a fare nulla perché dei 96 porti del Piano Regolatore solo 24 vengono compresi in un elenco del Governo per la realizzazione in cui Termoli non rientra. Due anni dopo con il Decreto del 9 maggio 1907 il porto viene classificato come porto di I Categoria (legato dunque alla realizzazione del porto militare) e successivamente si provò di nuovo a proporre un porto non solo militare ma anche mercantile. Con il sopraggiungere, però, della guerra le attività cessano e sarà necessario arrivare al 1938 per la conclusione della sua realizzazione (Felice et al. 2009). Si veda la Figura 2.
La realizzazione, poi, negli anni delle infrastrutture viarie e dunque l'utilizzazione delle vie interne per i traffici commerciali ha di fatto reso minori i traffici marittimi e le attività della città di Termoli legate al mare si focalizzano soprattutto sulla pesca. Negli ultimi decenni il grande incremento economico è legato prevalentemente alle attività del turismo balneare, per la cui realizzazione, però, molti cambiamenti sono avvenuti nelle destinazioni d'uso del suolo e nelle distruzioni di caratteri ambientali tipici del paesaggio mediterraneo. A metà degli anni '50 vengono redatti due progetti di modifica a cura dell'Istituto Idrografico della Marina[11] e a metà degli anni '70 viene redatto un progetto per il porto industriale[12]. La città di Termoli in quegli stessi anni ha redatto il Piano Regolatore Generale (Figura 3 a). La parte b della Figura 3 ritrae la città negli '90: in essa sono visibili la struttura del porto e i suoi moli. Nel settembre del 2009 viene inaugurato il Porto turistico[13] La Figura 4 ritrae nella parte a la foto dell'immagine attuale di Termoli in cui si evidenzia il porto turistico ormai realizzato. Qualche anno dopo viene affrontato il tema del Piano Regolatore Portuale per il quale nel 2011 viene definito il layout finale con un'attenzione al rapporto con le altre infrastrutture[14]. La Figura 4nella parte b illustra le previsioni del piano con le strutture destinate alla demolizione e quelle da realizzare. Interessante notare che per il porto turistico, appena realizzato, se ne prevede la demolizione.

Il sistema produttivo locale: potenzialità e incongruenze

La breve trattazione sulla storia del porto ha introdotto la tematica del sistema produttivo regionale. La stessa forte carenza nella tradizione della pianificazione in Molise fa emergere le difficoltà di una visione territoriale più ampia e destinata a definire le sue volontà di sviluppo. Nella regione, infatti, non vi è mai stata alcuna forma di pianificazione sovra-comunale e i singoli strumenti urbanistici comunali, peraltro redatti in tempi e con approcci diversi, non sono mai stati sufficienti a garantire né una centralità delle città né una predominanza delle vocazioni territoriali dell'intorno di questi centri. Uno sguardo dunque al rapporto tra l'assetto produttivo generale del sistema costiero, che peraltro si sviluppa su un breve tratto di costa che non raggiunge i 40 km, e gli strumenti di pianificazione, è necessario. Tra i quattro comuni della fascia costiera molisana Termoli è il primo, in ordine temporale, a disporre di P.R.G.[15]. Il piano parte da uno studio preliminare del territorio comunale, che viene analizzato nelle sue tre componenti principali: l'area nord, l'area sud e il Borgo vecchio. L'area nord è definita come una parte del territorio ricca di valenze ambientali ma priva di collegamenti agevoli con la costa e carente nelle urbanizzazioni primarie; essa registra, però, una notevole presenza di edifici turistici a carattere residenziale che non si integrano con il territorio e non sono supportati dalla necessaria dotazione di standard e di infrastrutture. L'area sud è divisa in tre parti omogenee. La prima, al confine con il comune di Campomarino, è caratterizzata dalla presenza del Nucleo Industriale della Valle del Biferno[16].

[11] Nel 1951 viene redatto un Progetto di modifica a cura dell'Istituto idrografico marina; nel 1952 vengono approvati dal Ministero due progetti: uno sul riassetto generale del porto, l'altro per lavori di ampliamento e di ripristino della funzionalità del porto stesso.
[12] 1975 Progetto Mitsubishi per un porto industriale, che risulta essere molto invasivo.
[13] Realizzato su progetto MEDingegneria del 2001; nel 2004 infatti veniva dato parere positivo di fattibilità per un porto turistico realizzato dalla Marinucci Yatching Club.
[14] 2009 Redazione del PRP; 2011 Layout definitivo del porto nel PRP: è stata redatta la VAS.
[15] Attualmente lo strumento urbanistico generale vigente è il P.R.G. adottato nel 1975 ed approvato nel 1977, ma è in itinere una Variante Generale adottata dal Comune nel 2003.
[16] L'area, perimetrata dal P.R.T., è gestita direttamente dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno.

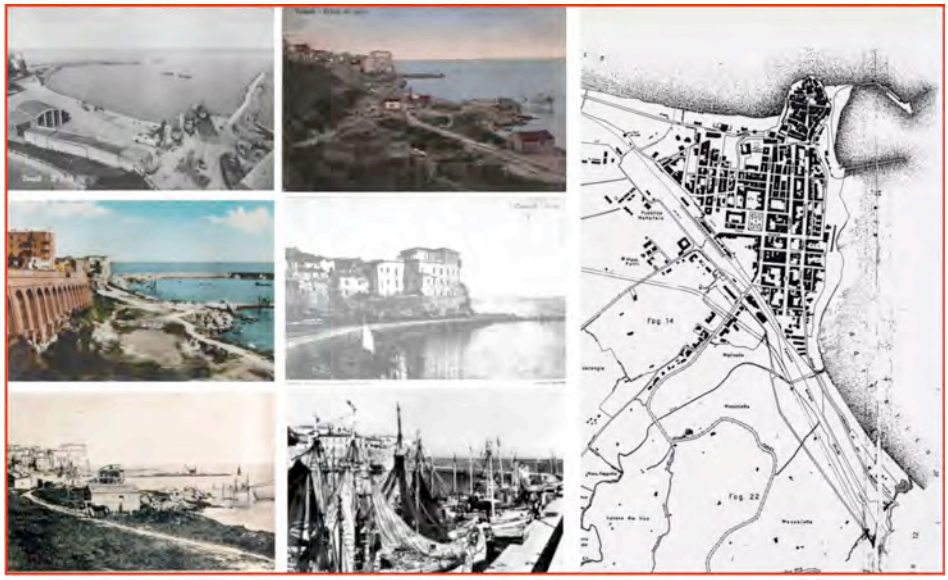


Figura 2 | *a*: Termoli ha finalmente il porto: immagini della sua costruzione all'inizio del XX secolo; *b*: Pianta della città del 1915 (Fonte: immagini di archivio U.T.E. Termoli, elaborazione Lab. *L.a.co.s.t.a.* 2014).

Figura 3 | *a*: Il Piano Regolatore di Termoli V.G. 1977; *b*: Immagine della città agli inizi degli anni '90 (Fonte: immagini di archivio Regione Molise elaborazione Lab. L.a.co.s.t.a. 2014).

Figura 4 | *a*: La situazione attuale delle strutture portuali di Termoli; *b:* Le previsioni del Piano Regolatore Portuale (Fonte: immagini di archivio Regione Molise, elaborazione Lab. L.a.co.s.t.a. 2014).

La seconda, quella costiera di RioVivo-Marinelle, è compresa tra il Nucleo Industriale e la ferrovia ed è invasa dall'edificazione abusiva. La terza, compresa tra il vallone del parco comunale e il confine dell'area industriale, era stata concepita nel piano del 1975 come polo "direzionale" e di assistenza alle industrie. Oggi è invece caratterizzata da una zona artigianale e da un'alta concentrazione di edilizia spontanea. Il borgo vecchio, ambito isolato dal resto della struttura urbana, insieme all'area contigua di origine ottocentesca, costituisce il terzo "blocco". Le considerazioni svolte su quest'area mettono in luce alcuni aspetti negativi, quali l'isolamento del borgo vecchio e l'impossibilità di fruizione del mare dal centro

cittadino. La presenza del mare nella città ottocentesca infatti è solo parzialmente percepita attraverso alcuni affacci e l'edificazione più recente ha contribuito ad un'ulteriore chiusura della visuale dai possibili punti panoramici. La proposta di Variante si pone quindi l'obiettivo di "ricreare una effettiva unità, concettuale ma anche concreta, tra le diverse parti del territorio comunale" [17]. Per quanto riguarda gli altri comuni Campomarino, situato alla destra di Termoli, sostituisce il suo primo P.R.G. del 1977 con un successivo adottato nel 2000 e definitivamente approvato nel 2006. Dei comuni situati alla sinistra di Termoli, Petacciato ha una Variante del P.R.G. del 1977, approvata dalla Regione nel 1986 e Montenero di Bisaccia vede nel 2002 approvata la Variante del suo P.R.G. del 1975[18]. Nella Figura 5 sono stati messe in risalto le zone agricole e le specifiche per ciascuna di esse anche in funzione delle volontà della pianificazione dei piani paesistici degli anni 80, ancora vigenti. Inoltre nella zona è stato previsto un interporto. Nella suddivisione effettuata dal Piano Nazionale degli Interporti, previsto dalla legge 454/1997, esso rientra tra quelli di secondo livello[19]. L'area rappresenta un punto nodale nella viabilità dell'intero Molise poiché è situata nella zona dove si intersecano l'autostrada A14 e la SS 87 Sannitica, che collega la costa con le zone interne della regione. In relazione al Piano Regolatore Territoriale del Consorzio, l'Interporto è individuato nella zona destinata all'infrastrutturazione ed alle attrezzature portuali, ove è consentito l'insediamento di attività e servizi direttamente connessi con la movimentazione intermodale. La scelta dell'area è stata effettuata anche in considerazione della direttrice trasportistico-infrastrutturale del "Corridoio Adriatico" (Massullo 2006, Pizzicoli 2001, Serafini 2006).
Nel panorama delle caratteristiche dell'area, assumono particolare rilievo le connotazioni naturalistiche: Termoli è situata al centro della costa molisana e le due sponde alla sua destra ed alla sua sinistra presentano caratteristiche molto differenti tra loro. La parte sinistra, tra la foce del Trigno e la città, vede la catena appenninica molto vicina alla costa, mentre nella parte destra, dalla città verso le foci del Biferno e del Saccione, l'Appennino si allontana dalla costa. Entrano in gioco, pertanto, sia le condizioni delle caratteristiche naturali[20], per le quali è forte l'esigenza della conservazione, sia gli ambienti naturali danneggiati ma recuperabili, sia ancora gli elementi utili a consentire un nuovo sviluppo economico. Queste sono le tre ottiche attraverso le quali il territorio costiero della regione è stato esaminato, ovvero le tre ottiche utili per la realizzazione degli obiettivi di qualità paesaggistica. Anche la applicazione della Legge Galasso di fatto viene adattata alla condizione della costa molisana, in funzione delle forti presenze già esistenti su di essa[21]. Un ultimo fattore determinante per le connotazioni paesaggistiche dell'area è legato alle forti presenze delle nuove infrastrutture energetiche, consistenti nella creazione di parchi eolici e di estesi campi di impianti fotovoltaici a terra (Cialdea et al. 2014a,b).

---

[17] Il fattore determinante che origina le scelte di piano è comunque la vocazione turistica della città e la volontà di potenziare adeguatamente questa attitudine che Termoli possiede.

[18] Importante è notare che i comuni della costa rientrano nei pochissimi comuni della regione ad essersi dotati di P.R.G.; infatti dei 136 comuni molisani ad oggi solo ventuno dispongono di questo strumento.

[19] Il progetto per l'Interporto è stato ridimensionato rispetto alla prima versione a causa della restituzione al comune di Termoli di alcune aree nella zona di Marinelle. L'ubicazione dell'infrastruttura è prevista nell'area compresa tra la S.S. 16 Adriatica e l'argine del fiume Biferno, nella zona individuata dal piano dell'80 per la realizzazione di un porto canale, mai attuato. L'area del Consorzio Industriale è stata individuata come zona idonea per la realizzazione di un Interporto, fin dal 1993, dal Programma di realizzazione degli Interporti.

[20] Lungo la costa insistono tre aree SIC che coinvolgono la prima la foce del Trigno - Marina di Petacciato, la seconda la foce del Biferno – Litorale di Campomarino e la terza la foce del Saccione – Bonifica Ramitelli. La prima ricade a sinistra del promontorio di Termoli e le altre due alla sua destra. Il SIC che coinvolge la foce del Trigno è caratterizzato da spiagge sabbiose e da dune colonizzate con ambiente tipico della macchia mediterranea ed è stata oggetto di estesi rimboschimenti. Molto si è discusso sulla opportunità di realizzare in quest'area il porto turistico di Montenero di Bisaccia, ma alla fine esso è stato realizzato, nonostante sia molto vicino a quello di San Salvo ricadente nella regione Abruzzo. Il SIC della foce del Biferno è caratterizzato dalla grande aggressione degli insediamenti dei Lidi che hanno comportato la quasi totale scomparsa dell'ambiente dunale e numerosi problemi per quanto riguarda gli scarichi urbani. Infine il SIC della foce del Saccione presenta uno dei rari relitti delle antiche formazioni forestali, ma ha anch'esso seri problemi connessi innanzitutto alla linea ferroviaria che in alcuni casi dista dalla battigia anche meno di cento metri. Inoltre l'area retrostante l'ambito del SIC è densamente utilizzata a scopo agricolo.

[21] Infatti per quanto riguarda la distanza dalla battigia si specifica che nelle zone A2N1, che il Piano Territoriale Paesistico Ambientale di Area Vasta n. 1 denominato "Fascia costiera" individua come *Fasce litoranee fortemente caratterizzate per elementi naturali*, gli usi compatibili sono ammessi entro 30 metri da infrastrutture viarie pubbliche (strade, ferrovie e parcheggi) con andamento parallelo alla linea di battigia. Tali fasce investono soprattutto il litorale di Campomarino nella parte sud della costa molisana e la costa dei comuni di Montenero e di Petacciato a nord. Inoltre viene specificato da un Provvedimento della Giunta Regionale del 1996 che nelle aree comprese all'interno della fascia ora descritta che sono soggette a PPE, in attesa della loro redazione, sono comunque ammesse opere collegate direttamente all'uso balneare. Si tratta delle opere di tipo a.3 ovvero opere per uso culturale e ricreativo in particolare di tipo mobile. (cfr. Fig. 1 del testo).

Alla ricerca del rapporto tra il territorio e i processi produttivi

Nella redazione degli studi del Nuovo Piano Paesaggistico Regionale sono state affrontate le analisi territoriali per la ricerca degli obiettivi di qualità paesaggistica connessi soprattutto alle potenziali azioni di sviluppo sostenibile: Lo studio, che ha previsto il riconoscimento delle matrici identificative delle unità di paesaggio, ha portato alla definizioni di indicatori dei diversi sistemi di risorse.

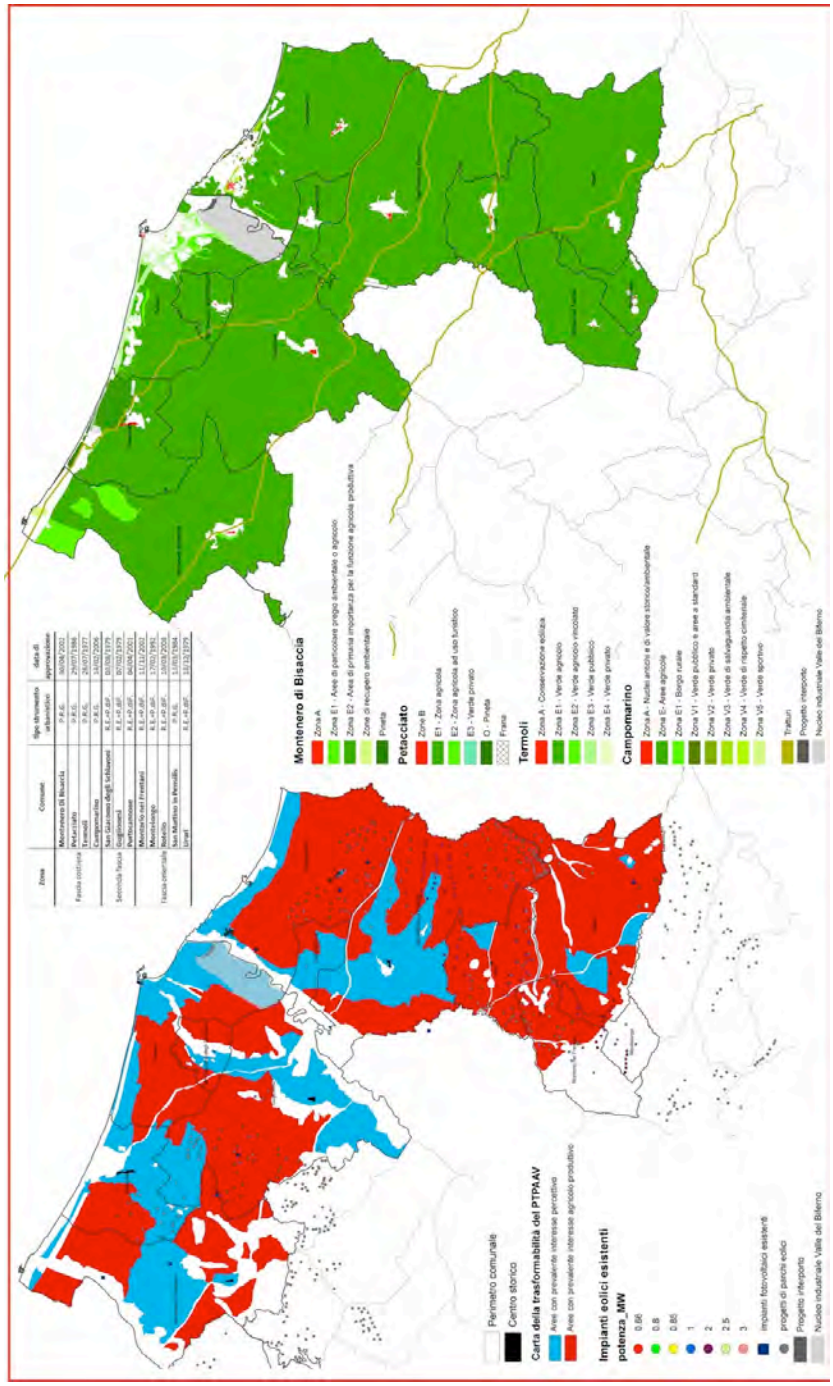


Figura 5 | a: Le valenze paesaggistiche legate alle caratteristiche percettive e produttive e le nuove infrastrutture energetiche*; b:* Le previsioni degli strumenti urbanistici comunali per le aree non urbane (Fonte: elaborazione Lab. L.a.co.s.t.a. 2015).

È stato realizzato un apposito Sistema Informativo Territoriale, quale strumento fondamentale per la gestione dei dati relativi alla conoscenza delle risorse del territorio[22]. Sono state poi catalogate le nuove

[22] Le basi cartografiche sulle quali si è lavorato sono: la Carta Tecnica Regionale realizzata agli inizi degli anni '90 (carta numerica, alla scala 1:5000) e le Carte tematiche della vegetazione, della geomorfologia e dell'uso del suolo, esaminate anche in una

informazioni ottenute dalle considerazioni emerse dal sistema di correlazioni e di interrogazioni del sistema informativo territoriale creato[23]. Da una parte le valenze paesaggistiche, dunque, dall'altra la necessità di evidenziare quale fosse la reale fruizione di esse da parte del territorio e quindi della popolazione che in quel territorio vive. Per questo motivo le "valenze" sono state sempre esaminate in relazione alla presenza sul territorio di "detrattori" che di fatto modificano la valenza stessa: si tratta di elementi – di tipo infrastrutturale, industriale o energetico - che si sono nel tempo inseriti sul territorio connesse ad uno sviluppo incontrollato del territorio stesso, per i quali sono state individuate metodologie di lettura e di combinazione con le valenze, per loro natura legate alle peculiarità ambientali.
Sono stati definiti, successivamente, i criteri per la selezione degli indicatori utili a valutare le trasformazioni nel tempo, catalogati all'interno dei cinque sistemi di risorse sopra citati[24] e sono stati privilegiati tre orizzonti di lettura del territorio: i dati, per ciascun sistema, vengono elaborati nei tre stati che si sono prescelti ovvero: allo stato *attuale*, attraverso una lettura dello stato di fatto delle caratteristiche paesaggistiche del territorio; in uno stato *evolutivo* nel tempo, attraverso un confronto delle maggiori variazioni di utilizzazione del suolo, in uno stato *previsionale*, riferito cioè alle elaborazioni degli strumenti urbanistici in atto. Con il termine grid di base si sono pertanto definiti i layer che costituiscono la base informativa del sistema di gestione dei dati territoriali utili per le analisi del paesaggio. Dai confronti dei grid di base con le informazioni di ciascun sistema di risorse, derivano le informazioni e le valutazioni finali[25]. Il primo *grid,* di riferimento per le analisi dello *stato attuale,* è stato elaborato dall'attuale Piano Paesistico e descrive le zone con gli elementi di valenza riconosciuti dallo stesso piano. Infatti esso riporta i fattori di valenza storico-archeologica, di valenza percettiva, di valenza produttivo-agraria e di valenza naturalistica. La "carta delle qualità del territorio" individua gli elementi la cui importanza fosse tale da far sì che venissero localizzati e selezionati, caratterizzati e valutati. Gli elementi ritenuti quindi utili alla realizzazione dell'analisi di sintesi sono stati divisi per categorie di *interesse* (storico urbanistico archeologico architettonico; produttivo agricolo per caratteri naturali; naturalistico per caratteri fisico – biologici; areali a pericolosità geologica; elementi ed ambiti di interesse percettivo). Per ognuna delle succitate categorie è stato assegnato un giudizio sull'importanza del singolo elemento; tale valore può variare in un dominio dato dalla seguente scala di punteggi di tipo ordinale: Basso; Medio; Elevato; Eccezionale.
Il *grid* relativo allo *stato evolutivo* è stato realizzato sulla base dell'uso del suolo esaminato dall'epoca delle maggiori trasformazioni territoriali, ovvero dagli anni '50: in esso vengono evidenziate le maggiori variazioni, con un'attenzione particolare alle superfici boscate, alle le superfici dunali, alle aree urbane e alle superfici destinate alle coltivazioni.
Infine il *grid* dello *stato previsionale* viene desunto dagli strumenti urbanistici vigenti e consiste nell'individuare le varie zone di destinazione con i relativi attributi. Il degrado degli ecosistemi naturali caratteristici della costa è sicuramente cominciato con le prime opere di sistemazione e bonifica del litorale adriatico, ma ha avuto un grande incremento in tempi ancor più recenti, dal dopoguerra in poi. Infatti lo sviluppo edilizio costiero spontaneo, caotico, deregolamentato ha spinto la presenza antropica sempre più a ridosso della battigia (Cialdea et al. 2010b,c 2012a,b). Lungo tutta la costa, dunque, si registra l'aumento, in numero e in superficie, del territorio urbano. Il fenomeno riguarda in particolar modo il comune di Termoli[26] . Per quanto riguarda, poi, le analisi effettuate dall'attuale piano paesistico emerge la chiara vocazione produttivo - agricola: in particolare i terreni di fondovalle e quelli irrigui della fascia collinare sono valutati di valore eccezionale, alla luce sia delle analisi geopedologiche che delle attitudini colturali. In sostanza la zona litoranea è senz'altro quella che nella regione ha subito le maggiori trasformazioni in un territorio fortemente esposto alle pressioni antropiche soprattutto a quelle collegate all'incremento dell'attività turistica. Naturalmente hanno contribuito anche la costituzione dei bacini idrici e la copiosa

evoluzione temporale. Patrimonio congiunto della Regione del Laboratorio l.a.co.s.t.a. sono inoltre le riprese fotogrammetriche (dal 1957 al 2007) che sono state utilizzate per una lettura delle trasformazioni del territorio nel tempo. Sono state utilizzate anche riprese satellitari (Landsat TM e Quickbird) in diversi periodi ed anche riprese effettuate con il MIVIS opportunamente corrette radiometricamente, ortorettificate e georeferenziate. Una ulteriore fonte di informazioni è rappresentata dalle analisi effettuate in occasione della redazione dei Piani Territoriali Paesistico Ambientali di Area Vasta che la Regione ha adottato nei primi anni '90. Anche in questo caso, però, l'utilizzazione delle informazioni contenute nelle carte redatte per tale scopo è subordinata alla verifica dei dati e ad un loro aggiornamento.

[23] L'ottica prevalente del Nuovo Piano Paesaggistico è stata quella di perfezionare l'attività di tutela dei beni del territorio – affinando l'impostazione della evidenziazione della valenza paesaggistica – e soprattutto di esaltare le potenzialità della matrice rurale del territorio nell'ambito di uno sviluppo sostenibile della regione Molise, a cui dare peraltro un impulso innovativo.

[24] Sistema delle risorse fisico-ambientali; Sistema delle risorse paesaggistico-percettive; Sistema delle risorse storico-culturali; Sistema delle risorse agricolo-produttive; Sistema delle risorse demografico-turistiche.

[25] Per la trattazione completa della metodologia di analisi si rimanda a Cialdea D.(2007.

[26] Già negli anni '90 si registra una consistenza delle aree urbane pari a 10 volte quella di quaranta anni prima.

attività estrattiva, ed in particolare nella zona costiera la nota urbanizzazione avvenuta rapidamente e senza controlli (Cialdea et. 2012c). È stato realizzato quindi un quadro sufficientemente esaustivo delle caratteristiche del paesaggio, che vede l'area costiera suddivisa in due sub-aree. La demarcazione è sostanzialmente dettata dal corso del fiume Biferno. In destra Biferno si ha l'area in cui la fertilità dei suoli è maggiore e in cui l'attività agricola è maggiormente sviluppata, mentre l'area della sinistra Biferno è quella dove insistono i maggiori fenomeni di antropizzazione legati alla espansione dell'area urbana di Termoli e soprattutto dell'area industriale (si veda la Figura 6).
Gli spazi non urbani, dunque, sono l'oggetto centrale dell'attenzione in quanto non più legati solo alla produzione agricola, ma sempre più alla creazione di servizi alla popolazione, mentre permane necessario il mantenimento della qualità del paesaggio, con i suoi caratteri identitari e con le sue differenziazioni legate alle tradizioni dei luoghi.

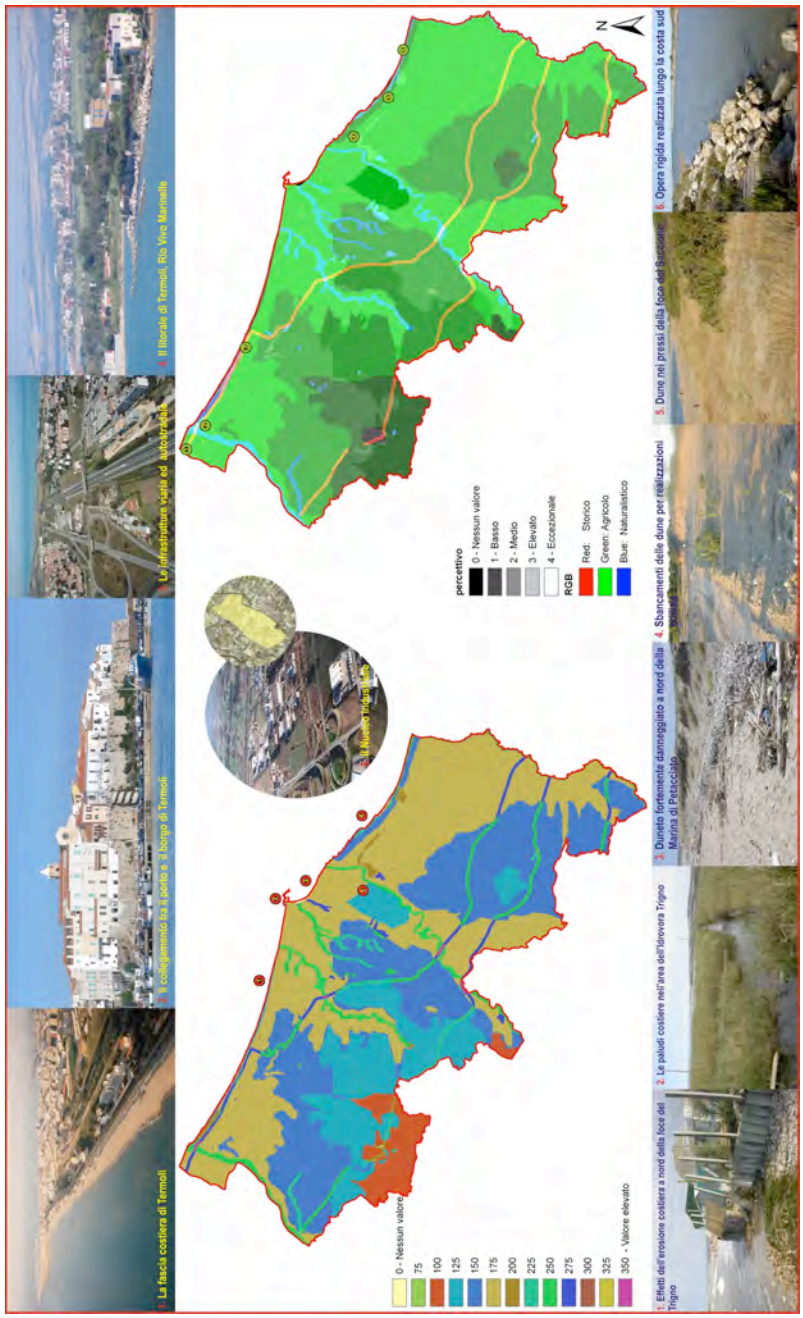


Figura 6 | Il grid di stato attuale e le evidenze paesaggistiche della zona costiera (Fonte: elaborazione Lab. L.a.co.s.t.a. 2015).

Emerge evidente la necessità di superare l'accezione restrittiva del "paesaggio percepito" (e dunque della percezione basata sulle sole qualità visive del paesaggio stesso) e la necessità di esaltare il principio dello sviluppo sostenibile, che non può identificarsi con un modello predefinito ma deve necessariamente inserirsi e deve essere pensato sulle singole realtà locali nell'ottica di valorizzare ed esaltare le diversità.

Alcune considerazioni conclusive

Le linee di indirizzo dei piani considerati, dunque, seguono direzioni proprie, non essendovi stata una programmazione volta ad unificare gli obiettivi e le strategie di intervento a livello sovracomunale. Lo studio della viabilità è uno degli elementi principali che andrebbe considerato a più ampia scala e che invece è affrontato singolarmente dai piani comunali, attraverso proposte di arretramenti e modifiche del percorso delle sedi viarie e ferroviarie.
La tutela delle risorse ambientali è un altro tema che i piani affrontano in maniera disorganica ed eccessivamente circoscritta all'ambito comunale. La pineta di lungo costa ad esempio ricade, nella zonizzazione proposta a Campomarino, in parte nel verde pubblico attrezzato ed in parte nel verde di salvaguardia ambientale. Nel comune di Petacciato è addirittura compresa nella zona destinata a verde pubblico. Solo nella zonizzazione proposta dal piano di Montenero di Bisaccia si trova una Z.T.O. denominata 'pineta protetta di lungo costa' che recepisce appieno le indicazioni del Piano paesistico. La fascia litoranea in generale ospita destinazioni d'uso che non sono poste in continuità rispetto alle naturali vocazioni del territorio ma rispecchiano spesso necessità di carattere economico, non sempre compatibili con gli aspetti naturalistici e paesaggistici del luogo. Si può parlare invece di reale degrado urbanistico ed ambientale per il tratto di costa compreso tra la foce del fiume Biferno e il centro di Termoli, area caratterizzata dall'edificazione abusiva, classificata nella Variante al piano regolatore come "edilizia spontanea".
Lo sviluppo turistico è uno dei punti centrali attorno al quale ruotano tutte le scelte operate dai diversi piani. Dal quadro di unione delle previsioni di P.R.G. emerge chiaramente quanto la costa molisana sia ancora lontana dal raggiungimento di un sistema integrato di sviluppo, non ostacolato dalla limitazione dei confini comunali ma in grado di considerare le opportunità offerte dal territorio. La presenza di una frattura nello sviluppo turistico di comuni confinanti è molto evidente, ad esempio, alla foce del fiume Biferno, tra Campomarino e Termoli. Qui le barriere infrastrutturali negano l'accesso al mare, che non è percepito neppure a livello visivo da chi percorre la Strada Statale 16. Queste aree sono frequentemente usate come discariche per rifiuti di varia natura, rendendone impossibile l'uso a fini balneari ed ostacolandone lo sviluppo turistico. La Variante in itinere del P.R.G. di Termoli prevede la riqualificazione della zona, nei limiti dei confini comunali, anche attraverso la realizzazione di una passeggiata a mare da ricollegare con quella del borgo antico, che in parte è stata proposta attraverso operazioni di riqualificazione del waterfront[27]. Sul fronte urbano, alcune operazioni sono state realizzate tra quelle previste dal PISU "Termoli Porta del Molise"[28]. In esso sono proposti interventi per la riqualificazione del waterfront della marina di Sant'Antonio (con la prevista realizzazione di un tunnel di collegamento tra il porto e il lungomare Cristoforo Colombo, di un parcheggio interrato e di un percorso pedonale tra le tre piazze a ridosso del Borgo Vecchio); interventi per la riqualificazione dalla Foce del Sinarca (attraverso la creazione di dune artificiali quali contenitori ipogei per un centro fitness di talassoterapia, un'area per lo sport e servizi annessi); interventi per la realizzazione di una piazza sopraelevata (sul costone al di sotto della attuale sede universitaria); ed infine interventi per la sistemazione del nuovo waterfront di Foce dell'Angelo (con la realizzazione di un parco urbano, di una passeggiata sul costone e di tre piazze a mare, nell'area liberata dall'abbattimento del viadotto)[29]. Infine uno dei pochi interventi realizzati riguarda il rifacimento della scala a chiocciola del porto, elemento importantissimo nelle dinamiche di Termoli,

[27] Nessuna azione di coordinamento è tuttavia prevista tra i due comuni confinanti.

[28] Il Progetto integrato di sviluppo urbano "Termoli Porta del Molise" è stato candidato dal Comune di Termoli nell'ambito della Strategia regionale per lo sviluppo locale nelle aree urbane, a valere sui fondi del POR FESR Molise 2007-2013. Il progetto è stato approvato con Delibera di Giunta regionale n. 20 del 15 gennaio 2013, mentre l'Accordo di Programma è stato siglato il 22 gennaio 2013. Il progetto mira a migliorare l'accessibilità e la qualità della vita nell'area urbana del Comune di Termoli, attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali volti a favorire la mobilità, la riqualificazione degli spazi pubblici e l'implementazione di progetti per il risparmio energetico.

[29] Quest'ultimo intervento è stato realizzato con l'abbattimento nel 2010 del viadotto di Foce dell'Angelo. Il viadotto era opera costruita negli anni '50 per collegare la parte nord del lungomare Cristoforo Colombo alla zona del cimitero, oltrepassando la cesura creata dalla linea ferroviaria.

poiché unico collegamento tra il Borgo Vecchio e l'area portuale e allo stesso tempo di grande impatto nella percezione visiva dal mare della città, ma certamente elemento puntuale[30].
L'esempio prescelto, dunque, consente di porre la questione dei rapporti tra i porti, le operazioni di waterfront e gli assetti territoriali più interni e di porsi la domanda se la riqualificazione dei porti possa costituire un modello di pianificazione o se rimanga spesso solo una occasione di sistemazione specifica per le movimentazioni commerciali o solo turistiche. Analogamente ci si pone la domanda su quante operazioni di sistemazione dei waterfront rimangano solo piccole occasioni progettuali e perché spesso non possano divenire reali contributi alla definizione del sistema produttivo costiero.
L'ottica del lavoro presentato dunque, è stata quella della individuazione delle matrici di lettura del territorio non solo costiero ma pre-costiero al fine di comprendere quale sistema produttivo possa essere identificato in questa parte di costa emblematica della linea adriatica nazionale. Il caso-studio, infatti, è posizionato nella fascia centrale della linea adriatica così ravvicinata alla costa transfrontaliera, con la quale, però, non sussistono allo stato attuale rapporti diretti.
Ma quali rimangono i segni distintivi di questo territorio costiero e quale supporto danno le operazioni di sistemazione del waterfront che da sole non riescono a ricomporre una organizzazione territoriale?
Molto spesso, cioè, i waterfront non riescono ad essere gli auspicati "generatori di qualità urbana utili per mettere a valore le vocazioni culturali, turistiche e produttive", nè potenti "commutatori territoriali intesi come trasformatori capaci di intercettare le energie materiali e immateriali che viaggiano lungo le grandi reti, di trasferirle al contesto urbano e di tradurle in risorse territoriali" (Carta 2007, 2009). La presenza del porto, infatti, sembra non riuscire ad individuare la struttura della città in sua funzione (Bruttomesso 2006, Toccolini 2013). La tesi che si vuole sostenere è che il porto non può essere inteso come elemento avulso dal contesto del retroterra, nel quale si sono solo dispiegate gli insediamenti abitativi ed industriali incuranti del contesto ambientale. Così anche le operazioni di sistemazione del waterfront che, come dappertutto proliferano anche nel caso esaminato, rimangono mere occasioni progettuali e anche quando si propongono a parziale riduzione di alcune incongruenze dell'assetto urbanistico non riescono a determinare i ruoli delle varie componenti territoriali.
Il territorio costiero della regione e l'assetto insediativo rimangono fragili perché non vi è un approccio che definisca i veri ruoli delle singole parti in gioco, soprattutto i ruoli dell'assetto produttivo che sicuramente rispecchia situazioni simili lungo la costa nazionale del mar Adriatico.

Riferimenti bibliografici

Bruttomesso R. (2006), *Città-porto: Mappe per nuove rotte urbane*, Venezia, Marsilio.

Carta M. (2007), Creative City. Dynamics, Innovations, Actions, Barcelona.

Carta M. (2009), "Città liquida. I waterfront urbani come generatori di qualità", in Carta M. (a cura di), *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Milano, FrancoAngeli.

Cialdea D. (2007), "The Territorial Analysis for Coastal Areas in Molise" in Cialdea D. *Interreg Reports. Materials for Adriatic Cross Border Project Report N. 3. Environmental Assessment Progetto GES.S.TER./Interreg IIIA*. vol. 3 Chapter 1.1, Campobasso, Arti Grafiche La Regione, p. 11 e segg.

Cialdea D. (2009), "Valorisation strategies for Molise coastal area: archaeological sites and settings of environmental value" Chapter 13 in Nijkamp P. Fusco Girard L. (edited by) *Cultural Tourism And Sustainable Local Development*, England, ed. Ashgate, p. 181-200.

Cialdea D. et al. (2009), "Il paesaggio tra infrastrutture e dissesti. Un'analisi territoriale applicata alla regione Molise", in AA.VV. *Edilizia rurale e paesaggio agrario tra passato e futuro*, Firenze, Alinea Editrice, p. 29-34.

Cialdea D., Sollazzo A (2010). *Dinamiche evolutive del paesaggio suburbano costiero del Molise*. Architettura Del Paesaggio, Vol. 5.

Cialdea D, Sollazzo A (2010). Dinamiche evolutive del paesaggio suburbano costiero del Molise. In: Atti del Convegno Strumenti, Piani e Progetti per una nuova dimensione "Urbano-Rurale". Contributi dell'Ingegneria Agraria. Imola, 4-5 Marzo 2010, vol. Paper 8, Pubblicato su web www.aiiaruraliaimola2010.unibo.it.

Cialdea D, Sollazzo A (2010). *Infrastructures and landscape. The case of new highway in Molise*, in: Actas Congresso da APDR Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, Regiões de Charneira,

[30] L'intervento prevede il rivestimento in granito chiaro della struttura e la sostituzione del parapetto in cemento armato con di una ringhiera in metallo, per un miglior inserimento dell'opera nel contesto. I lavori sono iniziati a giugno 2013 e termineranno presumibilmente a giugno 2015.

Canais de Fronteira e Nós, Sessão 27-A Infra-Estruturas e Desenvolvimento Regional, Madeira, 5-10 July 2010. Madeira,, 5-10 July 2010, vol. Ficha 1209.

Cialdea D (2012). "A new landscape planning approach in areas with a strongly rural matrix". In: Campagna M. et al. (edited by). *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation*. vol. chap 5, Milano, FrancoAngeli, p. 453-464.

Cialdea D, Maccarone A. (2012). "Territorial diachronic maps for the Regional Landscape Plan". In: Campagna M. et al (edited by). *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation*. vol. chap. 4, Milano, FrancoAngeli, p. 386-398.

Cialdea D, Sollazzo A. (2012). "Visibility analysis for identifying detractors in rural areas". In: Campagna M. et al. (edited by). *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation*. vol. chap 5, Milano, FrancoAngeli, p. 489-500.

Cialdea D, Quercio N (2014). *An overview on the Molise (Italy) renewable energy law: the conflict between the landscape protection and the territory management*. in Renewable Energy & Power Quality Journal, 350.14.

Cialdea D, Mastronardi L (2014). Renewable Energy Resources and their impact on the Rural Land. In WSEAS Transactions on Environment and Development, Volume 10, 2014, Art. 46, pp. 434-443.

De Fanis G. (2003), *Paranze e battelli a Termoli (1900-1959)*, Campobasso, ArtiGraficheLaRegione.

Felice C., Pasqualini A., Sorella S. (2009), *Termoli. Storia di una città*, Roma, Donzelli Editore.

Giannelli T. (1766), *Memorie*, trascrizione manoscritto Michele De Gregorio, San Salvo 1986.

Massullo G. (2006), "Dalla periferia alla periferia. L'economia nel Novecento" in Massullo G. (a cura di) *Storia del Molise*, Roma, Donzelli Editore.

Petrocelli E. (2011), *Le avventure del porto di Termoli*, Campobasso, IlBeneComune.

Pizzicoli M. P. (2001), Termoli. *Un itinerario nel borgo antico tra storia, leggenda e tradizione,* Termoli, Grafiche Landolfi.

Serafini L. (2006), "Il caso di Termoli: opere pubbliche e trasformazioni urbane nell'Ottocento preunitario" in Antinori A. (a cura di) *Da Contado a Provincia. Città e architettura in Molise nell'Ottocento preunitario*, Roma, Gangemi editore.

Toccolini A., *Waterfront: significato, problematiche e possibilità di sviluppo*, Firenze, Accademia dei Georgofili, 6 febbraio 2013.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Patrimonio per lo sviluppo, sviluppo per il patrimonio. Riflessioni a partire dal caso sardo

Anna Maria Colavitti
Università di Cagliari
Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura
Email: *amcolavt@unica.it*

Sergio Serra
Università di Cagliari
Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura
Email: *sergioserra@unica.it*

Abstract
Nelle strategie regionali di ultima generazione, il patrimonio connesso ai beni culturali, architettonici e paesaggistici appare come elemento centrale della programmazione di lunga durata, specie se virtuosamente legato al tema dei flussi turistici. In particolare, alcune regioni come la Sardegna hanno identificato nell'offerta dei beni culturali un asset specifico delle politiche di gestione e valorizzazione dell'intero patrimonio. A partire dalla fase di progettazione integrata 2000-2006 (POR Sardegna 2000-2006 – Progettazione integrata - Turismo sostenibile e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale), si sono concretizzati, a livello regionale, diversi tentativi di sviluppare l'economia turistica puntando sulla costruzione del tradizionale itinerario che potesse indurre nuove economie e "messa a reddito" del patrimonio, senza tuttavia riflettere sulla mancata connessione tra politiche e capitale sociale. Proprio quel capitale sociale che aveva dato luogo, in Sardegna, allo sviluppo industriale legato anche alle dinamiche del turismo si è fortemente trasformato e non offre più contenuti alla consistente domanda di politiche alternative. A partire da questo contesto, lo studio che gli autori propongono vuole ripercorrere il legame patrimonio, tessuto sociale, turismo pensato dai padri della Rinascita isolana negli anni '50 e discutere un possibile nuovo modello che connetta tali elementi chiave alla capacità di strutturare politiche di recupero ed incentivare l'imprenditorialità locale in un'ottica di valorizzazione creativa, non solo formale, delle diverse specificità d'ambito.

Parole chiave: urban policies, landscape, tourism.

1 | Il "patrimonio" al centro della programmazione della Rinascita

Le politiche della "rinascita", attuate tra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '60, hanno portato in Sardegna ad una serie di trasformazioni con esiti non solo nel sociale ma in tutti i campi della vita comunitaria, coinvolgendo strutture territoriali, *milieu* urbani e, soprattutto, tentando il salto di quadro mentale che consentisse di modernizzare effettivamente gli apparati burocratici e gli schemi consolidati del rapporto uomo territorio (Ortu, 1986)[1]. In un contesto politico sociale di palese arretratezza, significativamente quasi ancorato al mondo feudale della gestione autocratica delle risorse, la nuova classe dirigente tentò la creazione di un "laboratorio di programmazione" nel quale si impostarono non solo le premesse per uno sviluppo economico coerente con il pieno compimento dell'autonomia regionale, ma

[1] Incentrato sul dualismo arretratezza-sviluppo.

anche la possibilità di rileggere, in forme democratiche, le vocazioni territoriali per poi procedere a stabilire l'importanza assunta dal settore industriale, con competenze diversificate tra industria tradizionale ed industria legata al turismo, connettendolo, per la prima volta, a politiche di incentivi e di strutturazione ambientale (Soddu, 1994; Fadda, 2008) [2].
Questa nuova considerazione che ha posto l'industria come elemento propulsivo di un quadro economico, che tuttavia risiedeva essenzialmente sullo sviluppo del settore agricolo, è risultato essere uno degli aspetti più innovativi di quel modello di intervento pubblico, capace di fare della politica di pianificazione economica dell'isola uno dei più interessanti casi-studio tra le aree "arretrate" del sud. Anche sul piano delle trasformazioni urbane e territoriali, indotte dal nuovo modello di programmazione, molto può essere detto. Innanzitutto si pone particolare rilevanza alla nuova considerazione dell'ambiente costruito e dei processi partecipativi che possono contribuire a limitare la rappresentanza di interessi illegittimi o settoriali nella pianificazione delle politiche: si cerca di strutturare le scelte in modo da colmare il divario tra le zone interne e quelle costiere, divario che, ancora oggi, con l'addensarsi maggiore dell'edificato lungo le coste riflette il rapporto squilibrato e disomogeneo tra città (prevalentemente e tradizionalmente costiere) e territorio. In tale disequilibrio occorre ricercare la mancata riallocazione delle risorse e l'inesistente relazione *imprenditoriale* tra patrimonio e territorio che incide ancora, in misura molto pesante, sulla "questione sarda". Se lo smantellamento e la crisi dell'industria ha modificato il territorio come anche le coscienze degli abitanti, è lecito chiedersi quali possano essere i nuovi punti di riferimento su cui fondare un'ipotesi credibile di progetto di territorio (Melis, 2014)[3]. Lo sviluppo di alcuni modelli innovativi di pianificazione territoriale legati alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale che hanno implementato, in quegli anni cruciali, il dibattito culturale oggi dovrebbero essere, più che mai, al centro del dibattito politico e culturale, ma non rappresentano una priorità.

1.1 | La "filosofia" del Piano di Rinascita e la programmazione territoriale

Il Piano di Rinascita della Sardegna è stato uno dei primi esperimenti di programmazione su scala regionale che interessò una regione problematica, storicamente arretrata rispetto alle più evolute economie regionali italiane ma, per altro verso, anche interessata al dibattito sull'autonomia che in quegli anni vedeva coinvolte le classi intellettuali, come anche le classi dei lavoratori, alla cui partecipazione contribuì il formarsi di una più matura consapevolezza delle trasformazioni derivanti dal primo programma globale di intervento su tutti i settori economici della regione. Esso prende corpo, sino all'approvazione del disegno di legge, dalle trasformazioni avvenute durante il periodo fascista e si evolve lungo un percorso politico culturale che si protrae nel corso degli anni Cinquanta, impegnando la compagine politica regionale nella sua interezza.
L'articolo 13 dello Statuto Speciale della Sardegna ha compiuto il tentativo di disporre di un piano organico per la *rinascita* economica e sociale dell'isola e la conseguente attuazione della disposizione statutaria ha previsto la nomina di una apposita commissione, a seguito dell'intesa tra governo centrale e giunta regionale, denominata *Commissione economica di studio per la Rinascita della Sardegna* (dicembre 1951). Il compito principale della Commissione e delle commissioni che si succedettero nel corso di circa un decennio fu quello di impostare lo studio e l'analisi delle principali tematiche di interesse riguardanti le condizioni storico economiche, di fissare alcuni obiettivi di sviluppo cui avrebbero condotto gli studi sperimentali e le analisi sul campo, attraverso programmi innovativi di investimento nei settori ritenuti maggiormente deboli ed insufficienti, con la consapevolezza di garantire un auspicabile adeguamento al *trend* nazionale. Il lavoro della Commissione è iniziato con i programmi più complessi e di più larga esecuzione e con quelli i cui risultati sarebbero stati indispensabili allo studio degli altri settori: in ordine l'agricoltura e l'industria, poi il problema dei trasporti e del credito, definendone i quadri relativi e passando al perfezionamento esecutivo dei programmi. Alcune iniziali conclusioni furono raggiunte riguardo la struttura socio economica della regione. Esse determinarono gli assetti futuri dei programmi di investimento, a piccolo e lungo termine. Una delle considerazioni più importanti effettuate è che la prevalenza delle attività primarie o legate all'agricoltura ha, da sempre, condizionato l'economia dell'Isola e veicolato un flusso di risorse pubbliche ingente e spesso mal distribuito, che si andava ad affiancare alle risorse derivate dall'intervento straordinario. Il programma delineato risultò un elemento aggiuntivo rispetto all'intervento straordinario ed a quello degli Enti di riforma e delle pubbliche amministrazioni.

[2] È la prima volta che si affronta in chiave modernista il tema del turismo, a livello regionale.
[3] Il disorientamento apprezzabile nei diversi comparti dell'economia regionale si ripercuote in modo progressivo e preoccupante su tutti i livelli della società e l'indebolimento della sfera partecipativa che soffre la disaffezione, da parte della comunità, ai temi della politica attiva diventa ormai un tema ricorrente.

L'idea che il Piano dovesse rappresentare un fattore trainante e distinto rispetto ai sostegni economici previsti dall'organo di governo nazionale, si impose quasi subito e fu in un certo senso una garanzia dell'originalità di alcune scelte e posizioni all'interno dei singoli gruppi di studio. Ugualmente la presunta *organicità* del piano stesso doveva essere attuata secondo una visione complessiva della realtà regionale, tale che anche gli strumenti operativi fossero idonei e proporzionati alla natura di ogni problema da affrontare e da risolvere. Secondo la presentazione dell'allora Assessore alla Rinascita Francesco Deriu, il Piano rappresentò "un vero e proprio piano politico, ideato e proposto con la volontà decisa di eliminare tutto quanto vi è di antiquato e di inefficiente nel sistema economico isolano, di sradicare certi ordinamenti che caratterizzano la struttura sociale, di modificare atteggiamenti psicologici della popolazione, di innovare profondamente ed ampiamente nella vita, nei rapporti di lavoro, nella cultura della Sardegna e delle popolazioni sarde. Questo piano regionale, primo serio modello realizzato in Italia, esprime anche i valori politici dell'Autonomia e consacra solennemente la natura e la funzione dell'Istituto regionale…" (Rapporto conclusivo I, 1959; Commissione economica I, 1962).
Dunque il contesto politico-culturale in cui si ebbero a formare le basi socio economiche dello sviluppo legato ai "piani di rinascita" rappresenta un fattore preponderante rispetto alle diverse declinazioni in cui si organizzò la regionalizzazione del programma nazionale e sulla formulazione degli obiettivi di lunga durata. Ampio ruolo giocò la macchina organizzativa del Centro di studi e piani economici che ebbe la funzione di portare a compimento, per conto del Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica con il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, le analisi regionali e redigere un rapporto accurato secondo un approccio ed una logica correlati proprio alla programmazione economica (Cabianca, Lacava, Moroni, 1967) [4].
La formulazione dello schema di sviluppo economico regionale a lungo termine fu iniziato sulla base di un programma di regionalizzazione a livello nazionale che implicò anche lo studio e l'analisi di quello che si potrebbe definire *approccio urbanistico territoriale* (Clemente, 1964 e 1968)[5]. Appare già interessante una prima formulazione di *piano territoriale,* concepito all'interno del *sistema Rinascita* come una attività autonoma rispetto alla programmazione economica, da realizzarsi attraverso uno strumento di programmazione cosiddetto *comprensoriale*.
L'attività del Piano di Rinascita in campo regionale andò di pari passo con quella, a livello nazionale, del Centro di Studi e piani economici diretto da Francesco Archibugi, la cui azione era diretta alla definizione degli obiettivi urbanistici all'interno della pianificazione economica. La particolare analisi dei problemi inerenti alla definizione di area comprensoriale ha costituito un contributo importante allo sviluppo delle attività del Centro Piani in una direzione di ricerca rivolta alla comprensorizzazione di ogni regione, effettuata con criteri uniformi. Nell'ambito del Piano Quinquennale di Rinascita presentato dalla Giunta regionale in applicazione dell'articolo 7 dello Statuto della Regione Autonoma della Sardegna e della Legge nazionale 11 giugno 1962, n, 588, venne disposta una formulazione per *zone territoriali omogenee*, individuate in base alle strutture economiche prevalenti ed alle possibilità di sviluppo e condizioni sociali. Tra gli elementi che meritano un sicuro approfondimento vi è il concetto di una articolazione territoriale della programmazione, orientata a parametri di condizionamento storico ambientale, che costituisce il cardine della ricerca urbanistica svolta in quegli anni da alcune scuole universitarie[6] e rappresenta il fattore propulsivo dell'approccio definito *ambientale* della pianificazione territoriale. Questo approccio diede solo in parte i suoi esiti anche nell'Isola, contestualmente all'estensione temporale del Piano di Rinascita (1 luglio 1962-30 giugno 1974) e l'accuratezza delle analisi non fu tuttavia sufficiente a garantire uno sviluppo omogeneo, in termini organici e validi, per il dodicennio del Piano. Tuttavia alcuni degli obiettivi di ricerca sensibili ebbero conseguenze solo nella speculazione teorica successiva e sono oggi attualizzabili tra i campi di ricerca più interessanti. Tra questi la verifica dei modelli teorici della città in ambito locale, lo studio e la definizione delle prerogative e dei compiti delle "gestioni dello sviluppo" e delle "gestioni urbanistiche" che si concretizzarono in una proposta di programma di valorizzazione turistica, gli elementi di individuazione e definizione delle "zone di margine" ed infine l'idea di uno sviluppo coerente ed omogeneo per tutto il territorio, nonostante le profonde diversità teoriche e reali pregresse delle varie aree geografiche dell'Isola.
Il turismo appare nel Piano Quinquennale come una delle *risposte* attuabili per il risveglio dell'economia. Capace di assumere un ruolo propulsivo e di concorrere alla realizzazione di uno sviluppo economico, con evidenti risvolti nel sociale. A questo proposito, il Piano Quinquennale indicò nel Piano di Comprensorio

[4] Diretto da F. Archibugi che anticipò una consistente parte del rapporto nella rivista Urbanistica.
[5] *Sic*…. dalla presentazione di Francesco Archibugi, allora direttore del Centro di studi e piani economici.
[6] In particolare la scuola cagliaritana che fa capo alla figura ed all'opera di F. Clemente

lo strumento di indagine che consentiva di determinare gli interventi necessari per il consolidamento e lo sviluppo del fenomeno anche attraverso la definizione del tipo di insediamento urbanistico, da attuare con le dimensioni da attribuirgli nel tempo. Il metodo di lavoro adottato nel Piano di Comprensorio fu formulato, insieme al programma di lavoro, dal Centro Regionale di programmazione, organo tecnico della Regione Sardegna, in un contesto culturale abbastanza critico in cui non risultava ancora palesemente chiaro il rapporto tra assetto territoriale e sviluppo economico (Commissione economica II, 1959; Piano di rinascita, 1963; Consiglio regionale della Sardegna Atti, 1951-1962; Accardo, 1998; Sotgiu, 1995; Sotgiu 1996).

2 | Patrimonio turismo territorio

Nelle definizioni degli autori della Rinascita il turismo era rappresentato come essere un fenomeno essenzialmente economico ("il turismo infatti può essere definito come attività di consumo, eccezionale e integrale, che si svolge in un ambito spaziale diverso da quello di produzione del reddito e in un ambito temporale limitato ed è caratterizzato da una pressoché totale disponibilità al consumo. L'attività turistica è infatti identificabile come una decisione nel campo dei consumi, che determina benefici misurabili attraverso i comportamenti nei quali si compendia l'uso attivo del tempo libero") (Mossa *et alii*, 1971) sulla base del quale rivedere tutto il quadro delle risorse naturali e delle rimanenti risorse potenziali utilizzabili. Anche il patrimonio è consistentemente valutato in base alla salvaguardia di specifici valori paesaggistici che detengono, appunto, le potenzialità dello sviluppo: "La prima esigenza si materializza nella messa a punto di alcuni criteri fondamentali, basati sull'analisi dei valori storico-ambientali che non si limitano alla tradizionale imposizione di vincoli ispirati alla pura e semplice salvaguardia del paesaggio, ma costituiscono i presupposti necessari perché il territorio sia considerato come elemento attivo del processo di sviluppo"[7]. Appare coerente l'ipotesi di riconfigurazione del sistema agricoltura-industria-settore terziario e turismo, in un disegno che vede il concetto stesso di patrimonio motore del coordinamento comprensoriale. Dunque lo schema risorsa/motore e turismo/economia si espresse in una forma rigorosa ed efficace spezzando la catena esausta delle economie di *ancien regime* ed introducendo un nuovo processo di esito spaziale della produzione (gli insediamenti turistici costieri altro non sono, nel bene e nel male, il prodotto di una ricca stagione, quella degli anni tra i '60 ed i '70, di produzione spaziale).
In rapporto a quella spinta non si può certo dire che oggi l'Isola sia una regione in movimento. Le condizioni politiche culturali che avevano generato quelle condizioni, peraltro cercate, di sviluppo si sono esaurite. Tra le risorse più importanti forse può essere annoverato un esteso ed inattivo capitale giovanile, caratteristica anche italiana, mortificato ormai da troppo tempo (Barbagallo, 2013), come anche l'estrema permeabilità del nuovo tessuto sociale che si è creato e si sta creando a seguito dei cambiamenti epocali che rivestono la struttura originaria della popolazione residente, ma che riguardano le contaminazioni inclusive più evolute, anche in termini di *patrimoni* di conoscenza differenti.
In tema di integrazione ed operatività riguardo a patrimonio, turismo e territorio, i programmi regionali di sviluppo non hanno avuto conseguenze rimarchevoli sul piano dell'efficacia delle politiche. La strategia avviata con i POR Sardegna 2000-2006 e 2007-2013, pur ponendo il tema del patrimonio come luogo centrale della programmazione "con l'obbiettivo di sviluppare l'economia turistica in direzione dell'allungamento stagionale" non ha prodotto *empowerment* in termini strutturali e conseguentemente operativi. Né si è finora realizzata la congiuntura tra pianificazione territoriale e paesaggistica e politiche di sviluppo, in teoria anche contemplate nelle strategie dei programmi operativi regionali.
Le conseguenze di ciò incidono sulle politiche di recupero e valorizzazione delle aree costiere, causando un progressivo consumo della risorsa e minacciando anche le risorse delle aree interne. L'introduzione del Piano Paesaggistico Regionale, dopo l'entrata in vigore del Codice per i Beni Culturali ed il Paesaggio nel 2004[8], nel disporre regole cogenti dirette a salvaguardare le aree costiere, ha reso più manifesta la mancanza di una politica di gestione consistente e duratura, che avrebbe dovuto rappresentare la cornice generale *ex ante* rispetto alle regole particolareggiate di salvaguardia.

[7] Cfr. op. cit. p. 12.
[8] Il Piano Paesaggistico Regionale è stato adottato dalla Regione Sardegna nel 2006. In origine si è riferito esclusivamente alle aree costiere, successivamente alla caduta della giunta Soru, che ha inaugurato la nuova stagione paesaggistica sarda, si è pensato di estenderlo anche alle zone interne con normativa ancora in fase di perfezionamento e revisione rispetto alle linee guida originarie. Il Piano è strumento sovraordinato agli altri piani e detta le regole di comportamento cui devono attenersi i Comuni nella definizione degli strumenti urbanistici generali e particolareggiati.

3 | Conclusioni

Le condizioni in cui oggi si trova il territorio sardo richiedono la costruzione di una fiducia crescente che possa invertire la tendenza negativa, potenzialmente già capace di diventare una condizione strutturale. È opinione ormai condivisa che gli interventi tradizionali non abbiano portato alla soluzione dei problemi locali, ma che sia necessaria una forte condivisione dei principi di giustizia distributiva generale di tutte le risorse (beni comuni primari) mirante a rafforzare anche il senso di appartenenza alla comunità, che diventa sempre più fatiscente. A questo punto appare chiaro che non può essere più proposto lo slogan dello sviluppo locale e della difesa ambientale, come anche delle fallimentari strategie di messa in rete dei territori particolarmente attrattivi (quelli sardi) che hanno un messaggio da comunicare agli altri. I tanti casi, anche le cosiddette buone pratiche, ad esempio quella sulla valorizzazione dei patrimonio culturale che pure si sono avute, non hanno portato ad alcun effetto domino se non quello dell'emulazione asfittica che non ha generato forme di economie nuove. Perciò se pianificare il territorio può avere un senso occorre partire dallo studio di forme di giustizia distributiva delle risorse dei patrimoni comuni da connettere con la produzione e la coesione sociale. Non si può non essere consapevoli che le attività di pianificazione svolgendo anche un ruolo di distribuzione della ricchezza e dunque della risorsa, creano scompensi, delineano opportunità ma vincolano le scelte. In una ottica di assunzione di responsabilità e di atteggiamento etico al tema del territorio, pensare a politiche più informate a pratiche di solidarietà fondate sui principi di giustizia distributiva potrebbero anche contribuire a ridiscutere le scelte di pianificazione.

Attribuzioni

Il lavoro è stato congiuntamente discusso e scritto da entrambi gli autori.

Riferimenti bibliografici

Accardo A. (1998), *L'isola della rinascita. Cinquant'anni di autonomia della regione Sardegna*, Laterza, Bari.

Barbagallo F. (2013), *La questione italiana. Il Nord e il Sud dal 1860 ad oggi*, Laterza, Bari.

Cabianca V., Lacava A., Moroni P. (a cura di, 1967), "Una ipotesi di assetto del territorio italiano", in *Urbanistica,* n.49

Clemente F. (1964), *La pianificazione territoriale in Sardegna*, Gallizzi, Sassari.

Clemente F. (a cura di, 1968), "I poli regionali in Sardegna. Una ipotesi di assetto territoriale", in *Quaderni del Centro di studi e piani economici*, Etas Kompass, Milano.

Commissione economica di studio per il piano di rinascita della Sardegna (1962), edizioni Fossataro, Cagliari.

Commissione economica di studio per il piano di rinascita della Sardegna allegati al Rapporto conclusivo (1959), vol. II, Società editoriale italiana, Cagliari.

Consiglio regionale della Sardegna. Atti consiliari, Resoconti consiliari, Legislatura III-IV (1951-1962).

Fadda P. (2008), *Per una storia dell'industria in Sardegna*, Zonza, Cagliari, pp. 97-126.

Melis G. (2014), Dove va la Sardegna, in *Il Mulino* 2/2014, pp. 215-222.

Mossa *et alii* (1971), *Il comprensorio turistico occidentale della Sardegna. Studi e ricerche per la programmazione regionale*, La zattera Editrice, Cagliari, p. 7.

Ortu G. G. (1984), *Storiografia e politica in Sardegna. Storia e tradizione nel dibattito intellettuale del secondo dopoguerra*, Cuec, Cagliari, pp. 75 ss.

Regione autonoma della Sardegna (1963), "Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna. Documento A.", Schema generale di sviluppo e piano straordinario testo approvato dal Consiglio regionale, Industrie grafiche editoriali sarde, Cagliari.

Rapporto conclusivo sugli studi per il piano di rinascita, (1959). vol. I.

Soddu F. (a cura di, 1994), *La "Cultura della rinascita". Politica e istituzioni in Sardegna (1950-1970)*, Soter Edizioni, Sassari.

Sotgiu G. (1995), *Storia della Sardegna durante il fascismo*, Laterza, Bari.

Sotgiu G. (1996), *La Sardegna negli anni della repubblica (1946-1994)*, Laterza, Bari.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Sviluppo del territorio e politiche attive per il lavoro: il caso dei Piani Locali per il Lavoro (PLL) in Calabria

Giuseppe Critelli
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Laboratorio LASTRE - Dipartimento di Patrimonio, Architettura e Urbanistica
Email: *giuseppe.critelli@unirc.it*

Cosimo Cuomo
Dipartimento Sviluppo Economico, Lavoro, Formazione e Politiche Sociali

Antonio Nicola De Marco
Dipartimento Sviluppo Economico, Lavoro, Formazione e Politiche Sociali

Abstract
Gli effetti della crisi in atto si manifestano in particolare con l'allargamento degli squilibri sociali e territoriali, per via della riduzione complessiva del tasso di crescita potenziale a medio-lungo termine dei vari territori. Si stanno verificando situazioni che stanno portando alla completa disgregazione dell'intero apparato economico-produttivo. In questo senso oramai il *territorio* assume sempre più un ruolo predominante per lo sviluppo economico, soprattutto per il fatto che esso è strettamente interconnesso a dimensioni dalle quali si snodano le strategie di sviluppo a livello locale e globale del sistema delle imprese e dei meccanismi di sviluppo in genere. Dando centralità al territorio nelle politiche del lavoro, altresì, si sostiene direttamente il suo capitale sociale e la sua capacità organizzativa che vanno sostenuti e valorizzati perché capisaldi caratterizzanti delle specificità locali, anche nella considerazione che sempre più spesso le scelte localizzative di insediamenti produttivi sono legati a strumenti di politica attiva del lavoro. Il paper proposto si pone l'obiettivo di descrivere l'attività di politica attiva del lavoro/politica territoriale della Regione Calabria, attraverso l'emanazione dei Piani Locali per il Lavoro (PLL), che si fonda sul tentativo di produrre occupazione attraverso politiche per lo sviluppo capaci di integrare risorse e capacità organizzative riconducibili alla dimensione territoriale e sociale delle economie locali, e di fornire una analisi di quanto sta avvenendo, grazie a questo bando, nei territori calabresi.

Parole chiave: cohesion welfare, local development, public policies.

1 | Introduzione

Il POR Calabria sin dalla sua adozione mira a sostenere lo sviluppo e la crescita del sistema economico calabrese, al fine di garantire e fare raggiungere al suo territorio la convergenza con i livelli medi di sviluppo dell'Unione Europea.
In questa visione il *territorio* assume un ruolo predominante per lo sviluppo economico, soprattutto per il fatto che esso è strettamente interconnesso a delle dimensioni dalle quali si snodano le strategie di sviluppo a livello locale e globale del sistema delle imprese e dei meccanismi di sviluppo in genere.
Tenendo conto di ciò e assumendo a riferimento gli obiettivi e la strategia comunitaria di Lisbona ed i criteri direttivi di Göteborg, le politiche della Regione Calabria, nella fattispecie con i Piani Locali per

Lavoro[1] (PLL), mirano sempre a rafforzare la competitività del territorio e del sistema produttivo regionale.
L'attesa della capacità dai PLL di favorire sviluppo locale e maggiore occupabilità sui territori può essere sintetizzata nel tentativo di modificare l'attuale rapporto economico tra istituzioni, e in una maggiore ottenibile dalla formazione di reti di imprese e dal superamento degli atavici conflitti locali sui territori;
Il presente paper vuole fornire una descrizione del ruolo che il territorio ha all'interno dell'economia regionale, e di come i territori fanno oggi parte di una economia caratterizzata da una forte apertura internazionale.
Di fatto si vuole fornire una comprensione analitica e tempestiva dellemodificazioni territoriali she sono avvenute nella struttura territoriale e produttiva calabrese, attraverso la ricostruzione del nuovo quadro territoriale e dei relativi mutamenti strutturali, determinante al fine di programmare e promuovere le opportune azioni per favorire lo sviluppo del territorio e correggere i disequilibri individuati nel contesto attuale.

2 | Il territorio come "luogo" delle politiche del lavoro

Il territorio è, nella politica attuata con i PLL, considerato l'elemento centrale su cui effettuare sperimentazioni di politiche per il lavoro che si pongono l'obiettivo di incrementare e migliorare le opportunità occupazionali e la massima partecipazione della popolazione attiva al mercato del lavoro.
Particolare attenzione è sviluppata in questo piano al riconoscimento delle peculiarità territoriali, della sua storia, delle sue produzioni e della sua capacità di incidere sul mercato del lavoro.
Questa strategia per la crescita è basata "….*su politiche attive a sostegno dello sviluppo dei territori che facciano tesoro degli errori del passato e avviino esperienze innovative*…."(Trigila, 2012, cit. pag. 135) sul dosaggio delle politiche per il lavoro su linee chiaramente territoriali piuttosto che, come fin'ora avvenuto, su linee aziendali o settoriali, che hanno sempre mirato alla valorizzazione delle risorse locali, legandole e connettendole strettamente solo alla variabile al lavoro.
Questo approccio ha il fine di innescare processi di valorizzazione delle risorse locali, in grado di stimolare i soggetti locali privati a produrre beni e servizi (Critelli Gatto, 2011) al fine di attivare e massimizzare le risorse di cui dispongono, innescando processi di sviluppo endogeni nonostante l'atavica propensione in territori marginali ad investire in politiche non divisibili.
Dando centralità al territorio nelle politiche del lavoro si sostiene direttamente il suo capitale sociale e la sua capacità organizzativa che vanno sostenuti e valorizzati perché capisaldi caratterizzanti delle specificità locali (Montgomery Inkeles, 2001).
Questo approccio risulta molto importante soprattutto in una visione strategica di lungo periodo, perché è in grado di incidere nella dimensione organizzativa ed in quella della capacità di innovazione del territorio.
Le strategie di sviluppo vanno strutturate sul territorio, con le sue identità e specificità, perché solo il territorio è in grado di attrarre investimenti produttivi, in grado di finanziare e potenziare le proprie filiere (Cuomo 2010), in grado di assistere attraverso i centri urbani e con i servizi di rango, in esso ricadenti, lo sviluppo economico e di conseguenza del lavoro.
I territori di regioni che non hanno mai visto completato il loro sviluppo economico, regioni periferiche o territori di limitate dimensioni, hanno come unico sbocco lo sviluppo locale ed a tal fine fondamentale tappa di rilancio è la valorizzazione delle loro tipicità, delle loro produzioni tradizionali, spesso produzioni di nicchia, che sono, però, purtroppo, spesso "*produzioni latenti*", cioè sconosciute ai più ma di grandi potenzialità.
In particolare, la vera unicità della Calabria consiste non in una lista più o meno lunga di isolate *"produzioni industriali*" con un connesso lavoro settorializzato e difficile da, eventualmente, riqualificare**,** ma in un *continuum* di tessuto connettivo del lavoro, in un rapporto a volte virtuoso fra *lavoro evidente,* protetto da vari strumenti*, e lavoro latente,* lavoro che esiste ma sconosciuto ai più, non protetto e non difeso, un lavoro che produce ma stenta a decollare.
Nonostante la mancanza di sviluppo, ovviamente nota, questo aspetto deve essere un punto nevralgico, di forza, in quanto è oramai consolidato il concetto che "… *lo sviluppo sociale e economico moderno dipende non tanto dalla definizione di obiettivi perfetti, deterministici e sicuri, quanto dallo sviluppo di attività creatrici, in un mondo ove l'incertezza, la probabilità e il rischio sono presenti per definizione ....*" (Giarini Stahel, 1990).

[1] Decreto n. 17419 del 7 dicembre 2012 Bollettino Ufficiale della Regione Calabria del 14-12-2012 parte iii - n. 50.

Se si riconosce la dimensione territoriale come asse fondamentale di intervento all'interno delle politiche per il lavoro, bisogna considerare che queste politiche debbono essere affiancate a strategie incisive di pianificazione territoriale al fine di estendere l'idea di sviluppo che ne può derivare anche alla promozione, in particolare nelle aree in crisi e arretrate, supportandole anche con investimenti strutturali ed infrastrutturali (Caligiuri Critelli Gigliotti, 2012).
In Calabria il territorio deve essere lo strumento principale di sviluppo in quanto incubatore privilegiato, soprattutto nell'espressione urbana, della formazione, dell'innovazione e, quindi, dello sviluppo.
La società post-industriale è, infatti, una società tipicamente "*urbana*", per cui operando sui territori si incide anche sulla "*questione urbana*", una questione che deve acquistare una centralità nelle politiche infrastrutturali ed economiche della Calabria, svolgere un ruolo trainante, di cervello e di motore, su tutto il sistema economico del territorio su di esse gravitante e da esse dominato.
La città, infatti, per sua stessa natura, permette di investire economicamente nell'innovazione e nelle infrastrutture necessarie allo sviluppo economico e nella "produzione" di posti di lavoro.
In Calabria un ruolo importante lo debbono necessariamente svolgere, per via della stessa struttura territoriale, anche, o si dovrebbe dire soprattutto, i centri urbani minori, soprattutto nella considerazione che in queste aree si concentra una elevata percentuale di risorse territoriali non utilizzate.
Tutti i centri urbani in Calabria sono chiamati ad assumere un ruolo alto ed imprescindibile, per cercare di invertire una situazione economico-territoriale insostenibile nei territori dominati e gravitanti, ma anche per cercare, più ambiziosamente, di essere parte integrante dell'anima economica, sociale e intellettuale dell'Italia e dell'Europa intera.
I centri urbani calabresi, sebbene di limitate dimensioni, possono assumersi un ruolo trainante e di incubatore di attività (anche se necessitano di un'appropriata rete viaria, quartieri, trasporti all'altezza, giardini e parchi urbani etc.) per tutto il territorio dominato avviando serie politiche da cui emergano misure efficaci per la città e di conseguenza sui fattori che contano per attrarre gli investimenti, che poi è ciò su cui puntano i PLL per ottenere obiettivi di sviluppo e maggiore occupabilità.
Sempre in riferimento al nuovo quadro normativo che viene fuori dalle riforme attuate, le Regioni, e le province come braccio strumentale, hanno progressivamente aumentato la loro capacità nell'esercitare un deciso ruolo, istituzionalizzato, comunque, di indirizzo, programmazione, controllo e gestione del mercato del lavoro, oltre a sostenere attivamente gli interventi di politica attiva.
Ovvio che ciò può accadere solo se si agisce in maniera incisiva, solo se si attuano serie politiche che uniscano politiche per lo sviluppo e la crescita e politiche per il lavoro, capisaldi della filosofia dei PLL: produrre occupazione attraverso politiche per lo sviluppo capaci di integrare risorse e capacità organizzative riconducibili alla dimensione territoriale e sociale delle economie locali.

3 | La logica e la struttura dei PLL

I Piani Locali per il Lavoro, si pongono come obiettivo generale quello di sperimentare un modello di coesione territoriale locale al fine di:

- realizzare l'integrazione tra le *politiche del lavoro* con le *politiche dello sviluppo;*
- favorire un *approccio territoriale alle politiche* per *l'occupazione.*

Il percorso trova attuazione all'interno del Fondo Sociale Europeo (FSE), che è il principale strumento utilizzato dall'UE per sostenere l'occupazione, aiutare i cittadini a trovare posti di lavoro migliori e assicurare opportunità lavorative più eque per tutti.
I PLL considerano come il lavoro è cambiato in questi anni e di quello che si è verificato a livello territoriale e come questi processi si caratterizzino per la dimensione territoriale *"competitiva*", diversa a seconda del progetto e dell'intervento di sviluppo che si vuole intendere, al fine di dare possibilità di sviluppo anche a sistemi territoriali deboli, che possono così coordinare e valorizzare le attività esistenti e presentarsi come sistemi caratterizzati da una certa identità e senso di appartenenza.
Secondo questo schema concettuale viene considerata una scala di progetto di "area vasta", comprendente tutti i centri e i territori interessati ad uno sviluppo così innescato, attraverso l'esistenza di una fitta rete di imprese in un dato settore, di infrastrutture e di relazioni economiche, in un unico ambito territoriale caratterizzato, in questo modo, da una dimensione fisica ed economica tale da consentire un suo inserimento nei circuiti internazionali, ma non da incidere negativamente sulle attività di coordinamento.
I Piani Locali per il Lavoro sono degli strumenti operativi per la promozione dello sviluppo locale e si realizzano attraverso un insieme di azioni orientate alla valorizzazione delle potenzialità di sviluppo dei

luoghi/territorio**,** collegati direttamente al capitale sociale e territoriale in esso operante e disponibile, ed è anche uno strumento di sostegno alla competitività di reti di impresa, già effettivamente presenti sul territorio o incentivate dal bando a costituirsi in rete, ed alle filiere e polarità territoriali di sviluppo
La struttura dei PLL prevede una metodologia di attuazione distinta in due *Fasi*:

- *Fase 1,* fase in cui, al fine della presentazione della proposta di PLL, i territori si attivano alla individuazione di filiere e/o meglio micro filiere produttive, caratteristiche e tipiche dei territori di riferimento, con le caratteristiche principale di essere corrispondenti a concentrazioni produttive ben identificabili ed a territori che si configurano per unitarietà produttive;
- *Fase 2*, fase in cui avverrà la pubblicazione dei bandi disciplinanti la procedura per l'attuazione delle linee operative proposte nel PLL.

I destinatari della fase 1 sono stati i soggetti pubblici e privati che, intendendo avviare un processo aggregativo per la partecipazione al bando, hanno unito i territori in una nuova geografia sottoscrivendo un protocollo di intesa[2].
In particolare il territorio di riferimento di ogni PLL doveva essere rappresentativo di almeno 8 comuni che, nel totale, dovevano raggiungere una popolazione complessiva non inferiore a 50.000 abitanti.
La prima fase si poneva l'obiettivo prioritario di fare emergere *le potenzialità di sviluppo locale (competitività*).
In particolare questo obiettivo doveva essere raggiunto attraverso l'individuazione di:

- filiere e/o meglio micro filiere produttive, corrispondenti a concentrazioni produttive identificabili con il contesto territoriale, o con luoghi di riferimento;
- polarità di sviluppo, come attrattori culturali, centri di ricerca et al.

Importante è risultata nei processi territoriali dei PLL la strategia partecipativa, intesa sia come ambito di condivisione di politiche strettamente sociali (Martini, 2004) e come metodologia in grado di coinvolgere nella condivisione delle decisioni tutti gli attori di una comunità che, attraverso spazi e momenti di elaborazione, sono stati coinvolti nell'ideazione o nella realizzazione comune di un progetto (Bobbio, 2004 Brunod, 2007).
Con lo strumento partecipativo applicato ai PLL, la Regione Calabria ha voluto innescare seri e costruttivi processi di *delega* e *responsabilità sociale* a livello locale, per la costruzione di capacità locale nello sviluppo nella considerazione che, perché uno sviluppo locale/occupazionale possa innescarsi, è necessario che il processo avvenga in un contesto di trasparenza e concertazione attiva in un ambiente di reale condivisione degli obiettivi strategici comuni.
In questa logica il processo di condivisione è stato favorito attraverso la promozione di gruppi locali di discussione e confronto per la costituzione di una rete/comunità di soggetti istituzionali, che sono gli attori chiave, e di imprese e/o reti di imprese in grado di produrre analisi e visione dei problemi partendo dal bagaglio di conoscenza diretta dei fenomeni, utili alla progettazione e/o costruzione di linee strategiche coerenti tra la visione globale e quella locale.
In tutto ciò un ruolo fondamentale lo ha giocato gioca la *condivisione* e la *partecipazione*.
La qualità della partecipazione è, generalmente, alla base dei processi di condivisione, di *misura* della *capacità* e/o disponibilità di trasferire conoscenze/competenze reciprocamente (Critelli, Cauteruccio 2013), creando le condizioni per alimentare una aspirazione e contestualmente una reale spinta verso il cambiamento di un territorio/sistema locale, sempre in un contesto di riferimento aperto, dove comunque trovare una reale sintesi tra locale e globale.
In questo modo si creano le condizioni per acquisire un *reale vantaggio competitivo* di Sistema, che trae la propria forza dalla spinta *autopropulsiva* verso il miglioramento delle relazioni produttive ed istituzionali.
Con questa metodologia ogni sistema locale ha portato il proprio contributo per una condivisione delle soluzioni adottate, attraverso un confronto costante tra i diversi PLL che ha di fatto dato il via alla Comunità progettuale diffusa sul territorio regionale.

4 | I PLL proposti e ridisegno dei territori dell'economia in Calabria

I PLL che sono stati proposti dal territorio sono n. 14, distribuiti su tutto il territorio regionale ed in tutte le province, e coinvolgono n. 347 comuni equivalenti all'84,89% del totale dei comuni calabresi (tabella I).
La popolazione residente nei comuni che hanno aderito ai PLL è di 1.791.453 abitanti, rappresentativo del 91,47% della popolazione totale calabrese, un dato importantissimo perché significa che i territori che non

[2] Il partenariato di progetto doveva essere costituito da Enti Locali, in forma singola e/o associata, Enti ed amministrazioni pubbliche, ed altre tipologie di organismi di diritto pubblico e/o privato.

hanno inteso proporre e/o aderire ad un PLL, sono territori con una scarsa densità di popolazione, ed è noto che la densità di popolazione spesso è associata ad una debolissima struttura economica che, in genere, è rappresentata solo dai servizi essenziali alle persone.
La cartografia successiva (Fig. I) evidenzia la partecipazione territoriale ai nuovi Piani che risulta molto elevata soprattutto nelle province di Cosenza, Crotone e Catanzaro.

Tabella I | Elenco PLL presentati e popolazione interessata. Fonte: Ns elaborazione su dati Regione Calabria.

n.	Piani Locali per il Lavoro (PLL)	Soggetto capofila	Provincia	Popolazione interessata
1	PLL - "Un'opportunità di crescita per il territorio: Lo Stretto sostenibile"	Comunità Montana Versante dello Stretto	RC	**228.003**
2	PLL - Ionio-Tirreno	Comunità Montana dell'Area Grecanica	RC	**120.530**
3	PLL - "SILAvoro"	Unione dei comuni della Presila	CS e CZ	**56.496**
4	PLL - "Terra fra i due mari tra accoglienza diffusa e Distretto della diversità"	Unione dei comuni Monte Contessa	CZ e RC	**78.218**
5	PLL - "SiAMO IL LAVORO. Dai percorsi produttivi ai percorsi lavorativi, nuove opportunità per le PMI"	Associazione dei comuni Crotonesi	KR	**174.605**
6	PLL - "Terre Jonico-silane"	Comune di Rossano	CS	**230.088**
7	PLL - "Cantieri per l'occupazione"	Comune di Bisignano	CS	**64.561**
8	PLL - Area Basso Tirreno Cosentino "ORASILAVORA"	Comune di Amantea	CS	**56.580**
9	PLL - Cosenza area Crati-Savuto. Innovazione ed ecosostenibilità	Associazione dei comuni KRATOS 2020	CS	**187.928**
10	PLL - "Vibo Vale"	Associazione dei comuni "Vibo Vale"	VV	**93.366**
11	PLL - Marco Polo	Comune di Catanzaro	CZ	**124.317**
12	PLL - "Goethe: professionalità e formazione nel turismo sociale e accessibile"	Unione comuni Versante Ionico	CZ	**73.125**
13	PLL - " NEOS POL.J.S"	Comune di Castrovillari	CS	**213.488**
14	PLL - Del Lametino e del Reventino	Associazione dei comuni del PIT 14 – Area di Lamezia Terme	CZ	**91.969**
	TOTALE			**1.793.274**

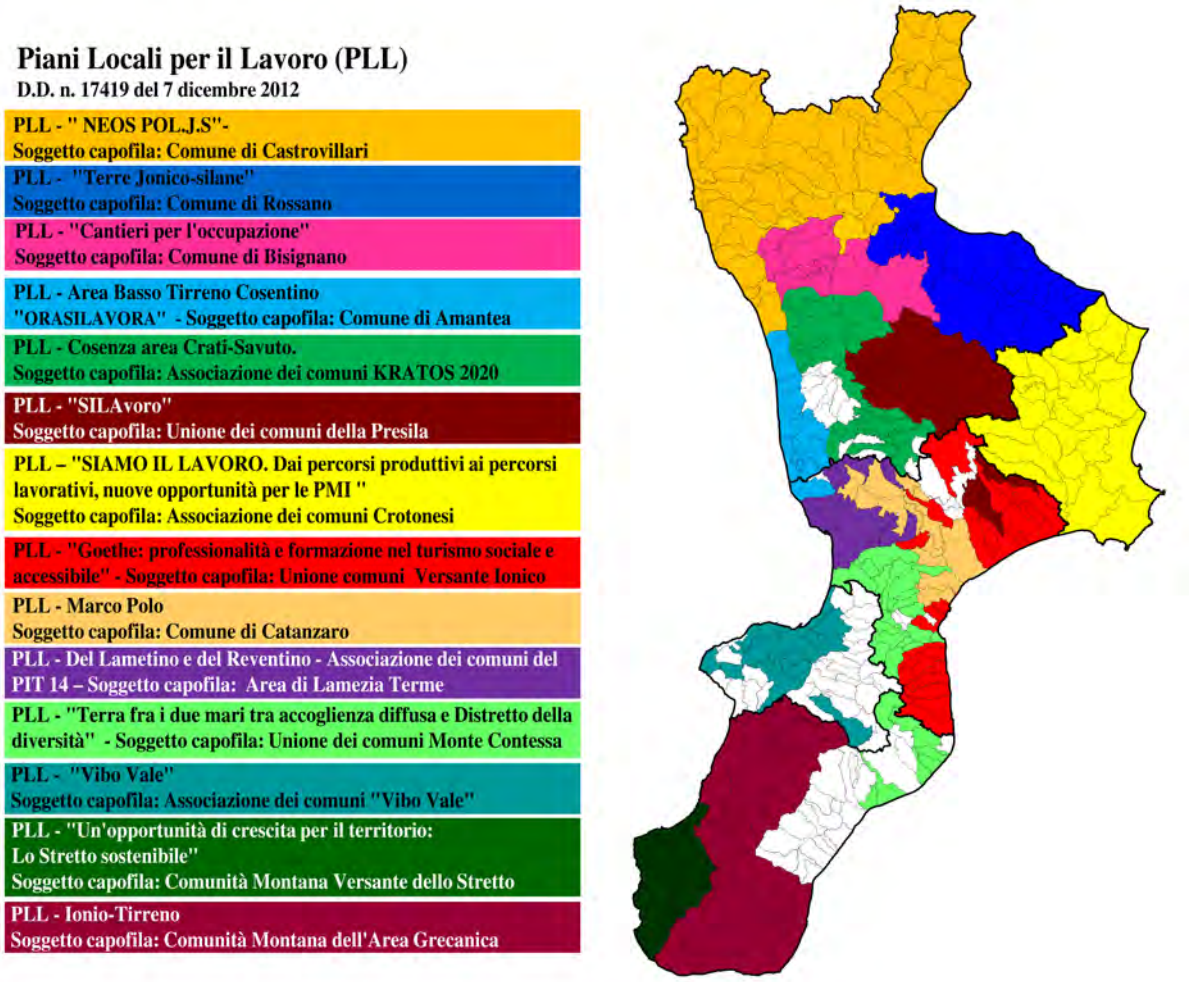


Figura 1 | I piani locali per il lavoro in Calabria. Fonte: Ns elaborazione su dati Regione Calabria.

Una lettura dei settori produttivi di interesse dei PLL (Tabella II) permette di effettuare alcune considerazioni, utili a capire quanto più possibile i territori dove essi hanno avuto genesi e quale è la loro aspettativa di sviluppo.
Utilizzando un utile accostamento tra settori dichiarati dai PLL con i codici Ateco 2007, elaborato dalla FGB (2014), si evince come delle proposte di Piani Locali per il Lavoro pervenute, moltissime, più o meno il 60%, risultano legate al settore/filiera del Turismo, con varie sfaccettature ma tutte comunque legate strettamente al concetto di sostenibilità.
In particolare alcune proposte intendono connettere il settore turismo con il settore agroalimentare e/o con l'artigianato, che notoriamente in Calabria è strettamente connesso alla tradizione dell'agricoltura, mentre poi vengono anche considerati il turismo culturale ed ambientale, in quanto è oramai consolidato pure in Calabria che Green economy vuol dire anche tutela e valorizzazione del patrimonio artistico, naturale e agroalimentare, vero è proprio giacimento aurifero della regione.
Questo nuovo approccio al turismo richiede la nascita e/o la strutturazione in Calabria di una serie di figure professionali specifiche, per cui il PLL può fornire ai giovani strumenti adeguati a formarsi e valorizzarsi.

Tabella II | I Settori produttivi dei PLL. Fonte: Fondazione Giacomo Brodolini (2014).

Piano Locale per il Lavoro	**Settori dichiarati**	**Settori oggetto di investimento**
Neos Pol. J.S.	Agroalimentare, Ambiente, Turismo	Agricoltura, Alimentare e Turismo
Terre Ionico-Silane	Turismo culturale e sostenibile	Turismo
Cantieri per l'Occupazione	Industria	Industria
Cosenza Area Crati-Savuto	Edilizia e Innovazione	Costruzioni
Area Basso Tirreno Cosentino	Turismo - microfiliera artigiana	Turismo
SILAvoro	Agrosilvopastorale, Artigianato Tipico, Turismo	Agricoltura, Alimentare e Turismo
Del Lamentino e del Reventino	Economia sociale e Innovazione sociale	
Marco Polo	Manifatturiero	Industria
Goethe	Turismo	Turismo
Terra fra i 2 Mari	Turismo Rurale e Accoglienza Diffusa	Agricoltura, Alimentare e Turismo
Ionio-Tirreno	Agroalimentare e Agroforestale	Agricoltura, Alimentare e Turismo
Stretto sostenibile	Turismo, Enogastronomia e Artigianato	Agricoltura, Alimentare e Turismo
SiAmo il lavoro	Agriturismo	Agricoltura, Alimentare e Turismo
Vibo vale	Turismo	Turismo

Nel settore agro-alimentare calabrese si stanno sempre più affermando nuovi modelli di sviluppo e di consumo che prendono forma e sviluppo dalla tutela del territorio in sinergia con la valorizzazione della cultura locale e dei metodi produttivi legati alla tradizione, alla sostenibilità ambientale, in processi sempre più riconducibili allo sviluppo locale (Marciano 2013).
In questo quadro crescono sempre più nuove professioni green quali, a titolo esemplificativo:
Negli altri settori che rientrano nelle proposte di attivazione di Piani Locali per il Lavoro le figure attivabili green non si discostano molto dalle figure attivabili in generale dalla green economy a livello nazionale ed internazionale, non propriamente "tipici" dei territori calabresi.

5 | Conclusioni

L'occasione dei Piani Locali per il Lavoro è stata strutturata per intercettare nei sistemi locali una ambizione al cambiamento, attraverso un modello sperimentale di partecipazione attiva, finalizzata ad integrare le capacità e le potenzialità dei territori e dei sistemi locali con le politiche per l'occupabilità.
L'aspetto caratterizzante del modello ha preso gradualmente forma durante le fasi di concertazione locale nei singoli contesti di riferimento ed ha trovato ulteriore conferma nei forum regionali dove sulla base di metodologie strutturate, il confronto tra le aree ha amplificato i livelli qualitativi delle proposte di PLL, rompendo anche una consuetudine che ha sempre visto con molta diffidenza, in Calabria, il confronto aperto tra i vari attori dello sviluppo.
Il territorio per i PLL è diventato il luogo dove identificare le economie di filiera secondo una visione ormai imprescindibile per qualsiasi azione di politica per l'occupazione; quindi, non piani con generici richiami a settori produttivi ma luoghi dove imprese e lavoratori convergono per dare forza ai propri territori, dove più imprese stabiliscono strategie di rete in grado di gestire in maniera più efficiente il ciclo di valorizzazione delle risorse e dei prodotti locali.
E' auspicabile che le prime sperimentazioni di attuazione del modello di PLL possano coincidere con le ipotesi di valorizzazione delle potenzialità presenti sul territorio regionale, in definitiva il salto sarebbe proprio quello di passare gradualmente al consolidamento di politiche per il lavoro saldate apolitiche per lo sviluppo.

Attribuzioni

La redazione delle parti 1 e 5 sono da attribuirsi ad Antonio Nicola De Marco, la parte 2 e 4 a Giuseppe Critelli e la parte 3 a Cosimo Cuomo

Bibliografia

Bobbio L. (2004): "A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi": http://db.formez.it/fontinor.nsf/0/8e0ad917896786fcc125709d00476c82?OpenDocument.

Brunod M. (2007), "Aspetti metodologici nella progettazione partecipata. Spunti 9/2007. Marzo 2007 – anno VIII n. 9": http://www.studioaps.it/pdf/elaborazione/spunti/Spunti%20n.9/Spunti%20n.9_pp.%20127-134_M.%20Brunod.pdf .

Caligiuri M., Critelli G., Gigliotti S. (2012): "Promuovere eventi: Appunti per un modello di sviluppo economico basato sulla cultura" in "Rapporto Turismo Calabria", KS Edizioni, Cosenza,

Cauteruccio M.A., Critelli G., et al. (2013), "Per un'Economia della Conoscenza. Il Sistema Regionale delle Competenze in Calabria in una logica europea", Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.

Critelli G., Gatto A. (2011): "Impresa sociale e sviluppo locale: il caso della Banca Popolare delle Province Calabre" in Impresa Sociale n. 3/2010, Euricse Edizioni, Trento.

Cuomo C, (2010), "Piano locale per il lavoro (PLL) - proposta di attuazione delle politiche per l'occupazione a favore dei sistemi locali in Calabria", in "Rivista LABOR EST-pagine di estimo e valutazione di piani, programmi e progetti", no. 5 – 2010, LARUFFA Editore.

Fondazione G. Brodolini (2014): "Il mercato del lavoro calabrese negli anni della crisi. Evidenze e potenzialità della banca dati amministrativa delle comunicazioni obbligatorie", file Pdf.

Giarini O., Stahel W.R. (1990): "Les limites du certain" Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.

Montgomery J.D., Inkeles A. (2001), "Social Capital as a Policy Resource", Boston, Kluwer Academic Publishers.

Marcianò C. (a cura di 2013), "Governance rurali in Calabria" Centro di Stampa di Ateneo, Reggio Calabria, 2013.

Martini ER. (2004): "Progettazione partecipata: andare oltre gli aspetti tecnici" – luglio 2004 file pdf http://www.martiniassociati.it/uploads/files/oltre__la_progettazione_partecipata_-_testo_1.pdf.

Trigila C. (2012): "Non c'è nord senza sud. Perché la crescita dell'Italia si decide nel Mezzogiorno", il Mulino, Bologna,

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Economia della conoscenza, sviluppo locale e distretti in agricoltura: un'esperienza in Calabria

Giuseppe Critelli
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Laboratorio LASTRE-Dipartimento di Patrimonio, Architettura e Urbanistica

Cosimo Cuomo
Dipartimento Sviluppo Economico, Lavoro, Formazione e Politiche Sociali

Claudio Marcianò
Dipartimento di Agraria, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

Abstract
L'attuale modello economico, riferibile alla "nuova economia della conoscenza", è sostanzialmente fondato sulle industrie ad alta intensità di conoscenza che hanno sempre più rilevanza economica rispetto ai settori industriali di produzione di massa tradizionali, i cosiddetti "settori misurabili". La nuova economia della conoscenza influisce anche nel settore agricolo ed agroalimentare, dove ultimamente prevale la conoscenza del fare e le produzioni ad alto valore aggiunto, i cosiddetti "prodotti di qualità". Queste tipologie di prodotti vengono identificate nelle produzioni a Denominazioni di Origine, le cui caratteristiche principali sono la qualità e l'identità di un determinato luogo, forte riferimento in una prospettiva di sviluppo locale, concetto chiave della ricerca economica e sociale degli ultimi anni fortemente legato all'identità di un territorio. A tal riguardo, negli ultimi anni, è emerso che tra gli strumenti per lo sviluppo locale in ambito rurale, il Distretto Rurale ed il Distretto Agroalimentare di Qualità rappresentano due strumenti innovativi per una nuova organizzazione territoriale utile allo sviluppo dell'economia rurale ed agroalimentare. Il presente paper sintetizza le strategie di sviluppo e valorizzazione adottate nell'area Lametina, in Calabria, delineate per favorire l'istituzione di un Distretto Rurale nell'area del Reventino ed uno Agroalimentare nei territori intorno alla città di Lamezia e si inserisce in quel campo della ricerca urbanistica che si interessa di integrare, riunire ed orientare la pianificazione territoriale e l'agire economico in tutti gli ambiti.

Parole chiave: Integrated planning, local development, public policies.

1 | Introduzione

La nuova economia della conoscenza è un campo di ricerca che può influire nel settore agricolo ed agroalimentare, partendo dalla relazione tra conoscenza e competitività, e soprattutto dalla distinzione tra produzioni di massa, dove prevale la conoscenza del fare e quelle con prodotti ad alto valore aggiunto in cui prevalgono la conoscenza dei rapporti con il mercato e i messaggi del "prodotto di qualità", identificato nelle produzioni a Denominazioni di Origine, le cui caratteristiche sono altamente identitarie di un determinato luogo, forte riferimento in una prospettiva di sviluppo locale, che che è uno dei concetti chiave della ricerca economica e sociale degli ultimi anni fortemente legato all' "identità" di un territorio (Cammozzo, 2008). Nella nuova economia della conoscenza l'identità è qualcosa che si crea e che si può comunicare all'esterno dei territori ma anche un aspetto che può diventare proiezione, una possibilità per un certo territorio che può far riconoscere le proprie caratteristiche distintive.

Queste caratteristiche distintive del luogo, in cui avviene la produzione, sono spesso fornite da motivazioni, contesti, risorse differenti da ciò che sta in altri territori e fornisce differenza di origine in grado di dare un significato specifico al processo e al prodotto da esso ottenuto, distinguendosi soprattutto per la qualità intrinseca ed estrinseca del prodotto (Belletti, 2002). Partendo da queste premesse i vari sistemi locali si devono attrezzare per affrontare le nuove sfide di mercati competitivi turbolenti ed in continua evoluzione anche attraverso l'avvio di processi di pianificazione territoriale integrata. In questo contesto, lo studio sintetizza le strategie di sviluppo e valorizzazione adottate nell'area Lametina, in Calabria, che hanno portato all'istituzione di un Distretto Rurale nell'area del Reventino ed uno Agroalimentare nei territori intorno alla città di Lamezia.

2 | Relazioni tra la nuova economia della conoscenza ed il concetto di qualità nel sistema agro-alimentare

La "nuova economia della conoscenza" (Mokyr 2002, David e Foray 2003), è un modello economico che pone le sue basi sulle industrie ad alta intensità di conoscenza, che hanno sempre più rilevanza economica rispetto ai settori industriali di produzione di massa tradizionali, definiti "settori misurabili" (Cauteruccio Critelli et al, 2013).
La principale caratteristica di questo nuovo modello economico è rappresentata dal fatto che la creazione e la diffusione di valore avviene sempre attraverso processi che prevedono lo sfruttamento dei beni immateriali/intangibili (Ronca, 2007). Gli elementi che in passato erano definiti "immateriali" o "intangibili" sono oramai beni economici a tutti gli effetti, divenuti tali per il fatto che, attraverso le innovazioni e l'accresciuta "conoscenza", determinano sempre più importanti cambiamenti nell'organizzazione della produzione e nell'output finale e sono il perno centrale di quel della cosiddetta "soft revolution" (Romer, 1998). Alla base della nuovo modello economico vi deve essere la capacità di produrre valore attraverso la creazione e trasformazione del sapere attuati mediante processi cognitivi di apprendimento via via più dinamici (Thurow 2002) con la costruzione di un legame processuale tra le vecchie conoscenze e le nuove.
Non risulta possibile pensare a una nuova conoscenza, soprattutto nel settore agroalimentare, se non si è avuto cura e conservazione della vecchia conoscenza, se non ci si è curati di continuare a propagarla, se non la si è riutilizzata per creare nuova conoscenza, magari in ambiti e per scopi diversi. La conoscenza può essere una forte creatrice di qualità ed essere il principale fattore di successo di un prodotto agroalimentare posto che si riesca a renderla operativa. Sacchetti (2008) afferma che per qualità, in relazione al comparto agroalimentare, si fa essenzialmente riferimento a due differenti caratteristiche: dal lato dell'offerta ci si riferisce alla qualità agronomica, alla qualità tecnologica e alla qualità merceologica; dal lato della domanda, invece, ci si riferisce alla qualità igienico-sanitaria, alla qualità nutrizionale, alla qualità organolettica, alla qualità d'uso o di servizio ed alla qualità psico-sociale.
I prodotti di qualità hanno sempre più sul mercato una differenziazione intrinseca e oggettiva, più riconoscibile rispetto ai prodotti industriali, che gli conferiscono la percezione della *varietà* e poi, in gran parte di questi prodotti, essendo conosciuti per lo più a livello del loro territorio di riferimento, il consumatore vi riscontra forti fattori di *novità* sul mercato dei prodotti agroalimentari (Trognon et al. 1999). La *varietà e novità* sono due elementi che giocano in favore dei prodotti di qualità, ma essi sono anche spesso accomunati da un'immagine di prodotto naturale, in equilibrio con l'ambiente nel quale sono stati prodotti (Belletti, 2002). Per ultimo, a tutti questi elementi si deve aggiungere il fatto che questi prodotti sono spesso legati alla tradizione, alla storia più o meno importante e alla cultura locale delle zone di provenienza del prodotto (Rullani 2002): il che contribuisce, insieme a tutti gli altri elementi, a dare un'immagine prestigiosa del bene e a fare apprezzare il prodotto agli occhi del consumatore. Bisogna essere in grado di indirizzare la produzione verso una continua crescita della qualità dei prodotti, sia comunicandone esperienze ed identità, sia offrendo, attraverso il prodotto, un aumento del livello di servizio che di personalizzazione, in grado di aumentare il valore del prodotto fornito al consumatore attraverso l'utilizzo di risorse non facilmente trasferibili o imitabili (Rullani, 2012).
Attorno alla riscoperta, alla tutela e alla valorizzazione di questi prodotti gravitano molti interessi economici soprattutto per le imprese di minor dimensione e/o ubicate in aree svantaggiate e marginali che possono, attraverso i prodotti tipici, ritagliarsi uno spazio di competitività su mercati che risultano essere sempre più esposti ad una concorrenza di prezzo, e di recuperare parte del valore aggiunto sottratto nel tempo dall'ascesa dell'industria e dalla moderna distribuzione (Critelli e Cuomo, 2010). Molto importante per il loro posizionamento sul mercato è, dunque, il legame stretto con un'area di produzione spesso

spazialmente limitata ed il rispetto dei disciplinari di produzione e l'eventuale marchio Comunitario apposto sui prodotti. Inoltre di primaria importanza risulta strutturare il territorio con processi organizzativi e di governance e di pianificazione territoriali idonei al loro sviluppo. Fra questi, di particolare interesse risulta approfondire il ruolo ed i percorsi di formalizzazione dei distretti in ambito agricolo e rurale approvati nelle diverse regioni italiane (Critelli e Marcianò, 2013; Gulisano e Marcianò, 2008).

3 | I distretti in agricoltura ed il concetto di qualità

L'esperienza italiana sul tema della distrettualizzazione in agricoltura appare piuttosto complessa e consente di affermare che il valore di un distretto, come strumento di governance dello sviluppo locale, può differenziarsi in relazione alle funzioni che al distretto stesso possono essere attribuite.
La Toccaceli (2012), propone una classificazione che differenzia le tipologie distrettuali a seconda che facciano riferimento ai Sistemi Produttivi Locali (SPL) o, in seguito alla finanziaria del 2006, ai distretti produttivi (DISP). Sulla base di questa considerazione le tipologie distrettuali adottate dalle Regioni nel corso degli anni sono così sintetizzabili:

1. distretti rurali e agroalimentari di qualità (DIRU e DAQ) disciplinati dalle Regioni che, dando attuazione alla legge di orientamento agricolo, hanno operato prima del 2006;
2. distretto agroindustriale (DINDA) disciplinato dalle Regioni che hanno ottemperato alle indicazioni della legislazione di riferimento sui distretti industriali, operando prima del 2006, e che a tal fine hanno inserito nella legislazione regionale anche i distretti agroindustriali;
3. distretti produttivi rurali (DP-rurali), i distretti produttivi agroalimentari di qualità o agricoli (DP-AQ) e i distretti di filiera (DIF), creati dalle regioni dopo il 2006 utilizzando la nozione giuridica di distretto produttivo;
4. distretti produttivi agroindustriali (DP_A) definiti in attuazione alla legislazione sui distretti industriali.

Il concetto di qualità viene inserito direttamente, come elemento principale, nei Distretti Agroalimentari di Qualità (DAQ) e nei Distretti Produttivi Agroalimentari di Qualità o Agricoli (DP-AQ): i primi sono attivati dalle regioni (Toscana, Provincia Autonoma di Trento, Piemonte, Liguria, Abruzzo, Lazio, Basilicata, Calabria) che hanno utilizzato, nelle loro leggi di recepimento, la definizione contenuta nel D. Lgs. 228/2001 , mentre i secondi sono stati definiti (in Puglia e Lombardia) in base alla nozione di distretto che era inserita nella finanziaria del 2006. Nella prima definizione la specificazione di qualità è immediatamente riconducibile alla qualità delle produzioni ed all'integrazione di filiera tra le imprese, sancita in particolare dalla presenza di certificazioni o produzioni tipiche. Nell'interpretazione successiva alla finanziaria del 2006, la qualità è stata ricollegata anche all'innovazione dei processi produttivi.
Il Distretto Agroalimentare di Qualità in Calabria è un modello innovativo di organizzazione territoriale in cui più soggetti interagendo tra loro in una logica di area-sistema, attuano una politica di rafforzamento del sistema agroalimentare di uno specifico ambito locale oppure, nel caso del Distretto Rurale, di diversificazione produttiva in chiave multifunzionale, di integrazione economica, di valorizzazione delle tradizioni culturali e delle vocazioni territoriali, ponendo l'attenzione su aspetti sociali, di gestione e di identità del territorio (Careri et al. 2013; Gulisano e Marcianò, 2008).

4 | Il caso dell'area Lametina

L'area oggetto di approfondimento è stata negli anni molto attiva, con una attività pianificatoria che l'ha trasformata da semplice aggregato geografico a vero e proprio Sistema Locale. È possibile considerare infatti che tutta una seria di processi territoriali hanno fatto si che si sia costituito di fatto un Sistema Territoriale del Lametino, corrispondente alla strutturazione di un territorio–distretto, in grado di promuovere e valorizzare le proprie potenzialità e i propri fattori di eccellenza verso una visione condivisa di organizzazione a rete diffusa.
La piattaforma territoriale avviata nell'area, negli anni, può considerarsi una realtà forte e dinamica con una spiccata capacità di lettura dei processi territoriali in atto, oltre ad aver originato una metodologia innovativa e diffusa e divenuta patrimonio di tutti gli attori coinvolti (Critelli et al. 2014).
Già nel 2001 le due proposte di PIAR che interessavano l'intero comprensorio lametino (area dei Monti Reventino Tiriolo Mancuso e area della Valle dell'Amato) presentavano un obiettivo strategico comune, corrispondente alla promozione di un sistema di gestione delle risorse locali assimilabili a un modello di

distretto agricolo e rurale, anticipando i contenuti della L.R. 21 del 2004 della Regione Calabria per l'istituzione dei distretti agro-alimentari e/o rurali di qualità (Care, 2013). Attraverso tale processo ha preso corpo la strategia d'area del lametino, fino alla recente sottoscrizione (novembre 2009) formale, nell'ambito della Programmazione 2007/2013, del Patto per lo Sviluppo relativo alle aree urbane di valenza regionale. Tale risultato appare ancora più significativo alla luce della composizione variegata del sistema locale del lametino, che si presenta, al proprio interno, articolato in diverse componenti territoriali: area interna montana (a nord), area costiera, polo urbano comprensoriale di Terme, ambito di pianura, area interna rurale (a sud). Il Patto per lo sviluppo, in una visione integrata e coerente degli interventi volti alla valorizzazione delle potenzialità locali, ha individuato nel contesto della Progettazione Integrata dello Sviluppo Regionale, tra le varie azioni strategiche di intervento, anche la realizzazione del "Polo regionale di Innovazione e Ricerca sull'Agro-alimentare del Centro Agro alimentare di Lamezia Terme".
Appare evidente come la sinergia tra ricerca, innovazione e produzione locale pone i presupposti per un moderno rilancio della filiera agro-alimentare ed una compiuta coesione integrata territoriale, in una logica di sistema produttivo locale coerente con i principi stabiliti dalla legge e quindi "caratterizzata da una forte integrazione tra attività agricole ed altre attività locali, nonché dalla produzione di beni e servizi di particolare specificità, coerenti con le tradizioni e le vocazioni naturali del territorio".

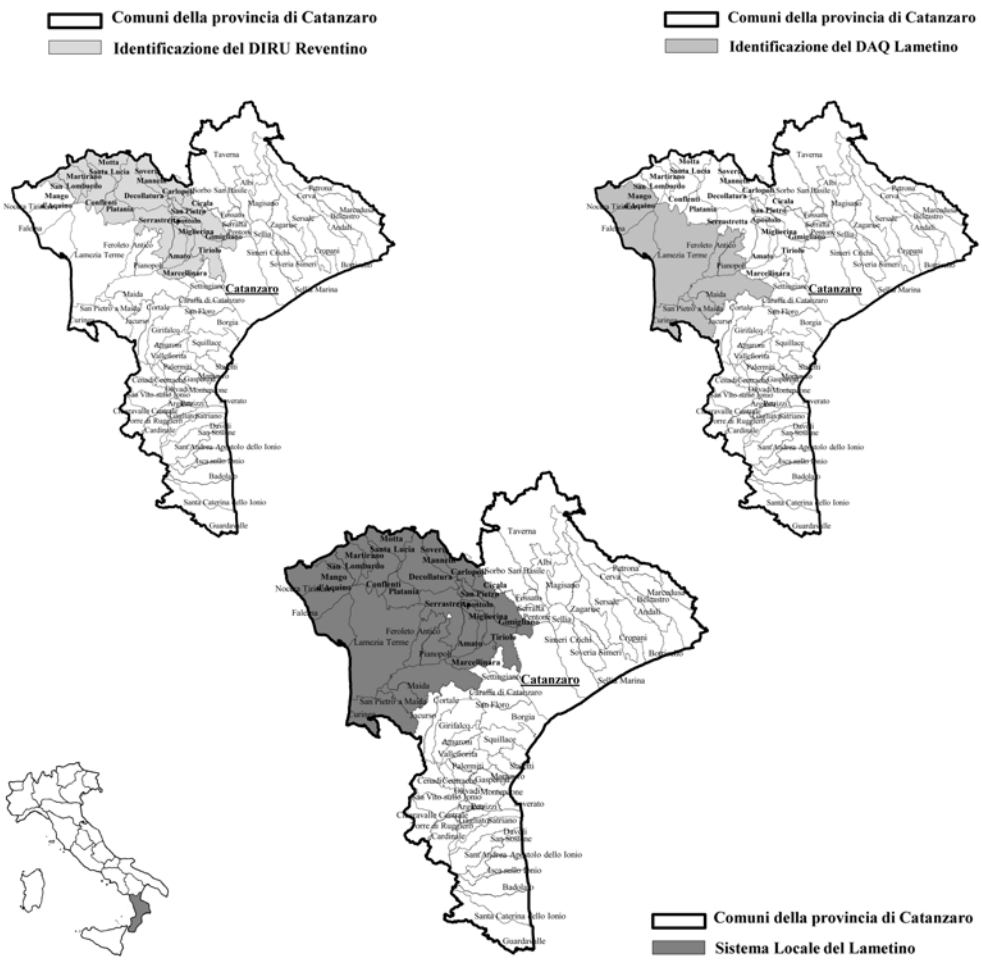


Figura 1 – Identificazione del Sistema Locale del Lametino

In questo senso è stato possibile considerare la concreta possibilità di istituire dei Distretti in grado di essere, soprattutto se coordinati, un modello di governo in continuità con le precedenti esperienze. In particolare è da ritenere interessante che, l'avvenuta istituzione del DAQ (Delibera di Giunta n. 520 del 11/11/2011) e del DIRU (Delibera di Giunta n. 403 del 11/11/2013), siano a tutti gli effetti strumenti di

pianificazione e governance in grado di implementare una reale prospettiva di sviluppo per l'intero territorio al fine di:
a) valorizzare le produzioni agricole ed agro alimentari;
b) favorire la concentrazione dell'offerta in logica di filiera e di multifiliera;
c) predisporre condizioni infrastrutturali di servizio e alle esigenze delle produzioni agricole ed agro alimentari;
d) fornire strumenti tecnici che favoriscono investimenti aventi quali precipuo obiettivo l'ispessimento delle relazioni tra imprese dell'agro alimentare e il sostegno sui mercati nazionali ed internazionali delle imprese

5 | Profilo del territorio e delle vocazioni produttive

L'area del *Sistema Locale del Lametino* si caratterizza per il permanere di una molteplicità di vocazioni produttive che riguardano sia le filiere agricole propriamente dette che quelle agroindustriali o comunque tutte quelle riconducibili al settore primario.
Il territorio è rappresentato dall'aggregazione di 10 comuni per il DAQ e di 18 per il DIRU con una popolazione complessiva di circa 150.000 abitanti. Il territorio è aggregato nel PSR in tre macroaree: *Aree rurali con problemi complessivi di sviluppo ed Aree rurali interne* (la totalità delle aree DIRU) ed "*aree ad agricoltura intensiva e specializzata*" per il DAQ e l'area più prossima a Lamezia.
Le caratteristiche territoriali del Sistema Locale lametino possono essere così semplificate e distinte per tipologia distrettuale (tab.n. 1):

- DIRU: territorio prevalentemente montagnoso, con alcune zone collinari. L'ambito territoriale si sovrappone quasi interamente al Massiccio del Reventino e la sua centralità geografica, derivante dalla felice posizione, domina la Piana di Sant'Eufemia e l'Istmo Catanzaro-Lamezia;
- DAQ: territorio prevalentemente pianeggiante, con alcune zone collinari in cui, per caratteristica propria dei sistemi insediativi calabresi, insistono i centri urbani "storici". Nell'area ricade una vera e propria città, Lamezia Terme, con una popolazione superiore ai 70.000 abitanti, vero attrattore di flussi generalizzati e polo di servizio per servizi di rango sia alle persone che alle imprese.

Per quanto concerne la vocazione agricola e le principali filiere agricole, che sono la forza del Sistema Locale Lametino, c'è da sottolineare che esse si distinguono nettamente rispetto ad altre aree di produzione agricola della Calabria per la coesistenza di un'ampia gamma di produzioni che, per esigenze di sintesi e per problematiche affini, possono essere racchiudibili in due principali gruppi:

- le filiere delle *commodities*, tutti quei prodotti che sono anche oggetto di contrattazione e scambio anche a lunghe distanze per via della loro caratteristica di essere facilmente conservabili e non facilmente differenziabili (castagne, salumi, prodotti della caseificazione, patata della sila etc.);
- le filiere dei prodotti tipici e/o tipicizzabili, quei prodotti per cui la tipicizzazione avviene o può avvenire solo sul proprio territorio di riferimento (nel caso del Sistema Locale del Lametino vino, olio di oliva, salumi, formaggi, prodotti dell'apicoltura, dell'acquacoltura, castagna) oppure quei prodotti cui la tipicizzazione oltre che su base territoriale può avvenire anche su base industriale (ad es. latte destinato al consumo fresco).

La caratteristica che accomuna i due gruppi di filiere è sicuramente il fatto che per entrambe la "qualità" è un vincolo e costituisce la base per l'esaltazione della tipicità e dei legami con il territorio, oltre che l'elemento principale su cui fondare eventuali processi di internazionalizzazione. In questa direzione riveste grande importanza l'utilizzo di marchi e segni distintivi, sia d'impronta privatistica (marchi individuali e collettivi), che riferiti a provvedimenti normativi quali DOC, DOP e IGP.
In particolare sono prodotti: Prodotti Agroalimentari definiti Tradizionali (PAT) riconosciuti ai sensi del Decreto Ministeriale 18 Luglio 2000 e s.m.i.; prodotti agroalimentari contraddistinti con la Denominazione di Origine Protetta (DOP) e con la Indicazione Geografica Protetta (IGP); vini a Denominazione di Origine Controllata e a Indicazione Geografica Tipica.
Nel territorio del Sistema Locale del lametino si registrano la produzione di 5 prodotti a marchio DOP e di 3 prodotti a marchio IGP, come indicati nelle tabella 2, nella quale per ciascuna produzione si riportano gli estremi di riconoscimento da parte dell'Unione Europea. Relativamente alla produzione vitivinicola, il territorio lametino assicura la produzione di 3 vini a denominazione di Origine Controllata (DOC) e 1 con Indicazione Geografica Tipica, come evidenziato nella tabella 3.

Tabella I | Caratteristiche geografiche del DIRU e del DAQ.

n	Geoentità	Prov	Zonizzazione				Zona altim. estesa	Altimetria		
			PSR 2007-2013							
			A	B	C	D		Livello alt. del centro	Livello alt. Min.	Livello alt. max
DISTRETTO RURALE DEL REVENTINO										
1	Amato	CZ	-	-	-	X	3	480	95	1.035
2	Carlopoli	CZ	-	-	-	X	1	924	624	1.075
3	Cicala	CZ	-	-	-	X	1	829	550	1.088
4	Conflenti	CZ	-	-	-	X	1	540	235	1.410
5	Decollatura	CZ	-	-	-	X	1	765	663	1.366
6	Gimigliano	CZ	-	-	-	X	1	500	200	968
7	Marcellinara	CZ	-	-	-	X	3	337	87	527
8	Martirano	CZ	-	-	X	-	1	381	138	942
9	Martirano L.	CZ	-	-	X	-	1	520	97	1.279
10	Miglierina	CZ	-	-	-	X	3	575	150	1.039
11	Motta S.L.	CZ	-	-	-	X	1	590	165	1.352
12	Platania	CZ	-	-	-	X	1	750	350	1.417
13	S. Mango d'A.	CZ	-	-	X	-	4	468	48	1.100
14	San Pietro A.	CZ	-	-	-	X	1	750	350	1.417
15	Serrastretta	CZ	-	-	-	X	1	840	100	1.198
16	Settingiano	CZ	-	-	-	X	3	270	52	528
17	Soveria Mann.	CZ	-	-	-	X	1	774	695	1.000
18	Tiriolo	CZ	-	-	-	X	3	690	69	950
DISTRETTO AGRO-ALIMENTARE DI QUALITÀ DEL LAMETINO										
1	Curinga	CZ	-	X	-	-	4	35	0	725
2	Falerna	CZ	-	X	-	-	4	550	0	1.327
3	Feroleto A.	CZ	-	X	-	-	3	280	33	825
4	Gizzeria	CZ	-	X	-	-	4	630	0	1.290
5	Iacurso	CZ	-	X	-	-	3	441	150	925
6	Lamezia Terme	CZ	-	X	-	-	5	216	0	1.311
7	Maida	CZ	-	X	-	-	3	299	30	525
8	Nocera Ter.	CZ	-	X	-	-	4	240	0	1.327
9	Pianopoli	CZ	-	X	-	-	3	250	62	600
10	San Pietro a M.	CZ	-	X	-	-	1	355	19	625

Zonizzazione: A: Poli urbani; B: Aree rurali ad Agricoltura intensiva e specializzata; C: Aree rurali interne; D: Aree rurali con problemi

Zona Altimetrica estesa: 1 Montagna intensa; 2 Montagna litoranea; 3 Collina intensa; 4 Collina Litoranea; 5 Pianura

Tabella II | Elenco delle produzioni di qualità iscritte nei registri di riferimento ricadenti nel Sistema Locale del Lametino

Prodotto	Cat.	Tipologia	Nmero regolamento CE	Data pubblicazione sulla GUCE	Regione	Provincia
PRODOTTI ISCRITTI NELL'ELENCO DEI PRODOTTI A DENOMINAZIONE DI ORIGINE PROTETTA						
Capocollo di Calabria	D.O.P.	Carni trasformate	Reg. CE n. 134 del 20.01.98	GUCE L. 15 del 21.01.98	Calabria	Catanzaro, Cosenza, Crotone, Reggio Calabria, Vibo Valentia
Pancetta di Calabria	D.O.P.	Carni trasformate	Reg. CE n. 134 del 20.01.98	GUCE L. 15 del 21.01.98	Calabria	Catanzaro, Cosenza, Crotone, Reggio Calabria, Vibo Valentia
Soppressata di Calabria	D.O.P.	Prodotti a base di carne	Reg. CE n. 134 del 20.01.98	GUCE L 15 del 21.01.98	Calabria	Catanzaro, Cosenza, Crotone, Reggio Calabria, Vibo Valentia
Salsiccia di Calabria	D.O.P.	Carni trasformate	Reg. CE n. 134 del 20.01.98	GUCE L. 15 del 21.01.98	Calabria	Catanzaro, Cosenza, Crotone, Reggio Calabria, Vibo Valentia
Lametia	Dop	Oli e grassi	Reg. CE n. 2107 del 04.10.99	GUCE L 258 del	Calabria	Catanzaro
PRODOTTI ISCRITTI NELL'ELENCO DEI PRODOTTI DELLE INDICAZIONI GEOGRAFICHE PROTETTE						
Patata della Sila	I.G.P.	Ortofrutticoli e cereali	Reg. UE n. 898 dell'08.10.10	GUUE L 266 del 09.10.10	Calabria	Catanzaro, Cosenza, Vibo Valentia
Cipolla Rossa di Tropea Calabria	I.G.P.	Ortofrutticoli e cereali	Reg. CE n. 284 del 27.03.08	GUCE L. 86 del 28.03.08	Calabria	Catanzaro, Cosenza, Vibo Valentia
Clementine di Calabria	I.G.P.	Ortofrutticoli e cereali	Reg. CE n. 2325 del 24.1	GUCE L. 322 del 25.11.97	Calabria	Reggio Calabria, Catanzaro, Cosenza, Vibo Valenzia, Crotone

Fonte MIPAAF

Tabella III | Elenco vini Doc e Igt ricadenti nel Sistema Locale Lametino

Prodotto	Cat.	Decreto	Descrizione
Lamezia	D.O.C.	D.M. 2/Maggio/1995	Le uve destinate alla produzione dei vini a DOC **"Lamezia"** devono essere nei seguenti comuni: **Curinga, Falerna, Feroleto Antico, Gizzeria,** Francavilla Angitola, **Maida, Pianopoli, Lamezia Terme, San Pietro a Maida**
Scavigna	D.O.C.	D.M. 17/Ottobre/1994 Modifica del 12/maggio/1995	Le uve destinate alla produzione dei vini a DOC **"Scavigna"** devono essere prodotte nei territori a vocazione viticola dei comuni di: **Nocera Terinese Falerna**
Savuto	D.O.C.	D.P.R 19/Maggio/1975	Le uve devono essere prodotte nella zona di produzione che comprende in parte il territorio dei comuni di: Rogliano, S.Stefano di Rogliano, Marzi, Belsito, Grimaldi, Altilia, Aiello Calabro, Cleto, Serra Aiello, Pedivigliano, Malito, Amantea, Scigliano, Carpanzano; Motta S.Lucia, Martirano Vecchio, Martirano Lombardo, S.Mango d' Aquino, **Nocera Terinese e Conflenti**

Fonte MIPAAF

6 | Conclusioni

I due Distretti, il DAQ ed Il DIRU si sono costituiti alla fine di un processo integrato molto incisivo e con l'obiettivo di garantire una *governance* che si possa far carico della promozione e dello sviluppo autopropulsivo delle imprese del territorio. Quello Lametino è sicuramente un *territorio intelligente* che attraverso i processi di pianificazione integrata ha dimostrato di acquisire consapevolezza nell'ambito delle opportunità di sviluppo e crescita del territorio stesso e delle aziende che vi operano. In particolare, la forma distrettuale può svolgere la sua funzione di *governance* attraverso un programma di sviluppo caratterizzato da azioni fondamentali in termini di Logistica, Formazione, Ricerca, Trasferimento delle Innovazioni di Prodotto e di Processo, Internazionalizzazione.
Tutto ciò nella considerazione che, in un sistema economico reso sempre più competitivo da fenomeni di globalizzazione, la vocazione produttiva di un'area e la disponibilità di produzioni in un certo arco temporale sono condizioni necessarie, ma non più sufficienti per difendere le quote di mercato acquisite dagli operatori. In questo senso i due Distretti avranno il compito di ottenere il massimo coinvolgimento degli imprenditori e degli operatori economici, mettendo in rete i diversi attori privati, le organizzazioni e gli enti esistenti sul territorio, e quindi proseguendo nel percorso che ha portato all'istituzione del Distretto.

Attribuzioni
La redazione delle parti 1, 3 e 6 sono da attribuirsi ad Claudio Marcianò, la parte 2 e 5 a Giuseppe Critelli e la parte 4 a Cosimo Cuomo

Riferimenti bibliografici

Belletti G. (2002). Sviluppo rurale e prodotti tipici: reputazioni collettive, coordinamento e istituzionalizzazione, in Basile E., Romano D. (a cura di), *Sviluppo rurale: società, territorio, impresa*, Milano, Franco Angeli

Carè V. (2013). Il Progetto Integrato per le Aree Rurali dei Monti Reventino-Tiriolo-Mancuso, in C. Marcianò (a cura di) *Governance rurali in Calabria*, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Centro Stampa di Ateneo.

Cammozzo A., (2010). L'identità nello sviluppo, unpublished report, (2008), Available at http://www.academia.edu/ 3038439/Lidentita_nello_sviluppo.

Careri P., D'Angelillo E., Marcianò C. (2013). I Distretti Rurali ed Agroalimentari di Qualità in Calabria, in Marcianò C. (a cura di), *Governance rurali in Calabria*, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Centro Stampa di Ateneo.

Cauteruccio M.A., Critelli G., et al. (2013), "Per un'Economia della Conoscenza. Il Sistema Regionale delle Competenze in Calabria in una logica europea", Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.

Critelli G., Cuomo C. (2010). Sistema agroalimentare e competitività: produzioni di qualità (DOP E IGP) e difesa dalla contraffazione, in AA.VV. *Le prospettive delle imprese agroalimentari in Calabria: una possibile strategia di valorizzazione*, Reggio Calabria, Casa Editrice Turismo per tutti.

Critelli C., Marcianò C. (2013). Economia della Conoscenza, sviluppo locale e pianificazione territoriale integrata: i prodotti di qualità nell'istituzione dei Distretti agroalimentari, in C. Marcianò (a cura di) *Governance rurali in Calabria*, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Centro Stampa di Ateneo.

Critelli G., Cuomo C., Mancuso V., Marcianò C. (2014) Patterns of Integrated Planning and Development of Agricultural Districts in Calabria: a Case Study, in Bevilacqua C., Calabrò F., Della Spina L. (eds.), *New Metropolitan Perspectives: The integrated approach of Urban Sustainable Development*, Advanced Engineering Forum, Trans Tech Publications Inc, Durnten-Zurich, Vol. 11 (2014) pp 410-416.

David P.A., Foray D., (2003). Economic Fundamentals of the Knowledge Society, *Policy Futures in Education*, I(1), pp. 20-49.

Gulisano G., Marcianò C. (2008). I distretti rurali in Calabria. Aspetti teorici, metodologici ed applicativi, Kalit, Reggio Calabria. (http://www.pical.unirc.it)

ISMEA (2012). *Report vini a Denominazioni di Origine,* file pdf.

ISTAT (2012). *Prodotti di qualità DOP, IGP e STG* - 18_set_2012.

Osservatorio Qualivita - Ismea (2013). *Rapporto 2012 sulle produzioni agroalimentari italiane DOP IGP STG,* file pdf.

Osservatorio Qualivita - Ismea (2012). *Rapporto 2012 sulle produzioni agroalimentari italiane DOP IGP STG,* file pdf.

Osservatorio Ismea-Mipaaf (2012). *Report, Vini a denominazione di Origine. Struttura, produzione e mercato,* file pdf.

Osservatorio Ismea-Mipaaf (2011). *Analisi della struttura e del mercato dei vini Doc, Docg e Igt,* file pdf

Mokyr J. (2002). *The Gifts of Athena: Historical Origins of Knowledge Economy,* Princeton, Princeton University Press, (trad. it. I doni di Atena. Le origini storiche dell'Economia della Conoscenza, Bologna, il Mulino 2004).

Ronca C. (2007). *Competere con gli intangibili*, Milano, Guerini e Associati.

Rullani E. (2002). *Sistemi territoriali e apprendimento localizzato* in: Biggiero L. e Sammarra A. (a cura di), Apprendimento, identità e marketing del territorio, Roma, Carocci.

Rullani E. (2012). *Conoscenza e Innovazione: l'apprendimento del nuovo*, in "L'innovazione nelle imprese agricole usi nuovi della conoscenza", Legnaro Padova, Veneto Agricoltura, file pdf.

Sacchetti G. (2008). Qualità dei prodotti agroalimentari e scelta dei consumatori: il ruolo della consumer science, *Agriregionieuropa*, n. 15.

Thurow L. (2002). *Building Wealth: New Rules for Individuals, Companies and Countries in a Knowledge-based Economy,* New York, Harper Business.

Toccaceli D. (2012). *Dai distretti alle reti? I distretti in agricoltura nell'interpretazione delle Regioni e le prospettive verso il 2020*, INEA. Roma.

Trognon L., Lagrange L., Marsat J.B. (1999). Perception des produits alimentaires régionaux de qualité par le consommateur, in Signes officiels de qualité et développement agricole, *Atti del convegno SFER*, Clermont Ferrand.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Trasformare la «provincia la più vasta, la più impervia, la più derelitta d'Italia»: territorio, produzione, insediamento, in Basilicata

Nicla Dattomo
Ricercatore indipendente
Dottore di ricerca in Urbanistica – IUAV, XXI ciclo
Email: *nicladattomo@pluglab.it*

Abstract
Il contributo intende riferire gli esiti di un primo lavoro di indagine circa l'attualità e gli effetti di lungo periodo dell'esteso processo di trasformazione che, a partire dagli anni fra le due guerre, investe il territorio lucano; processo che costituisce l'oggetto di reiterate politiche pubbliche volte al risanamento e allo sviluppo produttivo, ma che più in generale hanno l'obiettivo di ridurre gli insostenibili divari che contraddistinguono la struttura sociale, le economie e quella stessa geografia della regione, riassunta nella metafora duale della "polpa e l'osso".
Bonifica, riforma fondiaria e conversione colturale sono i veicoli di una potente trasformazione della struttura produttiva agricola, che tocca le punte di maggiore visibilità ed efficacia nella piana metapontina. Allo stesso tempo, l'industrializzazione della regione, promossa attraverso la costituzione dei Nuclei di Potenza e della Valle del Basento, è percorsa, nel secondo dopoguerra, come via necessaria e ineludibile a quella "modernizzazione" che deve segnare la traiettoria di sviluppo dell'intero Paese.
Questo lungo processo, giunto con ogni evidenza a un punto di crisi, mostra oggi aporie e contraddizioni che rendono urgente una riflessione circa la sua riproducibilità. Appare, soprattutto, necessaria una più diretta osservazione delle reciproche interazioni tra gli esiti delle politiche perseguite, che metta in questione le condizioni concrete per una futura coesistenza sostenibile tra i diversi usi del suolo e le diverse economie del territorio.

Parole chiave: sustainability, industrial sites, local development..

1 | Un altro viaggio

All'inizio del secolo, nel Settembre del 1902, il Presidente del Consiglio onorevole Zanardelli intraprende un viaggio attraverso la Basilicata, con lo scopo di osservare da presso la ampiamente denunciata arretratezza che attanaglia questa parte d'Italia[1]. Quel viaggio, che è parte del processo di gestazione della Legge speciale per la Basilicata[2], resta in seguito e per lungo tempo un riferimento importante: non solo per quell'esito normativo, che sancisce la straordinarietà della condizione di questi territori, ma anche perché costruisce in qualche modo una retorica. Esso contribuisce infatti a consolidare la percezione di una sorta di distanza, di alterità di questi luoghi rispetto al resto del Paese e dello stesso Mezzogiorno, e ad affermare, di conseguenza, la necessità di una loro scoperta.
Un viaggio attraverso la Basilicata è probabilmente ancora un esercizio necessario e, più che altrove, denso di significato. Perché questa regione, isolata dai grandi flussi e inattraversata dalle dorsali principali di

[1] Per una bibliografia minima, si veda Dilio M. (1970). Numerosi sono stati i convegni e gli scritti redatti in occasione del centenario del Viaggio; tra gli altri, il convegno svoltosi a Matera nel gennaio del 2003, *Zanardelli e la Basilicata cento anni dopo*.
[2] L. 31 marzo 1904, n. 140.

infrastrutturazione del Paese, radicata in quella 'internalità' che ne è cifra distintiva, non si presta alle descrizioni sintetiche[3]; la sua scala minuta e, allo stesso tempo, la complessità della sua geografia mal si adattano alle rapide visioni di insieme, domandando, piuttosto, assaggi puntuali, discreti, capaci di cogliere aspetti che altrimenti sfuggirebbero del tutto alla osservazione.
Assumendo un'ipotesi di lavoro che si è fondata su questa prospettiva, il presente scritto riporta gli esiti di un lavoro di istruttoria che ha scelto di ricorrere alla forma del viaggio-inchiesta e che si è articolato in una serie di visite, accompagnate da interviste, in alcuni luoghi ritenuti rappresentativi di segmenti significativi della storia recente delle trasformazioni del territorio regionale.
Le visite in Basilicata, che si sono svolte tra gennaio e aprile 2015, avrebbero in principio dovuto avere come destinazione i luoghi della riforma fondiaria, e in particolare i centri abitati di nuova fondazione e le aree di appoderamento e di costruzione delle case coloniche, con lo scopo di consentire una prima ricognizione dello stato di utilizzo (o di abbandono) di questo ingente lascito materiale delle politiche di ristrutturazione insediativa degli anni Cinquanta. L'imminenza delle iniziative per «Matera 2019» sembravano infatti essere un buon motivo per riguardare alle esperienze dei borghi materani, così note agli architetti e agli urbanisti[4], collocandole entro il quadro meno noto del complesso delle iniziative degli Enti di Riforma nell'area apulo-lucana.
Gli incontri svoltisi durante i primi sopralluoghi hanno però suggerito una parziale revisione del programma di lavoro, datasi la rilevanza di alcuni dei temi emersi nel corso delle interviste. Questi temi, sommariamente, ruotano attorno a due questioni: da un lato, i limiti di riproducibilità del processo di sviluppo compiutosi negli ultimi sessant'anni e oggi, apparentemente, giunto alla sua più radicale crisi; dall'altro, i reali effetti della reciproca interazione tra gli esiti delle politiche agrarie e quelli determinati dallo sviluppo industriale della regione, promosso attraverso la costituzione delle Aree e dei Nuclei di Taranto, della Valle del Basento e di Potenza[5].
Il racconto che segue, che ricalca puntualmente la successione dei sopralluoghi svolti e dei colloqui intercorsi, prova a mettere in evidenza l'emergere di questi temi.

2 | Primo giorno, Palagiano

Figura 1 | Casa colonica dell'Ente di Riforma Fondiaria in località Conca d'Oro, nell'agro di Palagiano (TA).
Fonte: rilievo diretto.

Palagiano (che ricade amministrativamente nella provincia di Taranto) è il più orientale dei centri collocati lungo l'ampio arco che incorona la piana di Metaponto, dalle foci del Tara fino a Nova Siri. La fascia litoranea del territorio comunale, attraversata dal torrente Lenne e dal fiume Lato, è oggetto di bonifiche

[3] Un interessante racconto di esplorazione, da questo punto di vista, è la raccolta di scritti di Arminio F. (2013).
[4] Per una bibliografia minima, si fa riferimento a Piccinato L. (1955); recente il contributo a cura di di Bilò F. e Vadini E. (2013).
[5] Si rimanda a Dattomo N. (2011).

già fra le due guerre, quando l'ONC provvede al prosciugamento di alcune paludi e ai primi appoderamenti; l'ERSAP prosegue quest'opera nel corso degli anni Cinquanta, intervenendo con gli espropri e le assegnazioni[6], in larga prevalenza nella piana, e con la realizzazione di un insediamento rurale sparso, che ha il proprio fulcro nella contrada Conca d'Oro. L'esperimento di colonizzazione ha vita breve, tanto che la scuola chiude sin dal 1968; le case coloniche appaiono oggi in gran parte abbandonate, specie nei poderi più prossimi alla costa, e sono in rovina l'ufficio postale e lo spaccio del vecchio centro civico, ove rimane saltuariamente in funzione la sola chiesa di Santa Rosa.
L'abbandono delle case coloniche, sin dalla fine degli anni Sessanta, corrisponde anche a un parziale abbandono del lavoro agricolo, a seguito di quello che qui viene descritto come 'effetto ILVA': l'accesso all'impiego nel settore industriale determina infatti il passaggio a forme di agricoltura di semplice autoconsumo e di integrazione del reddito familiare, con frequenti fenomeni di nuovo frazionamento. La riforma dà invece effetti duraturi nel determinare una profonda trasformazione colturale, che rende prevalenti le produzioni del vigneto e dell'agrumeto[7]; quest'ultima, per altro, costituisce un'eccellenza, in particolare per le clementine, identificate da un marchio di tutela IGP.
Questa specializzazione è oggi uno dei fattori di debolezza del sistema, che soffre soprattutto della concorrenza di altre aree di produzione e dei bassi prezzi alla vendita. Le aziende maggiormente in grado di sostenere tale concorrenza sono quelle che si sono costituite in forme capitalistiche più complesse, attuando talvolta strategie di riaccorpamento fondiario; tra le più dinamiche, numerose sono quelle gestite da imprenditori esterni all'area, per lo più provenienti dal barese.
Tra i piccoli proprietari, sono invece sempre più numerosi quelli che vorrebbero vendere, ma non c'è alcun incentivo all'acquisto da parte di altri produttori locali, mentre mancano tanto capitali di investimento che capacità di credito endogene. Paradossalmente, l'elevato sviluppo delle aziende dell'area, che ha portato a sostenere costanti e frequenti investimenti per l'ammodernamento degli impianti e delle attrezzature, costituisce anzi la causa di una esposizione finanziaria grave, che si rende evidente nel fenomeno dilagante delle vendite all'incanto dei terreni. Questa condizione contribuisce a deprimere il valore dei terreni: per l'agrumeto esso è sceso dai 120 milioni di lire per ettaro dei primi anni novanta ai circa 35.000 euro di oggi.
Alcuni produttori provano ad attuare trasformazioni colturali che migliorino la redditività. Come Pietro Giannotta, che ha sostituito l'agrumeto reimpiantando il mandorleto: una scelta consigliata dagli andamenti dei prezzi e da considerazioni relative ai rapidi tempi di messa a coltura e alle moderate esigenze manutentive ed irrigue. La piccola dimensione aziendale consente però di accedere unicamente a mercati locali, nella totale assenza di cooperazione, di massa critica, di azioni coordinate a livello regionale; è significativo che non esista ad esempio alcuna industria locale di trasformazione che permetta di conseguire migliori performance, nell'affrontare i mercati, in ragione dell'incremento sul valore aggiunto[8].
Dei problemi della economia agraria della zona discuto con alcuni dei membri della Associazione "Tavolo Verde", un movimento di base, con una storia ultradecennale, sorto come risposta a una insufficienza di rappresentatività delle associazioni di categoria. Nel corso di un lungo colloquio, si parla della riforma a Palagiano come di una «storia incompiuta», una trasformazione rimasta priva di «strumenti atti a mettere al riparo i nuovi proprietari, ad aggregargli, a dare loro una coscienza collettiva». Il presente mostra invece l'evidenza di un sistema «che non ha retto agli effetti della globalizzazione e al di fuori di un mercato nazionale protetto»; un sistema caratterizzato da una nuova contrapposizione: fra piccoli produttori e grande industria alimentare, fra locale e globale, «fra agricoltura e agroindustria»; un sistema strozzato dal problema essenziale del reddito e minacciato nei suoi stessi presupposti dalla convinzione che la sola soluzione stia nelle economie di scala, nella rincorsa alla grande dimensione aziendale.
Il vero rischio che incombe su questo sistema è quello del *land grabbing*, che sembra essere l'esito deliberatamente ricercato di «un progetto che punta alla depressione» come «mezzo per azzerare le conquiste del mondo del lavoro»: un progetto «di controriforma». Senza tralasciare, infine, le insufficienze di una visione che, «per essere visione seria e moderna dell'agricoltura, che è per sua natura economia territoriale e intersettoriale, avrebbe dovuto porre al centro la questione ambientale» [9].

---

[6] Si veda Prinzi D. (1954 e 1956).
[7] Tale trasformazione vede di contro una forte contrazione dell'uliveto e del mandorleto e la quasi totale scomparsa della tradizionale coltivazione dei legumi.
[8] Intervista raccolta da chi scrive il 3 gennaio 2015.
[9] I testi virgolettati sono stralci dei colloqui che chi scrive ha avuto con alcuni soci di Tavolo Verde presso la sede dell'Associazione, a Palagiano, il 3 e il 4 gennaio 2015. In particolare, sono presenti al colloquio il prof. F. Parisi, produttore,

Le proposte per superare questa condizione di crisi si raccolgono attorno a pochi punti:

- un principio di sovranità alimentare, che sancisca l'illegittimità di una concorrenza che mette irresponsabilmente a confronto sistemi che tutelano il lavoro, la salute e l'ambiente e sistemi che non attuano le medesime tutele;
- la definizione di nuovi strumenti di partecipazione e autogoverno, che consentano di superare la crisi di rappresentanza delle tradizionali organizzazioni di categoria;
- la costruzione di nuovi strumenti di tutela che pongano un argine e indichino un'alternativa alla sparizione delle piccole e medie aziende: in particolare, puntando sulle caratteristiche di un territorio che per sua stessa configurazione è vocato alla biodiversità, e puntando a strategie non di incremento, ma di integrazione del reddito (attraverso il turismo, le energie rinnovabili, etc.) e di riduzione della spesa, soprattutto intervenendo sul costo di gestione delle risorse[10].

Al di là delle soluzioni percorribili, però, ciò che occorre affermare con più chiarezza è che «non c'è alternativa a una risposta progressista, che passi dalla fase di accumulazione della ricchezza a quella – di nuovo, come negli anni Sessanta – della distribuzione, che rimetta in moto il Paese costruendo la giustizia sociale » [11].

3 | Secondo giorno, Marconia

Figura 2 | Centro agricolo di Marconia, Pisticci (MT).
Fonte: rilievo diretto.

Marconia, frazione del Comune di Pisticci che conta oggi quasi 10.000 abitanti, nasce come colonia confinaria. Il Centro Agricolo in località Bosco Salice viene costruito dall'industriale Eugenio Parrini nel corso degli anni Trenta, su incarico della Direzione Generale della Polizia, per ospitarvi confinati politici del regime fascista; alla costruzione di tale primo nucleo segue di qualche anno la fondazione della Colonia Marconia, la quale, fino al settembre del 1943, ospita oltre 1600 confinati politici, impiegati qui in alcune prime attività di disboscamento e messa a coltura delle terre demaniali.

Il viaggio a Marconia ha anche lo scopo di incontrare il professor Malvasi. Docente e preside dell'istituto Tecnico Agrario che qui ha sede ed egli stesso imprenditore agricolo e allevatore, il professore ci offre un compendio della storia agraria di questa parte della regione, mettendone in evidenza alcuni tatti salienti: l'eredità del latifondo di origine feudale; le acquisizioni al demanio, in epoca napoleonica e post-unitaria, di

membro del CdA del Consorzio di tutela del Marchio IGP, e il dott. P. Rubino, che ha fatto parte della Commissione Agricoltura della Camera dei Deputati nel corso della XIII Legislatura.

[10] Specialmente l'acqua. Si riferisce che esiste nel tarantino una rete di impianti consortili mai collaudata e mai entrata in funzione, mentre il prelievo è pressoché integralmente da falda mediante pozzi artesiani, con scarsissimo controllo sul depauperamento delle risorse idriche sotterranee e sulla loro qualità.

[11] Colloquio presso la sede dell'Associazione Tavolo Verde, Palagiano, 3 gennaio 2015.

ampie estensioni di terra, nelle aree di Pisticci, Bernalda, Montescaglioso, che restano a bosco fino al secondo dopoguerra[12]; l'emergere, invece, sin dal XIX secolo, di una borghesia terriera che, nella zona della piana, dà avvio a imprese di tipo estensivo, modernamente capitalistiche, con buone produzioni nei settori cerealicoli e della zootecnia; il lungo sforzo di valorizzazione agricola della bassa metapontina, che prende avvio negli anni Trenta con il risanamento degli acquitrini, attraverso quella 'bonifica fascista', svolta dall'ONC, evidente soprattutto nell'agro di Ginosa[13].
Rispetto a questo *a priori*, le trasformazioni che hanno avvio nel secondo dopoguerra – in particolare in conseguenza alla applicazione della Legge Stralcio del 1952 – appaiono le più profonde ed estensive. Tali trasformazioni seguono due principali schemi: risanamento idraulico, messa a coltura e appoderamento nella piana, assegnazioni e messa a coltura di terreni boschivi demaniali sulle colline e nei territori interni. A Pisticci, che assieme a Irsina e Montescaglioso era stata la punta avanzata delle lotte contadine, già dal 1946 si hanno simili assegnazioni, per circa 2.000 ettari, a piccoli proprietari e reduci, i quali devono a proprie spese provvedere al disboscamento e alla messa a coltura. Nell'agro, l'Ente Riforma realizza invece appoderamenti nella zona di Borgo Casinello – un insediamento colonico, oggi lungo la SS 106 Jonica, pressoché del tutto abbandonato – e in quella della Marina. Quella attuata, tuttavia, è secondo il professor Malvasi una riforma che resta esclusivamente 'fondiaria' e non riesce a diventare 'agraria', mancandole la capacità di postulare un nuovo ruolo dell'agricoltura nella società.
Un limite importante sta nella durata e nella sequenza dei processi: il peso dei rischi dell'avvio delle nuove intraprese e la modestia dei redditi agrari cedono fin troppo logicamente e molto presto il passo alla maggiore sicurezza data dalle possibilità di impiego nel settore industriale, man mano che si compie la parabola della industrializzazione.
Nell'area jonica occidentale, oggi, «il problema principale è quello della precarietà, anche nei territori più produttivi e fertili». Paradossalmente, sembrano reggere meglio realtà più periferiche come Scanzano e Policoro, «in cui la continuità del lavoro agricolo ha portato a migliorie costanti», mentre la perdita di manodopera e l'abbandono della terra causati dallo sviluppo industriale mostrano di aver agito come fattori di depressione rispetto alle economie agrarie dei centri della Valle del Basento.
Questa precarietà è amplificata dal mancato radicamento di qualsivoglia economia di filiera legata alle produzioni alimentari: sono chiusi lo Zuccherificio di Policoro, il Salsificio di Conca d'Oro, il Caseificio Rugiada, che assorbiva le produzioni di latte della zona, oggi tutte acquisite dalla pugliese Granarolo e dai caseifici campani. Quanto alla cosiddetta ricomposizione fondiaria, essa sembra essere avvenuta grazie a una borghesia cresciuta in ambito industriale – con una non trascurabile componente esogena – che ha usato l'agricoltura come bene-rifugio.
Infine, l'agricoltura dell'area deve confrontarsi con i problemi dell'inquinamento e del dissesto. La catena produttiva del trattamento e dello smaltimento dei reflui – che ha il proprio principale centro nello stabilimento Tecnoparco di Pisticci Scalo – rappresenta una tara pesante, mentre il mancato controllo del sistema fluviale trasforma il Basento, che intercetta due SIN, in un fattore elevatissimo di rischio: l'area ha infatti visto alluvioni nel 2009, 2011 e 2013, con danni consistenti e permanenti ai terreni agricoli.
Nella gestione delle risorse e nel controllo del territorio, le autorità competenti appaiono inadeguate, frammentate in troppi Enti, «tutti ugualmente assenti e sprovvisti di risorse umane e tecniche», indeboliti dalla «politica di demansionamento» perseguita negli ultimi anni.
Di fronte a questo quadro, la questione che si pone è radicale[14]. «Il problema di fondo è il modello di sviluppo […]. Quello applicato è fallito: quando infatti inquina, non aumenta la ricchezza, compromette la salute e l'ambiente e lede i diritti fondamentali, che modello di sviluppo è? La cosiddetta coltivazione degli idrocarburi, con la ciliegina sulla torta dell'industria basentana che chiude e lascia sul lastrico migliaia di persone, vale il sacrificio dell'agricoltura?»

4 | Terzo giorno, Pisticci e Ferrandina

Ad aprile, alla ripresa del viaggio in Basilicata, la messa in onda di alcuni reportage sulle emergenze ambientali legate allo sfruttamento degli idrocarburi nella regione[15] ha acceso i riflettori su molte delle

[12] Secondo quanto riferito nel colloquio, in Basilicata si contano oggi, ancora, circa 300.000ettari di terre demaniali.
[13] Intervista raccolta da chi scrive il 4 gennaio 2015.
[14] I testi virgolettati sono stralci del colloquio con il prof. Malvasi, tenutosi a Marconia il 4 gennaio 2015
[15] Il primo è il servizio "Basilicata verde petrolio", curato da Stefania Battistini, andato in onda nella puntata de "Alle falde del Kilimangiaro" del 18 gennaio. Il secondo è il servizio "Sblocca Italia", di Riccardo Iacona, andato in onda nella puntata di "Presa diretta" del 22 febbraio.

questioni emerse nel corso dei precedenti sopralluoghi. La visita ai due siti di Ferrandina e Pisticci Scalo ha dunque in qualche modo l'obiettivo non tanto di raccogliere dati, quanto piuttosto di relazionare un contenuto di informazione alla diretta percezione ed esperienza dei luoghi.
Un percorso più lungo dovrebbe risalire a ritroso il fiume fino a Potenza e al terzo sito industriale, quello di Tito, dichiarato – come l'agglomerato della Valbasento – Sito di Interesse Nazionale[16]. La scelta di fermarsi in provincia di Matera ricalca però la volontà di circoscrivere l'osservazione a quelli che erano stati originariamente gli insediamenti produttivi pianificati nell'ambito del Piano Regolatore Territoriale del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Basento[17]. Approvato nei primi anni Sessanta, il Piano aveva consentito che per queste aree fosse ratificato lo status di Nucleo di industrializzazione, accedendo ai meccanismi di finanziamento della L. 634/57; questo mentre già si celebrava però la posa delle prime pietre per le industrie chimiche e farmaceutiche Eni e Montecatini e per la Ceramica Pozzi a Ferrandina (luglio 1961), e vedeva la luce a Pisticci il grande stabilimento Anic.

Figura 3 | Capannoni dismessi nella zona industriale di Ferrandina, Val Basento (MT).
Fonte: rilievo diretto.

Durante il sopralluogo mi accompagnano due volontari della Legambiente di Pisticci, il dott. geologo, e l'ingegnere ambientale Laura Stasi[18]. La nostra visita comincia alla pista Mattei, l'aviosuperficie che confina a nord con il sito ex ANIC (e il cui uso civile resta subordinato a un ampliamento oggi inibito dalla perimetrazione SIN dell'area) e prosegue tra gli edifici del Villaggio ANIC19, che ne lambisce a poche decine di metri la recinzione e che ospita 800 abitanti. L'attività dell'impianto petrolchimico, avviata nel 1961, si è interrotta nel 1987, con il fallimento ANIC e il successivo Accordo di Programma con la Regione, da cui è nato Tecnoparco. Quest'ultimo è una SpA, partecipata al 40% dalla Regione attraverso il Consorzio ASI di Matera20, che nasce come società specializzata in servizi alle imprese, fra i quali la fornitura di energia (è presente una centrale a olio di palma) e, soprattutto, il trattamento di reflui industriali. Il Parco, che coincide spazialmente con il sito produttivo ex ANIC, accoglie inoltre una impresa farmaceutica, una chimica e una specializzata nella lavorazione della plastica[21]. L'insieme della forza lavoro occupata è di meno di 1.000 unità, contro le 8.000 che gli impianti avevano impiegato nella fase di loro massimo sviluppo.

[16] Nel 2001 (D.M. 468/01), un anno prima della dichiarazione riguardante l'area industriale della Valbasento (L. 179/2002).
[17] TEKNE (s.d.); si veda anche Radogna P. (1965).
[18] Il sopralluogo si svolge l'11 aprile 2015.
[19] Un'ampia e documentata scheda è nell'archivio digitale "Company Town" dell'Università di Padova.
[20] Il restante 60% appartiene ai soggetti privati FINPAR S.p.A., SORGENIA S.p.A. e Veolia Servizi Ambientali Tecnitalia S.p.A. Dati tratti dal documento del programma Operativo FESR 2007-2013, ALLEGATO D - Piano di investimento.
[21] Le aziende sono nell'ordine la Biosearch, la DAU, che ci dicono avere impianti a rischi sottoposti alla normativa Seveso, e la Politex. Il sito di Tecnoparco è http://www.tecnoparco-vba.it/index.html.

Tecnoparco, assieme al centro di ricerca Agrobios di Metaponto, ha rappresentato una delle risposte che, attraverso gli Accordi degli anni Novanta, si è tentato di offrire alla domanda di riconversione produttiva e di nuovo impiego, collocandosi però all'interno di un sistema a più vasta scala che ancora ha, nel suo complesso, come principale funzione quella di supportare le attività di coltivazione degli idrocarburi tuttora in corso.
La rete "attiva" è fatta soprattutto dagli impianti Eni di estrazione[22], trattamento e distribuzione, che hanno i propri terminali nel Centro Oli di Corleto e nella raffineria di Taranto, i problemi ambientali che questa rete pone sono legati alla criticità della reiniezione, in un sottosuolo estremamente fagliato, agli ingenti consumi idrici e all'oneroso trattamento dei reflui[23], ai fattori di rischio nell'esercizio delle condotte, specie sotterranee, in presenza di un petrolio che ha la caratteristica di essere molto sporco e molto corrosivo. Tuttavia, la grande visibilità delle questioni in gioco e la presenza di un interlocutore unico, con forti motivazioni a salvaguardare l'integrità del proprio *ethical committment*, rendono in qualche modo più chiaro e circoscritto il campo.
Più difficile è invece esercitare un controllo attivo e maturare una consapevolezza della molteplicità delle implicazioni riguardanti il problema degli impianti dismessi o in riconversione: dai pozzi vuoti, che la Geogastock S.p.A. ha ottenuto in concessione per lo stoccaggio in quasi tutta la Regione, ai siti contaminati, come quello dell'area diaframmata ex Syndial di Ferrandina, in cui si utilizzava mercurio, oggi semplicemente interrato in vasche di bentonite. Il riuso di attrezzature preesistenti rende per altro complessa la questione delle competenze nelle azioni di adeguamento e bonifica, come nel caso del Tecnoparco stesso, che si difende dalle accuse sostenendo che l'inquinamento del sito sia un fatto pregresso.
La particolare localizzazione delle zone produttive nel fondovalle, lungo il fiume, amplifica la portata dei rischi, perché il fiume diventa il potenziale vettore di un inquinamento che coinvolge un'area ben più estesa. Una componente di complessità, questa, non ignorata dagli stessi estensori del Piano consortile[24]: «Nel caso del Nucleo della Valle del Basento, l'ambiente fisico, infrastrutturale e più in generale urbano era caratterizzato da condizioni così scadenti ed arretrate da fare dubitare sulla opportunità dello stesso insediamento dei grandi complessi industriali petrolchimici. La situazione di tensione determinata dalle loro richieste di mano d'opera e di servizi, a parte i problemi di bonifica idraulica, di approvvigionamento idrico, di smaltimento di acque industriali, ecc., era talmente grave da dovere essere affrontata e risolta solo in un ambito regionale con un'azione pianificatoria di estremo impegno» (Radogna, 1965, p. 14).
L'assenza di chiare alternative congela una situazione al limite, in cui molte delle forze sociali appaiono asserragliate dal ricatto occupazionale e in cui l'estrema complessità del quadro di interazione degli interessi rende difficile la costruzione di reti dal basso. Nel bilancio però delle opportunità e dei rischi, la ormai sempre più breve prospettiva di durata del modello di sviluppo fino a qui adottato fa sì che le opzioni non siano più così ovvie.
I pozzi in progetto in Val d'Agri coprirebbero soltanto tre anni del fabbisogno: abbastanza da rischiare gli equilibri di un intero territorio? e dinanzi alla domanda "cosa succederebbe l'Eni se ne andasse" c'è anche chi, come Laura, è pronto a scommettere: «Se se ne andasse sarebbe l'inizio».

5 | Questioni

A conclusione di queste prime indagini, è forse possibile raccogliere la molteplicità delle sollecitazioni e degli spunti di riflessione emersi attorno a due principali questioni, che sembrano capaci di sintetizzare alcuni tratti essenziali dell'eredità recente della storia della trasformazione del territorio lucano e appaiono, allo stesso tempo, straordinariamente dense di implicazioni riguardo alle scelte al futuro che le comunità locali dovranno assumere.

1. Bonifica, riforma fondiaria e conversione colturale erano stati i veicoli di una trasformazione radicale che, in aree come la piana metapontina, aveva toccato punte di straordinaria efficacia, costruendo l'immaginario di una *terra felix* contraddistinta da un'agricoltura moderna e fiorente; tuttavia fenomeni contemporanei quali l'abbandono produttivo, la crisi e l'indebitamento della piccola imprenditoria agricola impongono di domandarsi su quale metro si debba realmente misurare, oggi, il successo di

[22] In Val d'Agri, per le estrazioni petrolifere; il petrolio della Valbasento è ormai esaurito, permanendo estrazioni di gas.
[23] Quelli degli impianti Eni in Val d'Agri sono per altro trattati fuori dal territorio regionale.
[24] Progettisti del Piano erano stati Roberto Guiducci e Paolo Radogna, per la società Tekne; consulente per la parte idraulica era stato Gianmarco Margaritora. I riferimenti sono ripertati nelle didascalie delle immagini del Piano, in «Urbanistica», n.45.

quelle politiche; soprattutto, la questione della dimensione fondiaria torna a essere un argomento, quando in gioco è il confronto dei sistemi produttivi locali con l'industria alimentare multinazionale.

2. Nel Mezzogiorno, le politiche di sviluppo perseguite attraverso la successione del 'primo' e del 'secondo tempo' dell'intervento straordinario avevano postulato uno scenario nel quale riqualificazione produttiva agraria e promozione industriale si sarebbero integrate come componenti di un unico e organico processo di crescita economica dei territori; sebbene non fosse privo di una logica che individuasse le priorità e le migliori opzioni, in funzione dei vantaggi localizzativi o dei valori produttivi dei suoli, il mosaico complessivo degli interventi aveva sostanzialmente assunto l'ipotesi di una coesistenza dei due processi e di una possibile – e anzi auspicabile – contiguità fisica tra le aree destinate agli uni e agli altri interventi. Oggi, però, nella piana di Metaponto un sistema agricolo di pregio si trova a fare i conti con i portati secondari del processo di industrializzazione dell'area jonica, confrontandosi con gli effetti di lungo periodo della perdita di manodopera qualificata e, soprattutto, con un complesso quadro di emergenze ambientali che lo minacciano proprio attraverso l'elemento che maggiormente ne aveva determinato il progresso: l'acqua.

In questo quadro, in cui la messa in discussione di paradigmi rimasti dominanti lungo tutto l'arco del Novecento lascia aperta la questione della *scelta* di una traiettoria di sviluppo, una nuova e più diretta osservazione del territorio appare non solo necessaria, ma urgente, nella misura in cui può rivelare limiti di tolleranza e aiutare a ridefinire potenzialità, priorità e strategie.

Riferimenti bibliografici

Arminio F. (2013), *Geografia commossa dell'Italia interna*, Milano-Torino, Bruno Mondadori.

Becchi Collidà A., Consiglio P. (a cura di, 1986), *Passano gli anni e il nuovo non viene. Mezzogiorno, terremoto, industrializzazione*, F. Angeli, Milano

Bilò F. e Vadini E. (a cura di, 2013), *Matera e Adriano Olivetti. Conversazioni con Albino Sacco e Leonardo Sacco*, Quaderni della Fondazione Adriano Olivetti, n. 23.

Dattomo N. (2011), "La legge 634/57 ed il progetto di sviluppo industriale per il Mezzogiorno", in *Storia urbana*, n. 130, F. Angeli, Milano

Dilio M. (1970), *Il viaggio di Zanardelli in Basilicata*, Bari, Adriatica

Dunford M., Greco L. (2006), *After the Three Italies: Wealth, Inequality and Industrial Change*, Blackewll Publishing, London

Piccinato L. (1955), "Matera: i Sassi, i nuovi borghi e il piano regolatore", in *Urbanistica*, n. 15-16;

Prinzi D. (1954), *Problemi dell'insediamento umano*, Laterza, Bari

Prinzi D. (a cura di, 1956), *La riforma agraria in Puglia, Lucania e Molise nei primi cinque anni,* Laterza, Bari

Radogna P. (1965), "Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno", in *Urbanistica*, n.45.

TEKNE (s.d.), "Piano Regolatore Territoriale del Nucleo di Industrializzazione della Valle del Basento", in *TEKNEPIANI - Economia e pianificazione del territorio*, pamphlet promozionale, proveniente da archivio privato P. Radogna.

Sitografia

Atlante Italiano dei Conflitti Ambientali

http://cdca.it/atlante-italiano-dei-conflitti - http://atlanteitaliano.cdca.it/

Varie informazioni relative a impianti, produzioni, programmi e policies di ENI in Basilicata, nel sito ufficiale del Gruppo, pagina eni-basilicata

http://www.eni.com/eni-basilicata/ambiente/impianti-pisticci-ferrandina/impianti-pisticci-ferrandina.shtml

Servizio "Basilicata verde petrolio", curato da Stefania Battistini, andato in onda nella puntata de "Alle falde del Kilimangiaro" del 18 gennaio, disponibile su RaiTV, Programmi

http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-374e18c9-46fb-48e9-a213-aac9bfb56bf7.html.

Servizio "Sblocca Italia", di Riccardo Iacona, andato in onda nella puntata di "Presa diretta" del 22 febbraio, disponibile su Presadiretta.rai.it

http://www.presadiretta.rai.it/dl/portali/site/puntata/ContentItem-c101852c-7813-44d5-a788-8a5fad015d13.html#sthash.1tHhU9e9.dpuf.

"Cronaca di un viaggio per una provincia la più vasta, la più impervia, la più derelitta d'Italia"

https://zanardelliviaggio.wordpress.com/
Bevilacqua P., *La riforma agraria e le trasformazioni del paesaggio* , testo disponibile su archivio.eddyburg, data di pubblicazione: 12.06.2006
In http://archivio.eddyburg.it/article/articleview/2316/1/236
Scheda sul Villaggio ANIC di Pisticci, in Archivio digitale "Company Town" dell'Università di Padova
http://companytown.storia.unipd.it/index

Ringraziamenti
Desidero ringraziare per il loro tempo e per i racconti puntuali e appassionati: il sig. Mosca dell'Associazione Vigilanza Campestre di Palagiano, il dottor Giannotta, imprenditore agricolo di Palagiano, il prof. Parisi, il dott. Rubino, il sig. Cito, il sig. Plantamura e gli altri generosi membri della associazione Tavolo Verde di Palagiano, il prof. Malvase e la sua famiglia, gli ingegneri Silvestri e Corti e il dott. De Simone del Consorzio di Bonifica della Fossa Premurgiana, Laura Stabile della sede Legambiente di Pisticci. Ringrazio inoltre Danilo Annoscia, Cesare Dattomo ed Elena Musci che hanno voluto accompagnarmi durante i miei sopralluoghi e che hanno condiviso con me le loro riflessioni.

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

L'energia per l'economia collaborativa e il territorio. Linee di ricerca sulle prospettive territoriali dell'energia condivisa

Paolo De Pascali
Sapienza Università di Roma
Dipartimento PDTA – Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura
Email: *paolo.depascali@uniroma1.it*

Valentina Alberti
Sapienza Università di Roma
Dipartimento PDTA – Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura
Email: *valentina.alberti@uniroma1.it*

Daniela De Ioris
Sapienza Università di Roma
Dipartimento PDTA – Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura
Email: *daniela@deioris.com*

Michele Reginaldi
Sapienza Università di Roma
Dipartimento PDTA – Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura
Email: *michele.reginaldi@gmail.com*

Abstract
I processi di decentramento e liberalizzazione in atto nel rapporto energia-territorio vanno lentamente ma progressivamente espandendo la loro azione; essi aprono la strada allo sviluppo di modelli localistici che incorporano grandi potenzialità circa il perseguimento di obiettivi di valorizzazione territoriale, inclusione sociale, rispetto ambientale, miglioramento della qualità insediativa; ed in tale contesto riempiono di nuovi contenuti e processi l'azione pianificatoria locale, rilanciandone il ruolo e le potenzialità applicative.
La ricerca in corso ha l'obiettivo di identificare ed esaminare tali elementi di energia condivisa che cominciano a scaturire dalla liberalizzazione, le corrispondenze di questi sulle organizzazioni sociali e gli effetti sulla pianificazione e le trasformazioni territoriali.
Si tratta in generale di elementi embrionali, di cui nel seguito si riporta un quadro sintetico, sui quali però risulta possibile costruire prospettive di sviluppo anche in sede nazionale.

Parole chiave: collaborative energy design, local development, energy district.

1 | Energia liberalizzata e distribuita

Dall'inizio degli anni Sessanta fino alla fine del secolo scorso, e anche oltre, il modello energetico monopolistico-centralistico non ha concesso spazio, o ne ha concesso molto poco, alla dimensione locale dell'energia; fatta eccezione per alcuni aspetti negli usi finali, la produzione e distribuzione dell'energia è stata sostanzialmente gestita centralmente insieme alla politica energetica. Questo modello non ha

agevolato la considerazione della valenza energetica nella pianificazione locale, limitandone i campi operativi e il valore degli esiti; anche se qualche spazio di sperimentazione è stato sviluppato specialmente nel *demand side management*, la difficoltà di indirizzare la domanda senza poter intervenire sull'offerta ha di fatto impedito alla disciplina della pianificazione di valutare quanta incidenza avesse la componente energetica sulle trasformazioni spaziali, economiche e sociali del territorio. L'avvio del processo di liberalizzazione del mercato dell'energia ha determinato una spinta decisiva, dando vita ad un progressivo cambiamento, non solo culturale, verso un assetto politico ed economico decentrato e pluralistico, aprendo alla valorizzazione della dimensione locale dell'energia con molteplici implicazioni nei rapporti di questa con l'assetto degli insediamenti, la domanda sociale, lo sviluppo e il governo del territorio.
Alla fase attuale di questo processo di cambiamento bisogna però rilevare come esso risulti ancora parziale e soprattutto, per quel che riguarda il territorio, poco pervasivo in sede locale rispetto alle potenzialità di cui è dotato, causa evidentemente degli effetti della crisi in corso, ma anche per la riproposizione di forze centralistiche e la disattenzione generalizzata al territorialismo energetico con attività di ricerca applicata, di sperimentazione e trasferimento dell'innovazione.
Nell'unico programma nazionale di ricerca attualmente in essere in campo energetico, Ricerca di Sistema, non risulta l'evidenza esplicita dello studio degli aspetti socio-territoriali dei sistemi energetici, in particolare dei modelli decentrati o dei rapporti tra energia e organizzazione insediativa, mentre la debolezza della più comprensiva Strategia Energetica Nazionale sostanzialmente sorvola sul tema del decentramento territoriale.
Seppur lentamente la situazione sembra però in evoluzione. Appaiono alcune direttrici interessanti sul tema del decentramento nei programmi comunitari, come quella della promozione del modello cooperativistico e dell'energia di comunità, nelle esperienze dei PAES, nonché, con tutti i limiti del caso, le forme di autonomia energetica degli eco-quartieri, eco-villaggi, eco-distretti e simili; altre prospettive interessanti di energia condivisa provengono anche dalle esperienze in evoluzione delle *smart grid* e *smart city*.

2 | Energia condivisa per economia collaborativa

Il modello energetico decentralizzato apre la strada a quattro canoni di condivisione sociale:

- ampliamento del numero degli attori coinvolti nel sistema di produzione – distribuzione dell'energia con il superamento della distinzione produttore – utente verso un modello di congiunzione utente – proprietario di impianti e infrastrutture;
- condivisione degli investimenti e distribuzione del valore aggiunto prodotto dagli impianti e dai servizi connessi che assume anche valenza ambientale e sociale per la creazione di forme di economia collaborativa e inclusiva venendo ad indirizzarsi anche verso altri settori produttivi (telecomunicazioni, agricoltura e zootecnia, lavorazioni del legno, etc.);
- costituzione di comunità intorno alla produzione energetica, che rafforzano il radicamento territoriale e i caratteri identitari, producono percorsi evolutivi di autodeterminazione del welfare sociale e dei processi di democrazia diretta; la produzione distribuita e collaborativa di energia realizza tendenzialmente processi sociali pervasivi di *mainstreaming* orizzontale tra abitanti, *stakeholder*, enti pubblici, etc.;
- caratterizzazione delle politiche ambientali di riduzione delle emissioni con percorsi locali dal basso; vengono a realizzarsi direttrici concordate e autoprodotte di sostenibilità che si affiancano alle strategie globali tipo ETS (*Emission Trade Scheme* dell'UE) basate sul mercato delle emissioni (*cap & trade carbon market*) che finora ha fornito risultati deludenti; vengono a costituirsi i processi auspicati ma finora poco realizzati di *mainstreaming* verticale tra locale e globale, tra cittadinanza attiva e istituzioni centrali, tra piccole e grandi sistemi economici.

In Italia la dimensione collaborativa legata alla produzione di energia vanta antiche origini, risalendo al periodo dei primi impianti di produzione idroelettrica di fine Ottocento. Tali cooperative sono nate per realizzare e gestire piccoli impianti diretti alle utenze locali in zone marginali e a bassa densità insediativa su tutto l'arco alpino, dalla Valle D'Aosta fino al Friuli Venezia Giulia; data la scarsa rimuneratività e le difficoltà di sviluppo delle infrastrutture le cooperative sono sopravvissute alla nazionalizzazione del 1962 e mantenuto la proprietà degli impianti, posizionandosi oggi in uno stato di vantaggio rispetto ad altre formatesi in tempi recenti grazie alla possibilità di vendere direttamente ai soci ed ad altri utenti senza dover utilizzare intermediari.

In uno studio Federconsumo del 2012 vengono censite 77 cooperative, con una produzione di più di 500 milioni di kWh per 300.000 cittadini in 110 piccoli centri. Alcune di esse si distinguono anche sul fronte dell'innovazione tecnologica per la realizzazione di impianti avanzati di teleriscaldamento e reti in fibra ottica con i relativi servizi associati. Nella maggior parte dei casi si caratterizzano come cooperative di comunità in quanto a corrispondenza tra 'azionariato' e 'clientela', con una stretta corrispondenza fisico-spaziale tra i luoghi di produzione, l'area geografica servita, la residenza dei soci cooperatori/utenti e il territorio degli interventi della cooperativa; promuovono partecipazione sociale e deliberano in assemblee pubbliche le politiche aziendali e le iniziative sociali connesse all'impiego degli utili di gestione e perfino quelle di volontariato.
La creazione di nuove cooperative energetiche è in grande espansione; in un altro studio di Federlavoro Servizi - Confcooperative del 2011 vengono stimate 1051 cooperative (di cui 931 operanti nel fotovoltaico), con tassi di incremento rilevanti rispetto agli anni precedenti. Si tratta di un ampio ventaglio di tipologie in cui primeggia la configurazione semplice indirizzata alla produzione e immissione in rete secondo forme di piccolo azionariato popolare. In tale ambito appare interessante l'iniziativa della cooperativa di Melpignano (LE), promossa dall'amministrazione locale e partecipata dai cittadini, che per decisione assembleare reimpiega gli utili per opere pubbliche o creazione di posti di lavoro.
Degna di attenzione per il carattere di replicazione in altre aree marginali appare, inoltre, l'esperienza delle centrali di teleriscaldamento a biomassa dell'Alto Adige: attualmente si contano 53 cooperative consorziate sparse su tutto il territorio altoatesino che promuovono la costruzione dell'intera filiera locale di approvvigionamento e trattamento della biomassa, dalla gestione del Parco forestale agli scarti agricoli o delle lavorazioni del legno, evitando importazioni da altri Paesi e consentendo obiettivi di sviluppo occupazionale. Tale direttrice sistemica consente, in aree soggette a declino o abbandono, di ripristinare almeno in parte il presidio del territorio e la salvaguardia dell'assetto idrogeologico, nonché la valorizzazione del patrimonio culturale-paesaggistico.
Associazioni nazionali di cooperative hanno aperto direttrici di interesse verso il settore del localismo energetico, mettendo in atto iniziative di promozione, supporto e coordinamento: Confcooperative appare attiva, in particolare, sul versante delle cooperative di utenti al contempo proprietari degli impianti in vari settori produttivi (agricolo, industriale, servizi, ecc.) al fine di promuoverne l'aggregazione e collegarle con i produttori di fonti rinnovabili.
Legacoop, con il progetto 'Cooperative di comunità', persegue la più ampia finalità di promuovere lo sviluppo socio-economico nei piccoli centri, caratterizzati spesso da contesti disagiati, condizioni di marginalità e anche situazioni di progressivo declino demografico, in cui può trovare spazio utile e remunerativo l'iniziativa privata dei cittadini associati, aprendo ad opportunità di progettualità diffusa. L'esperienza di Melpignano sopra citata rientra in questo ambito applicativo; non è un caso che le Cooperative di comunità hanno recentemente trovato riconoscimento istituzionale nella Legge Regionale della Regione Puglia n. 23/2014 ('Disciplina delle Cooperative di comunità') che definisce le caratteristiche e le finalità sociali di queste entità e costruisce una cornice istituzionale preliminare a futuri regolamenti attuativi diretti alla promozione ed al supporto di tali strutture anche in termini finanziari.
In sede nazionale è in discussione oramai da molti mesi un Disegno di Legge presentato dal Governo sul tema della *Green Economy* che prevede la predisposizione di una Strategia nazionale delle *Green Community* per i territori rurali e di montagna in cui trova largo ruolo la valenza energetico ambientale ai fini dello sviluppo di tali aree. Il disposto così come formulato nel DdL appare ancora generico, ma una valutazione appropriata risulta ancora prematura in quanto il dispositivo rimanda ad atti successivi da parte del Governo e delle Regioni. Rimane comunque importante il riconoscimento istituzionale di tali entità.
Uno studio recente (Ambrosetti et al., 2014) presentato al Forum '*Energy Community: un nuovo paradigma per l'innovazione energetica nel nostro Paese*', organizzato da GDF Suez, prevede un forte incremento nei prossimi anni delle *Energy communities* per arrivare al 2020 a 475.000 unità e 29 miliardi di Euro l'anno di fatturato; in questa prospettiva però non vengono considerate approfonditamente le caratterizzazioni della comunità energetica, in termini di radicamento nel territorio, inclusione sociale, partecipazione alle scelte e promozione dello sviluppo locale. Il modello di riferimento non risulta declinato verso quello delle cooperative di comunità di cui sopra, bensì l'obiettivo più o meno evidenziato e sotteso ad una interpretazione essenzialmente *business oriented* appare quello di caratterizzare la possibile entrata delle *utilities* nella grande fetta di mercato che il decentramento energetico rischia di sottrarre loro.

3 | Sviluppi territoriali dell'energia condivisa

In questo scenario di cambiamento quale compito può ricoprire dunque la pianificazione, ovvero, in che modo affrontare il tema complesso di una 'eco-ristrutturazione' (Dansero, 2014) urbanistica ancorché economica e sociale?
Tre condizioni generali (Puttilli, 2014) affinché l'immaterialità dell'energia possa costituire un movente di territorialità, un rinnovato elemento costituente di relazioni economico-sociali con riflessi evidentemente di organizzazione spaziale, quali, in primo luogo:

- avere coscienza (e conoscenza) dell'effettiva domanda e offerta che una determinata realtà locale è in grado di esprimere: coniugare l'organizzazione dei 'bisogni' con le potenzialità del territorio è una facoltà chiaramente programmatoria ancor prima che pianificatoria, ma nella quale la pianificazione urbanistica rientra a pieno titolo per ciò che di analitico e meta-progettuale essa è in grado di apportare.

La seconda e terza condizione potrebbero essere sintetizzate nell'espressione di riconfigurazione del piano da strumento temporalmente preordinato a cornice di riferimento per processi di trasformazione congruenti, quale possibilità di azione per il coinvolgimento di risorse locali necessarie ad interventi di qualità diffusa; ciò, come ricorda Puttilli, può avvenire secondo due direttrici:

- da un lato la valutazione delle possibili sinergie e/o conflittualità presenti sul territorio, azione, questa, carica di qualificazione strategica per ordinamento delle risorse disponibili localmente sulla base di obiettivi generali e azioni prioritarie;
- dall'altro attraverso il coinvolgimento, non solo finanziario, ma diretto alla gestione del processo, dei principali attori economici e sociali del territorio, consapevoli della necessità di un'azione collettiva.

La prima condizione della conoscenza dei fenomeni, apparentemente semplice nella sua definizione, richiede un'indagine ancora non pienamente formalizzata e compresa. Questo per due motivi: il primo implicito alla natura immateriale dell'energia e del suo consumo, spesso difficile da interpretare e sicuramente mutevole in base al tempo o al luogo; il secondo legato alla difficoltà stessa di esplicitare tali fenomeni alle differenti scale interpretative, affinché siano comprensibili non solo a livello tecnico, ma comunicabili nel processo di capacitazione sociale.
Nel merito degli strumenti di conoscenza l'Italia ha mostrato alcune iniziative capaci di porre le basi per lo sviluppo del concetto di distretto energetico, proficue per ulteriori approfondimenti.
Il concetto di 'distretto energetico' (spesso usato anche il sinonimo 'bacino') assume dalle accezioni presenti in letteratura ancora una connotazione vaga, quale un'area territorialmente definita, di dimensioni più o meno ampie, in cui si prova a configurare un sistema specifico di consumo di energia legato ad una o più fonti di produzione; tale distretto è strettamente correlato alle caratteristiche locali per quanto riguarda disponibilità di risorse endogene, quantificazione e differenziazione tipologica di consumi associati alla varietà di funzioni insediative presenti (De Ioris, 2014).
Appare importante sottolineare che la definizione di distretto energetico che si intende presentare dovrebbe superare visioni settoriali aspaziali o riferimenti territoriali aggregati da macroeconomia; sicuramente più appropriato semmai quel tipo di distretto qualificato da un'entità territoriale specifica in cui gli aspetti spaziali/localizzativi dell'energia connessi ad un piano o ad un intervento di trasformazione di un territorio riguardano in qualche modo anche l'organizzazione infrastrutturale e insediativa del territorio stesso (De Pascali, 2015).
I tentativi di definizione dei distretti energetici nelle esperienze nazionali fanno riferimento allo slancio pianificatorio scaturito a seguito della Legge 10/91, le cui prescrizioni hanno obbligato i comuni con più di 50000 abitanti di dotarsi di un piano energetico, quale elaborato tecnico da considerare tra gli elementi di definizione del PRG. L'ambito settoriale riservato a tale elaborato e la carenza di specifici decreti attuatici che ne delineassero con precisione i caratteri e le possibili applicazioni, hanno di fatto decretato l'insuccesso di tale iniziativa (De Ioris, 2014); ciò detto è possibile rintracciare una pratica innovativa nella Regione Emilia Romagna dove, anche grazie ad una legislazione regionale favorevole, il modello del distretto energetico è stato sviluppato quale elemento strutturante di piani energetici locali o piani territoriali a valenza energetica.
Nel PEC di Bologna (2007) vengono individuati 14 BEU (Bacino Energetico Urbano) interni al perimetro comunale; questi bacini costituiscono delle polarità a valenza energetica, classificate in base alla combinazione tra dimensione della domanda energetica (usi finali), attività del territorio e aspetti ambientali. Se l'impostazione di metodo può sembrare coerente, il Piano mostra delle problematiche, come già evidenziato in altri studi, nel momento in cui si procede all'effettiva perimetrazione dei diversi bacini; in modo sintetico si descrivono le criticità:

- il Piano settoriale si allinea alle ipotesi di organizzazione insediativa definite dal Piano Strutturale Comunale, adeguandosi alle perimetrazioni degli ambiti di trasformazione previsti senza impostare un confronto dialettico;
- la qualificazione energetica del territorio si concentra solo su le suddette polarità non distribuendosi su tutto il territorio e non fornendo una visione sistemica sulla città che prenda in considerazione altri fenomeni strettamente connessi con il consumo di risorse e il rapporto energia-organizzazione insediativa, quali, mobilità, forestazione, comfort urbano, …;
- dei 14 BEU presi in considerazione 11 corrispondono a zone di espansione, evidentemente sottostimando il potenziale d'intervento in aree ad edificazione compatta.

Aumentando la scala territoriale di riferimento, per lo studio preparatorio al PTCP di Modena (2009) denominato PRODEM (PROgetto Dell'Energia Modenese) vengono considerati 7 BET (Bacino Energetico Territoriale), ancora una volta corrispondenti alle aree omogenee del PTCP, in cui vengono messe in relazione domanda energetica attuale e futura dovuta ai caratteri del sistema insediativo e produttivo insieme all'offerta di energia rinnovabile disponibile e potenziale. Approfondito il quadro conoscitivo, un secondo documento strategico-progettuale contenuto nello studio stabilisce obiettivi per la promozione di azioni di efficienza energetica, prescrizioni e indirizzi per la sostenibilità energetica del sistema insediativo, standard di qualità urbana.

Per quanto riguarda le altre due condizioni del processo di eco-ristrutturazione territoriale cui si faceva riferimento poco sopra, maggiormente centrate sui caratteri costituenti di un processo a visione di lungo periodo, esse rappresentano dei presupposti sui quali impostare nuove o rinnovate politiche e dar seguito ad una sperimentazione ancora tutta da sviluppare e dimostrare, non priva di ostacoli, ma teoricamente compatibile con le condizioni di scarsità di risorse economiche e ambientali che la contingenza ci pone davanti.

Sotto questi aspetti l'Italia sconta arretratezza diffusa legata ad un sistema energetico ancora per certi versi centralistico, mentre esempi cui fare riferimento possono esser rintracciati in quel collaudato modello cooperativistico di stampo danese, o, solo più recentemente, nelle politiche del Regno Unito legate alle comunità dell'energia (Community Energy); la strategia pubblicata dal governo inglese nel 2014 dà seguito al processo di riforma ad indirizzo localistico (Localism Act) del 2011 che mira a conferire maggiore autonomia decisionale e gestionale alle comunità locali, consentendo attraverso strumenti specifici di sviluppare soluzioni progettuali per problemi comuni, non ultimi quelli energetici: una comunità dell'energia si configura quindi come un progetto collettivo che identifica azioni adatte a ridurre, gestire, ma anche produrre e consumare energia localmente, ponendo attenzione al processo di partecipazione e ai benefici, non esclusivamente monetari, da distribuire alla collettività.

4 | Indirizzi della ricerca in corso

La ricerca in corso punta a costruire una "mappa concettuale/interpretativa" che evidenzi i legami tra processi di trasformazione del territorio e modelli di sostenibilità energetica condivisa e di economia collaborativa. L'intento di carattere generale è volto a raccogliere le istanze crescenti di superamento degli attuali canoni della sostenibilità proveniente dall'alto, verso modelli di sostenibilità di tipo inclusivo: modelli di *sharing sustainability* non solo di tipo condiviso, ma compartecipato secondo obiettivi di democrazia diretta, rispetto ambientale, sviluppo socio economico e trasformazione virtuosa del territorio.

Modello attuativo di riferimento è quello della cooperativa locale composta da cittadini/utenti/soci che diventa motore della politica eco-energetica della comunità ed elemento di snodo nella costruzione delle relazioni tra i vari attori socio-economici coinvolti, pubblici e privati; particolare attenzione viene posta all'esame anche in termini propositivi del distretto energetico territoriale in quanto ambito progettuale strategico per l'indirizzo delle trasformazioni territoriali secondo le direttrici suddette.

Nell'integrazione di queste tematiche col nuovo filone di sperimentazione della *smart city* emerge, infine, una concreta possibilità d'indagine capace di porre l'energia al centro del necessario e atteso processo di guadagno sociale, economico e ambientale.

Riferimenti bibliografici

Ambrosetti, Politecnico di Milano (2014), *Energy Community: un nuovo paradigma per l'innovazione energetica nel nostro paese*, testo disp. al sito:
http://www.slideshare.net/GDFSUEZitalia/osservatorio-gdf-suez-2014-energy-community-un-nuovo-paradigma-per-linnovazione-energetica-nel-nostro-paese

Comune di Bologna, Settore Ambiente e Verde Urbano - Unità Intermedia Qualità Ambientale (2007), *Programma Energetico Comunale*, testo disp. al sito:
http://www.comune.bologna.it/ambiente/servizi/6:5121/5389/

Confcooperative Federlavoro e Servizi (2011), *Rapporto Energia 2011. La cooperazione e lo sviluppo delle fonti rinnovabili, Stato dell'arte a novembre 2011*, testo disp. al sito:
http://www.federlavoro.confcooperative.it/C5/Documenti/Documenti%20Ambiente%20energia/RAPPORTO%20ENERGIA%202011%20FEDERLAVORO.pdf;
http://www.zeroemission.tv/portal/news/topic/Energia/id/19460/Aeeg-le-cooperative-muovono-in-settore-energetico

Dansero E. (2014), "Premessa. La babele dell'energia", in Puttilli M., *Geografia delle energie rinnovabili. Energia e territorio per un'eco-ristrutturazione della società,* Franco Angeli, Milano.

De Ioris D. (2014), *La pianificazione energetica urbana per la trasformazione della città. Elementi per il percorso di avvicinamento 'Energia – Pianificazione del territorio'*, Edizioni Accademiche Italiane - EAI, Saarbrucken.

De Pascali P. (a cura di, 2015), *L'energia nelle trasformazioni del territorio. Ricerche su Tecnologie e governance dell'energia nella pianificazione territoriale,* Franco Angeli, Milano.

Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente (2013), *Strategia Energetica Nazionale: per un'energia più competitiva e sostenibile*, testo disp. al sito:
http://www.sviluppoeconomico.gov.it/images/stories/normativa/20130314-SEN-Presentazione.pdf

OCE Osservatorio sulla cooperazione elettrica, Confcooperative Federconsumo (2012), *La cooperazione elettrica dell'arco alpino*, testo disp. al sito:
http://www.federconsumo.confcooperative.it/Elettrico/Documenti%20elettrico/RAPPORTO%20COOPERAZIONE%20ELETTRICA%202012.pdf.

Provincia Autonoma di Bolzano, TAB (2008), *Teleriscaldamenti a biomassa in Alto Adige*, testo disp. al sito:
http://www.provincia.bz.it/agenziaambiente/download/Impianti_di_telerisc._a_biomassa_in_AA_2012_detagliato_it.pdf

Provincia di Modena, Area Programmazione e Pianificazione Territoriale (2006), *PRODEM: studio di nuovi strumenti regolamentari degli enti locali atti ad agevolare l'applicazione di sistemi per il risparmio energetico e l'uso di fonti rinnovabili*, Modena

Puttilli M. (2014), *Geografia delle energie rinnovabili. Energia e territorio per un'eco-ristrutturazione della società,* Franco Angeli, Milano.

Sitografia

RdS - Ricerca di Sistema. Incentivazione, promozione e sostegno all'innovazione tecnica e tecnologica del settore elettrico nazionale:
http://www.ricercadisistema.it:8080/site/

Cooperativa di Melpignano:
http://www.coopcomunitamelpignano.it/

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Vuoti a prendere: riapertura temporanea dei fondi sfitti per riattivare nuove economie e relazioni urbane

Luca Di Figlia
Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: *lucadifiglia@gmail.com*

Abstract
Nel contesto italiano la crisi finanziaria del 2008 ha rapidamente influenzato l'economia reale. Uno degli aspetti tangibili della crisi economica e dei consumi sono le saracinesche abbassate dei negozi. Secondo i dati forniti da Confesercenti, nel 2014 i negozi sfitti in Italia hanno raggiunto una quota pari a 600 mila unità.
Il fenomeno è denominato "*eny*" (*empty windows or inactive*; vetrine "vuote o inattive") e si è diffuso in modo capillare sia nei piccoli sia nei grandi centri urbani, sia nelle aree centrali sia in quelle periferiche. Il fenomeno si manifesta in forma critica se concentrato, perché incide negativamente sulle dinamiche relazioni e sociali di un luogo, il riscontro più evidente è leggibile nei centri storici delle piccole e medie città italiane. Senza le insegne illuminate e le vetrine allestite, che distraggono e accompagnano i passanti, il centro storico si svuota, perdere d'attrattività e smarrisce la sua tipica connotazione di luogo d'aggregazione.
In quest'ambito problematico, l'uso temporaneo dei fondi sfitti può prospettare una possibilità di recupero e di stimolo per ristrutturare nuove dinamiche relazionali. Il paper presenta due casi italiani di riuso temporaneo dei fondi sfitti con esiti diversi.

Parole chiave: commerce, downtowns, public spaces.

1| Il fenomeno emergente della saracinesca abbassata

1.1 | La crisi economica e la chiusura dei negozi in Italia

Negli ultimi anni la presenza di fondi commerciali sfitti si sta manifestando, sistematicamente, in modo sempre più frequente nel paesaggio urbano delle città italiane tanto da determinare rilevanti condizionamenti sul metabolismo socio-economico del sistema urbano e da riscrivere le quinte scenografiche di alcune parti di città. Questo perché i negozi chiusi possono essere considerati l'ultimo esito di una parabola negativa scaturita dalla crisi finanziaria del 2008 che dal livello internazionale è rapidamente passata alla dimensione locale coinvolgendo l'economia reale di grandi, medi e piccoli centri urbani[1]. La crisi economica ha determinato un minor potere di acquisto da parte della popolazione, la riduzione dei consumi e, quindi, un abbassamento sia del fatturato e sia degli investimenti nell'ambito delle imprese commerciali di vendita diretta. La condizione infruttifera ed improduttiva delle vendite ha indotto il settore degli esercizi commerciali alla chiusura di numerose attività e allo svuotamento dei locali di

[1] L'assioma che lega i negozi vuoti e la crisi economica è descritto con efficacia dal fotografo ateniese Georgios Makkas nel suo progetto The Archaelogy of Now. Makkas tenta di riportare una testimonianza, fatta di immagini, della crisi che la Grecia sta attraversando: girando per le strade di Atene, Salonicco e Giannina, fotografa i negozi che hanno recentemente chiuso. Questi spazi diventano immediatamente il reperto tangibile di un passato recente considerato, ormai, lontano e quindi archeologia.

vendita. L'elemento caratterizzante del fenomeno – denominato "*ewy*" (*empty windows or inactive*; vetrine "vuote o inattive") o della saracinesca abbassata – è lo sfasamento dell'andamento ciclico del sistema degli spazi vendita: attualmente al numero di cessazione d'attività non corrisponde la medesima quantità di attività aperte e di subentri, che negli anni precedenti, attraverso una rimodulazione sistemica, hanno alimentato e animato la vita delle strade del commercio.
La portata del fenomeno della saracinesca abbassata, che forse inizialmente ha coinvolto visibilmente le piccole e medie realtà italiane, con il perdurare della crisi economica ha investito le grandi città conformandosi come un elemento caratterizzate l'attuale condizione urbana. Le saracinesche chiuse sono rilevabili sia nei centri storici sia nella periferia, intaccando a volte anche le cosiddette "vie della moda" delle grandi città. Un sondaggio dell'agenzia SWG, condotto nel 2014, rileva che quasi sette italiani su dieci (67%) durante gli ultimi due anni hanno assistito nel proprio quartiere ad una netta diminuzione dei negozi di vicinato.
La percezione dei cittadini scaturisce da un riscontro veritiero della reale condizione urbana. Difatti, secondo dati aggiornati al 2014, Confesercenti rileva la presenza di oltre 600.000 fondi sfitti sull'intero territorio nazionale (nel 2013 la stima si attestava a 500.000 unità). La crisi, in realtà, non incide solo sul numero di chiusure ma soprattutto sull'attivazione di nuovi esercizi: «[...] tra luglio e agosto di quest'anno [2014], per ogni nuova impresa commerciale avviata, ben due sono defunte. A giugno 2014 più del 40 per cento delle attività aperte nel 2010 ha chiuso e bruciato investimenti per 2,7 miliardi di euro» (Ferrucci et al., 23 Settembre 2014). Il saldo tra le nuove aperture e le chiusure è negativo.
La condizione di criticità è confermata dai dati forniti dall'Osservatorio dell'Agenzia delle Entrate che registra i flussi di compravendita del mercato immobiliare nel segmento specifico dei negozi; relativo al rapporto più recente del 2014 l'Osservatorio riporta che: «In linea con le flessioni generalizzate registrate nel 2013 nel mercato immobiliare gli scambi di negozi (unità censite come C/1 e C/3) registrano, rispetto al 2012, un calo del -9,3%»[2] (OMI, 2014:28).
Secondo Confesercenti gli esercizi più colpiti dalla crisi sono i bar e ristoranti, le librerie e i negozi di abbigliamento. Altri dati significativi possono essere estrapolati dalle grandi città: nel 2014 rispetto all'anno precedente a Milano si registrano 12.216 attività di commercio in meno; a Genova nel 2013 si è registrato un picco di -365 unità; a Roma nei primi due mesi del 2014 hanno chiuso 628 negozi; nei primi sei mesi del 2014 a Napoli e provincia hanno abbassato le saracinesche 2.244 negozi (591 bar e ristoranti).
Se la crisi finanziaria può essere considerata il fattore principale che ha fatto emergere il fenomeno nella sua attuale dimensione problematica, possono essere rintracciati altri fattori di influenza. Tra questi la realizzazione di grandi centri commerciali risulta una causa ormai storicizzata. L'apertura di centri commerciali allocati nelle aree periferiche della città si è diffusa in Italia già alla fine del secolo scorso come nuovo modello di grande distribuzione[3] alternativo a quello tradizionale. La crescente presenza dei centri commerciali ha inficiato la capacità attrattiva dei centri urbani sottraendo non solo ampi bacini di clientela ma anche le stesse attività: gli esercenti seguendo l'andamento dei flussi del commercio hanno lasciato i locali del centro per allocarsi nelle nuove "piazze" del commercio (Musso, 2012).
L'affermazione del modello del centro commerciale denota un mutamento della società e della cultura urbana; attualmente si sta verificando un ennesimo cambiamento (i cui esiti in realtà sono ancora di difficile comprensione) con l'espansione ad un pubblico più ampio, sia per fascia sociale che d'età, dell'*eCommerce* e dello *shopping online* (soprattutto nell'ambito della vendita di servizi di viaggio, musica, home video, editoria e prodotti tecnologici): «Nell'ultimo anno, in Italia, gli acquirenti online hanno superato i 16 milioni. Gli acquirenti abituali sono circa 10 milioni e generano il 90% circa del valore dell'e-Commerce B2c, mentre quelli sporadici sono 6 milioni. [...] Gli *eShopper* non solo stanno crescendo, ma si stanno evolvendo [...]. Il Consumatore, infatti, è profondamente diverso dal passato: ha preso il pieno controllo del processo di acquisto per soddisfare i suoi bisogni. Non solo acquista online, ma utilizza il web per effettuare acquisti tradizionali consapevoli» (Netcomm, 31 dicembre 2014). Questi trend sottolineano che una parte dei consumatori italiani hanno trasformato le modalità d'acquisto, non più legate a uno specifico spazio fisico, così come gli operatori di mercato non necessitano più di un negozio urbano per vendere i propri prodotti affidando il rapporto con il cliente e il recapito della merce alla distribuzione online.

---

[2] L'aspetto rilevante è che il calo annuale si allinea ad un andamento quasi decennale: il volume di affari relativo al settore rispetto all'anno 2004 si è dimezzato.

[3] L'incremento consistente dei centri commerciali in Italia ha assunto dal punto di vista quantitativo e qualitativo quello delle altre nazioni europee. Secondo il Ministero delle Attività Produttive nel periodo intercorso tra il 2005 al 2009 i centri commerciali attivi sono passati da 679 a 885 unità.

L'indebolimento dei punti vendita diretta e di vicinato nelle città italiana, inoltre, è dovuta secondo le associazioni di categoria all'aumento dei costi vivi per le attività in considerazione all'elevato costo della locazione dei fondi, alla maggiore pressione fiscale e alla liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi[4] che ha favorito la grande distribuzione organizzata (GDO).

1.2 | Le implicazioni sul paesaggio e sul sistema urbano

Il paesaggio urbano sembra assumere un nuovo volto con la chiusura delle saracinesche: le strade prima cadenzate e ritmate dalle vetrine allestite di prodotti e merci si coprono di cartelli con su scritto vendesi o affittasi. Nell'ambito urbano, la mancata riapertura di esercizi commerciali, che si prolunga per lunghi periodi, innesca dinamiche di impoverimento e di degrado di palese evidenza laddove i fondi sfitti si concentrano in misura maggiore divenendo un elemento di demarcazione urbana. Il senso di vuoto e il degrado fisico che determina un negozio chiuso incide e si ripercuote negativamente sull'intero sistema integrato di vendita, il cui funzionamento ad esempio per una strada urbana può essere paragonato a quello di una galleria commerciale. Con la prolungata chiusura di un fondo, la cura e la manutenzione della facciata, della vetrina e dello spazio pubblico antistante viene meno; si riduce l'offerta d'acquisto per i clienti che vi transitano; le possibilità d'incontro e di relazioni sociali si affievoliscono soprattutto in considerazione del fatto che nelle piccole attività il rapporto fiduciario tra venditore e cliente non si basa unicamente sulla transazione economica ma sulle relazioni umane. Si può innescare, quindi, un effetto dominino accentuato dal periodo di stagnazione economica: la chiusura di un locale vendite danneggia il richiamo attrattivo delle attività vicine aumentando il rischio di altre chiusure.
Nel fenomeno della saracinesca abbassata, l'aspetto sociale ed urbano d'incidenza può essere riconosciuto nel diradamento del, cosiddetto, capitale sociale, cioè quell'insieme di relazioni all'interno di un sistema o di un gruppo di persone, che caratterizzano un luogo. La gravità del fenomeno si manifesta in modo emblematico nei centri storici delle piccole e medie città italiane, dove la rottura di rapporti sociali consolidati nel tempo implica, anche, significativi mutamenti sul naturale carattere aggregativo del luogo. I negozi del centro storico, soprattutto le piccole botteghe, sono presidi per la cura e la pulizia dello spazio pubblico e fanno parte del panorama e dell'identità della città. Senza le insegne illuminate e le vetrine allestite, che distraggono e accompagnano i passanti, si spengono le luci e anche la vita relazionale delle strade, che diventano semplici luoghi di passaggio. Il centro perde il fondamentale e riconosciuto carattere di luogo d'incontro e si svuota; gli abitanti sono spinti a muoversi altrove alla ricerca di nuovi spazi aggregativi[5].

2 | Sperimentare usi temporanei per la riattivazione dei fondi sfitti

In quest'ambito problematico, che si pone all'evidenza come una questione urbana, una possibile soluzione è rintracciabile nei progetti di riattivazione attraverso pratiche creative di uso temporaneo (Ziehl et al. 2012; Oswalt et al. 2013). Un esempio di questo tipo è il caso australiano *Renew Newcastle*, che si affermato come *best practice* a livello internazionale. Il progetto d'iniziativa privata, attivato nel 2008, ha portato mediante concessione gratuita alla fruizione di più negozi vuoti per iniziative temporanee di natura artistica e culturale che hanno determinato condizioni commercialmente vantaggiose per una riconversione continuativa degli spazi abbandonati. Il progetto ha funzionato come volano economico per il centro storico di Newcastel ed è stato adottato in altre città: dall'esempio di *Renew Newcastel* sono state attivate esperienze simili in altre città australiane, i singoli progetti (finanziati in parte dalle autorità locali) hanno costituito una rete nazionale dal nome *empty spaces*. Accostabili all'esperienza di Newcastel per modalità e approccio sono alcune sperimentazioni emergenti nel contesto italiano, si riportano due casi che riguardano i centri storici di piccoli centri urbani: Castelfranco di Sotto e Faenza. I due casi sono posti a confronto per illustrare come la validità di pratiche d'uso temporaneo possono apportare benefici solo al momento in cui questo sono inserite all'interno di una visione strategica strutturata.

---

[4] Legge 201 del 2011, comunemente detta "Salva-Italia" e attivata dal 1 Gennaio del 2012, permette l'apertura dei negozi 24 ore al giorno tutti i giorni dell'anno, domeniche e festività incluse.

[5] La perdita del ruolo associativo del centro storico determina cambiamenti di riassetto a volte anche a livello territoriale; ad esempio nel comune toscano di Colle Val d'Elsa lo svuotamento del centro storico ha mutuato le dinamiche rituali dello shopping: i cittadini di Colle per la tradizionale passeggiata dei giorni feriali e festivi o per l'acquisto delle merci nel periodo dei saldi si sono dirottati verso il comune vicino di Poggibonsi definendo un nuovo assetto e una composizione nella struttura di poteri economici a livello intercomunale.

2.1 | Pop-Up Riapriamo la città a Castelfranco di Sotto

Castelfranco di Sotto è un comune di 13.226 abitanti in provincia di Pisa. Negli ultimi anni la crisi del settore delle conciature, principale *asset* economico del comune, ha determinato un rilevante cambiamento degli assetti urbani e territoriali. La misura del cambiamento è leggibile nel piccolo centro storico dove molte attività commerciali hanno chiuso; le progressive e numerose chiusure hanno impoverito la vita sociale ed aggregativa del luogo.

Per far fronte al problema, nel 2014 il comune ha messo in atto un'azione sperimentale di valorizzazione degli spazi inutilizzati attraverso un'iniziativa denominata "Pop-Up. Riapriamo la città": un laboratorio di pratiche di riuso temporaneo, che attraverso esperienze sociali e culturali prova a rispondere allo svuotamento del centro storico. L'idea è nata dalla cooperativa Sociolab ed è stata promossa dall'amministrazione comunale[6] in collaborazione con la stessa cooperativa e l'associazione culturale YAB. Il progetto si è sviluppato nelle seguenti fasi. In primo luogo il comune ha sondato la disponibilità dei proprietari di locali sfitti attraverso contatti diretti ed annunci pubblici, richiedendo l'utilizzo in comodato d'uso gratuito per un periodo di trenta giorni e offrendo "uno sconto considerevole sull'IMU" (così come riportato dall'annuncio dell'amministrazione comunale), che si è concretizzato con una detrazione del 50%. Come secondo atto, dopo aver ottenuto la disponibilità di ben ventinove fondi, l'organizzazione ha cercato di richiamare l'attenzione di realtà culturali, imprese, associazioni, aspiranti imprenditori, artisti, gruppi informali interessati ad usufruire di uno spazio espositivo per una breve durata in linea con lo spirito dell'iniziativa; a tal fine il comune ha indetto un apposito bando d'idee per raccogliere progetti volti ad animare i fondi con attività culturali e sociali. Nel bando erano specificate alcune delle modalità logistiche dell'iniziativa: l'amministrazione provvedeva a imbiancare i locali ed a fornire allacci elettrici, l'allestimento degli spazi era totalmente a carico dei partecipanti che erano obbligati a concordarlo con i proprietari, oltre a ciò l'allestimento doveva essere realizzato tassativamente con strutture mobili che non comportassero modifiche permanenti degli spazi offerti. Tra il 21-23 Marzo 2014 "Pop-Up. Riapriamo la città" ha portato all'apertura temporanea di ventinove fondi sfitti concessi a quaranta espositori con attività artigianali, commerciali, culturali, artistiche e sociali attraverso iniziative quali laboratori, negozi temporanei, esposizioni, tutto ciò arricchito da performance, eventi musicali, teatrali, cene sociali, incontri e dibattiti. La volontà d'incoraggiare una gestione aperta all'interazione pubblica degli spazi privati privilegiando l'inserimento di attività con vocazione aggregativa (laboratori artigianali, didattici ecc.) ha sortito l'effetto sperato: la città si è riaperta, anche se solo temporaneamente, all'incontro, allo scambio e alla vita di strada.

Pop-Up si è presentato non solo come evento di tre giorni, ma come tappa di un percorso più lungo per riattivare nuove sinergie e per creare reti tra i diversi attori del territorio che possano contribuire a rivitalizzare nel tempo il centro storico della città e riciclare gli spazi inattivi. Pop-Up, difatti, si inquadrata in un ambito di politiche locali: per dare continuità all'iniziativa il comune ha previsto di disporre agevolazioni per nuovi esercizi commerciali intervenendo sulla fiscalità locale relativa alla tassazione sui rifiuti e a possibili agevolazioni per i servizi d'utenza. In definitiva, l'iniziativa può essere valutata positivamente per due ragioni: la prima in merito all'apprezzamento dimostrato da parte dei Castelfranchesi, che hanno avuto modo di riscoprire nuovamente il centro come luogo vitale di incontro e socialità[7]; la seconda in merito alla concreta manifestazione d'interesse da parte di tre commercianti nell'apertura in modo permanente di nuovi punti vendita.

Data la buona riuscita, la regione Toscana ha riproposto e replicato il progetto in altri cinque contesti urbani: Empoli (FI), Campi Bisenzio (FI), Cascina (PI), Quarrata (PT) e Monteverdi Marittimo (PI)[8]. Pop-Up è divenuto, quindi, un progetto di livello regionale, al momento l'iniziative concluse sono quelle di Empoli. Campi Bisenzio e Quarrata. In questa seconda fase, le iniziative sono state cofinanziate dall'Autorità per la Partecipazione della Regione Toscana per una copertura dei costi pari al 60% e dalle singole amministrazioni comunali a coprire la restante quota.

---

[6] In particolare si sottolinea l'impegno profuso nell'iniziativa da parte dell'allora assessore all'urbanistica Cristian Pardossi.

[7] In tal senso è indicativo segnalare, come riportato dalla testimonianza di alcuni abitanti, che i rumori dei lavori per l'allestimento dei locali (dovuti dall'impiego di trapani, martelli ecc.) solitamente percepiti dalle persone con fastidio, sono stati invece accolti e considerati come un segnale positivo contrapposto al desolante silenzio che echeggia solitamente nel centro storico

[8] Il progetto non è stato riproposto in modo asettico, in base al contesto locale sono state avanzate proposte progettuali con caratteristiche diverse a Monteverdi il tema è legato alla natura, al territorio e al turismo, a Casina il tema è legato all'arte, al gusto e all'artigianato, a Quarrata il tema è legato al co-working.

2.2 | Vetrine in Corso a Faenza

Faenza è un comune di 58.350 abitanti in provincia di Ravenna. Nel centro storico del comune romagnolo sono presenti circa centodieci fondi sfitti. Per far fronte alla problematica nel 2014 sono state attivate due iniziative complementari: "Temporary windows" e "Vetrine in corso". Temporary windows è un intervento di recupero estetico delle vetrine dei negozi che ha coinvolto una cabina di regia formata da Confesercenti, Confcommercio e CNA e il comune che ha finanziato l'iniziativa. Nell'ambito del suddetto progetto, dodici locali sfitti sono stati oggetto di un restyling: sulle vetrine sono stati applicati pannelli decorativi che riportavano messaggi correlati alla valorizzazione architettonica, ambientale e territoriale e la descrizione dell'immobile. Vetrine in corso è un progetto d'uso temporaneo ideato da un gruppo di architetti[9] e proposto al comune, che ha accolto l'iniziativa patrocinandola ma non finanziandola. L'apertura temporanea ha riguardato due negozi inattivi, questi sono stati resi disponibili in forma gratuita dai proprietari che ritenuta valida l'iniziativa hanno collaborato volontariamente al progetto. I due fondi nell'arco di due settimane sono diventati luogo di eventi culturali e sociali: mostre, laboratori per bambini, eventi enogastronomici, *temporary shop*. Gli spazi sono stati utilizzati a rotazione da più espositori e fruitori in modo da renderli il più possibile dinamici con momenti d'interazione con i cittadini. L'aspetto più interessante dell'iniziativa, oltre al momento della riapertura, è stata la fase di allestimento organizzata tramite un workshop di autocostruzione svolto negli spazi pubblici; il fatto di aver lavorato all'esterno è stato il primo spunto per interagire e coinvolgere gli abitanti. L'obiettivo del workshop è stata la creazione di elementi di arredo: le "casette gialle", che sono state poste all'ingresso dei negozi per ridefinire l'aspetto delle vetrine, demarcare con un segno simbolico i negozi e suscitare la curiosità e l'interesse dei passanti. L'iniziativa Temporary windows non ha avuto dei riscontri significativi nelle dinamiche di recupero dei fondi sfitti, mentre il progetto Vetrine in corso, pur suscitando il favore di molti operatori e cittadini, si è spento a causa della mancanza di un supporto non solo di tipo economico da parte dell'ente locale.

3 | Alcune riflessioni

L'uso temporaneo attraverso attività creative e ricreative si presenta come uno strumento potenziale per la riattivazione dei fondi sfitti. Nel contesto italiano, ancora poco aperto culturalmente alle pratiche d'uso temporaneo rispetto ad altre realtà straniere, gioca un ruolo fondamentale l'ente pubblico che promuove, finanzia, patrocina e si presenta come parte attiva nel processo di riattivazione temporanea di spazi in disuso. Di per sé i progetti illustrati non possono essere concepiti come strumenti risolutori del problema che investe un sistema articolato di fattori; questi, però, possono divenire un input per innescare nuovi cicli di vita per spazi e negozi inutilizzati solo al momento in cui sono inseriti all'interno di uno scenario d'insieme e una visione strategica. La validità di tali progetti si struttura e si sostanzia, in definitiva, quando l'attivazione temporanea, la singola e momentanea iniziativa, diventa parte integrante di politiche urbane.

Riferimenti bibliografici

Ferrucci A., Franco L., Iurillo V., Giambartolomei A., Sansa F., (2014), "Chiuso per crisi: in tutta Italia scompaiono negozi e botteghe storiche", in «*IlFattoQuotidiano.it*», 23 Settembre 2014. http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/10/24/chiuso-per-crisi-in-tutta-italia-stanno-scomparendo-negozi-e-botteghe-storiche/1169023/.

Musso F. (2012). "Modelli di sviluppo degli insediamenti commerciali e implicazioni per le politiche regionali", in Gregori G. L., Pencarelli T. (a cura di), *Economia, management e disciplina del commercio in Italia e nelle Marche*, FrancoAngeli, Milano, pp. 159-182.

Netcomm (2014), "Agli italiani piace l'eCommerc via Smartphone: +100% nel 2014", http://www.consorzionetcomm.it/Consorzio_Netcomm/Notizie/Comunicati_Stampa_Netcomm/Agli-Italiani-Piace-LECommerce-Via-Smartphone-100-Nel-2014.kl.

OMI (2014), "Rapporto immobiliare 2014. I Immobili a destinazione terziaria, commerciale e produttiva", http://www.agenziaentrate.gov.it/wps/file/Nsilib/Nsi/Documentazione/omi/Pubblicazioni/Rapporti+immobiliari+non+residenziali/2014+non+residenziale/RI_2014_nonres_27052014+DEFINITIVO.pdf.

Oswalt P., Overmeyer K., Misselwitz P. (eds, 2013), *Urban catalyst: the power of temporary use*, DOM, Berlino.

[9] Il gruppo è formato da Luigi Cicognani, Silvia Dal Prato e Andrea Montesi, accompagnati da un team di ragazzi neo laureati Michele Rambelli, Valentina Danielli, Laura Bulzaga, Camilla Placci e GianMarco Masotti.

Ziehl M., Oßwald S., Hasemann O., Schnier, D. (eds., 2012), *Second Hand Spaces: Recycling Sites Undergoing Urban Transformation*, Jovis Publisher, Berlino.

Sitografia

Sito dell'associazione Pop-uplab:
http://www.popuplab.it/
Pagina facebook del progetto vetrine in corso:
https://www.facebook.com/pages/Vetrine-in-CORSO/937185162959816
Sito progetto Temporary windows:
http://www.temporarywindows.com/

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Il completamento dei telai infrastrutturali per lo sviluppo dell'Italia Mediana

Donato Di Ludovico
Università dell'Aquila
DICEAA – Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile-Architettura e Ambientale
Email: *donato.diludovico@univaq.it*

Pierluigi Properzi
Università dell'Aquila
Laboratorio AnTeA– DICEAA / UNIVAQ
Email: *properzi@tin.it*

Federico D'Ascanio
Università dell'Aquila
DICEAA – Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile-Architettura e Ambientale
Email: *dascanio.federico@gmail.com*

Abstract
Una sperimentazione della Regione Abruzzo e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sul Programma "Territori Snodo 2", proietta la stessa Regione ed il suo sviluppo nel contesto più ampio dell'Italia "Mediana", un'area che può intercettare i grandi flussi economici che, in varia misura, insistono sull'area centrale Euromediterranea e su quella Balcanica.
Gli elementi che sostanziano la sperimentazione, che tentano di superare la classica lettura duale del territorio che ne ha decretato la "frammentarietà", sono legati all'individuazione dei Sistemi insediativi territoriali e di quelli turistici, alla definizione di una Macroregione Mediana, all'integrazione tra Progetti di Territorio, ma soprattutto all'interpretazione dello spazio regionale per Telai territoriali spesso incompleti. L'individuazione e la riorganizzazione dei Telai infrastrutturali territoriali nella Macroarea Mediana, diventa così un tema di ricerca che elegge a soggetti peculiari di indagine i fattori della modernizzazione dei medesimi, gli strumenti e le azioni per la riconnessione ed integrazione delle componenti dei Sistemi insediativi e turistici, per proiettare i contesti locali (in particolare delle aree interne) nel contesto dell'Italia Mediana e in quello globale, una nuova visione spaziale in un'ottica di ricomposizione dei contesti territoriali, ambientali e paesaggistici, nonché la ridistribuzione sulla rete del peso delle aree metropolitane.

Parole chiave: infrastructures, cities, large scale plans & projects.

1 | Macroregione Mediana e Progetto di Territorio Snodo 2

Il Tema dell'Italia Mediana è tornato alla ribalta del dibattito istituzionale in un momento in cui si discute sulle aggregazioni regionali (si veda ad esempio la proposta di legge Morassut di riduzione delle Regioni), attribuendo al termine diversi significati (Birindelli 2007, Sacchi 2006) allorché oltre ai processi economici tipici di una Regione mediana come L'Abruzzo nel contesto nazionale, allo stesso si attribuisce una

dimensione territoriale che va oltre il regionalismo istituzionale, una macro area di co-progettazione in cui la coesione territoriale, lo sviluppo socio-economico e spaziale, vengono interpretati in una logica di rete in relazione ai grandi sistemi relazionali europei e mondiali.
La definizione dell'Italia Mediana che si propone, si basa essenzialmente sulle regioni geografiche individuate dall'INU all'interno del Rapporto dal Territorio 2007 (Ombuen 2008). Tale definizione riguarda le Regioni dell'Italia centrale (Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise) e tuttavia «va inquadrata in un ambito più ampio rispetto a quello strettamente geografico che definisce l'assetto storico del territorio italiano. Lo spostamento dei mercati verso oriente ha prodotto un generale riassetto del sistema infrastrutturale nazionale ed europeo. La individuazione di Corridoi e Piattaforme semplifica l'interpretazione di questa nuova dimensione e in questo quadro l'Italia Mediana si propone come snodo di flussi internazionali Nord-Sud ed Est-Ovest nell'ambito del Mediterraneo» (Properzi, Chietini, Di Ludovico 2008). Questo ruolo di "snodo" dell'Italia Mediana, richiamato in molti documenti di programmazione nazionale ed europei (si pensi ad esempio al Quadro Strategico Nazionale), sta stimolando una fervente progettualità che il MIT (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) e la Regione Abruzzo hanno tradotto in una sperimentazione del modello interpretativo Macroregionale, arrivando a definire, nel contesto nazionale, la cosiddetta Macroregione "Mediana".
Il modello duale (costa/aree interne, città/campagna, infrastrutturazione/naturalità, tutela/sviluppo) e policentrista di sviluppo regionale/europeo, all'interno della macro-area Mediana italiana viene reinterpretato attraverso il riconoscimento dei cosiddetti Sistemi insediativi territoriali dei quali sono stati individuate le relazioni interne di Rete (reti corte) e le relazioni esterne con la rete di Global Cities (reti lunghe) come le Città metropolitane. Il Sistema insediativo regionale, considerato nel suo insieme e nella sua complessità, può essere a sua volta interpretato in relazione ai caratteri demografici dei centri, a quelli morfologici dei sistemi e nelle sue interazioni con i paesaggi agrari e naturali ma soprattutto nelle sue relazioni con gli altri Sistemi e le altre Città (Core o Global Cities / Global City Regions (Scott, Agnew, Soja, Storper 2000)).
Il modello proposto dalla sperimentazione del MIT e della Regione Abruzzo, attraverso il Progetto di Territorio snodo 2 (una peculiare interpretazione del Progetto nei territori snodo 2 del MIT e progressiva evoluzione dei programmi innovativi in ambito urbano "S.I.S.Te.M.A.", "Porti e stazioni" e "Progetti nei Territori Snodo 1") (RegAbr 2015), individua nell'ambito della Macroregione Mediana i Sistemi Turistici e quattro tipi di Sistemi insediativi territoriali di diverso livello: (1) i Poli urbani, (2) la Città lineare della costa, (3) la Rete dei borghi o dei Poli minori, ed infine (4) i Paesaggi abitati. Secondo questa lettura del territorio, le Città, come nodi dei flussi relazionali, e le loro reti, come aste non solo materiali di questi flussi, divengono ambiti di progettazione sistemica e strategica. In un contesto di programmazione economica nazionale che tende a concentrare le risorse negli ambiti connessi alle Città Metropolitane, il settore territoriale dell'Italia Mediana adriatica rischia di essere penalizzato, stante la presenza diffusa di città aventi rango medio e piccolo. A tal fine l'integrazione tra i quattro Sistemi insediativi territoriali e di questi con le Reti di rango superiore, a cui appartengono anche le Città Metropolitane, può essere una strategia primaria a base della definizione delle Macroregioni, sia in relazione alla valutazione della massa critica ma soprattutto in relazione alla messa in rete di tutte quelle realtà locali altrimenti escluse dalle strategie di sviluppo globali.
Questo modello di lettura interpretativo è particolarmente consapevole della dimensione e variabilità della massa critica, poiché entrano in gioco il territorio, le armature urbane, la loro maturità, le reti naturalistico-ambientali, il sistema dei beni culturali, i sistemi insediativi. Dai Sistemi turistici e dai Sistemi insediativi territoriali derivano al contempo strategie di sviluppo locale e regionale in una logica pan-europea. Dal completamento dei Telai territoriali (quadrilateri), deriva il sistema strutturante la Regione Mediana, che si pone appunto come cerniera dei flussi nord-sud ed est-ovest raccordando reti lunghe e reti corte, e che nel Progetto nel Territorio Snodo 2 Abruzzo viene declinato come Progetto di Territorio "Quadrilatero dell'Abruzzo Centrale".

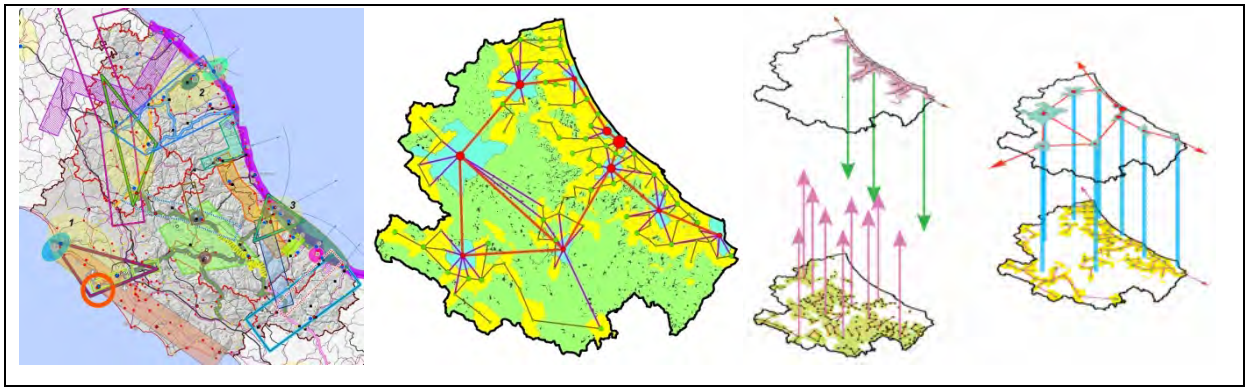


Figura 1 | A sinistra: la Macroregione Mediana ed i Progetti di territorio (in verde il Quadrilatero dell'Abruzzo Centrale); al centro: Un approfondimento, sull'Abruzzo, del tema dei Sistemi e delle Reti; a destra: Sistemi insediativi territoriali e Reti di Città in Abruzzo (in alto a sinistra: La città lineare della costa; in basso a sinistra: I paesaggi abitati; in alto a destra: I poli urbani maggiori; in basso a destra: I poli urbani minori e la rete dei borghi) (Di Ludovico, Properzi, Santarelli 2014).

I Sistemi insediativi territoriali, caratterizzati da dinamiche diverse a seconda della loro localizzazione e tipologia, ma anche da una loro sovrapposizione, si appoggiano su Telai infrastrutturali spesso incompleti (come il Quadrilatero dell'Abruzzo centrale) e diventano oggetto di politiche urbano-centriche condizionate da duplicazioni di ruoli e di funzioni. Le nuove politiche, agganciate alla Macroregione Mediana, possono superare il modello duale se i Progetti di territorio saranno in grado di innervare diversi Sistemi insediativi territoriali attraverso le reti e quindi attraverso Telai performanti. Il Progetto dovrà svolgere il ruolo trainante dello sviluppo attraverso un'azione di raccordo di più Sistemi, con il supporto del Telaio infrastrutturale che agevolando le connessioni territoriali mette in rete le Città. La dimensione spaziale di riferimento diventa così la Macroregione, consentendo il superamento delle diversità territoriali e valorizzando le tipicità quale fattore di sviluppo.
Attraverso l'analisi delle componenti paesaggistiche e ambientali dell'Italia Mediana, il Progetto di Territorio Snodo 2 – Abruzzo individua configurazioni a geometria variabile delle componenti della fruizione turistica, anch'essi indispensabili per l'attivazione dei Progetti medesimi. Si tratta di possibili percorsi ambientali incardinati sul sistema dei parchi e delle riserve, ma soprattutto incardinati sul sistema rurale della collina. Attraverso tali componenti sono state definite le Reti della fruizione turistica, che a loro volta hanno consentito di individuare una preliminare configurazione dei cosiddetti "Sistemi turistici", con l'obiettivo di costruire un parallelo modello di sviluppo rispetto a quello socio-economico dettato dal modello relazionale costituito dai Sistemi insediativi territoriali.

1.1 | I Telai Territoriali

In questo modello i Progetti di territorio (come quello "Snodo 2" - Abruzzo) sono lo strumento per raggiungere l'integrazione tra i Sistemi insediativi territoriali e turistici, le Reti di Città ed il loro potenziale competitivo e di sviluppo socio-economico (sul tema dell'identificazione del significato e dell'immagine della città con la struttura relazionale continua della rete infrastrutturale si vedano già i primi studi degli Smithson per la loro Cluster city). Questi connettono i territori delle Regioni, ad esempio quelle dell'Italia Mediana notoriamente vocati a ricomporre una pluralità di domande orientate ad una molteplicità di offerte, e dai quali è possibile cogliere le esperienze accumulate nell'organizzazione dei propri sistemi e nella valorizzazione dei propri patrimoni. Tali connessioni efficientano e potenziano i cosiddetti Telai territoriali, strutturati dalla sequenza costa bassa, media collina, solchi vallivi, storicamente insediati sia nei crinali (centri storici), che nelle zone irrigue (case sparse). Secondo l'interpretazione presentata in questo testo, Progetti di territorio e Telai territoriali costituiscono gli strumenti politici e fisici per lo sviluppo dell'Italia Mediana.
I grandi Telai territoriali (ambientali e infrastrutturali) si caratterizzano come i dispositivi cardine di questa strategia di riqualificazione territoriale, in grado come sono di costruire un'infrastruttura alla scala vasta ma di innescare anche relazioni di continuità locali. Si pensi ad esempio ad una generalizzazione dei *Continous Productive Urban Landscapes* (Viljoen 2005), una strategia coerente per i Sistemi insediativi che propone l'introduzione di paesaggi produttivi interconnessi in città, creando così una nuova infrastruttura urbana sostenibile che sostiene anche una ridefinizione dello spazio urbano. Non si tratta di ricostruire i limiti della città o di ristabilire una sorta di gerarchia tra città e campagna, ma piuttosto di produrre nuove interpretazioni ed interazioni degli spazi, dal locale al globale.

I Telai, trama principale ricompositiva dei Sistemi insediativi territoriali, hanno una loro autonoma e spesso diversificata dimensione e struttura che non replica quella urbana tradizionale in termini di centro – periferia, né di relazioni funzionali, ma ne postula una diversa declinazione. Si tratta di un livello descrittivo e rappresentativo che interpretano quelle che sono le nuove maglie insediative nell'area medio Adriatica. Queste ultime sono le tessere spaziali che si sono configurate in relazione ai flussi ed alle morfologie territoriali, che si addensano lungo la viabilità dei grandi circolatori e delle penetrazioni ed intorno alle nuove polarità (...): centri commerciali - multisale – agglomerati industriali, etc.
Nei vertici del Telaio, infatti, ci sono spesso, non sempre, aggregazioni insediative storiche (i centri di collina arretrati e gli insediamenti intorno alle stazioni ferroviarie), lungo le connessioni ci sono distretti o aree industriali in crisi o anche dismesse; attraverso le stesse connessioni si sviluppano relazioni tra aree produttive rurali, tra sistemi di beni storico-artistico-monumentali, di beni naturali o paesaggistici, tutti elementi tra di loro interrelati, molto spesso separati e trattati singolarmente dalle politiche regionali ed europee. Soprattutto nel territorio della Regione Abruzzo, queste relazioni sociali e questi scambi sembrano particolarmente ostacolati dall'incompletezza dei Telai territoriali esistenti, che in molti casi risultano deficitari sia a livello di multimodalità che a livello di offerta dei servizi delle infrastrutture. Tra gli obiettivi dei Progetti di Territorio pertanto si riconosce quello di completare la maglia infrastrutturale per innervare tali flussi e connettere i Sistemi insediativi territoriali deboli con i forti e più in grande, l'Italia Mediana con lo spazio Euro-Mediterraneo.
Tra questi Sistemi territoriali locali, identificati come "deboli", molteplici sono quelli dell'Italia centrale "interna", e come si è già detto il progetto di Territorio Snodo 2 si concentra in particolare sul cosiddetto Quadrilatero dell'Abruzzo Centrale, che ha i suoi vertici nei Poli dell'Aquila, Carsoli, Avezzano e Sulmona.

Figura 2 | A sinistra diagramma per Cluster City (Smithson, Smithson 1957), al centro il sistema dei Telai territoriali dell'Italia Mediana (Screpanti 2015), a destra Schema esemplificativo degli elementi costitutivi di uno dei Telai Territoriali.

2 | Completare i Telai Territoriali

Di fronte alla portata delle trasformazioni territoriali degli ultimi anni, che per modalità, dimensioni, rapporti scalari messi in gioco rompono i meccanismi incrementali tipici della dispersione insediativa, e davanti alla parallela crisi di un'urbanistica essenzialmente regolativa, emerge con sempre più forza la necessità di una riflessione intorno ai temi che sviluppano all'incrocio tra strutturazioni insediative, telai infrastrutturali e morfologie del substrato territoriale.
Il modello fondato sul completamento dei telai di interconnessione ed interoperabilità agente su un sistema reticolare policentrico, incentrato sulle grandi aree metropolitane, sui cluster urbani e sulle reti di città, sui principali hub infrastrutturali (porti, aeroporti e terminali multimodali), nonché sulle strutture ambientali e paesaggistiche, sembra oggi essere lo schema che meglio approssima la condizione del territorio dell'Italia Mediana, pur evidenziandone disomogeneità e carenze.
L'incapacità di controllo dello sviluppo territoriale diffuso, tipica del nostro Paese, fa d'ogni atto di trasformazione territoriale un'occasione mancata e che pone con urgenza la necessità di promuovere una cultura diffusa della progettazione (di territorio ma anche urbanistica) al fine di completare quelle porzioni di Telai che ad oggi risultano essere incomplete per mancanza (o inefficienza) di connessioni tra le parti, per l'assenza di aree produttive che ne possano stimolare l'economia o semplicemente per l'impossibilità

infrastrutturale di poter fruire dei beni storico-monumentali e/o naturalistici che caratterizzano il paesaggio.
In particolare, sui nodi dei telai territoriali, quali addensatori dei flussi generati anche dalle aste (flussi sociali ed economici) alle quali sono connessi territori, ambienti e paesaggi, si concentrano la più elevata capacità di produrre reddito e valore aggiunto economico e territoriale e costituiscono uno degli ambiti di maggiore interesse e attenzione per la programmazione regionale. Essi svolgono pertanto un ruolo essenziale per la funzionalità delle reti infrastrutturali regionali e per la competitività del sistema economico. Nel contempo rappresentano i luoghi dove tendono a concentrarsi i maggiori problemi e complessità, presentando fenomeni di varia natura (congestione, discontinuità, ostacoli alle interconnessioni funzionali, difficoltà organizzative) che rischiano di creare altrettante situazioni di criticità, specie per quanto riguarda l'integrazione delle grandi opere previste dai Progetti di territorio. Si tratta di situazioni che occorre tenere sotto controllo e per le quali è opportuno disporre di strumenti di valutazione adatti ed utili per l'azione di programmazione regionale. I principali nodi infrastrutturali e urbani possono essere intesi come spazi funzionali, economici, sociali, organizzativi dove la mobilità funge da nesso di un sistema insediativo di scala regionale e locale. Il nodo infrastrutturale si deve, infatti, considerare come un elemento di cerniera e di snodo fra la dimensione territoriale e le esigenze di sviluppo locale. Per raggiungere tale scopo si deve necessariamente partire dal superamento del concetto urbano-centrico e del ciclo di vita urbano tradizionale che si condensa sui nodi, e considerare i nodi stessi quali elementi centrali di integrazione dei flussi provenienti dalle aste dei Telai che supportano: completare un telaio Territoriale e quindi rendere efficace un Progetto di territorio, significa integrare i Sistemi insediativi territoriali e turistici (per superare i dualismi) e le relative politiche (anche spaziali), attraverso la riprogettazione dei flussi materiali ed immateriali che si attestano sulle aste e che concentrano la loro azione su nodi. Si deve mettere in atto un processo di modernizzazione dei Telai come in una sorta di geografia ipertestuale che tiene conto anche della ridistribuzione sulla rete del peso delle aree metropolitane.

2.1 | L'esempio del Quadrilatero dell'Abruzzo Centrale

Come si è già avuto modo di introdurre, tra i Telai territoriali "deboli", la sperimentazione del Progetto di Territorio Snodo 2 – Abruzzo (PdT2) individua il "Quadrilatero dell'Abruzzo Centrale", che ha i suoi vertici nei Poli dell'Aquila, Carsoli, Avezzano e Sulmona. In termini di progetti di sviluppo esistenti, questo quadrilatero coinvolge due Piattaforme Territoriali Strategiche, quella trasversale interregionale Lazio-Abruzzo denominata "C2", e quella longitudinale dell'Appennino Centrale denominata "C1". Le due Piattaforme innervano molti Progetti, tra i quali ad esempio quelli infrastrutturali connessi al collegamento trasversale Pescara/Teramo - Roma/Civitavecchia/Fiumicino, al collegamento longitudinale Rieti/Terni - Isernia/Salerno (Fabbro, Mesolella 2010).
Il Quadrilatero interessa Sistemi insediativi territoriali per una popolazione di circa 300.000 abitanti e definisce un'area esterna che coinvolge circa 1.000.000 di abitanti che si estende dalla Città lineare della Costa Adriatica all'Area metropolitana di Roma (esclusa), per un totale di circa 1.300.000 abitanti. Questo può essere considerato la condensazione di molteplici criticità del caratterizzano oggi le "aree interne" dell'Italia Mediana. Anzitutto il Telaio che lo identifica innerva una serie di strutture produttive in forte crisi da decenni: quelle delle piccole zone industriali dei centri urbani che gravitano sulle sue aste, ma anche delle più grandi zone industriali che fanno capo ai sui nodi; quelle delle aree produttive rurali in cerca di un nuovo ruolo e di una nuova identità nonché di un nuova rete che li proietti oltre la loro dimensione troppo locale; quelle del sistema dei beni archeologici, storico-monumentali, naturalistici e paesaggistici che faticano a percorrere contemporaneamente la strada della valorizzazione e della tutela. Ma il Quadrilatero è esso stesso Rete, ed esprime oggi tutti i limiti di una struttura materiale (banalmente strade, autostrade e ferrovie) ed immateriale (reti digitali) inconclusa nelle sue forme post-urbane (Di Ludovico, Properzi 2012). Lo strumento del Progetto (di territorio ma anche urbanistico), che si materializza attraverso la promozione di accordi *ad hoc* ed una forte condivisione delle azioni e degli interventi nonché delle politiche spaziali, rappresenta lo strumento dell'integrazione di tutte le opportunità inespresse e che oggi la società regionale interpreta solo come criticità.

Un esempio: un progetto di microfiliera agroalimentare

In questo senso, l'esempio del PdT2 è emblematico in quanto propone, attraverso un sistema di governance coerente con Europa 2020 (RegAbr 2015, UE-DPS 2014) e superando il "limite" dei confini amministrativi, interventi integrati di ricomposizione delle componenti territoriali, ambientali e

paesaggistiche attraverso la mediazione dei Sistemi insediativi territoriali e turistici nei quali sono state individuate azioni rivolte alla valorizzazione turistica, alla infrastrutturazione fisica e digitale, al potenziamento e la messa in rete del sistema dei beni culturali (tra i quali i piccoli borghi), alla valorizzazione produttiva (agricola e artigianale/industriale), alla ricostituzione del sistema infrastrutturale rurale (Di Ludovico, Properzi, Santarelli 2014), etc.
Un esempio di progettualità locale proposta nell"ambito del PdT2 e che si attesta sul Quadrilatero, a cavallo delle aste che si incontrano nel nodo aquilano, deriva da una rilettura delle "geografie del lavoro" che l'area presa in considerazione ha ereditato dai modelli territoriali e dall'organizzazione dell'economia agricola preindustriale. Questa analisi, molto approfondita perché ha tenuto conto di tutti i fattori di cui si è discusso finora, ha messo in evidenza la crisi dei caratteri contemporanei della struttura produttiva dell'agricoltura italiana e individuato le potenzialità non solo nel contesto locale ma anche in quello dell'Italia Mediana e della relativa Macroregione.

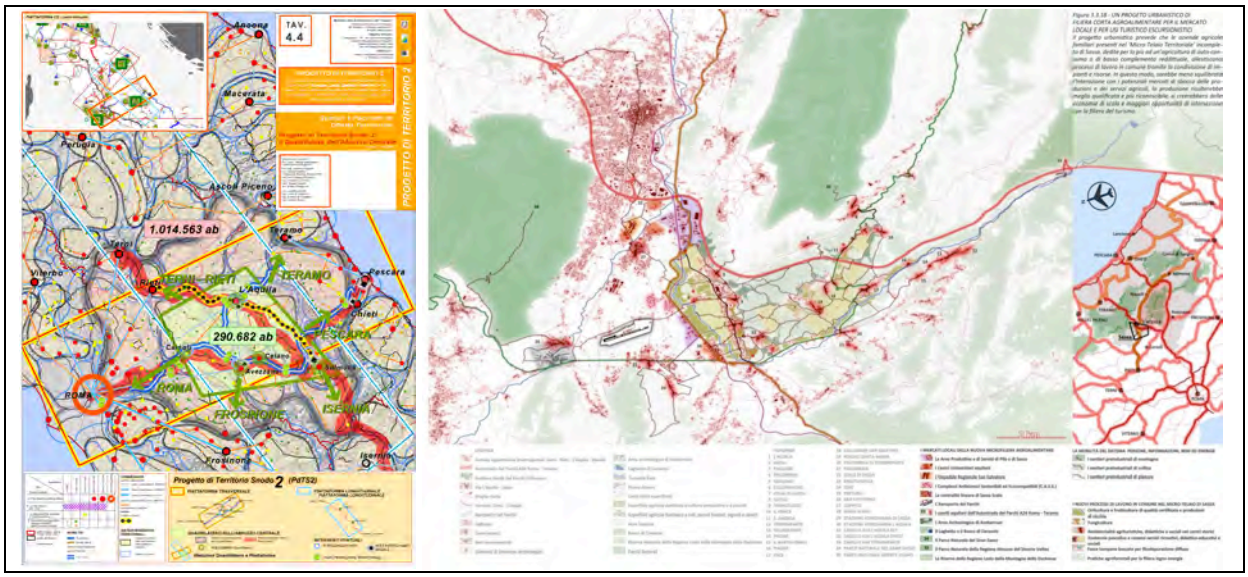


Figura 3 | A sinistra il Quadrilatero dell'Abruzzo Centrale (RegAbr 2015), a destra il Progetto di Microfiliera alimentare nel contesto dei Telai territoriali (Screpanti 2015).

Si tratta di una proposta di Progetto integrato di microfiliera agroalimentare (Screpanti 2015), che costituisce una tessera del puzzle degli interventi del PdT2, un progetto di recupero territoriale e di messa in rete di conoscenza che non può funzionare se non si raggiunge l'obiettivo dell'integrazione tra Sistemi insediativi/turistici attraverso il completamento dei grandi e dei micro Telai territoriali, e quindi della riattivazione/attivazione dei relativi flussi. Con questa prospettiva, il Progetto, che trae risorse dai programmi europei 2014-2020, viene proiettato in un contesto più generale, o meglio "globale", attraverso la creazione di un circuito produttivo e di servizi che si realizza con strumenti quali politiche, ad esempio legate all'attivazione di mercati, ma anche strumenti di riconfigurazione spaziale del territorio che si occupano prima di tutto della messa in rete, con una logica multiscalare, delle componenti territoriali individuate, ed in particolare della ridefinizione degli usi agricoli secondo una matrice identitaria, dei livelli di connessione dei micro-telai rurali, della valorizzazione e della fruizione del paesaggio agricolo, della scambio di conoscenza per ricomporre un rapporto territoriale in nuovi sistemi di relazione sociale.

Riferimenti bibliografici

Birindelli L. (2007), *Retribuzioni, produttività e distribuzione del reddito in Italia*, in *Salari e contratti in Italia e in Europa* (L. Birindelli, G. D'Aloia e A. Megale), Ediesse, Roma.

Di Ludovico D., Properzi P, Santarelli A. (2014), M*edian Italy: Territorial Diversity as the Cornerstone of Regional Development*. In: (a cura di): Bevilacqua C., Calabrò F., Della Spina L., *New Metropolitan Perspectives - The Integrated Approach of Urban Sustainable Development. Ad-vanced Engineering Forum*, vol. 11, p. 20-26, Thomas Wohlbier, TTP (Trans Tech Publications) USA, Reggio Calabria, doi:10.4028/www.scientific.net/AEF.11.20.

Di Ludovico, D.; Properzi, P. (2012). Progetti urbani e Progetti urbanistici nel governo dei paesaggi post-urbani, Atti della XV Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti - L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori, Pescara 10-11 maggio 2012, Planum, The Journal of Urbanism www.planum.net n. 25 vol.2/2012, ISSN 1723-0993, Roma.

Fabbro S., Mesolella A. (2010), *Le Piattaforme territoriali strategiche*, Urbanistica Dossier n. 122, INU Edizioni, Roma.

Ombuen S. (2008), "Diffusione e completezza dell'attività di pianificazione comunale", in Properzi P. (a cura di), Rapporto dal Territorio 2007, INU Edizioni, Roma.

Properzi P., Chietini A., Di Ludovico D. (2008), "Le nuove forme del piano nell'Italia Mediana", in Belli A. Mesolella A. (a cura di), *Forme Plurime della Pianificazione Regionale*, Alinea Editrice, Firenze.

RegAbr (2015), *Il Progetto di Territorio Snodo 2 Abruzzo. Scenari e pacchetti di offerta territoriale*, in corso di stampa, Regione Abruzzo, L'Aquila.

Sacchi S. (2006), *Distretti, cluster, o…? Esperimenti di analisi per le politiche di sviluppo locale*, in AUR&S, anno 3, nn.5-6.

Scott A. J., Agnew J., Soja E. W., Storper M. (2000), *Global city-regions*, in *Global City-Regions, Trends, Theory, Policy*, Edited by Allen J. Scott, Oxford University Press, Oxford.

Screpanti D. (2015), *Il lavoro delle città. Preindustriale e prospettive di ricomposizione del rapporto territoriale*, Tesi di dottorato in: Recupero, progetto e tutela nei contesti insediativi e territoriali di elevato valore ambientale e paesistico, Tutor: Properzi P., Di Ludovico D., Domingues A., in Co-tutela Università dell'Aquila – Universidade do Porto.

Smithson A., Smithson P. (1957), *Cluster City: A new shape for the community*, in: Architectural review 122 (November 1957)

UE-DPS (2014), Accordo di Partenariato 2014-2020, Sezioni 3 e 4, in: http://www.dps.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/AccordoPartenariato/Accordo_di_Partenariato_SEZIONI_3_e_4.pdf, ultima consultazione 11.05.2015.

Viljoen A. (2005), *CPULs-Continuous Productive Urban Landsdcapes*. Designing Urban Agriculture for Sustainable Cities, Princeton Architectural Press, New York.

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Gli spazi di co-working a Milano: un'analisi empirica dei fattori di attrattività

Stefano Di Vita
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *stefano.divita@polimi.it*
Tel: 02.23999443

Giorgio Limonta
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *giorgio.limonta@yahoo.it*
Tel: 02.23999443

Ilaria Mariotti
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *ilaria.mariotti@polimi.it*
Tel: 02.23993928

Abstract
Il presente studio ha l'obiettivo di esplorare i fattori di attrattività dei quartieri della città di Milano verso i nuovi spazi della produzione: i co-working, luoghi espressamente dedicati al lavoro condiviso, orientati allo sviluppo di nuove forme di relazione tra lavoratori della conoscenza e produttori di beni e di servizi. Gli spazi di co-working nascono dalla duplice esigenza di ridurre i costi e di offrire ai lavoratori spazi di collaborazione e condivisione. In questo contesto, Milano rappresenta un campo di studio privilegiato del fenomeno poiché è la città italiana che ospita il maggior numero di questi nuovi luoghi di lavoro.
Al fine di indagare i fattori di attrattività del territorio verso gli spazi di co-working, è stata condotta un'analisi a livello dei Nuclei di Identità Locale (NIL) che ha consentito di mappare queste realtà e di identificare i principali fattori di attrattività dei quartieri: accessibilità, densità urbana, mixitè funzionale del NIL, concentrazione di unità locali di imprese e relativi addetti, vicinanza a centri di ricerca e università. Fattori, questi, che approssimano le principali determinanti localizzative delle attività terziarie in ambito urbano.

Parole chiave: urban regeneration, innovation, survey and analyses.

1 | I nuovi luoghi di lavoro dell'economia della condivisione: lo sviluppo degli spazi di co-working attraverso una rassegna multidisciplinare di fonti bibliografiche

Nell'ultimo quinquennio, contemporaneamente segnato da un consolidamento dei processi di mondializzazione economica e culturale e da una profonda crisi recessiva globale (particolarmente accentuata nei paesi a economia capitalista matura), si è assistito a una crescente diffusione di nuovi luoghi di lavoro, come gli spazi di co-working e i makerspace. Il rapido sviluppo di questi luoghi va ricondotto all'espansione dell'economia della condivisione, resa possibile dalla diffusione delle tecnologie di

informazione e comunicazione (dal web 2.0 ai dispositivi mobili personali di ultima generazione), che hanno radicalmente modificato la tradizionali modalità di produzione, consumo e apprendimento. Si tratta di fenomeni riconoscibili su scala globale e (in parte) identificabili come possibile reazione alla grande contrazione iniziata nel 2008 e tuttora in corso: una crisi strutturale e non ciclica, che ha prodotto un'accelerazione dei processi di riduzione del consumo di risorse e dei costi di esercizio, di incremento della flessibilità del lavoro, nonché di superamento della tradizionale distinzione tra produzione di beni materiali e immateriali,già in atto dalla fine degli anni Ottanta (in relazione alla conclusione della fase di sviluppo delle grande manifattura urbana e alla crescente metamorfosi terziaria della società e delle città).
Di fronte alla crisi mondiale, tra le sfide globali individuate dalla piattaforma di ricerca interdisciplinare *Future Research* (nata sullo sfondo della Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile, svolta a Rio de Janeiro nel 2012), va sottolineata quella della costruzione di città sane, resilienti e produttive, orientate al miglioramento della qualità della vita contestualmente a una riduzione del consumo di risorse.
In questo senso, la recente proliferazione di spazi di co-working e makerspace, spesso localizzati in luoghi fisici (centrali o periferici) da tempo abbandonati e adeguatamente recuperati, può essere considerato un segnale debole ma rappresentativo di un'evoluzione rapida e strutturale dell'economia (e della società) contemporanea verso nuove forme collaborative e condivise, determinando significative ricadute dal punto di vista culturale e spaziale.
Se la recente diffusione delle manifatture additive trova applicazione nello sviluppo del movimento dei maker, dei relativi spazi di lavoro e, in particolare, dei laboratori di fabbricazione digitale (Morandi, Di Vita, 2015), la crescente espansione dell'economia della conoscenza passa non soltanto attraverso la metamorfosi terziaria delle città e l'ampliamento del sistema delle grandi funzioni urbane della formazione (le università), della cultura (musei, biblioteche, auditorium) o del commercio (gli spazi fieristici), ma anche attraverso la diffusione di spazi più piccoli, frequentemente distribuiti in tessuti urbani a elevata mescolanza funzionale e sociale, destinati a ospitare luoghi di lavoro condivisi. Luoghi, questi, che rappresentano una delle diverse forme di espressione della *sharing economy*, al pari della crescente espansione di altre forme di condivisione: dai mezzi di trasporto alle strutture ricettive; dai servizi alla persona alla ristorazione; dalle informazioni alle idee; dal denaro al tempo e alle competenze personali (Sharexpo, 2014).
Al pari dei makerspace, anche gli spazi di co-working da un lato rappresentano esperienze di innovazione economica e sociale, nonostante non siano ancora chiari i rischi di fallimento e le opportunità di consolidamento nel medio-lungo periodo; dall'altro lato, offrono occasioni di rigenerazione spaziale integrando funzioni complementari (spazi per corsi e/o eventi, per attività commerciali e di ristorazione), localizzandosi in alcuni casi in edifici dismessi (spesso ex-industriali o ex-artigianali) e appositamente riconvertiti eproducendo potenziali effetti nel contesto territoriale in cui si collocano (che andrebbero opportunamente indagati).
Questi nuovi luoghi di lavoro sono oggetto di crescente interesse da parte dei media, ma risultano trattati soltanto marginalmente dalla letteratura accademica, seppur nell'ambito di discipline differenti (sociologia, economia, geografia, urbanistica). Studi sugli spazi di co-working sono stati ad esempio condotti da sociologi (Pais, 2012; Colleoni, Ardvisson, 2014), economisti (Deijl, 2012), geografi (Moriset, 2014) e urbanisti (Lapintie, Di Marino, 2014):

- i sociologi descrivono gli spazi di co-working come risposta organizzativa collettiva rispetto alla attuale congiuntura e studiano le potenzialità di sviluppo delle carriere professionali dei co-worker (Colleoni, Ardwisson, 2014) o il ruolo innovativo che possono ricoprire nelle politiche del lavoro (Pais, 2012);
- gli economisti privilegiano l'analisi della performance economica dei co-worker rispetto a lavoratori free-lance o a piccole imprese che non condividono il loro spazio di lavoro (Deijl, 2012);
- i geografi si concentrano sulla descrizione del fenomeno, analizzandone i caratteri distintivi, la localizzazione e le politiche pubbliche a supporto della nascita di nuovi luoghi di lavoro (Moriset, 2014);
- infine, gli urbanisti studiano la molteplicità degli spazi urbani (appositamente dedicati o spontaneamente utilizzati) in cui gli individui, grazie alle ICT, possono svolgere le loro attività lavorative, delineando alcuni profili che associano luoghi, persone e modalità di lavoro (Lapintie, Di Marino, 2014).

La crisi che ha fatto seguito alla metamorfosi terziaria della società e delle città degli scorsi decenni ha determinato una trasformazione dell'offerta di lavoro e in molti casi una riduzione delle possibilità occupazionali, soprattutto per i giovani. È quindi aumentato il numero di lavoratori che necessitano di

coltivare le proprie relazioni, di costruire e gestire il proprio capitale sociale, di condividere informazioni e crearsi una reputazione nelle reti dell'economia della conoscenza in modo autonomo (Colleoni, Arvidsson, 2014). In questa dimensione del lavoro, la condivisione e la collaborazione con altri soggetti offrono un valore aggiunto e rappresentano il *modus operandi* di queste nuove figure di professionisti. Le ICT, se da un lato hanno ulteriormente disperso i lavoratori, privandoli di un luogo tradizionalmente dedicato alle attività lavorative (Lapintie, Di Marino, 2014), dall'altro lato hanno favorito lo sviluppo di luoghi dedicati alla condivisione del sapere, che permettono la trasmissione di idee e di esperienze per i lavoratori della conoscenza e (in generale) per tutte le occupazioni legate a modalità produttive, sia tradizionali, sia fortemente innovative. In particolare, sono le attività a più alto grado di qualità e innovazione che necessitano anche della prossimità geografica o della co-localizzazione, ovvero di contatti *face-to-face* (McCann, 2008). Ed è a questa tipologia di attività che tendono prevalentemente a riferirsi le nuove forme di organizzazione spaziale del lavoro, difficilmente omologabili, ma a volte coincidenti nei medesimi luoghi: gli spazi di co-working e i makerspace. Se questi ultimi possono essere definiti come luoghi ibridi tra produzione, ricerca e consumo di beni di varia natura (Morandi, Di Vita, 2015), gli spazi di co-working sono luoghi espressamente dedicati al lavoro condiviso, orientati allo sviluppo di nuove forme di relazione tra lavoratori della conoscenza e produttori di beni e di servizi; sono spazi di collaborazione e condivisione fondati sull'etica dell'open source e del *do-it-yourself* (Lange, 2011). Gli spazi di co-working possono essere definiti come *serendipity accelerator* ideati per ospitare persone creative e imprenditori (Moriset, 2014), in grado di produrre numerosi benefici: lo scambio informale e il trasferimento di conoscenza, l'interazione con gli altri e la collaborazione. La prossimità geografica e relazionale tipiche delle comunità collaborative, che possono svilupparsi all'interno di questi luoghi, aumentano lo scambio di informazioni e generano opportunità di business (Spinuzzi, 2012; Pais, 2013).
Nonostante la rapida diffusione e l'esponenziale incremento del numero degli spazi di co-working a livello mondiale, dal primo aperto da Brad Neuberg a San Francisco nel 2005 ai circa 2.500 distribuiti in 80 paesi nel 2013, la relativa letteratura continua a riflettere i diversi punti di vista disciplinari, mentre emerge l'esigenza di analizzare il fenomeno attraverso un approccio transdisciplinare che allo stesso tempo consideri la componente economica del mondo del lavoro, le implicazioni di ambito geografico-spaziale dei territori interessati, nonché la dimensione sociologica e quella urbanistico-gestionale.

2 | La rappresentatività dei processi di innovazione e rigenerazione socio-economica e spaziali offerta dalla città di Milano

Nel contesto territoriale italiano, Milano (intesa sia come territorio della città centrale, sia come territorio della nuova Città Metropolitana) rappresenta un campo di studio privilegiato del fenomeno osservato, poiché è la città del nostro Paese che ospita il maggior numero sia di makerspace (Menichinelli, Ranellucci, 2014), sia di spazi di co-working[1]. Come dimostra l'elevato e crescente addensamento di attività creative in alcuni ambiti della città, quali Isola-Porta Garibaldi-Porta Nuova, Bovisa-Dergano, Porta Genova-San Cristoforo, Ortles-Lorenzini-Quaranta (Porta e Scalo Romana), Molise-Lombroso-Mecenate (Bruzzese, Tamini, 2014), in parte coincidenti con le zone di maggiore concentrazione di attività del Fuori Salone[2], seppur in un contesto di crisi il dinamismo dei sistemi socio-economici e spaziali della città resta sostenuto.
Il capoluogo lombardo è la principale città globale italiana, benché dal confronto con altre città europee emergano i limiti della sua consistente trasformazione degli scorsi decenni: dalle annose carenze nella dotazione infrastrutturale e nella qualità urbana, alle recentidifficoltà di attuazione e completamento di molte grandi operazioni di valorizzazione immobiliare avviate a partire dagli anni Ottanta e Novanta e negli ultimi anni penalizzate dagli effetti della grande contrazione (Di Vita 2014). Se, da un lato, queste criticità hanno portato allo sviluppo di una metropoli incompiuta (Bolocan Goldstein, Bonfantini, 2007), numerosi sono i segnali di rinnovamento. A fronte dell'annullamento o del rallentamento di molti progetti rilevanti della trasformazione dello spazio urbano, che hanno spesso subito una ridefinizione al ribasso dei loro obiettivi (con l'esito di numerosi cantieri infiniti, spazi indefiniti e recenti quartieri privati della prevista dotazione di attrezzature collettive), nell'attuale congiuntura maggiori potenzialità di sviluppo vengono riconosciute in iniziative minori a bassa mobilitazione di risorse (come le ristrutturazioni edilizie e i relativi adeguamenti tecnologici) o legate al soddisfacimento dell'elevata domanda di innovazione

[1] Fonte: sito internet della Rete Co-Wo (www.coworkingproject.com).
[2] Fuori Salone che si svolge tutti gli anni in aprile durante la *Milano Design Week*, parallelamente al Salone del Mobile ospitato negli spazi di Fieramilano (Cuman, 2015).

economica e sociale (Bolocan Goldstein et al. 2014; Di Vita 2014), di cui la diffusione degli spazi di co-working rappresenta una delle possibili opportunità.
Certamente, gli esiti di questi processi di rigenerazione socio-economica e spaziale della città, prevalentemente attivati dal basso, non possono essere dati per scontati e i loro effetti vanno quindi approfonditamente indagati, ma è comunque innegabile la discontinuità rispetto al passato. A Milano le forme di condivisione di beni e servizi, di disponibilità e capacità personali, sono significativamente aumentate negli ultimi anni, anche (ma non solo) in relazione all'Esposizione Universale del 2015: in questo senso, va ad esempio rilevata l'iniziativa *Cowo4Expo*, a cui aderiscono 44 spazi di co-working italiani che offrono una postazione di lavoro gratuita per una giornata ai visitatori dell'Expo muniti di biglietto[3].
Questa tendenza viene altresì confermata dagli sforzi di riconoscimento, agevolazione e incentivazione di iniziative di innovazione socio-economica e spaziale messi in campo dall'Amministrazione Comunale, a partire dalle azioni promosse dal Settore *Innovazione Economica, Smart City e Università* dell'Assessorato a *Politiche per il lavoro, Sviluppo economico, Università e ricerca*. In particolare, va sottolineato il frequente ricorso a forme di incentivazione economica, nell'ambito delle quali dal 2013 sono stati ad esempio messi a disposizione 500.000 euro per il sostegno alle attività e al miglioramento della qualità degli spazi di co-working registrati in appositi elenchi qualificati in relazione ai requisiti stabiliti dalla stessa Amministrazione (Morandi, Di Vita, 2015).
La presente indagine mira pertanto a investigare i fattori di attrattività delle micro-aree della città di Milano verso i nuovi spazi di co-working. A tal fine, sono state raccolte informazioni a scala micro-urbana ed è stata condotta una statistica descrittiva per identificare le determinanti localizzative dei luoghi dedicati al lavoro condiviso[4].

3 | Un'analisi empirica dei fattori di attrattività degli spazi di co-working attraverso l'analisi dei Nuclei di Interesse Locale del piano urbanistico della città di Milano

Questa sezione è dedicata all'analisi degli spazi di co-working presenti a Milano e si pone l'obiettivo di investigare i fattori di attrattività della città rispetto a questi nuovi spazi della produzione. A questo fine, sono stati utilizzati i dati sui Nuclei di Identità Locale (NIL): 88 unità minime in cui il territorio del Comune di Milano è stato suddiviso nell'ambito del Piano dei Servizi, cioè di una delle parti costitutive del Piano di Governo del Territorio (PGT) definitivamente approvato nel 2012. I NIL contengono un'analisi dei servizi esistenti e della domanda di servizi aggiuntivi condotta alla micro-scala, consentendo di rilevare le potenzialità e le criticità del sistema in relazione alle proiezioni demografiche e al confronto con i cittadini e le loro esigenze. Sul totale dei NIL, soltanto in 36 si registra la presenza di almeno uno spazio di co-working (Figura 1).

[3] Fonte: sito internet della Rete Co-Wo (www.coworkingproject.com).

[4] L'indagine nasce dall'esperienza di *Didattica sul campo* svolta nell'ambito del corso di *Geografia economica e spazio urbano*(docenti: Matteo Bolocan Goldstein e Ilaria Mariotti; collaboratori alla didattica: Stefano Di Vita e Giorgio Limonta) del Corso di laurea di primo livello in *Urbanistica* della Scuola di Architettura e Società del Politecnico di Milano, afferendo al programma *Polisocial* promosso dalla Fondazione Politecnico. L'obiettivo è quello di offrire un contributo alle attività di ricerca multidisciplinari previste nel nuovo Hub *Innovazione, produzioni e spazio urbano* del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani dello stesso Politecnico sulle trasformazioni dei luoghi di produzione e consumo (anche legate all'innovazione tecnologica) e sulle relative ricadute spaziali e sociali.

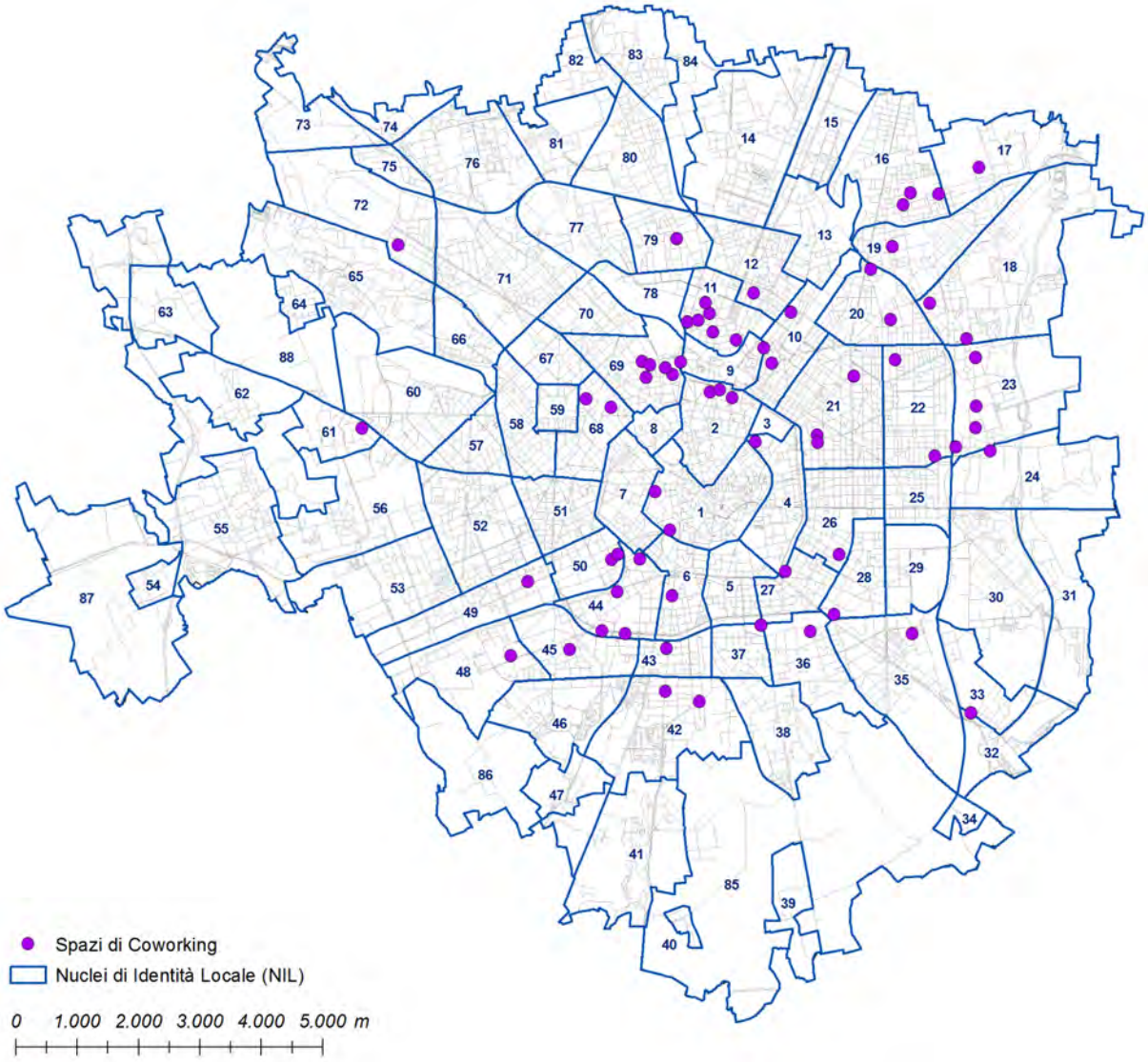


Figura 1 | La geografia degli spazi di co-working di Milano in relazione ai Nuclei di Identità Locale (NIL) in cui il Piano dei Servizi del PGT 2012 suddivide il territorio comunale (elaborazione di Giorgio Limonta).

Le variabili utilizzate sono descritte nella tabella I in Appendice, ove, oltre alle caratteristiche dei NIL sono presenti variabili di contesto, quali il livello di accessibilità dalla rete del trasporto pubblico locale nelle diverse zone della città di Milano (Figura 2). L'approfondimento di questa tematica presuppone una semplificazione delle problematiche relative all'accessibilità dalla rete del trasporto pubblico. Viene infatti considerato, come unico elemento di qualificazione del livello di accessibilità, la prossimità a una fermata del trasporto pubblico locale (metropolitana, servizio ferroviario metropolitano e regionale e linee di forza della rete automobilistica, filoviaria e tranviaria). La prossimità viene valutata come spazio raggiungibile a piedi in un determinato periodo di tempo, calcolato a partire da ogni singola fermata considerata. Il calcolo è effettuato utilizzando una specifica modalità di analisi tramite software GIS[5], attraverso un modello di rete ricavato dal grafo stradale fornito dall'Ufficio SIT del Comune di Milano. L'area gravitante riferita a una fermata della rete metropolitana e ferroviaria è definita in 5 minuti di accessibilità pedonale, mentre per le fermate della linee di forza della rete automobilistica, filoviaria e tranviaria è definita un'accessibilità pedonale di 3 minuti.

[5] Nello specifico, l'estensione *Network Analyst* del software ESRI ArcGIS.

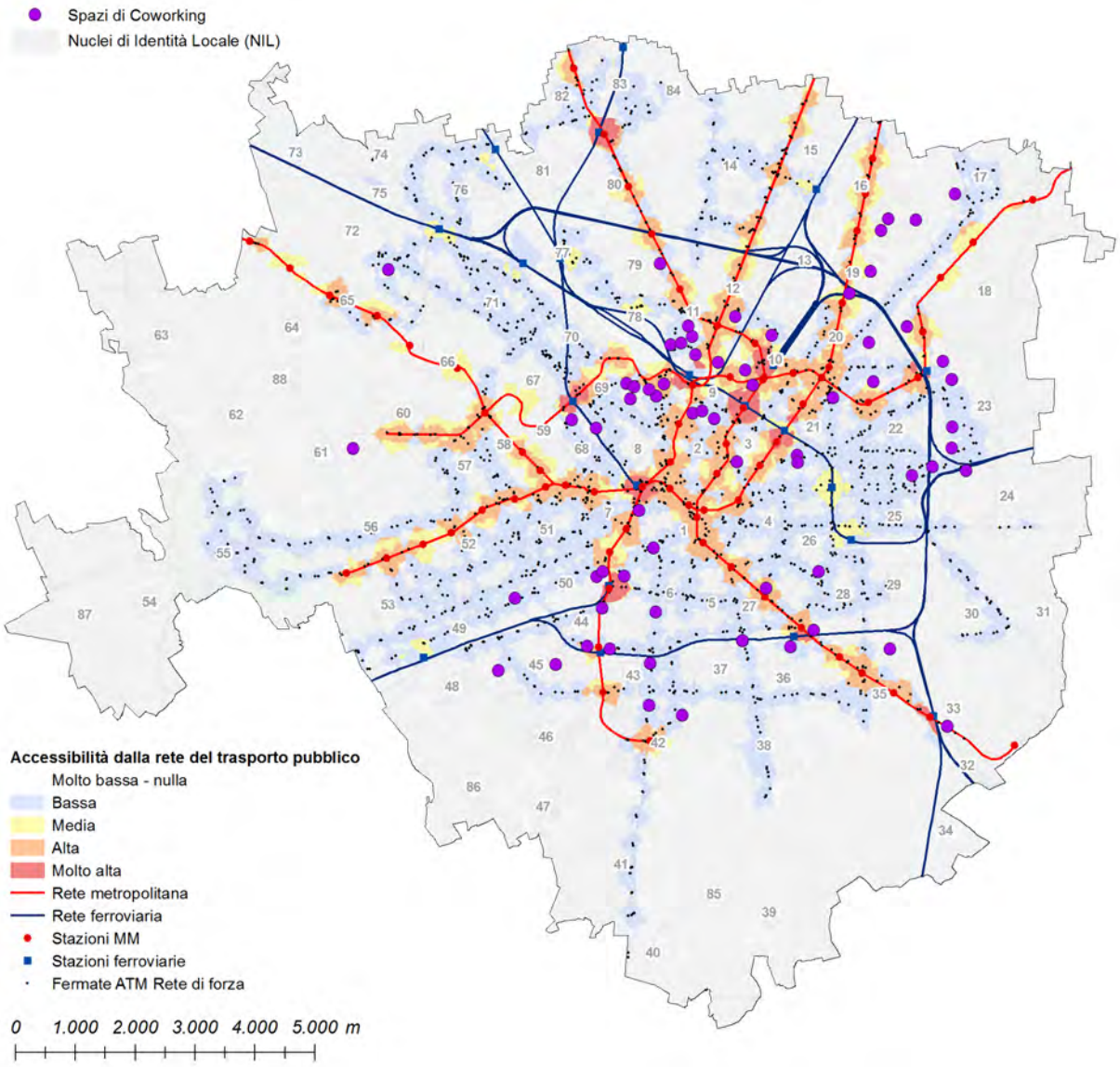


Figura 2 | Accessibilità alla rete del trasporto pubblico locale di Milano in relazione alla geografia dei NIL e degli spazi di co-working (elaborazione di Giorgio Limonta).

Come anticipato, i 68 spazi di co-working sono localizzati in 36 NIL. Di questi, il 44% si concentra in 7 NIL, prevalentemente localizzati nella zona settentrionale della città (Isola, Sarpi, Lambrate, Viale Monza con circa il 67%); seguono la zona centrale (Brera e Buenos Aires-Venezia con il 20%) e la zona sud-ovest (Tortona con il restante 13%). In zona Sarpi-Isola si concentra un cluster esistente e addensato, mentre una serie di cluster minori sono localizzati nelle aree Brera-Centrale, Viale Monza, Città Studi-Lambrate; Tortona-Navigli e Porta Romana (Figura 3).

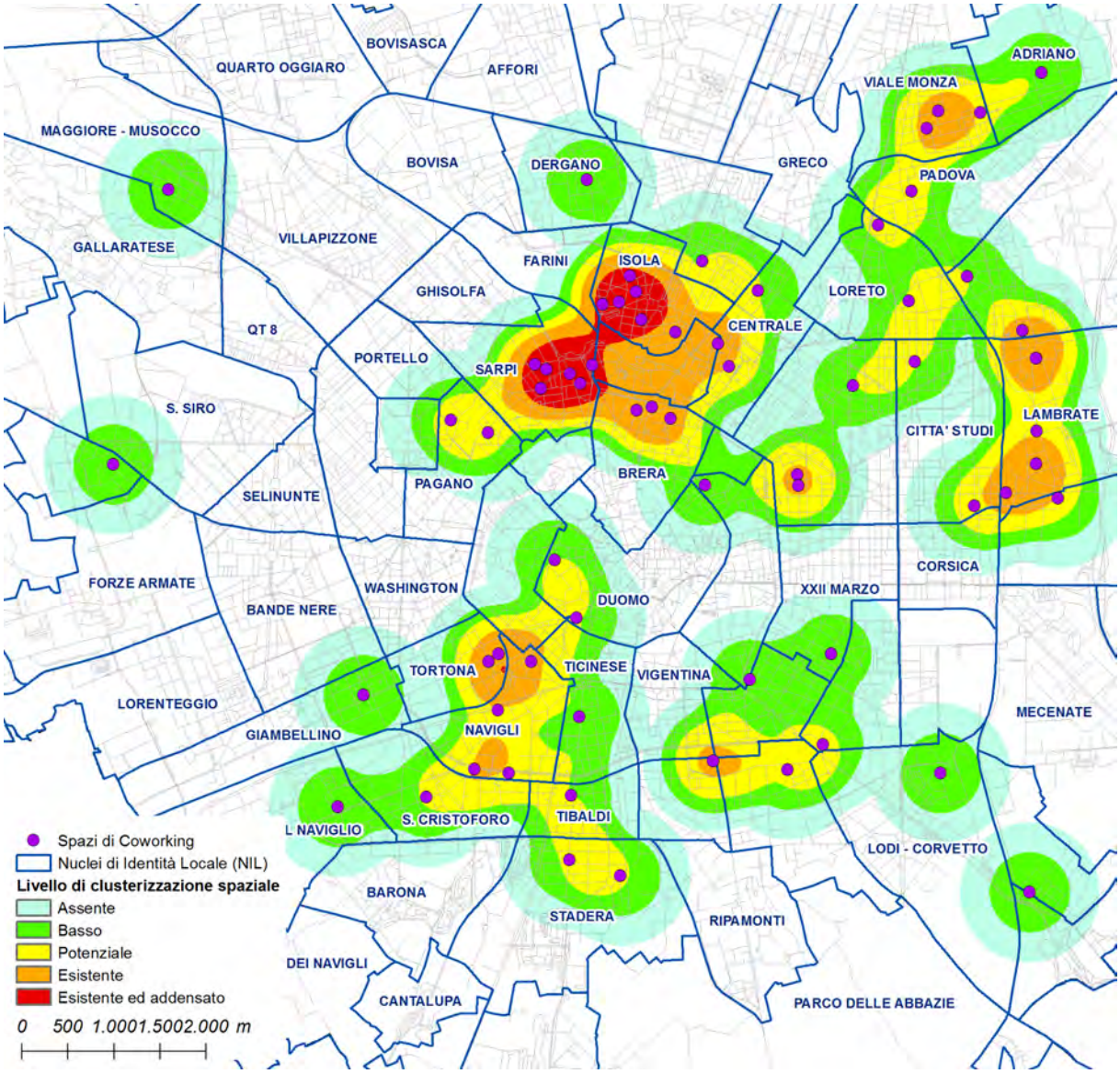


Figura 3 | La clusterizzazione spaziale degli spazi di co-working (elaborazione di Giorgio Limonta)

La spazializzazione dei co-working non fornisce per sua natura una chiara indicazione sui fattori di attrattività dei NIL. È quindi necessario condurre una ulteriore analisi descrittiva concentrata sui seguenti tre gruppi di NIL, definiti sulla base del numero di co-working ivi localizzati, ovvero del grado di attrattività:

1. quelli che non ospitano co-working(52 NIL);
2. quelli che ne ospitano 1 (20 NIL);
3. quelli che ne ospitano 2 o più (16 NIL).

Il Gruppo 3 presenta i valori maggiori per tutte le variabili considerate ad eccezione della dimensione media dei NIL (km quadrato) e della quota di stranieri sul totale della popolazione (Tabella II in Appendice). Viceversa, il Gruppo 3 registra la quota maggiore di stranieri sul totale degli stranieri che risiedono a Milano (Figura 4), essendo infatti costituito dai NIL più densi (abitanti su km2) e più popolosi in termini di unità locali di imprese e relativi addetti (Tabella II in Appendice e Figura 4). Nei 16 NIL del Gruppo 3 è, inoltre, concentrata la quota maggiore di edifici residenziali, produttivi, commerciali, direzionali, ricettivi e dedicati ai servizi, oltre che università e istituti di ricerca. Sempre questo gruppo presenta la migliore accessibilità in termini di numero di fermate della rete metropolitana, ferroviaria e delle linee di forza.

Il Gruppo 2, ovvero quello costituito dai 20 NIL che ospitano un co-working, presenta la maggiore quota di stranieri in termini assoluti (si pensi ai NIL di Viale Padova, Lodi-Corvetto, Dergano) (Tabella in Appendice). Viceversa, si posiziona al secondo posto per tutte le altre variabili (Figura 4), sebbene con uno scarto quasi trascurabile per la variabile relativa alla presenza di università e centri di ricerca.

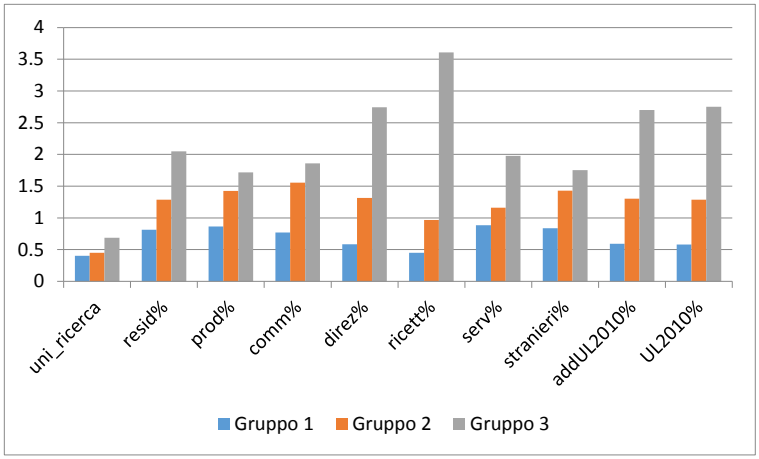


Figura 4 | Caratteristiche dei gruppi di NIL(elaborazione degli autori).

4 | Conclusioni e futuri percorsi di ricerca

Il presente studio ha consentito di mappare gli spazi di co-working a Milano e di condurre una prima analisi esplorativa circa i fattori di attrattività della città verso questi nuovi luoghi di lavoro. I principali fattori "pull" per questa tipologia di spazi sono: accessibilità, densità urbana, mixitè funzionale del NIL, concentrazione di unità locali di imprese e relativi addetti e vicinanza a centri di ricerca e università. Questi fattori approssimano le principali determinanti localizzative delle attività terziarie in ambito urbano (si vedano, tra gli altri, Camagni, 1993). Nello specifico: (i) la densità di attività (mixitè funzionale dei NIL e unità locali di imprese) è una proxy delle economie di urbanizzazione e di localizzazione oltre che della dimensione del mercato e del mercato potenziale; (ii) la vicinanza a università e centri di ricerca, la disponibilità di forza lavoro qualificata e le opportunità di business; (iii) la presenza di una buona rete di trasporto pubblico locale, il grado di accessibilità.
Altre variabili potrebbero essere incluse nell'analisi al fine di esplorare ulteriormente gli elementi di attrattività dei NIL rispetto agli spazi di co-working, ovvero: (i) il prezzo degli immobili; (ii) la specializzazione settoriale; (iii) il rapporto con gli eventi e le manifestazioni creative della città (Fuori Salone, Fuori Expo); (iv)la presenza di imprese che si possano definire "innovative" e "creative";; (v)la qualità del capitale umano; (vi) il livello di coesione sociale.Queste tre ultime caratteristiche approssimano le "3 T" (Tecnologia, Talento, e Tolleranza) proposte da Richard Florida (Florida, 2002), che spiegano la correlazione tra la crescita economica e il tasso di innovazione.
L'analisi condotta a livello geografico (NIL) potrebbe, inoltre, essere arricchita da un'analisi relativa alle caratteristiche dei 68 co-working (i.e. l'anno di apertura e la prossimità geografica con spazi simili all'atto dell'apertura; la dimensione; il settore di specializzazione se presente; le caratteristiche tipologiche originarie dello spazio (se edificio residenziale o ex-industriale; se fronte strada); i servizi offerti alla comunità e all'esterno; utilizzo di incentivi pubblici; i network locali e internazionali e i rapporti con altri co-working; gli effetti sul contesto urbano), che consentirebbe di ampliare la comprensione della dimensione e dell'importanza del fenomeno.
I risultati delle analisi descrittive potranno, inoltre, essere corroborati da opportune analisi econometriche.

Appendice

Tabella I| Descrizione delle variabili

Variabili	Descrizione	Fonte[6]
uni_ricerca	Variabile dummy che assume valore 1 se nel NIL sono presenti almeno una università e un istituto di ricerca	Comune di Milano
Presid	Quota di edifici residenziali sul totale a Milano	Comune di Milano
Pprod	Quota di edifici residenziali sul totale a Milano	Comune di Milano
Pcomm	Quota di edifici residenziali sul totale a Milano	Comune di Milano
Pdirez	Quota di edifici residenziali sul totale a Milano	Comune di Milano
Pricett	Quota di edifici residenziali sul totale a Milano	Comune di Milano
Pserv	Quota di edifici residenziali sul totale a Milano	Comune di Milano
Area	Estensione del NIL in Km quadrati	Comune di Milano
pop_2014	Popolazioneall'anno 2014	Comune di Milano
Densità	Densità (Popolazione al 2014 su superficie)	Comune di Milano
stranieriNIL	Quota di stranieri sul totale della popolazione nel NIL	Comune di Milano
stranieri_Tot	Quota di stranieri nel NIL sul totale di stranieri a Milano	Comune di Milano
percreteForza	Quota di di fermate delle linee di forza della rete della Azienda Trasporti Milanesi (ATM) sul totale a Milano	Azienda Trasporti Milanesi
fermate_rete Forza	Numero di fermate delle linee di forza della rete ATM sul totale a Milano	Azienda Trasporti Milanesi
percMM	Quota di fermate delle linee metropolitane e ferroviarie sul totale a Milano	Azienda Trasporti Milanesi
fermateMM	Numero di fermate delle linee metropolitane e ferroviarie sul totale a Milano	Azienda Trasporti Milanesi
Percaddetti _2010	Quota di addetti alle UL nel 2010 sul totale a Milano	Comune di Milano
percUL2010	Quota di unità locali di imprese (UL) nel 2010 sul totale a Milano	Comune di Milano

Tabella II| Statistica descrittiva per gruppi di NIL.

	Osservazioni	Media	Deviazione standard	Min.	Max.
	Gruppo 1				
uni_ricerca	52	0.403846	0.495455	0	1
Presid	51	0.814523	0.841059	0	3.003678
Pprod	51	0.863959	1.064166	0	5.284227
Pcomm	51	0.767953	0.890095	0	4.682844
Pdirez	51	0.584735	0.738074	0	3.465173
Pricett	51	0.449346	0.626903	0	2.5
Pserv	51	0.884763	1.08171	0	5.498282
Area	52	2.156793	2.197578	0.188871	13.722
pop_2014	52	11709.29	11888.6	3	43436
Densità	52	6491.363	5983.118	6.377086	26745.17
pstranieriNIL	52	0.199088	0.121028	0	0.684071
pstranieri_Tot	52	0.008349	0.009905	0	0.048142
percreteForza	52	0.008264	0.00911	0	0.037554
fermate_reteForza	52	15.40385	16.98126	0	70
percMM	52	0.007651	0.014018	0	0.053763
fermateMM	52	0.711539	1.303638	0	5
percaddetti2010	52	0.591759	0.730143	0.006525	3.870758
percUL2010	52	0.581636	0.813697	0.003282	4.324712
	Gruppo 2				
uni_ricerca	20	0.45	0.510418	0	1
Presid	20	1.28512	0.824526	0.13537	3.110952
Pprod	20	1.423806	1.016112	0.13344	4.083267
Pcomm	20	1.555981	0.753034	0.468284	2.979991
Pdirez	20	1.316066	0.816722	0.140007	2.765138

[6]Si ringrazia il Settore Pianificazione Urbanistica Generale, il Settore Statistica e il Settore Gestione Occupazione Suolo, Catasto e S.I.T. per l'accesso ai dati.

Pricett	20	0.96875	0.82583	0	2.5
Pserv	20	1.160455	0.658253	0.211472	2.749141
Area	20	1.761068	0.78545	0.785668	3.639092
pop_2014	20	17668.85	10329.8	988	36172
Densità	20	11164.52	5702.861	337.6837	18948.39
pstranieriNIL	20	0.202583	0.081984	0.098064	0.350372
pstranieri_Tot	20	0.014287	0.012319	0.001169	0.046473
percreteForza	20	0.01081	0.007056	0	0.022532
fermate_reteForza	20	20.15	13.15205	0	42
percMM	20	0.009677	0.015949	0	0.053763
fermateMM	20	0.9	1.48324	0	5
percaddetti2010	20	1.302161	0.843786	0.431694	4.102265
percUL2010	20	1.288389	1.298319	0.1433	5.666373
	Gruppo 3				
uni_ricerca	16	0.6875	0.478714	0	1
Presid	16	2.047309	1.329708	0.574683	5.851553
Pprod	16	1.716373	1.563675	0.13344	5.898052
Pcomm	16	1.857173	1.133588	0.63857	4.384845
Pdirez	16	2.741075	2.524424	0.665033	10.95555
Pricett	16	3.606771	4.644615	0.208333	17.08333
Pserv	16	1.979249	1.113618	0.528681	4.784563
Area	16	2.149861	1.070713	0.817977	4.97197
pop_2014	16	24476.38	13745.27	7797	61517
Densità	16	12565.04	5884.172	3423.466	25340.97
pstranieriNIL	16	0.180424	0.062243	0.095508	0.354703
pstranieri_Tot	16	0.017508	0.013668	0.005196	0.059446
percreteForza	16	0.02213	0.0156	0.002682	0.053648
fermate_reteForza	16	41.25	29.07806	5	100
percMM	16	0.025538	0.018779	0	0.064516
fermateMM	16	2.375	1.746425	0	6
percaddetti2010	16	2.699081	2.781383	0.681079	11.52197

Attribuzioni

La struttura e i contenuti del testo sono stati discussi in comune dagli autori, a cui si possono più puntualmente attribuire i paragrafi 1 e 2 a Di Vita, 3 e 4 a Mariotti) e l'elaborazione di dati e delle relative mappe a Limonta.

Riferimenti bibliografici

Bolocan Goldstein M., Bonfantini B. (2007), *Milano incompiuta: interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Franco Angeli, Milano.

Bolocan Goldstein M., Dapri G., De Angelis E., Di Vita S., Paganin G. (a cura di, 2014), *Milano. La produzione di ambiente costruito tra crisi e opportunità, Rapporto Conoscitivo per le Organizzazioni Sindacali Feneal-Cisl, Filca-Uil, Fillea-Cgil*, Politecnico di Milano.

Bruzzese A., Tamini L. (2014), *Servizi commerciali e prodizioni creative. Sei itinerari nella Milano che cambia*, Mondadori, Milano.

Camagni R. (1993), Principi di economia urbana e territoriale, Carocci, Roma.

Colleoni E., Ardvisson A. (2014), *Metodi di acquisizione e riconoscimento delle skills informali dei giovani nell'economia della conoscenza a Milano*, mimeo.

Cuman A.D. (2015), *Fuori Salone: una storia di design, media e città*, mimeo.

Deijl C. (2012), *Two heads are better than one. A case study of the co-working community in the Netherlands*, Erasmus University, Rotterdam.

Di Vita S. (2014), "La metamorfosi della città tra terziarizzazione e neo-industrializzazione: riflessioni per un'agenda urbana della nuova Città Metropolitana di Milano", in Moccia F.D. e Sepe M. (a cura di), *VIII Giornata di Studi INU. Una politica per le città italiane*, speciale di *Urbanistica Informazioni Online* n°257.

Florida R., (2002), *The rise of the creative class*, Basic, New York; trad. it. (2003), *L'ascesa della classe creativa. Stili di vita, valori e professioni*, Mondadori, Milano.
Lange, B. (2011). "Re-scaling governance in Berlin's creative economy", in *Culture Unbound* n°3, pp. 187-208.
Lapintie K., Di Marino M. (2014), *E-merging workplaces: new appropriation of urban spaces*, mineo.
McCann P.(2008), "Globalization and economic geography: the world is curved, not flat", in *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society 2008*, pp. 351-370.
Menichinelli M., Ranellucci A. (2014), *Censimento dei laboratori di fabbricazione digitale in Italia*, Fondazione Make in Italy, Milano.
Morandi C., Di Vita S. (2015), "Microspazi diffusi della innovazione nella produzione di beni e di servizi e processi di rigenerazione urbana", paper presentato alla *XVIII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti (SIU)*, Venezia, giugno.
Moriset B. (2014), "Building new places of the creative economy. The rise of coworking spaces", paper presented at the *2nd Geography of Innovation International Conference*, Utrecht, January.
Pais, I. (2012), *La Rete Che Lavora*, Egea, Milano.
Sharexpo (2014), *Milano città condivisa per Expo 2015. Documento di indirizzo*, Fondazione ENI Enrico Mattei con Expo Lab e Secolo Urbano.
Spinuzzi, C. (2012), "Working alone, together: Coworking as emergent collaborative activity", in *Journal of Business and Technical Communication* n°26(4).

Sitografia

Rete Co-Wo
http://www.coworkingproject.com/

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Dal Progetto 80 e oltre il Ponte: storia e prospettive dell'Area metropolitana dello Stretto di Messina

Giuseppe Fera
Università Mediterranea di Reggio Calabria
Dipartimento Architettura e Territorio
Email: *gfera@unirc.it*

Abstract
L'idea che una consistente armatura urbana rappresenti una solida base per lo sviluppo economico dei territori ha radici negli studi della Regional science e della Geografia urbana sin dall'inizio del secolo scorso. In Italia già a partire dagli anni '60, fra le cause per spiegare la relativa arretratezza delle regioni meridionali si è individuata, fra le altre, l'assenza di una forte armatura urbana. A tale proposito il Progetto 80 alla fine degli anni '60 prevedeva un sostanziale rafforzamento dei sistemi urbani del Sud mediante la creazione di Aree metropolitane in funzione di riequilibrio territoriale e motori per lo sviluppo economico. Il paper proposto intende sviluppare la tematica generale alla luce di un contesto geografico e territoriale specifico, rappresentato dall'Area metropolitana dello Stretto di Messina, che a mezzo secolo dalle prime formulazioni e dopo il definitivo tramonto del Ponte, è ritornata ad interessare le comunità insediate fra le due sponde, anche in relazione alle nuove politiche urbane e territoriali dell'Unione Europea. Il paper nasce dalle attività seminariali e di ricerca condotte nel corso dell'ultimo anno dal "Laboratorio per l'Area metropolitana dello Stretto", una struttura interdisciplinare di ricerca creata congiuntamente fra le Università di Messina e Reggio Calabria.

Parole chiave: European policies, city regions, urban growth.

Sviluppo economico ed urbanizzazione

Una delle questioni fondamentali attorno alla quale si è largamente discusso in questi anni nel campo delle politiche territoriali e di sviluppo ha riguardato il ruolo delle concentrazioni urbane nel loro rapporto con lo sviluppo economico (Pizzorno 1962; Cafiero, 1987), ovvero: dato per scontato che le grandi realtà urbane sono i luoghi principali di concentrazione economica e di sviluppo, occorre domandarsi se esse siano la causa, il motore, di questo sviluppo o la sua conseguenza, ovvero sono i processi di sviluppo economico a dar vita alle grandi realtà urbane.
Da questo punto di vista sembra essersi imposta la posizione che vuole un ruolo delle aree urbane come motori dello sviluppo economico; a sostegno di tali ipotesi, le indagini statistiche e gli studi storici hanno evidenziato come, dopo una primissima fase in cui la localizzazione delle attività produttive privilegiò la vicinanza alle fonti energetiche (Rhur in Germania, Birmingham in UK) o alle grandi infrastrutture di trasporto portuali e ferroviarie, in seguito la scelta ha privilegiato le grandi e medie città allo scopo di sfruttare le cosiddette economie di agglomerazione che esse offrivano, innescando un circuito continuo di urbanizzazione – sviluppo – urbanizzazione (Aymonino, 1971; Castells, 1974)).
Henry Lefebvre (Lefevbre, 1973) ha sostenuto l'ipotesi di una vera e propria rivoluzione urbana, più che industriale, dal momento che le radici dei processi di urbanizzazione risiederebbero in ragioni diverse da

quelle strettamente economiche: libertà dalle culture costrittive del mondo rurale in primo luogo; opportunità di incontri, di studio e ricerca; possibilità di svago e di svolgere attività culturali, etc.. Sarà poi la grande concentrazione di forza lavoro, scambio di informazioni, bisogni da soddisfare in termini di servizi, infrastrutture oltre che di beni di consumo, ad innescare i processi di sviluppo economico[1].
Resta tuttavia il fatto che la questione risulti ancora aperta e controversa e che comunque la si pensi emergono con evidenza non solo i vantaggi e le opportunità derivanti dalle grandi concentrazioni urbane, ma anche i limiti e i pericoli. Recenti studi (OECD, 2006) hanno messo in evidenza come le grandi concentrazioni urbane rappresentano dei motori e promotori dei processi di sviluppo economico in quanto:

- consentono di sfruttare al meglio le cosiddette "economie di agglomerazione" derivanti dalla concentrazione, in uno spazio ristretto, di attività fra loro complementari ed integrate;
- vantaggi derivanti da elevati livelli di specializzazione delle attività di servizio e di diversificazione dell'offerta[2];
- elevata capacità di concentrare attività di Ricerca e Sviluppo (R&D activities) e generare, di conseguenza innovazione;
- elevata dotazione di capitale umano e sociale;
- elevata dotazione di servizi ed infrastrutture fisiche (infrastrutture di trasporto, spazi per la produzione, ecc..) utilizzabili dalle imprese.

A fronte di tali vantaggi, tuttavia, esistono una serie di rischi o di diseconomie che sono generate proprio dalle grandi concentrazioni urbane ovvero:

- le grandi realtà urbano – metropolitane rappresentano i luoghi di massima concentrazione di conflitti e problemi sociali con presenza di ampie sacche di povertà, esclusione sociale, diseguaglianze economiche e sociali, ecc.., tutte condizioni in grado di alimentare, tensioni, conflitti e sviluppo della criminalità:
- elevati livelli di congestione dovuti al sovra utilizzo delle infrastrutture spesso sotto dimensionate; fra i costi di congestione il traffico urbano rappresenta certamente la voce più rilevante;
- cattiva qualità ed obsolescenza delle infrastrutture, anche come conseguenza della congestione;
- elevati livelli di inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo con conseguente rischi per la salute degli abitanti;
- le grandi aree metropolitane, per la loro dimensione demografica e la loro concentrazione di edifici e popolazione rappresentano delle aree altamente vulnerabili nei confronti dei rischi naturali ed ambientali;
- infine, la contraddizione principale delle grandi aree metropolitane è che esse tendono a crescere ed ad alimentarsi a discapito del territorio circostante, provocandone il depauperamento e lo spopolamento, ed alimentando gli squilibri territoriali (OECD, 2006).

Unione Europea, politiche urbane ed aree metropolitane

Il ruolo delle aree metropolitane è stato ed è oggetto di attenta e profonda riflessione da parte delle istituzioni dell'Unione Europea (European Union, Regional Policy 2011), che sta ripensando le politiche di sviluppo e coesione ponendo al centro della propria attenzione le grandi aree metropolitane, ritenute i motori dello sviluppo del continente europeo, dove si concentrano innovazione tecnologica, capitale sociale, infrastrutture, etc…
Tuttavia, coerentemente con quanto sopra detto, in presenza anche delle diseconomie e delle criticità che le stesse aree metropolitane presentano, L'Unione Europea ha messo in guardia dai possibili rischi derivanti dalle grandi concentrazioni metropolitane ed ha suggerito alcune linee strategiche di intervento

[1] A conferma di tale ipotesi gli studi sulla cosiddetta Urbanizzazione dipendente, sviluppati soprattutto nei paesi dell'America Latina, hanno messo in evidenza l'esistenza di elevati processi di urbanizzazione, alimentati dall'abbandono delle campagne, anche in assenza di forme di sviluppo economico nelle città; processi di urbanizzazione alimentati dalla povertà che hanno dato vita a centinaia di insediamenti informali in cui vivono milioni di abitanti delle grandi realtà metropolitane. Si veda: AA.VV, 1972; Castells, 1974.

[2] Le grandi aree metropolitane, in una economia globalizzata presentano la condizione ideale di concentrazione di risorse, in grado di sfruttare i vantaggi della specializzazione, garantendo la creazione di cluster di attività; allo stesso modo, rispetto a realtà più piccole, le grandi aree urbane, consentono una diversificazione dei cluster in diversi settori, in modo da superare la vulnerabilità delle economie mono settoriali.

per le politiche urbane dei prossimi anni. Linee strategiche tendenti a valorizzare il ruolo di accumulazione di risorse e capitale umano delle aree metropolitane, ma allo stesso tempo a rimuovere e mitigare le possibili diseconomie e criticità di cui si diceva in precedenza. Possiamo sintetizzare la strategia attuale dell'Unione Europea per quanto riguarda le città e le aree metropolitane in due fondamentali obiettivi di sviluppo urbano sostenibile:

- superare gli squilibri di ordine territoriale, sociale ed economico innescati dal processo di crescita metropolitana: depauperamento delle aree limitrofe, presenza di aree economiche marginali, ecc.. [3];
- coniugare e rendere compatibili il dinamismo e la crescita economica con la vivibilità e la qualità ambientale, promuovendo la riqualificazione urbana, politiche abitative sociali, lo sviluppo dei trasporti urbani pubblici, delle aree verdi, la messa in sicurezza rispetto ai rischi naturali, ecc..

In altri termini, dai documenti comunitari, sembra emergere la preoccupazione di non considerare comunque un valore la formazione di un'area metropolitana se questa non risponde anche a criteri di specializzazione e diversificazione economica, adeguata dotazione infrastrutturale, efficienza dei servizi erogati e qualità ambientale degli insediamenti; in altri termini è necessario maturare la consapevolezza che occorre affrontare e risolvere tutte le contraddizioni e le criticità che le grandi aree metropolitane portano con se.

Da un punto di vista del governo delle grandi aree metropolitane, una considerazione sembra emergere sopra tutte, ovvero che in tutto il continente l'attuale configurazione amministrativa delle aree urbane europee non corrisponde più alla effettiva strutturazione del territorio. Le divisioni amministrative comunali non possono più rispondere alle esigenze di trasformazioni territoriali che, per effetto della crescita suburbana e dello sviluppo dei sistemi di trasporto e di comunicazione, hanno rotto tutti i confini amministrativi ed acquisito dimensioni spaziali estremamente ampie, inglobando al loro interno aree non urbanizzate, in un continuum di urbano e rurale. La città diffusa tende a cancellare il modello delle vecchie aree metropolitane tradizionali, un grande centro urbano con dei centri minori attorno, a vantaggio di sistemi policentrici, reti di città che svolgono sempre più funzioni fra loro integrate. La politica urbana europea in sostanza dovrà essere finalizza a sostenere con adeguate dotazioni di servizi ed infrastrutture la formazione di queste reti e sistemi policentrici, per i quali non sembra tanto acquisti valore la complessiva dimensione o il peso demografico, quanto l'intensità e la qualità delle relazioni fra i nodi.

Ne consegue la necessità di forme di *governance* in grado di garantire la necessaria integrazione dei processi decisionali, sia in verticale, fra i diversi livelli gerarchico- istituzionali, sia in orizzontale fra le diverse istituzioni coinvolte, le imprese, il mondo della formazione e della ricerca. Una governance dal basso, in grado di coinvolgere e valorizzare il capitale sociale ed umano.

L'Area metropolitana integrata dello Stretto

Il quadro generale appena esposto serve da cornice per inquadrare la riflessione che vogliamo sviluppare sul ruolo e le prospettive future dell'Area metropolitana dello Stretto di Messina[4], come strumento per promuovere lo sviluppo di un'area fra le più arretrate e povere del paese. In un momento in cui sembra che alcuni passi concreti si stiano compiendo nella direzione di integrare maggiormente le due sponde dello Stretto, occorre sottolineare la necessità di una politica in grado di capire quali siano le risorse e i settori che rappresentano una forte potenzialità per il territorio in questione e che allo stesso tempo maggiormente possono avvantaggiarsi dalla creazione dell'area metropolitana. Allo stesso tempo, per evitare facili entusiasmi e successive seguenti delusioni, occorre avere la consapevolezza delle contraddizioni e delle criticità che possono ostacolare o rallentare lo sviluppo del progetto e che occorre quindi rimuovere, per poter fare si che quest'area possa rappresentare uno dei motori per uno sviluppo produttivo del nostro Mezzogiorno.

---

[3] Una delle contraddizioni dello sviluppo metropolitano è che accanto alle attività innovative e direzionali convive un mercato del lavoro, spesso marginale, fatto di attività a bassa specializzazione e scarsa remunerazione, necessario per assorbire l'eccedenza di forza lavoro e combattere la disoccupazione. Garantire, razionalizzare e tutelare, riconducendole nell'alveo della legalità, queste attività terziarie a basso contenuto di innovazione rappresenta uno dei principali obiettivi delle politiche di sviluppo nelle aree urbane europee.

[4] Sul tema dell'Area dello Stretto sono già intervenuto con altri contributi, fra cui un saggio nel volume di Attilio Belli, il territorio speranza (Fera, 2002). Più recentemente ho presentato un intervento all' VIII Giornata di studi dell'INU tenutasi a Napoli il 12 dicembre 2014, "Dal mito del Ponte all'Area integrata dello Stretto". Quest'ultimo contributo nasce dalle attività seminariali e di ricerca condotte nel corso dell'ultimo anno dal *Laboratorio per l'Area metropolitana dello Stretto*, una struttura interdisciplinare di ricerca creata congiuntamente fra le Università di Messina e Reggio Calabria, nata con lo scopo di favorire la riflessione sul tema tanto presso il mondo accademico che delle istituzioni del territorio.

A parte le vicende più antiche risalenti al periodo greco[5], di Area metropolitana dello Stretto si è iniziato a parlare negli anni '60 grazie ad alcuni contributi di geografi ed urbanisti. Una delle prime ipotesi di realizzazione di un'area metropolitana dello Stretto venne, all'inizio degli anni sessanta, da alcuni studi di geografi (Gambi, 1965) e da uno dei massimi esponenti della cultura urbanistica dell'epoca, Giuseppe Samonà, nell'ambito di un concorso per il nuovo Prg di Messina, del quale risultò vincitore (Fera, 2002).
Nel 1968 Ludovico Quaroni, incaricato per la redazione del Piano regolatore generale della città di Reggio Calabria, insieme ai suoi collaboratori (Quistelli, D'Orsi Villani) ne fece l'occasione per un'ampia riflessione sull'intero sistema territoriale dello Stretto. L'anno successivo fu naturale per Quaroni partecipare al concorso internazionale di idee per il ponte, ed in quella occasione fu ulteriormente definito e messo a punto un assetto per la città regione dello Stretto[6].
Il tema dell'Area dello Stretto fu rilanciato a livello nazionale dal Progetto 80, la sigla con cui viene comunemente denominato il "Documento preliminare al programma economico nazionale 71-75", redatto dal Ministero del Bilancio e della Programmazione economica nel 1969[7].
Il Progetto 80 è stato l'unico tentativo serio di ridisegnare l'assetto urbano territoriale del nostro paese, partendo dalla considerazione dei forti legami esistenti fra sviluppo economico e armatura urbana e territoriale, di cui abbiamo detto nelle pagine precedenti. Infatti, il documento assumeva lo sviluppo urbano come una delle caratteristiche importanti del futuro del paese e la presenza di una forte armatura urbana come un fattore determinante dello sviluppo economico; proponeva, pertanto, un sostanziale rafforzamento ed una razionalizzazione dell'intero sistema urbano italiano e dedicava una particolare attenzione al Mezzogiorno, la cui arretratezza economica era spiegata anche con la debole armatura urbana. Di conseguenza il Progetto '80 prevedeva un sostanziale rafforzamento dei sistemi urbani del Sud mediante la creazione di Aree metropolitane in funzione di riequilibrio territoriale e motori per lo sviluppo economico. Si prevedeva, pertanto, la formazione di 30 sistemi metropolitani, contro i 9 esistenti all'epoca (Sistemi A, di cui due nel Mezzogiorno); 6 aree metropolitane erano considerate di "riequilibrio" perché vicine alle aeree metropolitane esistenti (sistemi di tipo B), mentre si proponeva la creazione di 15 sistemi metropolitani alternativi, di cui ben 11 nel Mezzogiorno (sistemi metropolitani di tipo C e C1).
Pur sottolineando l'esigenza di uno sviluppo a dimensione metropolitana del sistema urbano italiano, il Progetto '80, anticipando in maniera lungimirante una visione che si sarebbe affermata, come abbiamo visto, in questi anni, auspicava che questa trasformazione avvenisse in modo "equilibrato", ovvero attraverso sistemi metropolitani policentrici, in grado di non "svuotare il territorio circostante, perfettamente in linea con quanto oggi sostiene l'UE.
«I sistemi metropolitani non devono essere quindi intesi come aree urbanizzate compatte, disposte attorno ad un unico centro, ma come strutture articolate e policentriche. Ciascuno di essi sarà naturalmente configurato in modo diverso: alcuni sistemi si fonderanno su un centro urbano di maggiori dimensioni, collegato a centri minori; altri su una rete di centri equivalenti, variamente collegati ed integrati fra loro» .
L'Area metropolitana dello Stretto era inclusa nelle aree di tipo C1, "caratterizzate da ristagno economico e da armatura urbana estremamente debole, denotative tuttavia di una ricchezza di risorse ambientali e di tradizioni culturali, nonché di un'elevata dinamica demografica, tali da meritare interventi che permettano il loro sviluppo in senso metropolitano". Tale sviluppo era reso possibile solo attraverso una massiccia dotazione di investimenti infrastrutturali, ovvero il potenziamento del porto di Messina, dell'aeroporto di Reggio Calabria e, soprattutto, la costruzione del Ponte.
Dopo un breve periodo di attenzione dedicato al tema[8], a seguito del dibattito sollevato dal Progetto 80, a partire dalla seconda metà degli anni '70 si è registrata una perdita di tensione che ha avuto probabilmente come causa principale il nuovo quadro di riferimento istituzionale rappresentato dalla nascita delle

[5] Narrano gli storici della Magna Grecia (Berard, 1963) che fra il 496 e il 476 a.C, Anassila, tiranno di Reggio Calabria, riuscì nell'intento di dare un unico governo alle due città di Messina e Reggio, creando in tal modo la prima Città dello Stretto, in grado di esercitare il controllo assoluto dei traffici in quel tratto di mare.

[6] L'ipotesi prevedeva un forte spostamento verso nord del baricentro dell'area urbana di Reggio Calabria, in corrispondenza degli attacchi a terra del ponte, dove si prevedeva la realizzazione di un grande centro direzionale. Un equivalente centro direzionale era localizzato nella sponda siciliana nell'area di Faro – Ganzirri.

[7] La pubblicazione originale del Progetto '80 del Ministero è del 1970; recentemente sono state prodotte delle sintesi, una delle quali nel sito http://eddyburg.it/article/articleview/2441/0/45/. Si veda, inoltre: Archibugi, 2007.

[8] Per un esame del dibattito sviluppatosi agli inizi degli anni 70 si rimanda a due principali contributi: il primo è di G. Campione "La conurbazione nell'Area dello Stretto", relazione introduttiva tenuta al convegno *I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina* (Campione (a cura di), 1976); il secondo è il volume di Sandro Bianchi e Manlio Vendittelli (Bianchi, Vendittelli, 1982). Ambedue i contributi contengono un'ampia disamina del dibattito e dei documenti che hanno affrontato il tema dell'Area dello Stretto).

Regioni, che proprio a partire da quegli anni iniziano ad elaborare le prime riflessioni sul tema dell'assetto del territorio e dello sviluppo economico.
La prospettiva della una costruzione di un'Area metropolitana integrata sta oggi riemergendo con maggiore convinzione; anzi sembra proprio che negli ultimi mesi si siano compiuti i primi concreti passi in questa direzione[9]. Fra i motivi di tale rinnovata attenzione due ci sembrano i più importanti: il definitivo tramonto del sogno (per alcuni, dell'incubo per altri) del Ponte sullo Stretto, che ha costretto istituzioni pubbliche e società civile a svegliarsi e ad iniziare a ragionare seriamente, e dall'altro le nuove strategie territoriali dell'Unione europea, di cui abbiamo detto.

Il nuovo quadro territoriale di riferimento per l' Area dello Stretto

In premessa occorre considerare i diversi rapporti che ormai si sono venuti configurando fra le due sponde dello Stretto, che fotografano una realtà territoriale diversa da quella della fine degli anni '60**,** con Messina come polo centrale e la sponda calabra in condizioni di dipendenza gerarchica; oggi i rapporti fra le due aree urbane di Reggio e Messina sembrano essersi riequilibrati in forma meno gerarchica e più integrata nel momento in cui Reggio Calabria si è dotata di infrastrutture prima esistenti solo a Messina, come ad esempio l'Università.
Anche l'estensione e la definizione territoriale dell'area metropolitana si sono sostanzialmente modificate e, dalla originaria concezione comprendente Reggio, Messina e Villa S. Giovanni, si è giunti a considerare come Area integrata dello Stretto un territorio decisamente più ampio che interessa, sulla sponda calabra, l'area che da Reggio Calabria giunge sino al porto di Gioia Tauro e, sul versante siciliano, include anche i centri di Milazzo e Barcellona da un lato e Taormina dall'altro; un assetto conseguenza delle forme di urbanizzazione diffusa che hanno interessato in questi anni le due sponde dello Stretto.
Nel caso del versante calabro il sistema urbano reggino si è venuto configurando come una piccola area metropolitana che si estende oramai da Melito Porto Salvo nel versante ionico fino a Bagnara Calabra sulla costa tirrenica[10]; sulla sponda siciliana anche il sistema urbano messinese ha subito in questi anni un processo di diffusione territoriale con la saldatura dell'urbanizzato lungo la fascia costiera, che si presenta oggi in pratica come un continuum edilizio che da Taormina- Giardini sullo Ionio giunge fino a Milazzo Barcellona sulla costa tirrenica; un sistema 51 comuni per un totale al 2011 di circa 480.000 abitanti.
Nel complesso l'Area metropolitana integrata dello Stretto si presenta con una dimensione significativa di oltre 800.000 abitanti (se si considera l'ipotesi di una inclusione dell'area di Gioia Tauro) con una core area (Reggio – Messina – Villa S. Giovanni) di circa mezzo milione di abitanti, una dimensione in grado di confrontarsi con le altre aree metropolitane in Italia ed Europa.

Il sistema dei trasporti e la logistica

Questo sistema urbano territoriale possiede importanti potenzialità di sviluppo legate, in primo luogo alla sua posizione centrale al centro del Mediterraneo, ruolo che è stato storicamente determinante per l'area sin dai tempi della fondazione delle due città. E' fuor di dubbio, infatti, che la fondazione dell'antica colonia calcidese di Zancle (e quella successiva di Reghion) fosse motivata dalla posizione strategica "lungo" lo Stretto, lungo le rotte che collegavano lo Ionio con il Tirreno, e più in generale L'Egeo e il bacino orientale del Mediterraneo con quello occidentale.
Per circa 2000 anni lo Stretto è stato un punto di passaggio quasi obbligato per i collegamenti all'interno del Mediterraneo, e questo ha fatto la storia e la fortuna dell'area e la città di Messina è stata per secoli una delle città economicamente e culturalmente più ricche e vivaci del Mediterraneo. Similmente il suo lento ma inarrestabile declino iniziò proprio quando, in conseguenza della scoperta dell'America, il cuore dello sviluppo economico mondiale si spostò dal bacino del Mediterraneo verso l'Europa settentrionale e le coste dell'Atlantico.

---

[9] Dopo decenni di dibattito esclusivamente a carattere culturale e scientifico un primo passo istituzionale nella direzione della costruzione di un'Area metropolitana dello Stretto, anche se ha dato scarsi concreti risultati, si è compiuto con la sottoscrizione del *Protocollo d'intesa* (maggio 2004) fra le Province di Messina e di Reggio Calabria e la costituzione di un "*Osservatorio dell'Area integrata dello Stretto*". Infine, la prospettiva dell'Area integrata può oggi contare su un atto legislativo importante; infatti, la Legge 24/marzo 2014 n° 8 "Istituzione dei liberi consorzi comunali e delle città metropolitane", approvata dell'Assemblea regionale siciliana, impegna la Regione Sicilia alla "promozione di accordi con lo Stato, la Regione Calabria e la Città metropolitana di Reggio Calabria" allo scopo di garantire ai cittadini delle due sponde dello Stretto di "usufruire di servizi secondo il principio di prossimità".

[10] IL QTR della Calabria (Fera, Ziparo, 2012) aveva già nel 2010 individuato questo sistema metropolitano con circa 270.000 abitanti distribuiti in 23 comuni; tale sistema (esteso tuttavia all'intera provincia) ha avuto un riconoscimento istituzionale con il voto del Parlamento nel marzo 2009 che ha inserito Reggio Calabria fra le 10 Città metropolitane.

Alla fine dell'800 l'avvento del servizio di traghettamento fra la Sicilia e la Calabria sancì l'affermazione del traffico "attraverso" lo Stretto come quello nettamente predominante rispetto a quello "lungo" lo Stretto[11], segnando anche la fine di Messina come città marinara e commerciale e l'inizio del suo nuovo ruolo di "porta della Sicilia", processo definitivamente sancito dal catastrofico terremoto del 1908 che cancellò a Messina ogni traccia della preesistente economia commerciale.
Oggi le prospettive principali di sviluppo dell'Area dello Stretto sembrano legarsi nuovamente sul crescente ruolo del Mediterraneo come area di traffici commerciali a livello *internazionale*. La nuova centralità del Mediterraneo è stata del resto assunta come quadro di riferimento per le più recenti strategie di trasporto e scambio disegnate della Unione europea, con la proposta del *Corridoio Meridiano*, una grande autostrada del mare in grado di catalizzare i flussi che attraversano il Mediterraneo da est ad ovest. Lo Stretto di Messina occupa una posizione assolutamente centrale nell'ambito del corridoio dove questo incrocia il Corridoio Transeuropeo 1 Palermo-Berlino**.** Per tale ragione l'area dello Stretto è indicata come area urbana con elevate potenzialità strategiche.
Negli anni più recenti l'affermazione del porto di Gioia Tauro come uno dei principali porti container europei e del Mediterraneo consente di poter penare di riassegnare all'area quella funzione di organizzazione e controllo dei traffici navali "lungo lo Stretto", che è stata la ragion d'essere di Messina e di Reggio Calabria.
L'idea di un sistema portuale integrato dell'Area dello Stretto è maturata in questi anni all'interno del QTR/P della regione Calabria (Fera, Ziparo, 2014); si tratterebbe, in sostanza, di un complesso sistema portuale comprendente ben 6 porti (Messina-Tremestieri, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Milazzo, Gioia Tauro, Palmi) che hanno la importante caratteristica di svolgere funzioni diverse e quindi di potersi integrare fra di loro. Nella direzione di costituire un sistema portuale integrato dello Stretto comprensivo di Gioia Tauro, si è mossa recentemente la volontà delle istituzione locali (Comune di Messina, Regione Calabria, Regione Sicilia, Comune di Villa San Giovanni) che, sotto la spinta che è provenuta dalla società civile (ordini professionali, organizzazioni imprenditoriali, sindacati, ecc..) hanno condiviso e sottoscritto un documento nel quale si chiedeva al Ministero delle Infrastrutture di costituire un'Autorità portuale dello Stretto Gioia Tauro- Messina[12].
Abbiamo voluto concentrare la nostra attenzione su quello che appare essere il settore trainante per il futuro dell'economia dell'area dello Stretto, ma occorre qui accennare ad almeno altri tre settori per i quali l'integrazione territoriale potrebbe svolgere un ruolo di stimolo.

Il sistema dell'istruzione superiore, della ricerca scientifica e delle attività culturali
L'area dello Stretto si presenta con un significativa dotazione di strutture relative all'istruzione superiore ed alla ricerca scientifica con due Università (quella di Messina e la Mediterranea di Reggio Calabria) che nel complesso sono frequentate da circa 30.000 studenti, e nelle quali nei quali già esistono settori di ricerca di eccellenza nel campo, ad esempio, dell'analisi e mitigazione del rischio sismico, delle energie alternative, delle tecnologie di risparmio energetico, della conservazione dei BB.CC. Il quadro delle istituzioni di formazione e ricerca è completato dalla presenza di un'Accademia di BB.AA., e di 2 Conservatori musicali.
Il sistema delle attività culturali e dello spettacolo può vantare alcune rilevanti strutture in campo museale (Museo nazionale della Magna Grecia a Reggio Calabria, Museo Regionale di Messina, i musei archeologici di Lipari e Giardini Naxos, museo etnografico di Palmi) e teatrale fra cui il Vittorio Emanuele a Messina ed il Cilea a Reggio Calabria, il Teatro Greco di Taormina, sede anche di un importantissimo festival cinematografico e di Taoarte.
Le potenzialità di sviluppo turistico dell'area, infine, sono notevoli e sono legate alle sue straordinarie risorse ambientali, paesaggistiche e culturali con un comprensorio già affermato a livello internazionale

[11] E' dopo l'Unità d'Italia, in pratica, con la realizzazione della linea ferroviaria che attraversa tutta la penisola e giunge fino a Reggio Calabria, che diventa conveniente raggiungere la Sicilia percorrendo in treno tutta la penisola e attraversando lo Stretto; ed è appunto a partire da tale periodo che Messina diventa "la porta della Sicilia" ed inizia la stagione dei traffici "attraverso lo Stretto". Sino a quel momento, invece, i flussi di traffico "attraverso lo Stretto", ovvero quelli che collegavano Messina con la sponda calabra, avevano avuto un peso secondario rispetto alle rotte "lungo lo Stretto", ovvero quelli che attraversavano lo Stretto longitudinalmente, collegando il Tirreno con lo Ionio.

[12] Il documento è stato elaborato all'interno di un Laboratorio di proposta permanente, promosso dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Messina, che vede la partecipazione di altri ordini e associazioni professionali, di organizzazioni imprenditoriali e sindacali, di associazioni ambientaliste e culturali, ecc.. I Laboratorio, che si propone di svolgere attività di riflessione e proposta sui temi dello sviluppo della città e dell'assetto del territorio ha sviluppato una riflessione nel merito del sistema portuale dell'Area dello Stretto nell'ambito del confronto sviluppatosi a seguito della proposta del governo di un ridisegno delle autorità portuali ex lege 84 del 1994.

(Taormina e le Isole Eolie) e ulteriori potenzialità legate all'ambiente naturale (Parco Nazionale d'Aspromonte e le tante riserve naturali), al paesaggio (lo Stretto, Scilla e Cariddi), alla cultura popolare ed all'enogastronomia.
A fronte di queste evidenti ed interessanti potenzialità di sviluppo stanno una serie di criticità molto gravi che rappresentano un gravissimo freno ed un ostacolo allo sviluppo di un'area che si presenta fra le meno dinamiche economicamente e le meno vivibili del paese, come testimoniato dalle ricerche periodiche su qualità della vita e sviluppo economico, nelle quali le due città di Messina e Reggio Calabria tendono ad occupare gli ultimi posti in graduatoria. L'elenco delle criticità è interminabile e comprende l'assenza di una cultura imprenditoriale, un apparato pubblico amministrativo ed un sistema politico fra i più inefficienti e corrotti, la presenza di una radicata e forte criminalità organizzata, tassi di disoccupazione fra i più elevati del paese, presenza di ampie sacche di emarginazione e disagio sociale, ecc.. Senza la pretesa di affrontare qui ed ora un tema che riguarda discipline e competenze diverse, vogliamo soffermarci brevemente su alcuni aspetti legati all'assetto del territorio ed alla qualità dell'ambiente urbano.

Il sistema dei trasporti attraverso lo Stretto e dell'accessibilità complessiva
Paradossalmente, l'aver concentrato tutta l'attenzione sulla realizzazione del Ponte, ha avuto come conseguenza che il sistema dei trasporti sullo Stretto è stato ridotto ai minimi termini e si presenta oggi in condizioni decisamente peggiori che alcuni anni fa. Gli investimenti pubblici sono stati praticamente azzerati ed oggi le comunicazioni fra le due sponde dello Stretto sono garantiti da una società privata di navigazione, la Caronte – Tourist, che detiene il monopolio esclusivo del traffico gommato. Le Ferrovie dello Stato hanno evitato accuratamente in questi anni qualsiasi forma di competizione con i privati nel settore del trasporto del gommato ed hanno operato una drastica riduzione delle corse dei treni che prevedono l'attraversamento dello Stretto; una riduzione ha subito anche il servizio delle navi veloci, una volta egregiamente garantito dagli aliscafi veloci della Snav. Il risultato è che oggi, a meno di servirsi della propria auto, pagando tariffe al di fuori di qualunque valore di mercato, raggiungere Reggio da Messina, e viceversa è diventato sempre più difficile, con la conseguenza che anche l'Aeroporto dello Stretto è tale solo di nome, dal momento che la maggior parte dei viaggiatori messinesi preferisce servirsi dell'aeroporto di Catania, più agevolmente raggiungibile, con corse più frequenti e tariffe più convenienti. Anche il sistema dei trasporti urbani a terra si presenta in condizioni critiche, con i due centri principali perennemente congestionati da condizioni di traffico ormai ingovernabili ed un trasporto pubblico affidato alle mani di due società - carrozzone, che occupano 3 volte gli addetti necessari ed hanno accumulato buona parte del debito contratto dai due comuni, ormai perennemente sull'orlo del default finanziario.

La qualità dell'ambiente urbano
Nonostante le straordinarie condizioni geografico paesaggistiche di partenza, le qualità ambientali dei due centri urbani principali e del territorio circostante rappresentano una criticità che va assolutamente risolta a meno di compromettere qualsiasi prospettiva concreta di sviluppo. A Messina, uno sviluppo edilizio con forti connotati speculativi ha consumato enormi quantità di suolo e devastato le colline a ridosso della città, producendo un enorme spreco edilizio e lasciando che ancora oggi persistano seri problemi nel campo dell'accesso al mercato edilizio, con migliaia di famiglie ancora ospitate in vere e proprie favelas. A Reggio Calabria la situazione non è dissimile e la città stenta ancora ad affrontare i disastri provocati dello sviluppo abusivo dei decenni precedenti. In ambedue le città vecchi quartieri di edilizia pubblica e nuovi quartieri abusivi permangono in uno stato di complessivo degrado fisico, specchio di un parallelo degrado ed emarginazione sociale

La protezione dai rischi ambientali
L'elevato consumo di suolo, l'edificazione abusiva ed incontrollata hanno creato una condizione di rischio elevato. Frane, allagamenti ed alluvioni sono ormai un fenomeno ricorrente, mentre pende sulla testa dell'area dello Stretto l'incubo di un possibile e probabile evento sismico simile a quello del 1908, rispetto al quale non si è ancora stati in grado di approntare le necessarie misure di prevenzione e di messa in sicurezza del patrimonio edilizio ed infrastrutturale.

Riferimenti bibliografici

AA.VV. (1972), *Imperialismo ed urbanizzazione in America Latina*, Mazzotta ed., Milano.

Archibugi F (2007), Gli obiettivi strategici del Progetto 80 e il 'Quadro territoriale di riferimento' Intervento al seminario del Ministero Infrastrutture e trasporti, "*Dal Progetto 80 all'Italia che verrà*", Roma, 20 Febbraio 2007.

Aymonino C. (1971 a), *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Padova.

Berard I. (1963), *La Magna Grecia*, Einaudi, Torino.

Cafiero S., Il ruolo delle città nello sviluppo, *Intervento all'incontro promosso dalla Società «Studi Centro Storico Napoli», presso il Banco di Napoli, il 21 dicembre 1987, sul tema «Il recupero e il ruolo delle città come elemento propulsivo dello sviluppo».*

Castells M. (1974), *La questione urbana*, Marsilio, Padova.

European Union, Regional Policy Dept. (2011), *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward,* reperibile sul sito:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf

Fera G. (2002), "Il Ponte sullo Stretto", in Belli A. (a cura di*), Il territorio speranza*, Alinea, Firenze.

Fera G., Ziparo A. (a cura di) (2014), *Pianificazione territoriale paesaggistica e sostenibilità dello sviluppo. Studi per il quadro territoriale regionale della Calabria*, Franco Angeli ed., Milano.

Gambi L. (1965), *La Calabria. Atlante delle Regioni d'Italia*, Utet, Torino.

Lefebvre H. (1973), *La rivoluzione urbana*, Roma.

OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) (2006), *Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Publishing, reperibile sul sito:
http://www.sourceoecd.org/regionaldevelopment/92640270

Pizzorno, A., *Sviluppo economico e urbanizzazione*, in "Quaderni di sociologia", 1962, I, pp. 23-51.

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Reperti produttivi nel Mezzogiorno d'Italia: *lost in translation* e potenzialità di trasformazione territoriale

Enrico Formato
Università degli Studi di Napoli Federico II
DiARC - Dipartimento di Architettura
Email: *e.formato@unina.it*
Tel: 081.25.38.600

Abstract
Il saggio tratta del rapporto tra produzione di beni, territorio ed infrastrutture nell'Italia repubblicana, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Si assume ad ipotesi una relazione causa-effetto tra l'attuale condizione dei luoghi e l'*imprecisione* e il *ritardo* con i quali i modelli produttivi e le conseguenti politiche territoriali di supporto sono stati applicati, travisandone i relativi principi fondanti. Si suppone una *deformazione* di concetti e modelli, dove: la 'traduzione' degli *schemi regionalisti e multipolari* viene concretamente applicata quando oramai le (correlate) tecnologie produttive sono superate; la *mitologia dello sviluppo distrettuale* viene adottata, in tanti casi, come mero pretesto per attirare risorse pubbliche 'a fondo perduto'.
Il saggio assume come caso di studio la Regione Campania e, in particolare, l'area metropolitana di Napoli-Caserta, dove la Cassa per il Mezzogiorno ha promosso l'industria fordista a partire dalla fine degli anni 60. Trent'anni dopo il Mezzogiorno è poi disseminato di aree produttive di piccola dimensione realizzate dai Comuni, vagamente destinate all'impianto di 'capannoni' e servizi di supporto. La situazione attuale ci restituisce, con la crudezza dell'abbandono e del sottoutilizzo, l'inadeguatezza di entrambi i modelli insediativi. Con il paradosso che le attività produttive in esercizio si localizzano non di rado all'esterno delle aree predisposte per lo scopo dalla mano pubblica. Quest'aporia segnala l'urgenza di una riflessione in cui convergano i temi della produzione con quelli delle città, delle campagne e della natura. A tal proposito, il saggio propone una strategia di rigenerazione che utilizza i *fossili della produzione* come volano di trasformazione.

Parole chiave: industrial sites, infrastructures, urban renewal.

Premessa

Il contributo affronta il tema del rapporto tra produzione di beni, territorio ed infrastrutture nell'Italia repubblicana, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Si tratta di una questione d'interesse non solo dal punto di vista storico-critico; un tema che diventa operante nel momento in cui la ricostruzione di ciò che è accaduto (45-15) è messa in tensione con la condizione presente, alla ricerca di un terreno di mediazione tra produzione, politiche regionali, rigenerazione ambientale ed adeguatezza degli ordinamenti spaziali. Con l'ambizione di contribuire alla definizione di uno scenario alternativo, da costruirsi nel prossimo trentennio (15-45). Il tema apre campi di sperimentazione inesplorati, in specie se analizzato affondando nei fallimenti delle politiche passate, ricercando potenzialità che i reperti di quelle operazioni offrono al progetto contemporaneo.
Il saggio, in particolare, assume ad ipotesi una relazione causa-effetto tra l'attuale condizione dei luoghi e l'*imprecisione* e il *ritardo* con i quali i modelli produttivi e le conseguenti politiche territoriali di supporto, sono stati applicati, travisandone – in alcuni casi persino sovvertendone – i relativi principi fondanti. Si suppone una sistematica *deformazione* di concetti e modelli, con caratteri estremi nel Mezzogiorno, dove: a)

la 'traduzione' degli *schemi regionalisti e multipolari* viene applicata di *terza mano* – 'importata' dagli Stati Uniti, dai paesi europei più avanzati – quando oramai le (correlate) tecnologie produttive sono superate; b) la *mitologia dello sviluppo distrettuale* viene utilizzata, in tante occasioni, come mero pretesto per attirare risorse pubbliche 'a fondo perduto'; c) in entrambi i casi, infine, ad alimentare rendite parassitarie che hanno assunto il territorio come campo di dispiegamento.
La riflessione prende le mosse dagli anni del 'boom' seguito alla ricostruzione postbellica, compreso tra il così detto 'Piano Fanfani' (1949-1963) e la crisi petrolifera del 1973. Si tratta di un periodo di crescita economica, segnato da politiche ispirate a modelli keynesiani e da cicli produttivi (alimentati dalle partecipazioni statali) ispirati al modello fordista, in cui la fabbrica è luogo di sintesi tra produzione e consumo.
Dalla crisi degli anni 70 deriva, come noto, l'economia del distretto, la nascita della Terza Italia – oggi anch'essa in larga parte implosa e dismessa – oramai delocalizzata dove il costo di produzione è più conveniente. La condizione contemporanea, di crisi economica e di cospicua dismissione di aree produttive e manufatti, è vista come esito di quella stagione e del successivo periodo 'distrettuale', inaugurato nel Nord-Est, successivamente esportato nel Mezzogiorno. Fino alla 'grande recessione' dei nostri giorni, iniziata a scala mondiale nel 2007, con le note conseguenze sui sistemi produttivi e l'assetto del territorio.
Il saggio assume come caso di studio la Regione Campania e, in particolare, l'area metropolitana di Napoli-Caserta. In questo contesto la Cassa per il Mezzogiorno ha promosso, mediante le *Aree di sviluppo industriale* - un'industrializzazione pesante, concretamente messa in opera solo a partire dalla fine degli anni 60, quando questo modello produttivo era al limite del proprio ciclo di sviluppo. Quest'operazione, finanziata mediante fondi governativi, è stata realizzata mediante l'impianto di enormi piattaforme insediate e relative infrastrutture di supporto. In un secondo momento, a partire dagli anni 90 (fino ad oggi, pur in tempo di crisi e in assenza di domanda), quando l'economia distrettuale sembra la panacea per trasformare le arretratezze del supporto territoriale in elementi di forza (come nel 'modello veneto'), la Piana Campana è disseminata di aree produttive di piccola dimensione, vagamente destinate all'impianto di 'capannoni', placche commerciali, campi e *box* per la logistica e lo stoccaggio di merci. Anche quest'operazione viene attuata mediante l'utilizzo di fondi pubblici (soprattutto provenienti dall'Unione Europea).
La situazione attuale ci restituisce con la crudezza dell'abbandono e del sottoutilizzo l'inadeguatezza di entrambi i modelli insediativi. Resta un mosaico di 'piccoli insediamenti produttivi fantasma' ed un discreto numero di grandi *buchi neri* residuati dall'Asi., in genere di proprietà pubblica, di grande valore posizionale e notevole estensione (50 kmq nella sola Area metropolitana di Napoli). Con il paradosso che molto spesso le piccole attività produttive in esercizio si sono localizzate informalmente all'esterno di queste parti, appositamente predisposte dalla mano pubblica.
Quest'aporia segnala l'urgenza di una discussione, fatalmente la necessità di un progetto, capace di far convergere l'Italia della produzione con quelle delle città, delle campagne e della natura. Questo progetto può trovare un campo di sperimentazione notevole nel Mezzogiorno, trasformando i punti di crisi e la costellazione di *non-sense* spaziali che ne caratterizzano la condizione attuale, in elementi d'innesco per *metamorfosi* radicali (Viganò, 2014), utilizzando i *fossili moderni* della produzione come volano delle trasformazioni attese.

Traccia n.1. Keynes, fuori tempo massimo

Il modello produttivo fordista richiede una *infrastrutturazione preventiva di supporto*, atta alla dislocazione di stabilimenti industriali di inedite dimensioni, posti in aree esterne alla città (Harvey, 2012). Questo modello, basato sulle teorie economiche di Keynes, perfezionato negli Usa di Roosevelt, assume nell'applicazione italiana alcune significative variazioni, sia rispetto alle realizzazioni americane, sia rispetto alle coeve attuazioni europee[1]. Queste variazioni possono essere ricondotte, in linea generale, a due circostanze: a) una certa continuità tra le politiche governative repubblicane e l'impostazione dello stato corporativo di epoca fascista, soprattutto in relazione all'accordo 'fondativo' tra Stato e proprietari terrieri (Belli, 1996); b) l'attenzione prevalente che l'economia italiana riserva al tema dell'edilizia e della residenza, a partire dal "Progetto di legge per incrementare l'occupazione operaia, agevolando la costruzione di case per i lavoratori" (L. n. 43 del 28 febbraio 1949), su proposta del ministro democristiano Amintore Fanfani

[1] La Germania Ovest decise, ad esempio, di utilizzare prioritariamente i fondi stanziati mediante il c.d. 'Piano Marshall' (*European recovery program*) per lo sviluppo industriale e l'infrastrutturazione del Paese. Cfr. De Lucia, 1989; Campus, 2008.

(Di Biagi, 2001). Differentemente da quanto previsto dal richiamato modello (territoriale e produttivo), la *casa*, nella ricostruzione italiana del dopoguerra, viene prima della dislocazione industriale e dell'infrastrutturazione del territorio (che avrebbe creato le condizioni concrete affinché l'apparato produttivo diventasse competitivo, tale da resistere alla progressiva diminuzione degli aiuti pubblici): lo stesso 'boom' economico è fondato sulla produzione edilizia, solo marginalmente industrializzata[2]. La nuova, massiccia, urbanizzazione avviene, almeno fino agli anni 80, in continuità con la preesistente armatura urbana, trasformando i nuclei urbani d'impianto in 'centri storici'. Le opere d'infrastrutturazione che nel modello fordista avrebbero dovuto precedere l'urbanizzazione – residenziale, produttiva, per servizi – avviene con almeno un trentennio di ritardo, invertendo la *consecutio* delle azioni e contribuendo ad una dislocazione regionale tardiva, oltre che confusa. In questo particolare 'fordismo all'italiana' il ruolo svolto dalla fabbrica è sostanzialmente quello di *scambiatore* tra aiuti pubblici e profitti privati, moltiplicati a partire dagli anni 60 (quando le risorse provenienti dal Piano Marshall si esauriscono) mediante la valorizzazione fondiaria e l'urbanizzazione del territorio; profitti solo marginalmente investiti in ricerca, produttività, nuovi brevetti.

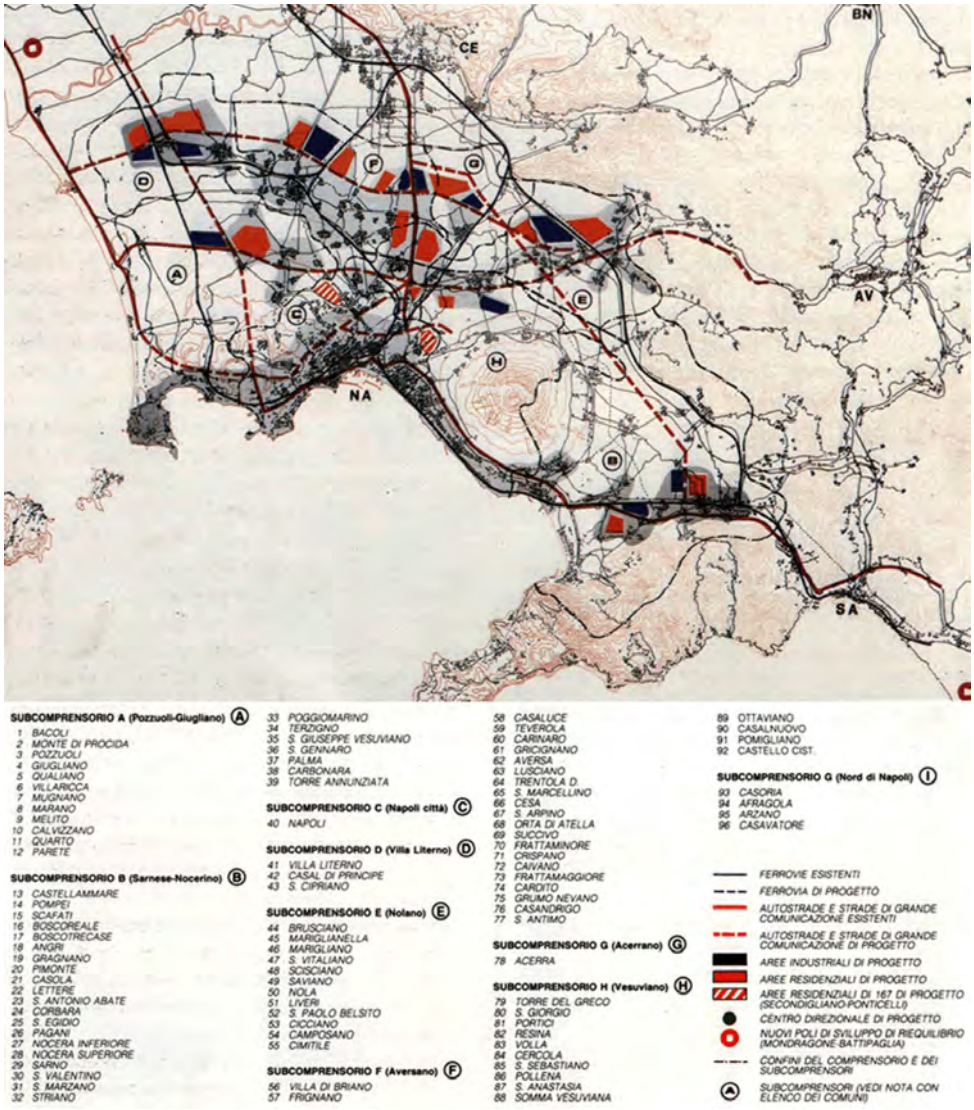


Figura 1 | Schema di Piano Regolatore del Comprensorio di Napoli (1962-64). I Piani Asi di Napoli e Caserta stralciarono da questo quadro le previsioni di tipo produttivo e le infrastrutture, lasciando ai Comuni la programmazione dei servizi e delle aree residenziali.

[2] *Il Manuale dell'Architetto*, compilato da Mario Ridolfi, Mario Fiorentino, Bruno Zevi, Cino Calcaprina e Aldo Cardelli (con il patrocino del Consiglio Nazionale delle Ricerche) – pubblicato a Roma nel 1946 dall'United States Information Service – fornisce un repertorio pressoché completo delle tecniche e delle soluzioni morfologiche utilizzate in quegli anni.

La gran parte di questo apparato produttivo sembra funzionare, soprattutto, come una gigantesca *macchina sociale* (di stabilizzazione, formazione e ridistribuzione della ricchezza mediante accordi tra le parti sociali), finanziata con fondi pubblici e destinata ad esplodere ai primi segni di crisi, quando, tra i 70 e gli 80, la sua funzione politica si esaurisce e l'impatto con il mercato ne sancisce crisi e dismissione.
Con riferimento alla Regione napoletana è interessante riflettere su questa stagione, a partire dai Piani territoriali predisposti dai Consorzi Asi[3] di Napoli e di Caserta[4], sulle politiche pubbliche che ne hanno concretizzato le previsioni e sull'attuale condizione delle aree di conseguenza urbanizzate.
Innanzitutto è da sottolineare che i due citati Piani di settore derivano in sostanza da una *riduzione* dello *Schema di Piano Regolatore del Comprensorio di Napoli* redatto da una commissione guidata da Luigi Piccinato (con, tra gli altri: Luigi Cosenza e Amedeo Bordiga) tra il 1962 e il 1964[5]. Dell'organica visione, regionale e multipolare del lavoro di Piccinato, i Piani Asi 'ritagliano' in sostanza le previsioni infrastrutturali e le zone destinate allo sviluppo industriale, lasciando alla (eventuale) pianificazione locale, in assenza di Piani di coordinamento territoriali, la gestione delle cubature residenziali e la distribuzione dei servizi. Nei piani dei Consorzi Asi le aree produttive sono servite da una rete stradale veloce (superstrade, bretelle di raccordo con le autostrade) e bordate da aree da sistemare a parco. Le aree incluse nel Piano Asi, ad esclusione delle aree a parco, sono inoltre assoggettate a vincolo preordinato all'esproprio.
L'attuazione del piano ha comportato una radicale trasformazione del territorio e del paesaggio regionale: 1) le nuove reti stradali, completate alla metà degli anni 90, diventano la struttura dell'urbanizzazione decentrata, di cui "consentono" e favoriscono la diffusione, anche nelle aree che il piano territoriale aveva individuato a protezione delle industrie; 2) le piattaforme industriali vengono urbanizzate – in alcuni casi anche effettivamente concesse a privati ed edificate.
Negli anni, sebbene l'urbanizzazione delle piattaforme proceda e le Asi continuino a tutt'oggi ad operare, molte aziende chiudono, rendendo dismessi gli stabilimenti e largamente sottoutilizzati gli insediamenti[6]. Nel frattempo continua l'espansione radiocentrica e densa dei nuclei urbani.

Figura 2 | Area Asi di Acerra. Area dismessa dell'ex Italsider (Google Earth).

[3] Le Asi (Aree di Sviluppo Industriale) e i relativi Consorzi provinciali (aventi funzioni di pianificazione, attuazione e gestione delle aree) vengono istituite con Legge n. 634 del 29.7.1957. Il Consorzio di Napoli è fondato il 16 gennaio 1962, il suo *Piano regolatore*, è approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 Ottobre 1968. Il Consorzio di Caserta è fondato il 13 maggio 1962, il suo *Piano regolatore* è approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1968. I Piani Asi hanno efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 n. 1150 del 1942..

[4] Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Caserta, approvato nel 2012, effettua un attento monitoraggio dello stato di utilizzo delle aree urbanizzate dal Consorzio, estese complessivamente su di una superficie di 5300 ettari, pari a quella dell'intero comune capoluogo.

[5] Il *Piano comprensoriale* – basato su una soluzione per i problemi della città di Napoli entro una *regione* formata da 96 comuni (a tutt'oggi esistenti) – non ha dato luogo ad alcun piano urbanistico, anche per le difficoltà approvative di un siffatto strumento regolatore intercomunale (da approvare in molteplici consigli comunali o, in alternativa, da un'entità amministrativa di nuova costituzione).

[6] Con riferimento al Piano Asi di Caserta: solo il 30% delle aree consortili, al 2012, risulta effettivamente insediato; non è inoltre disponibile un censimento della dismissione (in corso di definizione da parte dell'Ente gestore), anche se i sopralluoghi diretti mostrano percentuali di inutilizzo molto elevate.

Traccia n.2. L'Italia come *Broadacre-city*

La metropoli *multipolare* e *dislocata* necessaria alla produzione su larga scala di tipo taylorista, propagandata da Henry Ford e realizzata negli Stati Uniti negli anni del New Deal, non sembra aver trovato terreno fertile in Italia. Nel Mezzogiorno, in particolare, le politiche di dislocazione industriale vengono messe in atto 'fuori tempo massimo', quando i modelli produttivi fordisti sono già in crisi e la città moderna è oramai avvinghiata ai vecchi centri. Il fatto che le politiche pubbliche che generano questa condizione derivino da una logica settoriale (espressa dai Piani dei Consorzi istituiti dalla Cassa per il Mezzogiorno) – senza coordinamento con l'insediamento urbano, le aree residenziali e per servizi – genera condizioni impreviste contribuendo alla diffusione degli insediamenti, anche produttivi, secondo un particolare modello di dispersione, fatto di *cluster* spontanei e grandi vuoti (Formato, 2010). La dotazione infrastrutturale realizzata dalle Asi, finisce per favorire fenomeni di dispersione insediativa spontanea, mentre nelle 'zolle' produttive la parabola industriale sembra esaurirsi insieme agli aiuti finanziari concessi alle aziende insediate.

Questo processo è reso ancora più irrazionale dal varo della Legge (ancora una volta "per la casa") n. 865 del 1971, con la quale si consente ai comuni d'individuare, mediante *Piani per insediamenti produttivi* (Pip), suoli da acquisire al demanio pubblico, urbanizzare e concedere ad imprenditori, per la produzione di beni e servizi. La possibilità per ogni comune di redigere ed approvare Piani produttivi locali, successivamente finanziati con fondi pubblici (Casmez, Regioni, Fondi comunitari), fa venire meno il principio sotteso ai Piani Asi, ovvero il divieto di individuare ulteriori aree produttive esterne alle 'piattaforme' programmate a scala consortile[7], che a loro volta si continuano ad insediare ed espandere. Con la conseguenza che alle are industriali realizzate dall'Asi viene sommata la miriade di *Pip* che, in sostanza, ogni comune della Piana ha messo in campo nel proprio territorio.

L'insediamento industriale programmato a scala locale indipendentemente da qualunque razionalità sistemica ha l'effetto di generare – in particolare tra gli anni 90 e 2000, periodo in cui il modello distrettuale del Nord-Est è mitizzato – una e vera e propria *esplosione distrettuale senza distretti*. In taluni casi le aree destinate a 'Pip', una volta acquisite ed urbanizzate, configurano enormi *terrain vague* in attesa; in altri esempi insediamenti di bassa qualità trasformano il paesaggio locale. In tempo di crisi molti insediamenti produttivi locali, manifatturieri e commerciali, presentano caratteri di prematura vetustà, diffuso sottoutilizzo, dismissione.

Ad Acerra (Napoli Nord), ad esempio, circa trenta ettari in posizione periurbana prossima alla stazione Alta Velocità in costruzione nel limitrofo territorio di Afragola, vengono (a partire dalla fine degli anni 90) espropriati e dotati di infrastrutture primarie, sebbene il comune ospiti già due piattaforme produttive del Consorzio Asi (Acerra Nord e Pomigliano-Acerra). Oggi l'area si presenta come un gigantesco *vuoto,* regno di un Terzo paesaggio lussureggiante che è avanzato a partire dalle rotonde stradali e i lotti mai assegnati, a tutt'oggi permeabili. La pubblica illuminazione e gli impianti a rete sono stati più volte trafugati tanto da rendere non utilizzabili le stesse urbanizzazioni residuate (in sostanza le strade, già in parte ri-colonizzate dalla vegetazione).

Un'ulteriore caso emblematico proviene dall'Irpinia, dove ai bordi della 'variante' della statale Appia (una superstrada degli anni 80), tra Avellino e Nusco, improbabili insediamenti produttivi fantasma punteggiano i boschi, frammenti di un progetto territoriale confuso, prodotti di politiche pubbliche irrazionali.

Nella Piana Campana, a fronte del fallimento delle operazioni d'iniziativa pubblica, una miriade di piccole e medie aziende attive si localizza, paradossalmente, al di fuori delle aree predisposte dall'Asi e dai Comuni. Questo pulviscolo urbanizzativo spontaneo, resistente alla stessa crisi congiunturale, si avvantaggia delle opportunità trasportistiche realizzate a supporto dei nuclei Asi. Consta di ispessimenti di abitazioni rurali, capannoni sorti in campi agricoli, cluster produttivi improvvisati, negli anni 'condonati' e sviluppati secondo processi incrementali, strutturalmente flessibili. Una dispersione produttiva, complementare in un certo senso a quella residenziale, che assume la griglia delle centurie romane, il telaio delle consolari storiche e i vecchi aggregati agricoli, come struttura di una conurbazione porosa, apparentemente isotropa, a tratti cariata, segnata da mixitè funzionale ed ibridazione urbano-produttiva-agricola. Un fenomeno basato sulla disseminazione di oggetti isolati, banalmente disposti nei recinti di

[7] Articolo 4 delle Norme di attuazione del Prg Asi di Napoli a tutt'oggi vigente (ma non applicato per effetto della L. 865 del 1971, recita: «gli impianti industriali a carattere manifatturiero con un numero di addetti superiore alle 20 unita potranno essere insediati solo nelle unita di localizzazione previste nel presente progetto, e nelle zone industriali comprese nel Prg del Comune di Napoli».

afferenza, di diversa dimensione e complessità: dalla villetta, alla palazzina con artigianato di servizio, sino ai capannoni manifatturieri e alle piastre ludico-commerciali. Ne deriva un territorio che può essere nel complesso interpretato come una estesa *Broadacre-city all'italiana*: quasi una concretizzazione nei fatti della tesi di Charles Waldheim (2006) secondo la quale *Agronica* di Andrea Branzi (1995) costituirebbe l'attualizzazione della visione usoniana. Flessibilità funzionale, dispersione, ibridazione, porosità ed isotropia, costituiscono i concetti-chiave mediante il quale questa (imperfetta) osmosi sembra darsi. Quarant'anni dopo la storica mostra su Wright a Palazzo Strozzi (1951), nella Firenze della ricostruzione, i semi della Broadacre city germogliano in un'Italia che sarà *distrettuale* senza aver mai conosciuto una vera articolazione regionale.

Figura 3 | Pendici del Monte Somma, comune di Sant'Anastasia: dispersione insediativa (più chiari gli insediamenti recenti). Le attività produttive si sono sviluppate al di fuori delle aree 'Pip' (tratteggio rosso) previste sin dagli anni 90, tra le maglie della campagna, nei pressi di preesistenze. (elaborazione dell'autore su base Carta tecnica regionale, 2004-2005).

Fossili della produzione: volano per metamorfosi territoriali

La condizione di fatto delle città, in specie di quelle meridionali, si presenta dunque caratterizzata da una pesante contraddizione. Da un lato, difatti, una parte cospicua del tessuto produttivo attivo si disloca per frammenti, al di fuori delle aree dedicate; questa diffusione è parte di una più ampia città dispersa, esterna ai nuclei urbani consolidati; essa è a tutt'oggi in espansione anche se la crisi ne ha rallentato la proliferazione. D'altro canto la città residenziale interna, densa e compatta, esito della ricostruzione e del boom economico degli anni 60-70, attanaglia gli antichi nuclei antichi, secondo schemi insediativi 'parassitari'[8], con manufatti edilizi non appropriati agli stili di vita e agli standard antisismici ed energetici attuali. Una città strutturalmente carente di infrastrutture, servizi, spazio pubblico. Infine si riconosce un mosaico di aree produttive, esterne alla conurbazione (prodotte dalle Asi) e poste nelle corone periurbane (esito dei Pip comunali), caratterizzato da estesi fenomeni di dismissione, sottoutilizzo, abbandono.
Le politiche di rigenerazione sulle richiamate tipologie insediative (ma ne esistono anche altre, legate al mondo agricolo, al commercio, alla logistica, ecc.) si muove 'isolando' problemi (scarsa qualità della vita, elevato sfruttamento delle risorse naturali non riproducibili, inefficienza sistemica, ecc.) e relative soluzioni. Dette politiche, contrariamente a quanto accade oggi, potrebbero avvantaggiarsi di approcci maggiormente trasversali, non onnicomprensivi, di volta in volta basati su catene di inneschi e relazioni

[8] L'espressione 'parasitic-city' viene utilizzata da Robert Beuaregard per definire il ruolo della suburbanizzazione massiva del dopoguerra americano sulle vecchi *inner-city* (Beauregard, 2006).

congruenti con *masterplan* e visioni generali, elaborate a scala regionale e da articolare in specifiche programmazioni operative.

Figura 4 | Area Pip della Marchesa, Acerra. Stato dei luoghi.

In questi *framework* i 'reperti della produzione' degli scorsi decenni potrebbero costituire una straordinaria possibilità di rigenerazione urbana per le città del Mezzogiorno d'Italia, non solo legata allo sviluppo produttivo.
Innanzitutto, le grandi piattaforme Asi e le 'zolle' dei Pip comunali, configurano un serbatoio di aree acquisite al patrimonio demaniale; vanno dunque ricondotte alla disponibilità pubblica, 'liberando' i lotti eventualmente gravati da concessioni a favore di attività imprenditoriali non più in uso. Inoltre, queste aree sono in genere caratterizzate da una eccellente accessibilità trasportistica, assicurata da superstrade e ferrovie.
Queste due condizioni rendono i suoli acquisiti dallo Stato per lo sviluppo industriale, strutturalmente adeguati al dispiegamento di politiche di riequilibrio regionale, anche in termini di *housing* e servizi, sia in termini tradizionali che volti alla rigenerazione ambientale. Oltre che, naturalmente, per favorire lo sviluppo produttivo.
Il modello che si tratteggia in questa sede può essere sinteticamente così schematizzato:
1) Le piattaforme Asi, ai bordi delle principali infrastrutture, si candidano ad accogliere le attività manifatturiere e commerciali per le quali i comuni hanno predisposto i Pip. Con la differenza che queste piastre vanno intese e progettate come cluster produttivi di livello superiore, parti di una *città della produzione*, complementare alla dispersione minuta che caratterizza la città diffusa che ne costituisce l'intorno; questi cluster vanno intesi come *superblocchi* di una no-stop-city 'rurbana' (concettualmente: come i grattacieli nella Broadacre city). Dato che la razionalità dei posizionamenti operati dai Piani Asi ha sfruttato la prossimità delle piastre con i la rete delle acque, queste placche possono contenere infrastrutture ambientali volte al rigenerazione del sistema idrografico metropolitano (depuratori, aree umide, vasche di laminazione e fitodepurazione, ecc.). Il metabolismo della produzione più 'pesante', inclusa nei superblocchi potrebbe, in questa ipotesi, avvantaggiarsi di una sinergia con quella delle acque e della *natura naturans* (boschi, aree umide, ecc.), individuando corridoi e campi di continuità ecologica e pubblica.
2) Le aree acquisite dai Comuni per la realizzazione di insediamenti produttivi distrettuali possono costituire uno straordinario potenziale per l'innesco di operazioni di trasformazione urbana degli insediamenti centrali, per l'atterraggio di cubature dalla 'corona interna' più congestionata e dalle aree di rischio idrogeologico oltre che per la dotazione di servizi urbani senza ulteriore occupazione di suolo libero. Queste *zolle*, in genere poste in contesto periurbano, vanno pensate come ispessimenti di una nuova *città pubblica*, da fondare ai margini degli insediamenti attuali, sulla base di una *arabesca di terre comuni* (Formato 2014).

3) Infine, in estrema sintesi, c'è da misurare le abilità del progetto urbanistico rispetto alla condizione di dispersione, anche produttiva, degli ultimi decenni. Accettare il confronto con una razionalità che assume a fondamento l'ibridazione e la flessibilità, degli usi e della configurazioni. Lavorare per la definizione di strutture anche temporanee (perché, ad esempio prevedere hangar stabili per le conserve alimentari, se quest'industria lavora stagionalmente?) opportunamente disposte ed integrate con l'ambiente naturale. Creare le condizioni relazionali per consentire il funzionamento e l'efficienza di un sistema, oggi frammentario, da ricondurre, in funzione della condizione di partenza: ad una concreta condizione d'isotropia e mixitè; ovvero, ad una micro-dislocazione per parti, secondo cluster funzionali ed insediativi giustapposti a frammenti di campagna.

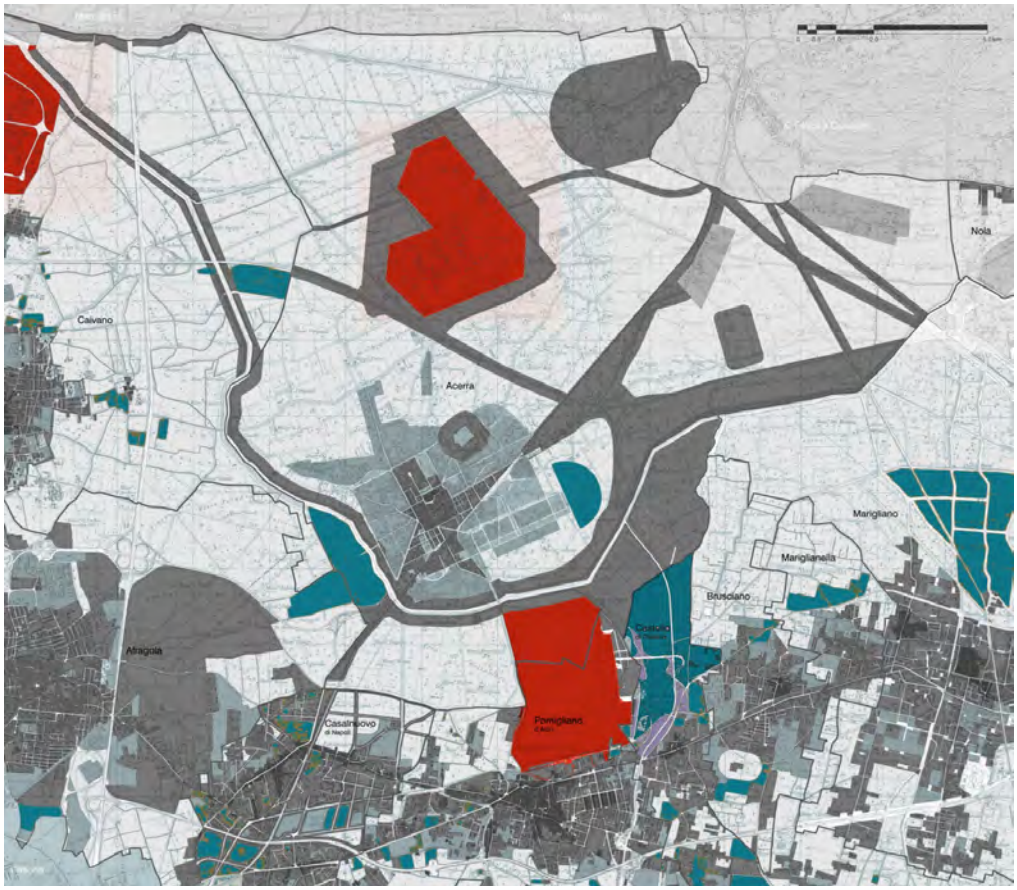


Figura 5| Piana Campana, Napoli-Nord: piattaforme Asi (in rosso) ed altre aree produttive (in azzurro), esistenti e di progetto. (La base è costituita dal mosaico degli strumenti urbanistici vigenti, elaborazione dell'autore).

Riferimenti bibliografici

Beauregard A. R. (2006), *When America Became Suburban*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Belli A. (1996), *Immagini e concetti nel piano. Inizi dell'urbanistica in Italia*, Etas Libri, Milano.

Campus M. (2008), *L'Italia, gli Stati Uniti e il piano Marshall,* Laterza, Roma-Bari.

De Lucia V. (1989), *Se questa è una città*, Editori Riuniti, Roma.

Di Biagi P. (a cura di, 2001), *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni cinquanta*, Donzelli, Roma.

Formato E. (2010), "Paesaggi dell'abiezione urbana", in in Moccia F.D. (a cura di), *Abitare il futuro… dopo Copenaghen*, Clean Edizioni, Napoli.

Formato E. (2014), "Italia 2050. Dal risparmio di suolo alle terre comuni", in *Urbanistica Informazioni*, n.214, pp. 51-55, http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/ui257.pdf.

Harvey D. (2012), *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*, Verso, London – New York.

Viganò P. (2014), "Metamorfosi dell'ordinario: per una nuova urbanistica", in Russo M. (a cura di), *Urbanistica per una diversa crescita. Una discussione della Società Italiana degli Urbanisti*, Donzelli, Roma.

Waldheim C. (a cura di, 2006), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York.

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Appunti sull'economie dello scarto. La metamorfosi dell'area centrale veneta

Cecilia Furlan
Università Iuav di Venezia- KU Leuven University
Dipartimento Culture del Progetto; Dipartement of Architecture
Email: *cefurlan@stud.iuav.it; cecilia.furlan@asro.kuleuven.be*

Abstract
Ricostruire, sebbene a posteriori, le metamorfosi legate all'area centrale veneta non è cosa facile[1]. Attraversare più di un secolo di cambiamenti, in cui da regione emarginata, si sia trasformato in un territorio economicamente vivace, industrializzato, arrestandosi solo nell'ultimo decennio è molto ambizioso, poiché i diversi cicli produttivi si sono susseguiti in modi aritmici, trasformando il territorio veneto (Rotondi 2005). La recente crisi ha però messo in discussione gli attuali modelli produttivi e lasciando in eredità una varietà di spazi abbandonati e sottoutilizzati, mettendone in discussione il loro valore. Quest'arcipelago di elementi acquista un significato più complesso solo se osservato alla scale territoriale e contestualmente ad altri sistemi territoriali. Quale nuovo ciclo di vita si potrebbe immaginare per questi spazi? Obiettivo della prima parte del paper è di riuscire a ricostruire questo spessore produttivo mettendolo in relazione con le dinamiche territoriali. Brevemente nella seconda parte lo studio esplorerà possibili dinamiche territoriali e spaziali per ripensare visioni future per questi spazi e al valore ad essi associato.

" Lo spazio in cui viviamo non è mai "neutro". Fu spazio di natura, con le sue continuità e i suoi sconvolgimenti, fino a quando l'uomo prese a imprimervi i propri segni, trasformandolo profondamente a propria somiglianza. [...] Ogni società produce il proprio spazio, teatro necessario della produzione economica, delle gerarchie sociali, del potere, del sapere e dei riti: perciò lo spazio di una civiltà industriale è così radicalmente diverso da quello di una cultura contadina." (Settis 2010)

Spesso il veneto centrale è stato descritto semplicemente come una regione che è riuscita a svilupparsi solo nella seconda metà del novecento, grazie all'elaborazione del tipico modello veneto basato sulla laboriosità delle genti dalla struttura diffusa delle diverse localizzazioni manifatturiere. Al contrario l'industrializzazione veneta diffusa e non fu un fatto improvviso, ne si contrappose a quella passata. Sia dal punto economico sia da quello urbanistico essa rappresentò un processo di lunga durata, composto d'una successione di fasi variabili, strettamente legato alla particolare omogeneità territoriale e culturale dell'area centrale veneta, e alla presenza di due importanti poli industriali. Esso si può riassumere attraverso tre cicli economico territoriali principali: lo sviluppo di due grandi poli industriali, la più minuta industrializzazione diffusa, e la nascita dei distretti industriali, sebbene abbia parzialmente investito l'area centrale veneta[2].

[1] La ricerca considera per area centrale veneta il territorio compreso tra i centri di Padova, Castelfranco, Treviso e Venezia, conosciuto come PATREVE In totale essa presenta una popolazione di circa 2,6 milioni di abitanti, e si estende su una superficie di circa 2500 Kmq.
[2] Per questo motivo l'articolo si concentra sui primi due cicli ricostruendone la storia e immaginandone visioni future.

I Ciclo: la grande Industria

Il primo ciclo economico/ produttivo riconoscibile è avvenuto a cavallo del XIX e XX secolo, grazie alla meccanizzazione di alcune produzioni e allo sviluppo elettrico del territorio. Il contemporaneo sviluppo elettrico, la sua infrastrutturazione e la creazione delle principali linee ferroviarie diedero la spinta decisiva alla crescita dei due poli industriali: Vicenza e Marghera. L'infrastrutturazione elettrica, e la sua razionale organizzazione, divenne lo strumento principale per favorirne la rivoluzione industriale e lo sviluppo territoriale, creando dei bacini elettrici montani, modernizzando gli impianti esistenti, e razionalizzandoli in una rete integrata: Mestre, Mira Padova e Vicenza dapprima, Verona, Treviso, Belluno, poi. Questo collegamento avviò il processo d'infrastrutturazione ferroviaria[3], favorendo la crescita di un preesistente policentrismo. In maniera inconscia, si decretava la rilevanza dell'area centrale veneta, rispetto per esempio alla bassa padana, al veneto orientale o alle zone montane, inoltre si tracciava il contemporaneo affiancarsi, ad attività produttive di antica localizzazione, quelle maggiormente trainanti e la costruzione dei centri industriali.

Figura 1 | Infrastrutturazione elettrica del Veneto. Mosaici società Sade. (Ph. Monica Piovesana 2013)

Nel corso del 1800, infatti, accanto ad una serie di aziende di minore dimensione, nella zona dell'alto vicentino si formò una delle più grandi industrie laniere. Lo sviluppo del polo industriale vicentino è collegato, come in diverse altre regioni, alla presenza di alcuni fattori rilevanti: l'esistenza di una o più abbondanti materie prime, la radicata attività di lavorazione della stessa, la tradizione di strati ampi della popolazione alla sua lavorazione, l'accumulo di saper tecnico tramandato di generazione in generazione, i corsi d'acqua utili a sviluppare energia idroelettrica, localizzazione di centri di trasformazione lungo le principali vie di comunicazione. Considerando che, nel territorio dell'alto Vicentino questi fattori erano tutti contemporaneamente presenti: dalla lavorazione completa del ciclo laniero, alla disponibilità di un'intensa attività pastorizia e al lavoro casalingo, la nascita di un'importante industria tessile fu inevitabile.

Datato invece 1922, è il primo esempio di zona industriale pianificata italiana Porto Marghera. Caratterizzata dalla presenza di stabilimenti per la lavorazione di materie prime di base, nella raffinazione, nella chimica, nella produzione di energia e nei settori navali essa diventa un cardine trainante delle economia veneta. Il progetto era ambizioso e si articolava sul porto, sulla zona industriale, e sulla creazione di un quartiere urbano di circa 30.000 abitanti, destinato a ospitare la popolazione rurale che sarebbe stata coinvolta dal processo di urbanizzazione e la creazione di un porto attrezzato (Piva, Tattara

[3] Società veneta ferrovie.

1983). Il nuovo porto e le città sarebbero stai collegati da un grande canale navigabile, e il retroterra da raccordi fluviali, stradali e navigabili, ovviamente tutto il quartiere industriale sarebbe stato elettrificato. In dieci anni gli investimenti industriali[4] aumentarono incredibilmente, a livello urbano porto Marghera si configurava da un lato come un imponente centro industriale e dall'altro come una serie di differenti complessi edilizi per le famiglie dei dipendenti costruito sul modello della città giardino. Dopo lo sviluppo degli anni '50 e '60, la seconda metà del ventesimo secolo vide una progressiva perdita di funzione delle tradizionali aree industriali venete e italiane e del valore a esse collegato. La crisi petrolifera degli anni '70 ha portato in molti casi a un declino delle industrie di base, con processi di deindustrializzazione e di delocalizzazione degli impianti produttivi più costosi, inquinanti e di molte attrezzature portuali. Ciò ha sicuramente incalzato un processo, probabilmente inevitabile, di riorganizzazione e ridisegno delle strutture dei grandi sistemi industriali. Lentamente i due poli industriali veneti si sono avviati verso un invitabile declino. Le dinamiche della loro trasformazione hanno trovato quindi "origine in fenomeni più complessi sia di ristrutturazione produttiva specifica dei settori presenti, sia di riorganizzazione economica in senso più generale" (Roverato 2008).

Le aree industriali, sviluppatasi in tempi inizialmente più rapidi, sta lasciando ora spazio ad un'incalzante espansione di spazi di pertinenza commerciali per attività legate al traffico container, alla logistica, o a piccole imprese manifatturiere. La grande industria integrata, simbolo della caratteristica configurazione fordista, ha in parte ceduto il passo a un crescente numero di attività di dimensioni molto più contenute e in parte ha generato una serie di macro spazi dell'abbandono.

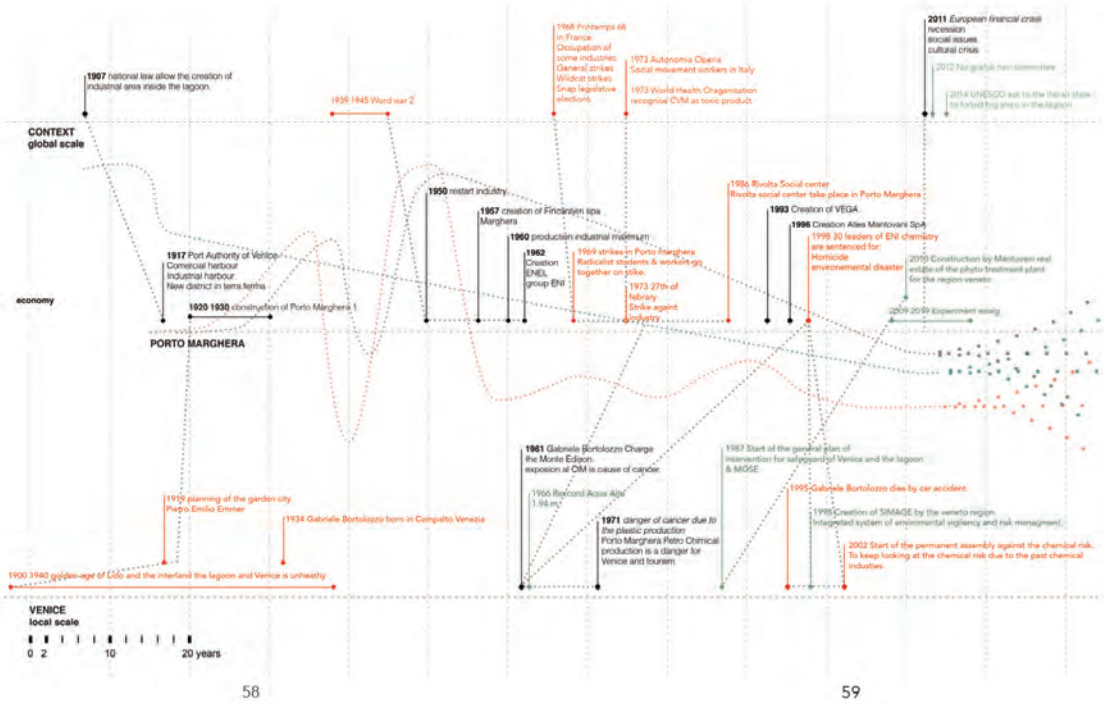


Figura 2 | Cicli produttivi Porto Marghera. Autore: Lucile Ado, EMU Master Thesis, relatore Paola Viganò, Tutor Andrea Curtoni e Cecilia Furlan

II Ciclo, l'imprenditorialità diffusa

Contrariamente a ciò che si possa immaginare, il veneto si manifestava già, nel primo decennio del XX secolo, terra di piccole e medie imprese con dimensioni non molto diverse le une dalle altre, esempio di

[4] Secondo alcune stime si passo da un investimento pari a 22,5 a 514 milioni di lire, vale a dire ventitre vole la cifra iniziale. (Chinello 1979 p 228 tab 2)

una imprenditoria sparpagliata sul territorio (soprattutto lungo l'asse Treviso Venezia Padova). L'imprenditorialità diffusa veneta, sebbene in un contesto povero, cominciò a svilupparsi proprio nel corso del penultimo decennio dell'ottocento, enucleando alcune professionalità alla base dei successivi distretti industriali (Beccattini 1987, Anastasia & Corò 1996). Molte risorse iniziali erano legate al mondo agricolo, dove il piccolo proprietario-coltivatore gradualmente scopriva l'industrializzazione di produzioni legate all'attività agricola; oppure dove il singolo operaio apriva, come secondo lavoro, una piccola bottega o attività imprenditoriale annessa all'abitazione privata. Attraverso questo genere di situazioni, verso la fine del XIX secolo, si originò un'accumulazione primordiale di un diffuso sistema produttivo. Si trattava di un acerbo modello, legato a un'economia territoriale locale e caratterizzato da una produzione agricola, che doveva sollevarsi dopo un lungo periodo di crisi, e un secondo lungo conflitto mondiale (Brunetta 2011).
Questo fenomeno sociale, più che economico, fu favorito a livello urbano da due leggi: la legge n. 841 del 21 ottobre 1950, che affidò a vari enti o sezioni di riforma fondiaria il compito dell'esproprio e distribuzione a contadini di terreni di proprietà privata; e dalla legge n 635 del 2 Luglio 1957 sulle aree depresse del Centro nord, legge che consentiva ai comuni aumenti di attrezzature aree industriali e di concedere terreni urbanizzati alle aziende che ne avessero fatto richiesta. Grazie a queste riforme il territorio veneto inaspettatamente cambiò. La legge del 1958 permise la costruzione d'infrastrutture e opere di urbanizzazione primaria e l'insediamento di nuovi imprenditori secondo quello che diventerà il collaudato modello veneto: dispersione industriale e contadino "Metalmezzadro" (Brunetta 2011). Fu questo il periodo in cui s'iniziava ad assumere una consapevolezza di cambiamento. A livello regionale, si accentuava in tal modo la bipolarizzazione tra industrie di base a ridosso della laguna, e le piccole imprese già localizzate in quell'area tra Venezia Padova Treviso e Castelfranco. Come molti urbanisti hanno ampiamente descritto le due normative precedenti, hanno facilitato, fino ad oggi, la costruzione di una grana fine di case singole di proprietà, di capannoni accanto ad esse e piccole piattaforme industriali frastagliate da terreni agricoli (Indovina 2009; Fregolent 2005; Tosi&Munarin 2004; Secchi 1996; Indovina 1990). Da un attento rilievo del territorio è possibile osservare tre principali di combinazioni di ciò che è definibile la tipologia di casa- capannone. La prima tipologia consiste in un volume singolo, in cui lo spazio lavorativo è situato al piano inferiore mentre l'abitazione annessa è situata al di sopra, con un'entrata indipendente, scale esterne e un comune cortile. Il secondo tipo corrisponde a due volumi indipendenti linearmente lateralmente collegati, un capannone con acconto un edificio residenziale a uno o due piani, disposto lungo il fronte stradale. Due volumi completamente separati all'interno di uno stesso lotto costituisce l'ultimo tipo.
Il cosiddetto modello veneto descritto è sembrato inarrestabile fino alla recente crisi economica del 2008. Stato che ha interrotto l'economia veneta generando a livello spaziale un paesaggio dell'abbandono minuto e così nascosto da sembrare invisibile.

La conformazione diffusa e questo legame familiare tra abitazioni, vita privata, storia e produzione non facilita capire da che elementi il paesaggio dello scarto sia composto. Spesso, all'interno della città diffusa, al di fuori dei grandi vuoti industriali legati al primo ciclo produttivo in precedenza descritto, la crisi economica non è spazialmente esplicitata come ci si aspetterebbe, i confini tra ciò che è abbandonato, produttivo o sottoutilizzato sono labili. Lo scarto spaziale risultato dalla conclusione di diversi cicli produttivi e di uno sviluppo di un sistema lineare, è solo l'ultima fase di un processo più ampio, in cui il valore culturale associato a questi spazi in precedenza produttivi gioca un ruolo fondamentale. (Thompson 1981) Sarebbe quindi possibile ripensare a un nuovo valore per queste aree? Quali strategie territoriali e urbanistiche proporre?

Vuoti a perdere?

Si è osservato come i diversi cicli produttivi abbiano modificato la struttura economica del territorio veneto non solamente da un punto di vista economico ma anche da quello spaziale, generando una serie d'infrastrutture e aree degradate: un paesaggio dello scarto. Essendo il risultato di fasi sovrapposte la loro natura è molto variegata. Comprendere le diverse forme degli spazi dello scarto è la prima fase di un processo di riciclo, l'osservazione dell'area centrale Veneta, attraverso due casi studio, ha aiutato a comprendere il problema dello scarto e le sue forme spaziali, ciò che normalmente non sarebbe possibile vedere, a causa della scala, o perché apparentemente "invisibile" (Allen). Però, in questa situazione incerta intervenire per migliorare questi territori è una grande sfida. Impone un modo diverso di guardare il paesaggio disperso, di ripensare ciò che già esiste, e in particolare al suo valore.

La ricerca ha quindi deciso di studiare cosa siano gli spazi dello scarto, partendo da una serie di "Spazi Misurati" (Viganò 2013). Essi assumono una dimensione variabile[5] differenti per morfologia, materiali, posizione, biodiversità, all'interno di questo articolo si studieranno: le aree più esterne di Porto Marghera e il sito della Chiari e Forti a Treviso. La definizione di cosa siano gli spazi dello scarto ha obbligato una diretta e profonda osservazione del territorio, e la costruzione di un relativo "codice urbano", che consideri il contesto i cicli produttivi precedentemente descritti e le loro potenzialità (Furlan 2014). Da questo semplice esercizio sono emerse diverse tipologie di spazi, associabili a due famiglie principali: Spazi Abbandonati e Spazi Sottoutilizzati, derivanti da una de-programmazione o sotto-programmazione dei cicli produttivi precedenti (Berger 2006). Osservando il territorio veneto, la ricerca considera come spazi abbandonati, edifici strutturalmente degradati, cascine isolate, capannoni non utilizzati, magazzini annessi ad abitazioni, cave estinte, infrastrutture non utilizzate. Gli spazi dello scarto sottoutilizzati sono determinati da una discrepanza tra la loro morfologia e la funzione che ospitano. Appartengono a questa famiglia appartengono tutti quelle aree, edifici, spazi produttivi, non utilizzati al pieno delle proprie capacità, ma anche aree verdi marginali lungo le infrastrutture o le aree a standard nelle zone industriali come l'immagine dimostrano. Nella fase iniziale di ricerca, la costruzione di questa tassonomia fu un elemento fondamentale. Ha permesso di ricostruire e di mappare in maniera sistematica il paesaggio dello scarto, enfatizzandone, per la prima volta, la dimensione territoriale di questo fenomeno dell'abbandono e del sottoutilizzo e contemporaneamente confermandone la sua capillarità. Questa nuova dimensione dimostra la necessità e l'urgenza di pensare a visioni future per questi spazi, che vado oltre a delle semplici logiche consumistiche.
Come Berger ha più volte affermato, allargando lo sguardo alla scala territoriale si può pensare di rivitalizzare questi spazi rifiutati attraverso una metodologia sistemica, che studia le singole aree, secondo logiche territoriali, per individuare soluzioni specifiche di riciclo. (Belanger 2007; Berger 2006)Nei due casi proposti la ricerca cercherà di studiare come questi spazi legati marginalmente o meno a diversi tipi di produzione industriale, possano assumere un nuovo valore se osservati in una prospettiva ecologica e attraverso la sovrapposizione di diversi flussi. (Belanger 2007)

Il primo "esperimento" è avvenuto nella zona di porto Marghera. Avendo ospitato diversi cicli produttivi che coinvolgevano la lavorazione di materie chimiche, metalli pesanti, il sito è stato definito dal Ministero Italiano una delle aree più a rischio di Italia[6]. Il pericolo maggiore risiede nella possibilità di percolazione di agenti inquinanti, presenti nel terreno, nei fanghi lagunari, intaccando così il delicato ecosistema. Diverse opere di messa in sicurezza sono state eseguite, sebbene solo recentemente la pulizia dei canali e delle casse di colmata sia stata drasticamente diminuita. Considerando l'impossibilità al momento di ripensare direttamente alle aree industriali di proprietà privata, e i cui dati sulla qualità dei terreni non sono pubblicamente accessibili, il primo test della ricerca è avvenuto all'interno dell'area circostante il canale Malamocco-Marghera, o Canale dei Petroli. Da un punto di vista commerciale si può considerare come il più utilizzato ed esigente di continui dragaggi per mantenere il pescaggio del bacino.
Dal 2004 ad oggi è stato dragato passando da -9,6 m s.l.m. a -11 m s.l.m. I fanghi sono stati stoccati nell' isola artificiale delle Tresse grazie a numerosi interventi di innalzamento e, nel 2006, ad un ampliamento della stessa. Generalmente I fanghi di dragaggio vengono stoccati in Laguna in base al loro grado di inquinamento:

- I fanghi di tipo A, i meno pericolosi, vengono riutilizzati per la ricostruzione delle barene: lo scavo del canale Contorta per il passaggio delle grandi navi dalla quota di -2 m s.l.m. a -11 m s.l.m., ora in fase progettuale, smuoverebbe 5 milioni m3 di fanghi A.
- I fanghi B e C possono essere smaltiti entro il contermine lagunare (casse di colmata)

[5] All'interno della ricerca si sono studiate dei " carotaggi" di 710 km x 710 km, la stessa dimensione della "aggregazio romana"e dei carotaggi di circa 5x5 km

[6] I siti di interesse nazionale, o SIN, rappresentano delle aree contaminate molto estese classificate più pericolose dallo Stato Italiano e che necessitano di interventi di bonifica del suolo, del sottosuolo e/o delle acque superficiali e sotterranee per evitate danni ambientali e sanitari.

La L.n°426/1998 "Nuovi interventi in campo ambientale" all'art. 1 comma 4 individua l'area industriale di Porto Marghera come Sito di Bonifica di Interesse Nazionale, collocandola al primo posto nell'elenco di tali siti. Per la prima volta in Italia vengono riconosciute, e successivamente perimetrate, alcune aree industriali e ad alto rischio ambientale per la messa in sicurezza e bonifica delle quali è ritenuto necessario l'intervento dello Stato.

L'interesse nazionale viene definito in relazione al rilievo dell'impatto sull'ambiente connesso all'estensione dell'area interessata, alla quantità e alla pericolosità degli inquinanti presenti. (fonte regione Veneto).

- I fanghi oltre C vengono tuttora stoccati nel Vallone Moranzani e nell'Area 23ha, dopo aver ridotto il loro grado di inquinamento.

Cosa succederà quando non sarà più possibile stoccare questi fanghi?
La conseguenza immediata, in una prospettiva di circa 40 anni, sarebbe quella di un interramento dei principali canali di navigazione e quindi non più praticabili. Attraverso un'esplorazione di *research by design,* lo studio propone prima di tutto di rallentare il processo d'immissione dei sedimenti fluviali in laguna, creando un'inversione di tendenza, e secondariamente di stoccare alcuni fanghi in aree sottoutilizzate, verdi ai margini lagunari. L'ipotesi progettuale prevede la ricostruzione e l'allargamento di alcuni argini storici preesistenti in modo da proteggere ed al contempo evitare l'immissione di nuovi sedimenti; al trasferimento di fanghi in alcune specifiche aree verdi lagunari, separando i diversi tipi di fanghi inquinati. Quelli di tipo A potrebbero andare ad inspessire il sistema naturale di barene lagunari che ogni anno vengo erose dal moto ondoso, mentre sarebbe necessario il trasferimento dei fanghi più contaminati in zone non utilizzate ai margini lagunari, come l'isola delle Tresse. Queste strategie progettuali dimostrano come alcune ecologie dello scarto, se inserite in una prospettiva più ampia, possano ridisegnare l'interfaccia naturalistica tra le aree industriali e il sistema lagunare.
L'intervento si propone come un ridisegno di diverse aree sviluppato come un processo in divenire attraverso diverse fasi, la cui lunghezza dipende soprattutto dalle tecniche di fitodepurazione, e dalla reazione dell'ambiente circostante. Il primo stadio ha come scopo di ristabilire l'ambiente naturale originario, mentre la seconda e la terza fase prevedono l'inserimento di alcune funzioni e di micro accessibilità, e il continuo monitorare i diversi processi di fitodepurazione. La quarta fase consiste nell'adattamento dello spazio alle variazione ecologiche e naturali che si potrebbero innestare lasciando più spazio alle dinamiche ecologiche che a quelle antropiche.
Da questo, primo veloce studio si può desumere come lavorando in un'ottica ecologica il valore degli spazi dello scarto possa mutare, e la connotazione associata ad un modello produttivo o economico passato possa radicalmente cambiare.

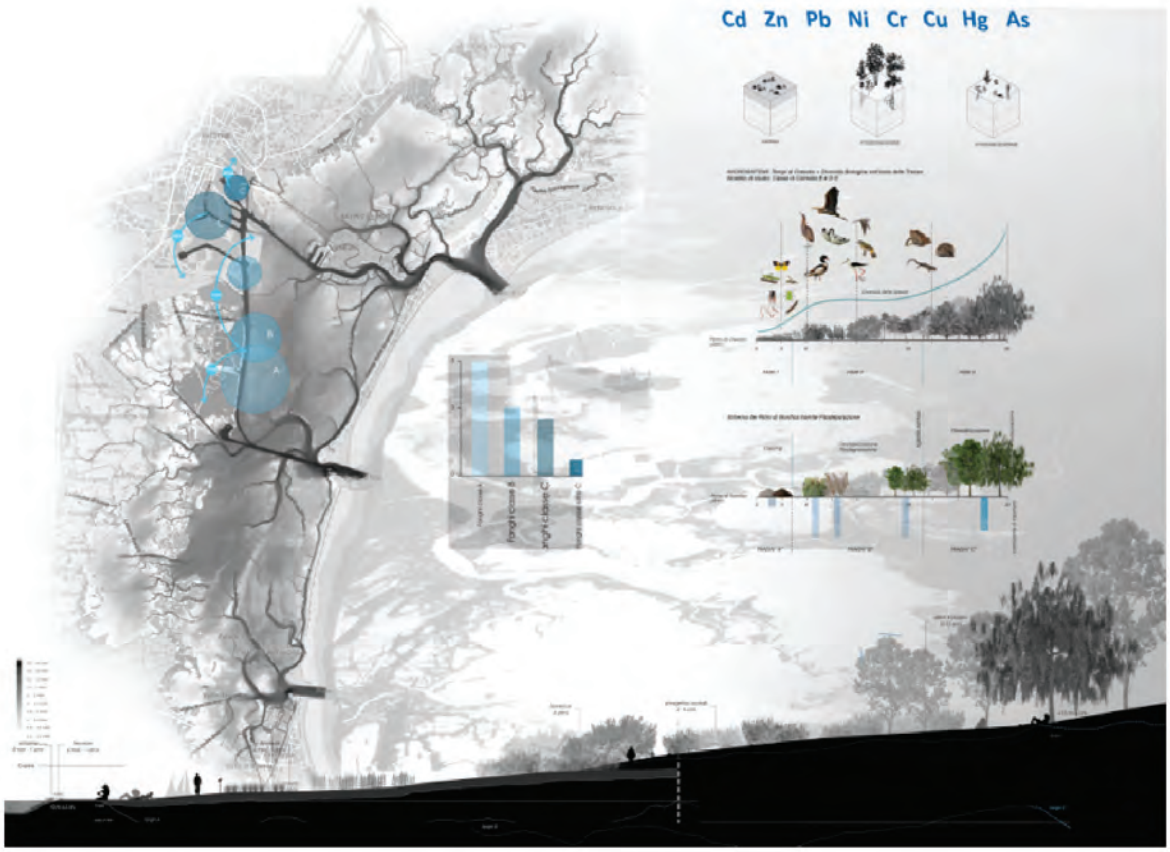


Figura 3 | Waste ecologie. Rielaborazione di Cecilia Furlan del lavoro originale delle studentesse De Pieri, Semenzato, Sentieri all'interno del laboratorio di Urbanistica della professoressa Paola Viganò

Il secondo caso invece s'interessa di capire come pensare a un nuovo ciclo di vita per una zona abbandonata all'interno del tessuto disperso della città diffusa: la zona dell'area Chiari e Forti (TV). Dismesso da più di dieci anni, il sito è stato protagonista di diverse speculazioni edilizie, terminate con il fallimento dell'impresa promotrice del PIRUEA (programma integrato di riqualificazione urbana e ambientale) approvato dal comune di Silea nel Giugno2005. Nasce da queste premesse la necessità di riflettere su una visione in cui il comune, compresa la rilevanza di questo spazio pubblico negato, si fa carico di rendere fruibile, a fasi e con interventi minimi, l'area. Il caso studio tenta di risolvere le tensioni che emergono dalla presenza simultanea della zona industriale densamente edificata di Silea e del Parco del fiume Sile. In questi termini, il progetto prevede interventi volti a favorire in primo luogo la fruibilità dell'area che, inserendosi in una situazione più ampia, diventa la prosecuzione del lungo Sile. Aprendosi al tessuto urbano circostante, prende forza l'idea di legare l'area al sistema del corridoio ecologico del fiume Sile, con il disegno di un parco che si compone delle tracce dei sedimi industriali ma che al contempo, si occupa di salvaguardare ed incentivare il patrimonio storico paesaggistico, in un area intensivamente sottoposta a grandi trasformazioni industriali ed infrastrutturali negli ultimi sessanta anni. Attraverso una serie di minimi interventi, come la rimozione del verde in eccesso, la creazione di piste ciclabili, diventa questa l'occasione per dotare la città di Treviso e il suo territorio di un parco in grado di valorizzare il fiume Sile come risorsa e di accogliere tutte le attività sociali della comunità e le manifestazioni legate ad un uso temporaneo dello spazio in accordo con le esigenze delle municipalità limitrofe.

Conclusioni

Riflettendo sulle dinamiche degli spazi dello scarto, con la consapevolezza dell'attuale cambiamento nel territorio europeo contemporaneo, questo paper ha voluto riflette sulla consapevolezza che lo spazio dello scarto è soprattutto una costruzione culturale, derivante dal valore ad esso assegnato e dalla produttività . Nella prima parte l'articolo ha ricostruito i cicli produttivi che hanno caratterizzato l'area centrale veneta, le conseguenze a livello territoriale, le profonde radici culturali ad essi collegate. Se si considera che il paesaggio derivante sia imprescindibilmente collegato a queste dinamiche, e che il valore di questi spazi non più propriamente produttivi è costantemente creato e distrutto, si può incominciare a riflettere su nuovi cicli di vita per questi spazi (Thompson, 1981). Inoltre l'evoluzione tecnologica e produttiva ha favorito un consumo, di spazio in una prospettiva lineare, in cui lo scarto è un risultato irreversibile di un lungo processo. Ad ogni modo gli esperimenti progettuali hanno dimostrato come le dinamiche ecologiche e naturali in generale, scardino queste logiche, procedendo in maniera ciclica in cui lo scarto possa essere ri-usato (Belanger 2007). Per questa ragione il progetto, come costruttore di conoscenza (Viganò 2010), possa aprire nuove possibilità e nuove dinamiche territoriali, in cui gli spazi dello scarto possano essere percepiti come risorsa e non solo come problematica. Non c'è una soluzione per immaginare nuove dinamiche territoriali in questo momento d'incertezza. Forse la soluzione sta nella costante ricerca, riflettendo costantemente sul territorio e osservando e applicando conoscenze interdisciplinari.

Riferimenti bibliografici

Allen S. (1997), "From Object to Field," *in Architectural Design* 67/5-6 After Geometry 24-31.

Anastasia B; Corò G. (1996), *Evoluzione di un'economia regionale: il Nordest dopo il successo*. Vol. 5. Ediciclo Editore.

Becattini G.; Bianchi G. (1987), *I distretti industriali nel dibattito sull'economia italiana*. Mercato e forze locali.

Bélanger P. (October, 2007), "Landscapes of disassembly," *in Topos 60,* 83-91.

Berger A. (2006), *Drosscape: Wasting Land Urban America*. New York: Princeton Architectural Press

Brunetta E. (2011), *Tarvisium Trevigi Treviso. Storia di una città*, Padova, Editoriale Programma

Corò G. (2013), *Scenari e territori per un nuovo sviluppo del Nord est*. in Bertagna.

Fregolent L. (2005), *Governare la dispersione*, Milano, FrancoAngeli

Indovina F. (2009), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milan, FrancoAngeli.

Indovina F.(1990), *La città diffusa*, Venezia, Daest-IUAV,

Longo O.; Francesco F.; Giorgio R. (2008) *Il modello veneto fra storia e futuro*. Vol. 7. Il Poligrafo.

Lynch K.(1990), *Wasting Away*. New York, Random House (NY)

Rotondi G, (2005), "Veneto, fra tradizione e innovazione", *in quaderno di dipartimento di geografia Università degli studi di Padova*

Secchi B. (1996),*Veneto e Friuli Venezia Giulia*, in Le forme del territorio italiano,125-127.
Settis S. (2010), *Paesaggio, Costituzione, Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile,* Torino, Einaudi.
Tattara G.; Piva, F. (1983), *I primi operai di Marghera*, Published in: Giornale della libreria , Vol. 1-6, No. 97
Thompson M. (1981) "Rubbish Theory: The Creation and Destruction of Value Ethics," in*The University of Chicago Press,* Vol. 91, No. 4, pp. 681-683. Review by: Robert E. Goodin
Tosi M.C; Munarin S.(2004) *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Milano, FrancoAngeli.
Van Dyck, B. and Verhetsel, A. (2007) " Angus and Trefil Arbed," *in 43rd ISOCARP Congress*
Viganò, P. (2013) *Recycling City 2 Report* July
Waldheim C and Berger A. (2008). Logistics landscape. In *Landscape Journal, 27(2),* 219-246.

Riconoscimenti
Il contenuto di quest'articolo è debito delle discussioni avvenute all'interno delle discussioni delle scuole di dottorato in urbanistica delle università IUAV di Venezia, e KU Leuven University; delle discussioni avvenute con i miei relatori Paola Viganò e Prof Bruno De Meulder; delle discussioni ed esperimenti progettuali avvenute con gli studenti dei diversi laboratori della professoressa Paolo Viganò, una parte del testo è frutto delle riflessioni della Studentessa Giulia Cavallari in seno alla sua tesi di laurea in architettura.

Copyright
The images are protected by copyright from the author that produced them

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Crisi e territori post metropolitani nell'area centrale veneta

Francesco Gastaldi
Università IUAV di Venezia
Email: *fgastaldi@libero.it*
Tel: 02.123.4567

Abstract
L'economia italiana sta attraversando la peggiore recessione, per intensità e durata, dal dopoguerra. Anche nell'area centrale veneta la crisi sta facendo emergere una nuova domanda di governo del territorio, non più legata ad una fase espansiva, bensì al problema delle possibili destinazioni d'uso di strutture produttive, commerciali e per il tempo libero abbandonate, della limitazione della crescita edilizia e, più in generale, della transizione verso nuovi modelli di sviluppo. I fenomeni di dismissione hanno effetti e interdipendenze sulle realtà urbane più consolidate. Emergono nuovi fenomeni da governare: le interminabili distese di capannoni industriali di medio-piccola taglia possono essere assunte come possibili indicatori di transizione verso fenomeni post-metropolitani? Queste tendenze si presentano come effetti locali di fenomeni globali, partecipano ad un processo di *scale-making* determinando cambiamenti di gravitazioni, riarticolazione di assetti gerarchici; decadenza di polarità; forme fisiche indeterminate, minore qualità degli spazi urbani e territoriali.
Il *paper* farà riferimento al caso studio di Villorba in provincia di Treviso nell'ambito di attività di ricerca svolte nel gruppo dell'unità di ricerca dello Iuav di Venezia del PRIN "Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità"[1].

Parole chiave: crisi, post-metropoli, sviluppo locale.

L'economia italiana sta attraversando la peggiore recessione, per intensità e durata, dal dopoguerra. Le recessioni ordinarie hanno di solito effetti transitori proprio perché durano relativamente poco e perciò, anche se sono state acute, una volta superate, l'economia torna sui livelli precedenti di produzione e occupazione. Questa volta è diverso: nell'ambito di una crisi internazionale, quella italiana si caratterizza per ritardi strutturali profondi, lo dimostra il fatto che la *performance* della nostra economia è stata peggiore di quella di quasi tutti i principali paesi sviluppati anche nel decennio pre-crisi. I ritardi strutturali derivano dal fatto che l'Italia, per svariati motivi, non è stata in grado di rispondere ai cambiamenti geopolitici, tecnologici e demografici degli ultimi 20 anni, non ha saputo interpretare i segnali di cambiamento che provenivano dalle aree più dinamiche del pianeta. Anche il Nord-Est, l'area più competitiva del Paese e più legata al successo del *Made in Italy,* non ha più lo slancio d'un tempo, ha corso velocemente, ma non ha saputo adeguare il motore alle nuove esigenze dei mercati internazionali.

Nord-Est: crisi economica e società

Il Nord-Est sta subendo, sempre più, evidenti processi di trasformazione delle principali dinamiche socio-economiche. Con la crisi degli ultimi anni e fenomeni di globalizzazione sempre più marcati, i distretti

[1] Il paper si avvale di elaborazioni redatte da Ylenia Bristot e Andrea Stefani nell'ambito dell'Unità locale della Ricerca PRIN dell'Università IUAV di Venezia coordinate da Luciano Vettoretto

produttivi sono stati esposti in maniera rilevante ad una competizione sempre più spinta: un sistema che sembrava relativamente stabile ha subito improvvise involuzioni. Oggi anche le imprese che non attraversano segnali negativi, spesso già internazionalizzate e con una dimensione aziendale consistente, trasferiscono la produzione all'estero, sperando in vantaggi sotto l'aspetto dell'ambiente fiscale e amministrativo. In altri casi l'imprenditore straniero (generalmente dell'est europeo) acquista l'azienda italiana e, nel giro di poco tempo, rilocalizza la produzione nel suo paese d'origine; si è assicurato il marchio, cerca di rubare tutto il *know how* possibile e poi abbandona il territorio, lasciando disoccupazione, impianti chiusi e immobili vuoti. A causa di diversi fattori e con diverse responsabilità, le imprese dinamiche, quelle che innovano usando risorse proprie e riescono a competere sui mercati internazionali e ad aumentare i fatturati, sono una minoranza.
Il dibattito sulla crisi del Nord-Est si è spesso intrecciato con quello sul mercato del lavoro, sugli interventi mirati all'abbattimento dei costi per compensare carenze di produttività, sulla flessibilità dei rapporti di impiego e sull'abbassamento della pressione fiscale per favorire maggiori consumi. Fra gli elementi riconosciuti come problematici vi sono : la rete dei collegamenti (spesso scarsa e arretrata, con movimenti interni ai distretti spesso difficoltosi), la formazione (il sistema scolastico non è specializzato rispetto alle esigenze lavorative del distretto), la ricerca (spesso assente a livello di sistema, ma anche nelle singole imprese) al fine di far emergere nuove forme di specializzazione produttiva maggiormente promettenti. La principale sfida che attende i distretti industriali italiani è oggi quella di soddisfare l'esigenza di una sempre maggiore specializzazione e al contempo mantenere una versatilità aperta a nuovi settori e nicchie di mercato. Una presa di consapevolezza sta avvenendo anche negli attori locali: "piccolo è bello" non basta più. Questa è la sintesi del discorso d' insediamento avvenuto a Venezia-Mestre il 13 febbraio 2013 del nuovo presidente di Confindustria Veneto, Roberto Zuccato.[2] La coscienza di aver sviluppato forme di successo dal punto di vista imprenditoriale ha fatto sì che per molti anni si sia sviluppata la presunzione di essere indenni da problemi, determinando isolamento e incapacità nel cogliere segnali di aggiornamento provenienti dal mercato.
Il Nord-Est sta attraversando una fase di metamorfosi molto profonda che investe non solo il tessuto produttivo, ma anche le comunità locali, quest'ultime da sempre vero "carburante" del successo del sistema. Crisi economica, dunque, ma anche crisi sociale, d'identità e di ruolo, che in molte aree si è sommata a forme di disagio, da tempo nota come "questione settentrionale"[3]. Gli effetti si stanno definendo nella dimensione economico-materiale quanto su quella psicologico-identitaria. Se la prima dimensione richiama aspetti che in modo abbastanza automatico risentono dei cicli economici recessivi, la seconda è meno riconosciuta e più nascosta nelle biografie di vita individuale e collettive. Spesso i sistemi produttivi distrettuali sono sorti in forma spontanea, senza interventi di sostegno svolti da azioni di politica economica o da enti locali e senza un esplicito intervento nazionale: nessun economista era stato in grado di prevedere che in questi territori si potessero nascondere risorse per un tipo di sviluppo che fino agli anni più recenti era stato prevalentemente interpretato come efficace e duraturo[4].
I distretti produttivi nascono e si sviluppano come liberazione di un potenziale d'iniziativa compresso nel corso del tempo che aveva determinato l'impossibilità di esprimere la propria personalità e il sottoutilizzo delle proprie capacità, ma negli ultimi anni la spirale virtuosa sembra aver perso di vitalità. Le particolari relazioni che, in questi contesti, si sono instaurate fra competenze tecniche, abilità economico-finanziarie, aspetti sociali, culturali e istituzionali, secondo un nesso circolare e sinergico, hanno costituito un fattore competitivo molto importante[5], ma ora il "collante" che teneva insieme il tutto sembra sgretolarsi o perfino involversi e ripiegare su se stesso; in alcuni contesti ci si interroga su come poter riattivare questi nessi propulsivi.

Un modello di sviluppo e i propri limiti

Per molti anni uno dei tratti più rilevanti della struttura produttiva italiana è stato il sistema dei distretti industriali: aree caratterizzate per un particolare modello di sviluppo locale imperniato sulla presenza di una molteplicità di piccole medie imprese che operano in un ambito circoscritto, "territorialmente determinato"[6] in centri di dimensione piccola e medio-piccola e spesso secondo un *continuum* che è stato

[2] http://www.linkiesta.it/roberto-zuccato-imprenditori-veneti
[3] Si veda: Giuseppe Berta, *Nord*, Mondadori, Milano, 2008 e Dario Di Vico, *Piccoli. La pancia del paese*, Marsilio, Venezia, 2010
[4] Arnaldo Bagnasco, *Tracce di comunità,* Il Mulino, Bologna, 1999, p. 101-2
[5] Gianfranco Viesti, *Come nascono i distretti industriali,* Laterza, Roma-Bari, 2000
[6] Giacomo Becattini, *Il distretto Industriale,* Rosemberg & Sellier Torino, 2000, p. 59

definito con il termine di "città diffusa"[7]. "La produzione è un processo intrinsecamente situato, ciascun luogo mobilita nella produzione la propria conformazione naturale, la propria storia, la propria cultura, la propria organizzazione sociale: tutte risorse e circostanze che, prese nella loro combinazione sono diverse da quelle che possono venire mobilitate da ogni altro luogo" […] "la varietà dei luoghi e le relazioni tra luogo e luogo svolgono una funzione essenziale"[8] nel generare i vantaggi competitivi di un territorio.
Il rapporto tra sistemi produttivi del Nord-Est e il loro assetto territoriale è una questione quanto mai attuale. Nel caso italiano non si può parlare di un processo di pianificazione di questo modello di sviluppo storicamente determinato da politiche centrali che l'hanno sostenuto, bensì si può evidenziare come le risorse territoriali locali siano state valorizzate per effetto di "non scelte" istituzionali che hanno aperto spazi di crescita per la piccola e media impresa. Il quadro legislativo ha creato un contesto all'interno del quale le imprese hanno potuto muoversi liberamente. Per moltissimi anni l'indulgenza e la protezione fiscale hanno favorito le piccole imprese, anche se queste non sono state pensate esplicitamente per i distretti industriali[9].
Il modello di sviluppo basato sui distretti si è realizzato troppo spesso senza una progettualità sul versante urbanistico-architettonico. A livello locale l'industrializzazione diffusa (avvenuta spesso nella sua fase iniziale, in deroga o in assenza di strumenti urbanistici) è stata tollerata e favorita poiché "limitava i problemi che i governi locali dovevano affrontare e perché manteneva le funzioni integrative svolte dalla famiglia e dalla comunità locale"[10].
Alle occasioni di ripensamento del modello di sviluppo territoriale sopra delineate è subentrata la situazione di crisi economica, che ha aperto nuovi scenari di trasformazione insediativa e territoriale che l'analisi della letteratura sul Veneto o sul Nord-Est, in relazione ai fenomeni socio-economici più recenti, stenta a riconoscere e rilevare. Un fenomeno recentissimo correlato alla crisi, ancora non completamente valutabile e quantificabile in termini numerici, riguarda la tendenza degli immigrati stranieri a tornare in patria o a spostarsi in altri paesi europei. La crisi sta avendo un impatto rilevante su molte variabili economiche e sociali e, quindi, anche sui processi migratori. Le associazioni di volontariato, i sindacati, e la stesse comunità di stranieri hanno segnalato questo fenomeno. Sembra, inoltre, che molti stranieri che hanno comperato abitazioni o contratto mutui siano per ora bloccati nei loro progetti di ritorno nelle terre di origine per la congiuntura negativa del mercato immobiliare e la difficoltà a vendere le loro. Un indizio potrebbe essere rappresentato dagli "abitanti scomparsi" al censimento 2011 rispetto alle risultanze anagrafiche, ma occorrerà aspettare dati di maggior dettaglio e ulteriori verifiche per confermare o smentire questa ipotesi interpretativa[11]; se non si tratta di fuga, certamente si è di fronte ad un rallentamento degli arrivi, soprattutto per la componente maschile.
Il modello di sviluppo descritto è stato oggetto di analisi che hanno avuto grande risonanza, ma oggi si avverte la mancanza di studi che interpretino le più recenti dinamiche delle trasformazioni socio-economiche, spesso correlate alla crisi degli ultimi anni[12]. La crisi economica è una "slavina" che sta generando non solo problemi finanziari e occupazionali (aspetti prevalenti nel dibattito politico-istituzionale), ma anche diverse forme di fruizione del territorio. In termini di prospettive di lavoro occorrerà indagare come la recente crisi economica ha fatto emergere le contraddizioni del rapporto fra tessuto di piccola impresa e territorio.

La crisi e le nuove domande di governo del territorio

In generale appare piuttosto frammentario e insoddisfacente il quadro interpretativo dei modi contemporanei di produzione di territorio. Nell'ambito di questi fenomeni, ancor meno indagati appaiono gli effetti territoriali della crisi, non solo quelli legati al mercato immobiliare e alla produzione edilizia, ma anche molti altri (blocco delle grandi trasformazioni urbane, operazioni rinviate, nuovi modelli di mobilità e consumo, stili di vita ecc. ecc.). È importante individuare alcuni possibili filoni di ricerca per l'analisi

[7] Francesco Indovina, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Milano, 2009
[8] Giacomo Becattini, *Il distretto Industriale.* Rosemberg & Sellier Torino, 2000, p. 94
[9] Arnaldo Bagnasco, *Tracce di comunità,* Il Mulino, Bologna, 1999, p. 103
[10] Carlo Trigilia, "Dinamismo privato e disordine pubblico. Politica, economia e società locali", in AA. VV. *Storia dell'Italia repubblicana. Volume secondo. La trasformazione dell'Italia: sviluppo e squilibri. Tomo 1 Politica, economia, società,* Einaudi, Torino 1995, p. 743
[11] http://www.linkiesta.it/veneto-stranieri
[12] Alcune riflessioni sull'Italia si possono trovare nel libro: Aldo Bonomi, *Il capitalismo in-finito. Indagine sui territori della crisi*, Einaudi, Torino, 2013

delle conseguenze e degli impatti territoriali della crisi evitando semplificazioni e non affidandosi unicamente all'esame dei principali indicatori relativi ai fatturati delle aziende, ai trend occupazionali, all'andamento dei consumi familiari o alla loro capacità di risparmio. Sulle conseguenze nei territori periurbani di un processo di dismissione e sottoutilizzo degli spazi della produzione, oltre che della residenza, si sono interrogati alcuni ricercatori[13], evidenziando quanto il processo, in atto ormai da alcuni anni, metta in discussione gli stessi strumenti di lettura, interpretazione e possibili progettualità dei tessuti di piccola media impresa italiani.
Oggi, con la crisi economica, il tema del riuso degli spazi e del riutilizzo di strutture e volumi esistenti (siano essi dismessi o tuttora destinati alla produzione) rappresenta una sfida su cui confrontarsi per attori di politiche pubbliche (che, però, spesso sottovalutano il problema), imprese e *planner*. Oggi molti progetti di trasformazione, a piccola come a grande scala, sono congelati o rinviati in attesa di tempi migliori. Si suppone, forse illusoriamente, che la crisi sarà un periodo transitorio e si è in grande difficoltà nel fare previsioni. Parallelamente si sta accentuando la crisi dei tessuti commerciali, sempre più caratterizzati da locali chiusi e senza affittuari, con effetti perversi che si innescano: diminuzione dei flussi pedonali, minore sicurezza urbana, diminuzione dei valori immobiliari. Negozi e attività terziarie che chiudono, ma anche mancate nuove aperture, non sono solo quindi posti di lavoro in meno, ma un possibile fattore di innesco di degrado e spirali negative in termini di offerta territoriale. Cambiano anche le strategie individuali, per esempio nell'accesso al mercato abitativo, che risentono, oltre che di minori disponibilità economiche e di scarsa fiducia nel futuro, anche delle maggiori inerzialità del credito bancario per persone e imprese.

Figura. 1 | Centro commerciale Panorama, Villorba (Tv) 2010-2014.
Fonte: Google Street, F. Gastaldi.

La crisi è anche crisi di finanza e risorse pubbliche, anche queste con effetti spaziali: un esempio in tal senso è rappresentato dalle dismissioni dei beni pubblici (prevalentemente incentrata su esigenze di bilancio) e dalla tendenza in atto in molti comuni di avere "briglia larghe" in concessioni e permessi di costruire (sempre per esigenze di cassa o "ricatti occupazionali" accentuati proprio dalla crisi) anche laddove il mercato non richiede nuove edificazioni e per compensare il rinvio continuo (e le mancate entrate) derivanti da grandi progetti di trasformazione. Si assiste quindi a un comportamento dualistico per cui da un lato molti amministratori locali dichiarano di voler combattere le nuove edificazioni (perché c'è

[13] Federico Zanfi, "I nuovi orizzonti della città diffusa. Dinamiche emergenti e prospettive per il progetto urbanistico", in *Urbanistica* n. 147, 2011, pp. 100-107

la crisi), ma d'altro lato sono disponibili a trattare casi di accordi di programma per nuovi grossi progetti su aree agricole perché considerati utili per "superare" la congiuntura economica negativa, in prospettiva occupazionale, ma anche per favorire nuove entrate per i comuni. La crisi di risorse pubbliche ha indubbie (e ovvie) ripercussioni sulla minore manutenzione urbana e sulla gestione del territorio, sull'aumento di accordi partenariali e, tendenzialmente, a gestioni associate fra comuni.

In generale si può dire che la crisi ha fatto emergere una nuova domanda di governo del territorio, non più legata ad una fase espansiva, bensì al problema della dimissione dei "capannoni" (molti dei quali da tempo sotto-utilizzati o in alcuni casi realizzati e mai concretamente utilizzati), delle possibili destinazioni d'uso, della limitazione della crescita edilizia e, più in generale, della transizione verso nuovi modelli di sviluppo, lasciando molti amministratori locali del tutto impreparati[14].
Sarebbe opportuno chiedersi quanto gli "attori della pianificazione" recepiscano effettivamente la crisi, cioè se è in corso un processo di apprendimento/innovazione vero e proprio. I piani regolatori esistenti sono stati concepiti e approvati generalmente in epoca pre-crisi, quando erano ancora pesantemente influenzati da logiche di sviluppo che si supponevano illimitate, specie per alcuni settori di attività economica. Queste previsioni in pochi anni si sono rivelate vecchie e superate dalle nuove dinamiche dovute alla crisi, e oggi sono difficili da riformulare in un quadro che si caratterizza per incertezza, indeterminazione, scarsa progettualità e debole fiducia nel futuro. L'illusoria speranza della crisi come fenomeno transitorio, con il passare degli anni, si va via via rarefacendo. Nel frattempo si assiste ad ulteriori dismissioni di aree industriali a causa di chiusure, delocalizzazioni, riorganizzazioni aziendali, e si è aperta una nuova fase di dismissioni di aree produttive molto diversa dalle precedenti. Per il mercato dei capannoni spesso è difficile l'incontro fra domanda e offerta: ogni azienda e ogni imprenditore ambirebbero ad avere spazi fatti su misura per loro, ma la bassa qualità territoriale degli insediamenti produttivi sparsi, l'assenza di servizi, i tempi della mobilità sono elementi ormai "strutturali" in cui oggi si inserisce il fattore crisi.

Figura 2 | Concessionaria Peugeot 2011-2014 Villorba (Tv).
Fonte: Google Street, F. Gastaldi.

[14] http://www.linkiesta.it/Mala-gestio-Massimo-Malvestio.

Figura 3 | Villorba (Tv), negozio Maber 2010-2014.
Fonte: Google Street, A. Stefani.

La riqualificazione, o il riuso, dei contenitori abbandonati li vede trasformati parzialmente in *loft*, luoghi di intrattenimento (es. discoteche, palestre, sale prove musicali), spazi creativi o semplicemente depositi, magazzini, sedi di attività nel campo dei servizi. Le aree artigianali si trasformano, oltre che in aree a destinazione commerciale, grazie alla disponibilità di spazi per parcheggio, più raramente in luoghi del terziario. In tutti i casi elencati si assiste generalmente a spostamento di funzioni dai centri urbani verso le aree esterne per cercare di sfruttare i prezzi più convenienti degli affitti e la maggior quantità di spazio disponibile. Le interminabili distese di edifici e capannoni industriali di medio-piccola taglia, oggi popolati da cartelli con scritto "affittasi" o "vendesi", sono spesso incapaci di rispondere alle nuove esigenze delle imprese, costrette a riorganizzare la propria produzione per rispondere alla crisi economica, ma al contempo sono altrettanto inadeguati a rispondere "a nuovi segmenti di domanda legati (…) a forme del produrre che faticano a collocarsi negli *stock* esistenti"[15], spesso caratterizzati da mediocre qualità, da alti costi di manutenzione e di gestione e dalla carenza di servizi collegati. E' così che, non solo gli edifici, ma anche le aree esterne e circostanti i capannoni o perfino le aree di interi sistemi produttivi si avviano a progressivo degrado.

[15] Federico Zanfi, "Dopo la crescita: per una diversa agenda di ricerca", in *Territorio* n. 53, 2010, p. 112.

Figura 4 | Villorba (Tv). Fonte: elaborazione A. Stefani, Y. Bristot.

Nel caso di Villorba in provincia di Treviso (figure 1-6) gli effetti della crisi sono diversi a seconda dell'ambito territoriale che si analizza: lungo la "strada-mercato", dove vi era un elevata concentrazione di strutture commerciali in particolare concessionarie di automobili, vi sono numerosi edifici in affitto in seguito alla chiusura delle attività; nei nuclei invece vi sono diversi capannoni produttivi/logistici/magazzini in disuso. Un caso emblematico invece è dato dal centro commerciale Panorama, in zona industriale Castrette, rimasto aperto per pochi anni e oggi in abbandono (figura 1). In alcuni casi gli edifici in disuso sono abbandonati da tempo e in stato di degrado, in altri invece gli edifici abbandonati sono di epoca recente e mai utilizzati per lo scopo per il quale erano stati progettati (come nel caso dei complessi di fronte allo stabilimento Benetton, figura 6). Spesso in questi ultimi esempi, nelle adiacenze dei complessi mai utilizzati vi sono numerose aree agricole ancora con le insegne "vendesi terreno edificabile", stoppate negli anni più recenti dalla crisi economica.

Occorrerebbero attività strutturate di ricerca che si soffermino a quantificare alcuni aspetti territoriali della crisi nell'area del Nord-Est. Solo per fare degli esempi: rallentamento dei valori e diminuzione compravendite immobiliari, situazioni di "invenduto cronico", numero di dismissioni di capannoni, variazioni attività edilizia, diminuzione autorizzazioni e DIA, concessioni edilizie "non ritirate", progetti in stand-by, grandi trasformazioni "congelate" (almeno su alcuni comuni campione), riuso creativo di capannoni e laboratori, traffico veicolare (dati autostrade), consumi elettrici, dati sui rifiuti, vendita auto, variazione del numero dei progetti con rapporto pubblico-privato, dati diacronici Sportello Unico Attività Produttive per alcuni settori di attività economica. Occorrerebbe, inoltre, un' attenta valutazione delle previsioni degli strumenti di pianificazione (ma anche di azioni e strumenti di politiche urbane) rispetto alle principali dinamiche socio-economiche in atto per evidenziare un divario sempre più ampio.

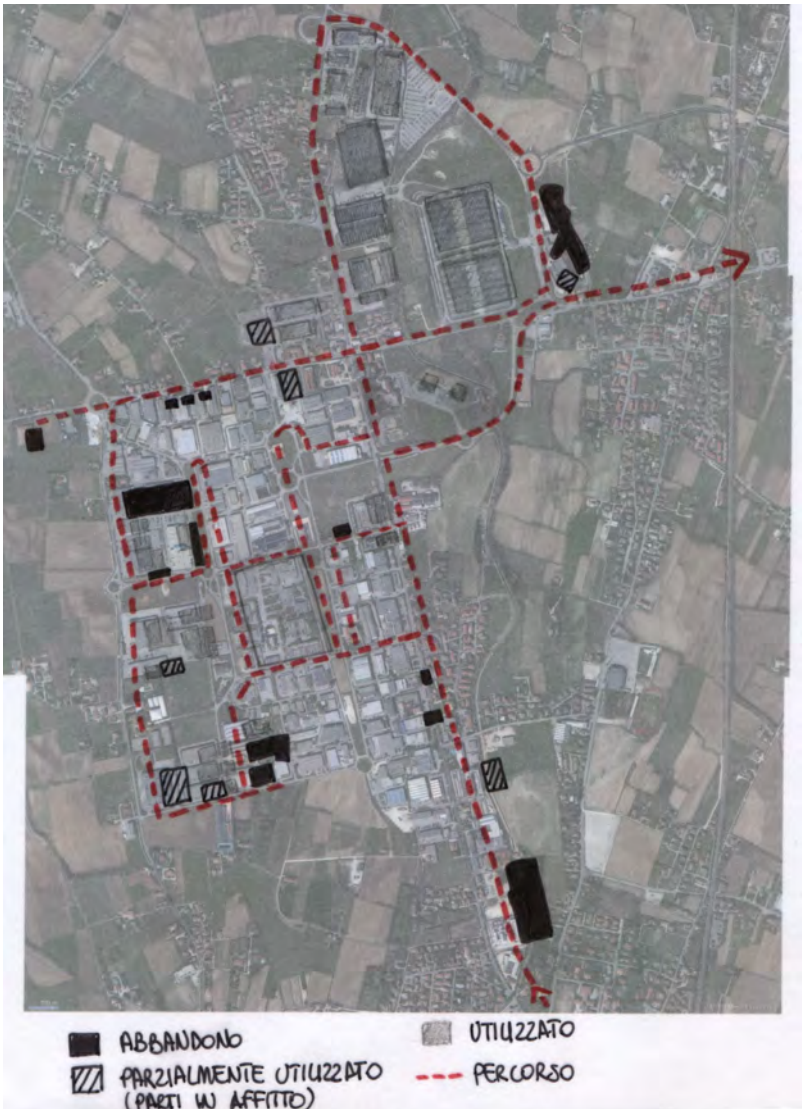


Figura 5 | Annotazioni sullo stato di fatto nell'area industriale di Castrette.
Fonte: elaborazione A. Stefani, Y. Bristot.

Figura 6 | Villorba (Tv), zona industriale Benetton, edificio mai utilizzato. Fonte: A. Stefani, 2015.

Riferimenti bibliografici

Alfieri M. (2008), *Terra ostile. La sinistra e il Nord*, Marsilio, Venezia

Bagnasco A. (1999), *Tracce di comunità,* Il Mulino, Bologna

Becattini G. (1998), *Distretti industriali e made in Italy,* Bollati Boringhieri, Torino

Becattini G. (2000), *Dal distretto industriale allo sviluppo locale,* Bollati Boringhieri, Torino

Berta G. (2008), *Nord.* Mondadori, Milano

Berta G. (a cura di) (2008), *Questione settentrionale,* Annali della Fondazione Feltrinelli, Feltrinelli, Milano

Bonomi A. (1997), *Il capitalismo molecolare,* Einaudi, Torino

Bonomi A. (2013), *Il capitalismo in-finito. Indagine sui territori della crisi*, Einaudi, Torino

Copiello G. (2007), *Manifesto per la metropoli Nordest*, Marsilio, Venezia

Diamanti I. (1996), *Il male del Nord*, Donzelli Editore, Roma

Di Vico D. (2010), *Piccoli. La pancia del paese*, Marsilio, Venezia

Indovina F. (2009), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Milano

Paci M. (1999), "Alle origini dell'imprenditorialità e della fiducia interpersonale nelle aree ad economia diffusa", in Gruppo di Ancona (a cura di), *Trasformazioni dell'economia e della società italiana. Studi e ricerche in onore di Giorgio Fuà,* Il Mulino, Bologna, pag. 167-185

Rullani E. (1998), "Riforma delle istituzioni e sviluppo locale", in *Sviluppo locale* n. 8, pagg. 5-46

Trigilia C. (1992), *Sviluppo senza autonomia,* Il Mulino, Bologna

Trigilia C. (1995), "Dinamismo privato e disordine pubblico. Politica, economia e società locali", in AA. VV. *Storia dell'Italia repubblicana. Volume secondo. La trasformazione dell'Italia: sviluppo e squilibri. Tomo 1 Politica, economia, società,* Einaudi, Torino, pagg. 713-777

Trigilia Carlo (2012), *Non c'è Nord senza sud. Perché la crescita dell'Italia si decide nel Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna

Viesti G. (2000), *Come nascono i distretti industriali,* Laterza, Roma-Bari, 2000

Zanfi F. (2010), "Dopo la crescita: per una diversa agenda di ricerca", in *Territorio* n. 53, 2010, pp. 110-116

Zanfi F. (2011), "I nuovi orizzonti della città diffusa. Dinamiche emergenti e prospettive per il progetto urbanistico", in *Urbanistica* n. 147, pp. 100-107

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Spazi della post-produzione a Milano

Valentina Gingardi
Gran Sasso Science Institute
Urban Studies Unit
Email: *valentina.gingardi@gssi.infn.it*

Abstract
Il presente lavoro indaga il processo di trasformazione urbana in corso a Milano mediante l'analisi di alcuni progetti di rigenerazione che prevedono la riconversione di aree dismesse di rilevanza strategica per la città. Dagli anni novanta il rapporto tra il territorio ed i processi produttivi si è allentato e vaste aree urbane milanesi necessitano oggi di essere nuovamente incluse nell'orizzonte di senso delle politiche pubbliche. Importanti ambiti ex industriali ed aree ferroviarie dismesse sono oggi interessati da progetti di riqualificazione dagli esiti incerti e le correnti politiche territoriali faticano a controllare tali processi. Tra le diverse realtà in corso di riqualificazione a Milano il paper presenta i casi di Citylife e Rogoredo-Montecity ed analizza il processo di trasformazione urbana di Lambrate, che per decenni ha rappresentato un importante distretto economico ed industriale. Viene rilevata una mancanza di coerenza progettuale intertemporale nel processo di pianificazione, evidenziando un'incapacità di leggere con sguardo unitario i processi di sviluppo *in itinere*, così da rimandare continuamente la valutazione degli impatti sul territorio.

Parole chiave: industrial sites, spatial planning, urban renewal.

1 | Introduzione

Nell'investigare le traiettorie di sviluppo e di evoluzione delle nostre città, non si può evitare di prendere in considerazione il processo di recupero urbano del tessuto consolidato, che spesso avviene mediante il ricorso a mega progetti di trasformazione. Grandi città italiane – Milano in particolare – sono oggetto di questa progettazione per parti, in cui il funzionamento del sistema urbano complessivo si trova spesso a dipendere dall'armonizzazione di differenti e puntuali interventi di rigenerazione. Dopo un periodo di forte espansione economica e di successo come uno dei principali poli industriali del paese (1950-1990), negli ultimi decenni la città di Milano – come altre metropoli europee – ha avviato un percorso di ridefinizione della propria traiettoria di sviluppo, che tuttavia non è stata ancora identificata in modo coerente. Il rapporto tra il territorio ed i processi produttivi si è allentato e vaste aree, economicamente rilevanti nel recente passato, necessitano oggi di essere nuovamente incluse nell'orizzonte di senso delle politiche pubbliche.
Il paper presenta alcuni progetti di trasformazione urbana che sono in corso di realizzazione a Milano differenti per quanto concerne la consistenza spaziale, le tempistiche d'implementazione, l'impatto sulla città, il profilo degli attori coinvolti. La ricerca presenta il progetto di City Life nella zona dell'ex Fiera campionaria e quello di Santa Giulia a Rogoredo. Viene poi dedicato un approfondimento al processo di trasformazione urbana del quartiere di Lambrate, nel settore est della città. Tale studio di caso intende analizzare i diversi interventi di riqualificazione che da decenni interessano il quartiere e che vedono da una parte il recupero di grandi *enclave* industriali e dall'altra la riconversione funzionale di piccoli comparti a vocazione artigianale e produttiva.

Il paper si articola in 4 sezioni principali. Dopo un paragrafo introduttivo nel quale viene inquadrato il caso studio milanese (§ 2), sono presentati i progetti urbani di City Life e Rogoredo-Montecity (§ 3). La sezione seguente è dedicata all'analisi del processo di trasformazione urbana in corso nel quartiere di Lambrate (§ 4). Il quinto paragrafo conclude il lavoro avanzando alcune riflessioni in merito alle sfide future che la pianificazione milanese dovrà affrontare (§ 5).

2 | La strategia di Milano: progetti ed investimenti nel nucleo centrale

Nel campo dell'economia urbana, le città sono considerate "fatti spaziali" da indagare a partire dall'identificazione della loro struttura e dall'analisi della loro successiva evoluzione, fondamentale per valutare le prestazioni del sistema progressivo costituito dalla città (Calafati, 2007). Per regolare la traiettoria di sviluppo dei sistemi urbani è quindi necessario sviluppare un'accurata conoscenza dell'oggetto in questione. All'interno del panorama italiano, l'area metropolitana di Milano rappresenta una tra le realtà più complesse e problematiche e la sua evoluzione strutturale richiede di essere attentamente studiata. Oggi il sistema urbano milanese – che per decenni ha rappresentato il motore economico della nazione – si trova ad affrontare importanti processi di trasformazione. Le conseguenze di questi cambiamenti strutturali avranno ricadute importanti non solo sul sistema metropolitano, ma anche sulla traiettoria di sviluppo del nostro paese.
A Milano è possibile riscontrare una chiara prospettiva di valorizzazione e di crescita del centro città, attraverso l'attrazione di nuovi residenti e la sostituzione di ambiti spaziali di bassa qualità. Questa tendenza si esplicita nella messa in valore di risorse di suolo edificabili nelle aree centrali, nella densificazione del tessuto esistente, nei processi di incremento dei valori immobiliari, nella produzione edilizia residenziale selettiva e puntuale. Tuttavia i progetti di trasformazione urbana, per potersi inserire positivamente all'interno della traiettoria di evoluzione della città, si devono legittimare ipotizzando una relazione causale tra il progetto e lo stato finale del sistema (Calafati, 2014). A Milano, a partire dagli anni 2000, le amministrazioni locali e gli operatori privati hanno investito gran parte delle risorse destinate alle operazioni di rigenerazione urbana in mega-progetti di trasformazione, destinati nelle intenzioni a riabilitare la città dal punto di vista spaziale e simbolico. È il caso delle aree industriali dismesse del Portello, di Rogoredo, dello spazio fieristico cittadino oggi trasformato in City Life, dell'ex scalo ferroviario di Porta Vittoria, del grande vuoto urbano di Garibaldi-Repubblica (cfr. fig. 1). Nella *vision* cittadina, ognuno di questi interventi strategici doveva avere una doppia funzione. Da un lato il singolo progetto doveva fungere da motore per il recupero del tessuto urbano con il quale si pone in continuità, dando il via al recupero d'interi quartieri milanesi ed incrementando il valore del patrimonio esistente ed il dinamismo del mercato immobiliare. D'altro canto veniva avviata un'imponente operazione di *marketing* urbano e di *city branding,* della quale la vetrina di Expo 2015 avrebbe dovuto rappresentare il punto culminante. Nei paragrafi seguenti è affrontata l'analisi di alcuni progetti che sono stati elaborati per contribuire al riposizionamento della città di Milano, allo scopo di avanzare una riflessione riguardo alla capacità o meno di tali operazioni di centrare gli obiettivi della riqualificazione del tessuto urbano, del miglioramento delle condizioni di vita nella metropoli e dell'attrattività di Milano su scala internazionale.

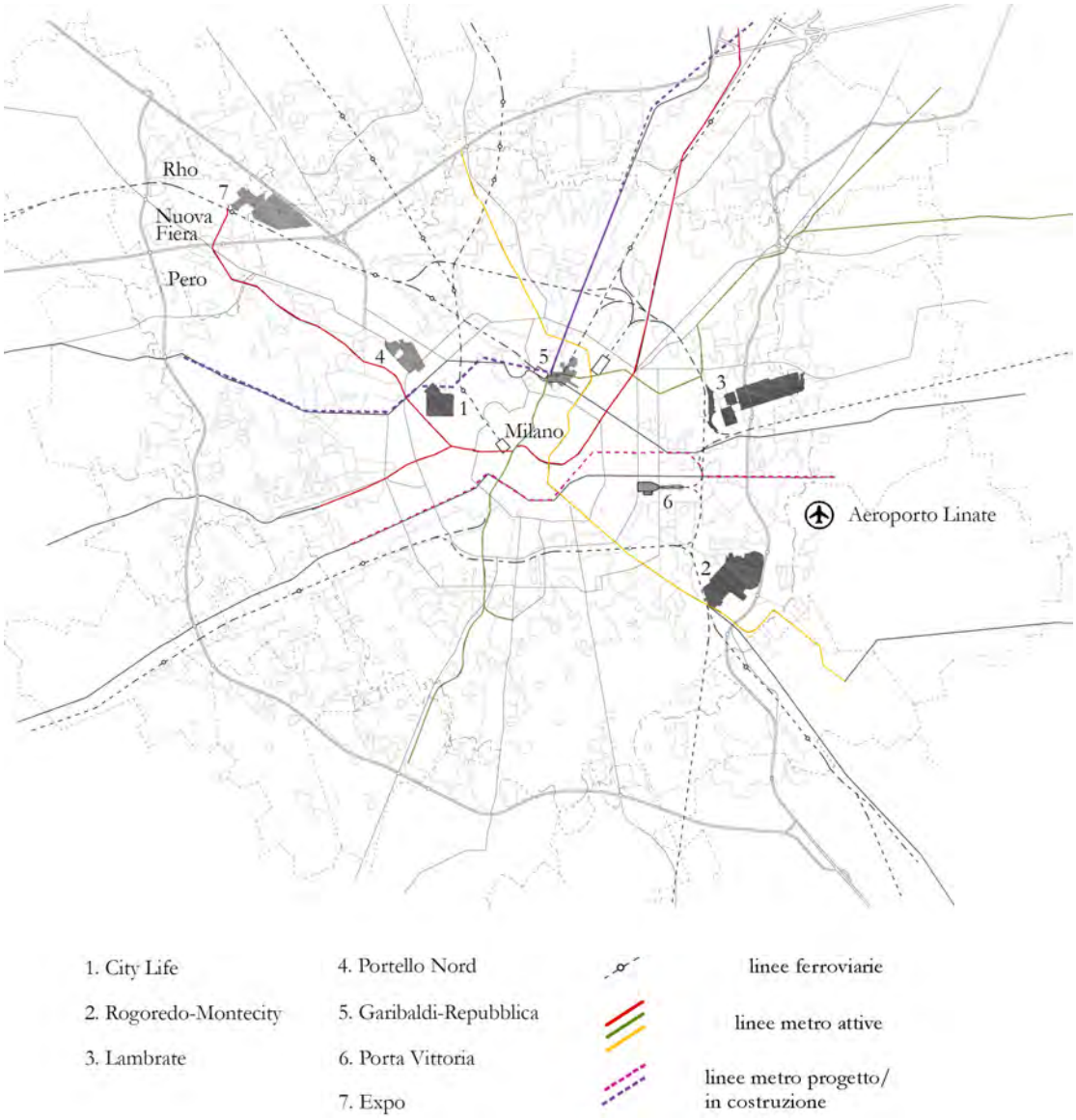


Figura 1 | Grandi cantieri della trasformazione urbana a Milano.
Fonte: rielaborazione dell'autore su dati della Camera di Commercio e del Politecnico di Milano.

3 | Un nuovo volto per Milano*:* City Life e Rogoredo-Montecity

Questa sezione esamina due grandi cantieri della trasformazione urbana che a vario titolo sono stati promossi al fine di rilanciare il profilo della città di Milano su scala nazionale ed internazionale.
Il primo progetto riguarda l'edificazione del quartiere City Life, in una zona di pregio nel cuore della città all'interno del sito dell'ex Fiera campionaria di Milano, trasferita dal 2005 nel nuovo polo di Rho-Pero. L'operazione ha un valore stimato di 2 miliardi di euro (cfr. tab. I) per un totale di 2,5 milioni di mq da realizzare (Stefanoni, 2014: 90) articolati in edifici residenziali, commerciali e ad uso terziario. Il progetto vede la costruzione di grattacieli che arrivano a 209 metri di altezza, pari ad uno sviluppo di 50 piani. La torre di Isozaki, a titolo esemplificativo, doppia in altezza il Duomo di Milano. La stesura di una variante al Piano Regolatore ha consentito di progettare una fermata della metropolitana in corrispondenza del nucleo residenziale, 7 mila parcheggi interrati, una pista ciclabile, un'area pedonale ed una commerciale. Il nuovo quartiere arriverà ad ospitare – tra abitazioni ed uffici – circa 15 mila nuove presenze (Gaeta, Janin Rivolin, Mazza, 2013).
Il progetto di trasformazione ha sollevato aspre critiche. Alcuni comitati di cittadini sono insorti, preoccupati per le volumetrie eccessive, per la scarsa previsione di spazi verdi e per le problematiche connesse alla viabilità in questa zona nevralgica di Milano. Sono stati presentati alcuni esposti in merito

all'utilizzo delle ingenti somme legate agli oneri di urbanizzazione, giacché non tutto il denaro versato dalla società City Life è stato utilizzato dal Comune per infrastrutturare l'area e dotarla dei servizi di base.
Un altro importante episodio di trasformazione urbana è costituito dall'edificazione del quartiere Santa Giulia, nella periferia sud di Milano. Il progetto prevede la riqualificazione del distretto di Rogoredo-Montecity e rappresenta un vero e proprio episodio di rifondazione urbana (Bricocoli, Savoldi, 2010), caratterizzata dal ricorso a modelli formali ricorrenti ed architetture riconoscibili. La zona di Rogoredo si presentava come particolarmente interessante dal punto di vista dell'accessibilità alla città: capolinea di una linea della metropolitana, importante stazione ferroviaria e dell'alta velocità, compresa tra la tangenziale est ed il raccordo autostradale. L'area è costituita da due differenti lotti: i terreni a sud erano occupati dalle acciaierie Redaelli, quelli a nord dal gruppo chimico Montedison. Il progetto mirava a realizzare un quartiere per 60 mila residenti, in un'area vasta il doppio della Bicocca. Il promotore desiderava realizzare una città nella città, un mega quartiere integrato ma autosufficiente rispetto a Milano. I lavori sono cominciati nel 2005 ma nel 2007 il progetto ha subito una battuta d'arresto. I residenti, che avevano investito circa 10000 euro/mq per i nuovi alloggi (cfr. tab. I), si sono trovati a vivere in un contesto isolato dal centro città e privo dei servizi pattuiti. Il lotto nord – pari ai due terzi del progetto – non è stato trasformato. Alla crisi finanziaria si è aggiunta quella ambientale, poiché è stato scoperto che i terreni in questione erano fortemente inquinati e non erano stati bonificati a regola d'arte. L'ARPA [1] ha dichiarato che le acque di due falde erano state avvelenate e vi era un alto rischio per la salute delle persone. È stata rilevata la presenza di sostanze cancerogene con valori 100 volte superiori ai limiti di legge (Stefanoni, 2014: 121). Alla luce di questi accadimenti, anche i prezzi sono stati rivisti al ribasso e si aggirano tra i 2500 e i 4000 euro/mq. All'inizio del 2014 è ripartito il progetto sul lotto nord, con tempi di trasformazione previsti pari a 8-10 anni di lavori.

Tabella I | Analisi degli interventi di trasformazione urbana di City Life e Rogoredo-Montecity.

intervento	**City Life**	**Rogoredo-Montecity**
promotore	City Life S.p.A	Risanamento S.p.A.
partner	Generali	Comune di Milano
	Alianz	Santa Giulia S.p.A.
	Fondiaria SAI	Sky Italia
data progetto	2004	2004
inizio lavori	2007	2005
fine lavori prevista	2023 (invece che 2015)	2024
valore appalto	520 mln €	550 mln €
ricavo previsto	2 mld	2,5 mld
costo alloggi	8000-12000 €/mq	10000 €/mq (2007)
		2500-4000 €/mq (dopo 2007)
s tot (mq)	365.748	1.112.040
st (mq)	254.704	962.094
slp (mq)	288.879	614.900
uso residenziale	56,60%	31%
uso commerciale	6,22%	20,53%
uso terziario	37,18%	31%
uso ricettivo	-	17,47%

4 | Il processo di trasformazione urbana a Lambrate

La dismissione di ambiti produttivi è un processo che sovente porta alla trasformazione e riconversione d'interi quartieri e questo fenomeno riguarda in particolare le periferia urbane. Questa sezione intende indagare il processo di rigenerazione urbana di Lambrate – distretto economico di grande importanza sin dagli anni trenta – collocato lungo il margine orientale della municipalità di Milano. A Lambrate, durante i primi anni 2000, sono entrati in funzione due differenti progetti che hanno aperto la stagione di rinnovamento del quartiere ed il "riposizionamento" dello stesso all'interno della città di Milano. Il primo intervento è rappresentato dal recupero dei capannoni industriali di via Ventura, che ospitava la sede della fabbrica Faema, leader nella produzione di macchine per il caffè. Questi manufatti sono stati riconvertiti a

[1] L'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, attiva dal 1° dicembre 1999 in Lombardia, è un ente di diritto pubblico dotato di autonomia amministrativa, organizzativa e contabile che svolge attività e servizi volti a supportare le scelte di politica ambientale della Regione, delle Province, dei Comuni, delle Comunità montane, delle Asl e di altri enti pubblici in territorio regionale.

spazi per il design, l'arte e la ricerca, campi nei quali oggi Lambrate ha un ruolo di primo piano nel panorama internazionale. Nel 2004 è poi entrata in funzione la prima *tranche* del polo residenziale e commerciale di Rubattino all'interno delle ex aree industriali Maserati-Innocenti, in cui risiedono all'oggi più di 3000 persone [2] e che è tuttora in corso d'implementazione.
Le principali sfide future che riguardano il quartiere sono rappresentate dal recupero di una caserma e dalla trasformazione dell'ex scalo merci di Lambrate. Il quartiere è inoltre interessato da consistenti processi di de-industrializzazione governati dall'attore privato, in particolar modo nella parte centro-meridionale di Lambrate.

Un quadro complessivo dell'entità delle trasformazioni urbane in corso e del loro assetto funzionale è presentato nella tabella II, mentre la figura 2 colloca territorialmente gli interventi analizzati. Viene inoltre elaborata una proiezione del numero degli abitanti insediabili *ex post* e della quantità di alloggi da realizzare, giacché le trasformazioni urbane, per quanto differenti e non coordinate tra loro, presentano nella maggioranza dei casi una quota rilevante di insediamenti residenziali.

Tabella II | Interventi di trasformazione urbana a Lambrate, fonte: elaborazione dell'autore su dati comunali
(*) informazione derivante da intervista (Comitato P.R.U. Rubattino e policy makers)
(**) stima 2,5 ab/alloggio, su parametri comunali
s.l.p.= superficie lorda di pavimento

intervento	**destinazione d'uso *ex ante***	**destinaz. d'uso *ex post***	**promotore**	**stato**	**s.l.p. (mq)**	**ab. *ex post***	**stima alloggi**
via Ventura ex Faema	industriale-artigianale	commerciale-terziario	privato	realizzato	15.000	-	-
P.R.U Rubattino-Maserati	industriale	residenziale	privato	implementaz.	165.000	5.000*	1.665
		commerciale		realizzato	12.000	-	-
		direzionale		parzialmente r.	43.000	-	-
		produttivo		parzialmente r.	62.000	-	-
		servizi, sport a cultura		non realizzato	20.000	-	-
		verde pubblico e servizi		parzialmente r.	-	-	-
P.I.I. Rubattino 84	industriale	residenziale	privato	proposta def.	25.881	760**	304
	industriale	ricettivo-commerciale	privato	proposta def.	15.487	-	-
A.T.U. Caserma Mercanti	militare	verde pubblico e servizi	pubblico	bloccato*	81.881	-	-
A.T.U. scalo ferroviario	infrastruttura pubblica	residenziale-commerc.	pub/priv	bloccato*	34.000	800**	320
P.I.I. Giardini di Lambrate	terziaria-produttiva	residenziale	privato	convenzionato	33.441	980**	392
	terziaria-produttiva	commerc.-terz.-produtt.	privato	convenzionato	20.090	-	-
P.I.I. via Pitteri 106	industriale-artigianale	residenziale	privato	realizzazione	3.660	85	34
P.I.I. via San Faustino	industriale	residenziale	privato	approvato	10.069	280	150
P.I.I. De Nora	industriale	residenziale	privato	bloccato*	-	n.d.	n.d.
P.I.I. via Dardanoni 9	industriale-artigianale	residenziale	privato	realizzato	2.800	72	28
	industriale-artigianale	terziaro-direzionale	privato	realizzato	700	-	-
						7.977	**2.893**

[2] Informazione derivante da intervista ad un membro del Comitato P.R.U. Rubattino. Le interviste sono state realizzate dall'autore nel marzo 2014.

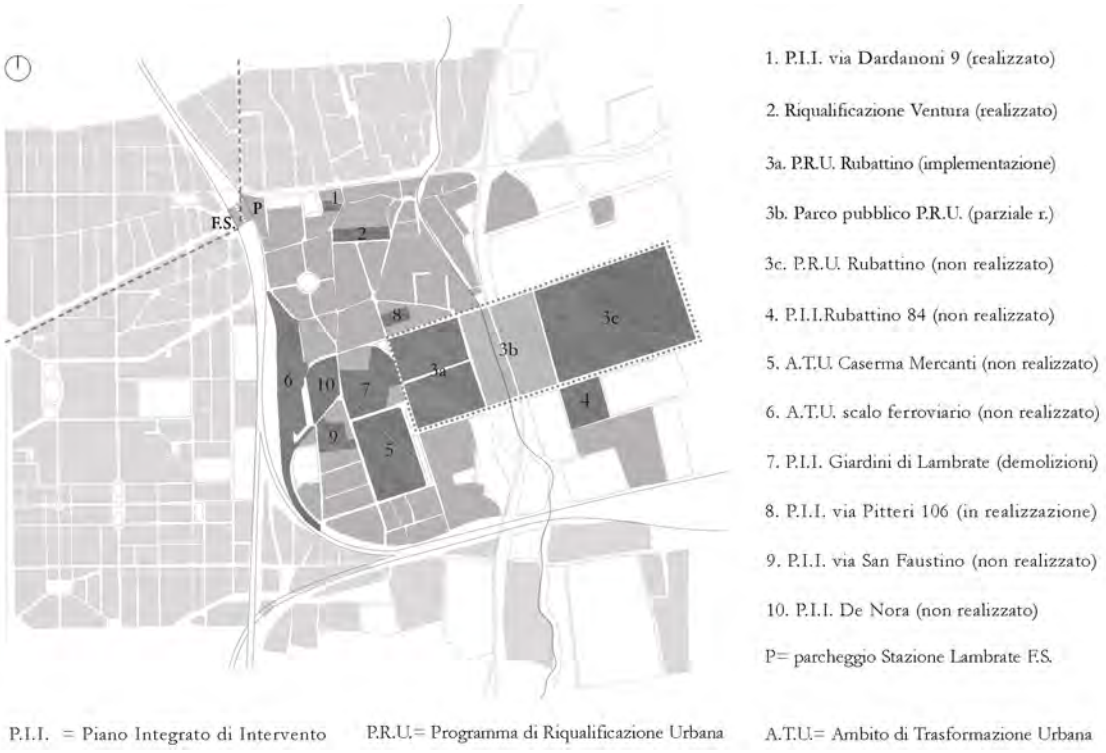


Figura 2 | Trasformazioni urbane nel quartiere di Lambrate (2000-2014).
fonte: elaborazione grafica dell'autore.

Il territorio di Lambrate, con un'estensione totale di 309,7 ettari, è interessato da processi di riqualificazione urbana per il 53,1% della propria superficie, pari a 164,5 ettari (Comune di Milano, 2009: 223 e seguenti). Nel caso di Lambrate le aree interessate differiscono per superficie e per stato di avanzamento dei processi, ma presentano sostanziali caratteristiche comuni. In primo luogo nella maggioranza dei casi l'assetto funzionale dell'area, completamente modificato, incoraggia la destinazione residenziale, apparentemente più spendibile. Questa linea d'intervento sottende un doppio rischio: da un lato l'incremento della "bolla immobiliare" – connessa alla crisi del 2008 – senza tuttavia dare risposta all'emergenza abitativa, dall'altro, quello di premiare la rendita fondiaria e scoraggiare le attività d'impresa (Montedoro, 2011).
In secondo luogo, per la maggior parte delle aree non è possibile definire un assetto temporale certo nel processo di trasformazione [3], che consenta di mettere in relazione i tempi della rigenerazione con il benessere atteso per i cittadini ed il territorio. L'articolazione temporale dei progetti è illustrata nella figura 3.
Tra i progetti descritti, due sono stati realizzati – via Ventura e P.R.U. Rubattino, entrambi promossi da operatori privati – ed il P.R.U. è tuttora in fase di implementazione. Tra i P.I.I. solamente uno è stato concluso ed un altro è in corso di realizzazione, mentre i restanti piani di iniziativa privata e gli A.T.U. di natura pubblica non sono ancora stati temporalmente definiti.

[3] L'articolo 46 della L.R. 12/05 stabilisce per i P.I.I. un tempo massimo di realizzazione degli interventi non superiore a 10 anni.

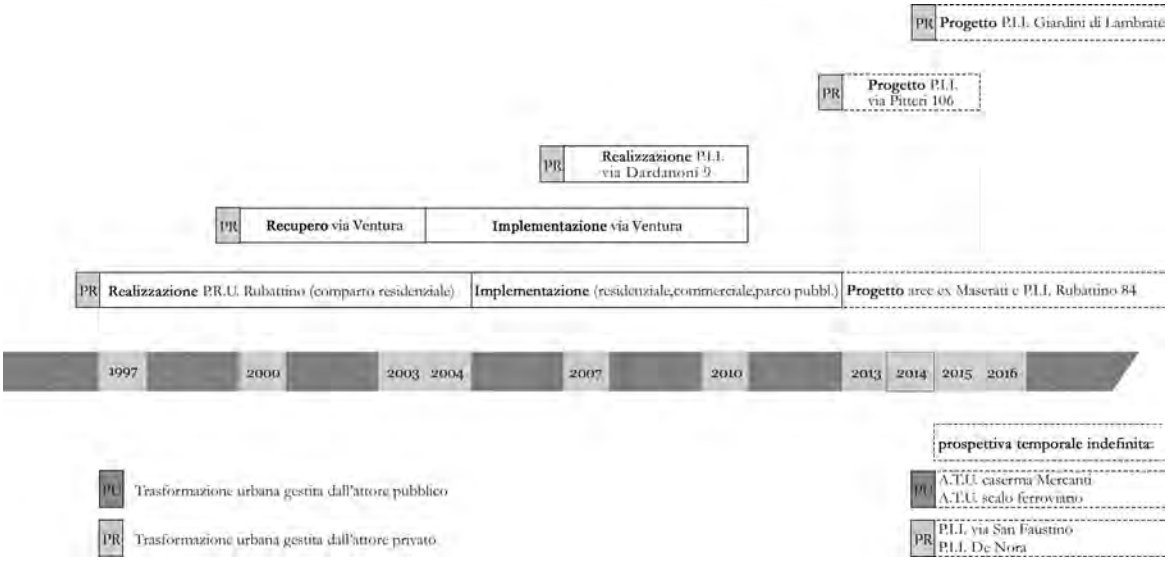


Figura 3 | Linea del tempo dei cantieri della trasformazione urbana a Lambrate
fonte: elaborazione dell'autore

5 | Conclusioni

Nell'interrogarsi sulle traiettorie di sviluppo delle città, l'analisi dei grandi progetti di trasformazione e rigenerazione urbana emerge come un tema d'importanza centrale. Milano è da questo punto di vista un caso di grande interesse. Oltre ad essere al centro di uno dei maggiori sistemi metropolitani in Europa, la città sta attraversando una fase caratterizzata da importanti interventi di trasformazione spaziale. A partire dagli anni ottanta gli ampi processi di dismissione delle attività produttive localizzate nel tessuto urbano hanno enfatizzato una trasformazione del territorio per singoli progetti che riguardano ambiti di riconversione specifici.
Il presente lavoro ha presentato tre interventi di trasformazione di rilevanti spazi della post-produzione. Negli intenti, tali progetti avrebbero dovuto condurre a una profonda riconfigurazione formale e funzionale della città.
Il progetto di City Life in corso d'implementazione ha ridisegnato l'area dell'ex Fiera Campionaria, cambiando profondamente il carattere originario di questa porzione di città. La complessità spaziale dell'intervento, le criticità previste a livello infrastrutturale, il carattere esclusivo delle residenze e degli ambienti direzionali progettati, la mancanza di relazione con il contesto sono elementi che dovrebbero indurci a riflettere sull'effettiva capacità dei mega-progetti di dare una risposta esauriente alle problematiche che investono il territorio ed i cittadini.
Il secondo intervento analizzato riguarda il distretto ex-industriale di Rogoredo-Montecity. L'analisi dell'*iter* progettuale e della fase d'implementazione ha messo in luce forti elementi di criticità nella gestione del processo di trasformazione urbana, in particolare per quanto riguarda il ruolo marginale assunto dall'attore pubblico e l'assoluta libertà di azione – più frequentemente l'inerzia – dell'operatore privato. Il terzo caso presentato fa riferimento alla trasformazione urbana del quartiere di Lambrate, collocato alla periferia est della città. Questo processo è caratterizzato in primo luogo da un'incerta e mutevole concettualizzazione dei progetti da realizzare. In secondo luogo – e conseguentemente alla prima proposizione – la ricerca rileva una sostanziale viscosità ed uno slittamento temporale rispetto alle previsioni iniziali, sia nella definizione che nella realizzazione dei progetti, con frequenti revisioni degli stati di avanzamento e del cronoprogramma complessivo. Tenuto conto della scarsa complessità spaziale di tali ambiti e della fallimentare gestione di differenti processi di trasformazione urbana, sembrano esserci scarse probabilità che le aree considerate possano rientrare in un fruttuoso ciclo di valorizzazione immobiliare nel breve periodo.
Il ruolo della pianificazione urbanistica milanese è stato accompagnato – o piuttosto sostituito – dalle "politiche urbane" e dalla pianificazione per progetti. Per poter valutare gli effetti delle odierne trasformazioni urbane e definire gli obiettivi per gli interventi futuri, è opportuno valutare le conseguenze di medio e lungo periodo delle singole scelte progettuali e le interrelazioni sistemiche tra le stesse. A Milano non è possibile individuare uno strumento di valutazione sistematica degli impatti dei diversi

interventi nel lungo termine. Risulta quindi difficile comprendere in quale direzione la città si stia muovendo. Far prevalere i valori della competitività in assenza di un quadro di coerenze urbanistiche e delle relative regole di compatibilità si sta dimostrando estremamente pericoloso. Si rivela quindi auspicabile l'introduzione di un modello che individui le grandi invarianti progettuali e definisca le regole della trasformazione urbana (Oliva, 2002: 339). Tale sfida appare ancora più urgente in riferimento alla recente approvazione dello statuto della città metropolitana, del quale Milano si è dotata nel dicembre del 2014.

Riferimenti bibliografici

Bricocoli M., Savoldi P. (2010), *Milano downtown: azione pubblica e luoghi dell'abitare*, Et al, Milano.

Calafati A.G. (2007), La città come "sistema progressivo": evoluzione strutturale e sviluppo economico *Quaderno Di Ricerca n. 290*, Università Politecnica delle Marche, Dipartimento di Economia, Ancona.

Calafati A.G. (2014), "Urbanistica senza economia" in Russo M. (ed.), *Urbanistica per una diversa crescita. Progettare il territorio contemporaneo,* Donzelli, Roma, pp. 113-120.

Comune di Milano (2009), *P.G.T. Piano di Governo del Territorio, Piano dei Servizi*, Milano.

Gaeta L., Janin Rivolin U., Mazza L. (2013), *Governo del territorio e pianificazione spaziale*, Ed. Città Studi Politecnico di Milano, Milano.

Montedoro L. (2011), *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazioni della città*, Quodlibet, Milano.

Oliva F. (2002), *L'urbanistica di Milano. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città,* Hoepli, Milano.

Stefanoni F. (2014), *Le mani su Milano. Gli oligarchi del cemento da Ligresti all'Expo*, Laterza, Roma-Bari.

Ringraziamenti

Si ringraziano Antonio Calafati, Francesco Chiodelli e Francesco Trombetta per il prezioso e paziente lavoro di supporto alla mia attività di ricerca. La responsabilità di eventuali inesattezze in questo lavoro è da imputare unicamente all'autore.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

I territori dell'attività estrattiva tra sviluppo economico e riqualificazione del paesaggio

Federica Greco
UPC Barcellona
Master in Architettura del Paesaggio
Email:*federicagreco@libero.it*

Francesco Rotondo
Politecnico di Bari
dICAR
Email:*francesco.rotondo@poliba.it*

Abstract
L'attività estrattiva rappresenta una delle maggiori risorse economiche, che, nonostante mostri un trend negativo, rappresenta comunque un settore rilevante dell'economia nazionale. Come noto si tratta di un'attività economica che, seppur necessaria, incide in maniera assai invasiva sul territorio: le aree soggette ad attività estrattive rappresentano delle profonde ferite che in vari modi ed in differenti periodi hanno interessato molteplici sfere professionali in tema di recupero, riqualificazione, riuso. In Italia, negli ultimi anni, si è prestato particolare attenzione alla necessità di bilanciare l'esigenza economico-produttiva rappresentata dall'estrazione dei materiali da costruzione e le tematiche ambientali. In Puglia, ad esempio, l'approvazione del PRAE (Piano Regionale Attività Estrattive), previsto dalla L.R. 37/1985,manifesta la raggiunta consapevolezza che perseguire uno sviluppo "sostenibile', in questo settore, obbliga a pensare al recupero del territorio prima che cominci la sua alterazione. In Lombardia, il Piano Paesaggistico si preoccupa di fornire linee guida per intervenire sulle aree di cava cogliendone la rilevanza ai fini di una riqualificazione territoriale. Ci si propone di analizzare il tema dell'attività estrattiva tenuto conto che l'estrazione dei materiali è un'attività industriale di base che ha permesso, e permette, la costruzione e anche la riqualificazione delle città, con quelli che potremmo definire materiali 'identitari'. Ci si chiede se e come si possa trovare un equilibrio tra esigenza economico-produttiva e tematiche ambientali/paesaggistiche; di analizzare come si stiano muovendo regioni come la Puglia, tra economia e protezione dell'ambiente.

Parole chiave: economia, paesaggio, ambiente.

1 | I Paesaggi dell'attività estrattiva

Il tema del 'recupero' del paesaggio 'alterato' dall'attività estrattiva è sicuramente recente rispetto alla storia dell'attività stessa: l'estrazione dei materiali lapidei ha rappresentato da sempre un'operazione essenziale, che ha consentito e consente la costruzione delle città e della loro storia. Ciò che sicuramente è cambiato nel tempo è la modalità di approccio a questa attività, dovuta ad una mutata relazione con il territorio, alla necessità di preservare e limitare il 'consumo del suolo', inteso come 'sottrazione di superfici naturali' legata all'intensa attività umana. Da un approccio di carattere puramente economico si è passati, con il tempo, a considerare l'attività estrattiva come un'operazione che interviene sul 'bene' territorio danneggiandolo in modo irreversibile.

In questa nuova ottica si sviluppa negli Stati Uniti, già a partire degli anni settanta, la *Land Art*, ad opera di alcuni artisti (Walter de Maria, Michel Heizor, Robert Smithson) che propongono un nuovo modello per lavorare con il paesaggio e nel paesaggio. Aumentano i concorsi e le esposizioni legati al tema del recupero dei paesaggi 'degradati'[1]. Si inizia a parlare di 'Paesaggio', e non solo di 'Ecologia', già a partire del XIX secolo, a seguito delle trasformazioni operate dalla cosiddetta *rivoluzione industriale* che aveva fatto emergere la necessità di gestire il territorio secondo una nuova logica. La *Landscape Ecology* interpreta il paesaggio nella sua totalità, attraverso una nuova visione naturalista-ecologica, storico-umana, percettivo-estetica (Greco, Marocco, 2009).
Altra modalità di approccio al tema è rappresentata dal movimento culturale definito *Post-industriale*, che rappresenta *un cambio estetico equivalente al movimento romantico di fine XVIII sec* (Holden, 2003, pag.81): i paesaggi dell'industria, considerati inizialmente luoghi orribili e pericolosi, iniziano ad essere apprezzati in quanto depositari della storia di una comunità. Si pensi alle Cave di Crazannes, nei pressi *Saintes-Rochefort*, Francia, come riscoperti e rivisti da Bernard Lassus, o alle Cave di Cusa (in attività sino al 409 a.C.), in Sicilia, in cui il progetto di 'recupero' si limita ad enfatizzare e mostrare l'esistente: un parcheggio e l'entrata al 'Parco archeologico', con la finalità di mostrare le tecniche d'estrazione utilizzate per la costruzione dei vicini Templi di Selinunte.
La Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000) recepisce e codifica il risultato questo lungo processo, sintetizzato nella definizione stessa data al termine 'Paesaggio'[2].
Il diverso orientamento (la necessità di intervenire per recuperare i territori alterati/degradati dall'attività estrattiva intesa come azione che negativamente agisce sul territorio modificandolo irreversibilmente) appare evidente anche attraverso uno sguardo rapido alla normativa italiana, che seppur in ritardo, ha recepito quanto accaduto a livello internazionale: primo riferimento normativo a livello statale è il R.D. n.1443/1927, *Norme di carattere legislativo per disciplinare la ricerca e la coltivazione delle miniere nel regno*, caratterizzato dall'assoluta e assorbente prevalenza dell'interesse pubblico relativo allo sfruttamento delle risorse del sottosuolo[3]. In tema di paesaggio, la Legge n.1497/1939, *Protezione delle bellezze naturali*, si riferiva a situazioni paesaggistiche di eccellenza, tutelate attraverso provvedimenti impositivi del vincolo paesaggistico. La Legge n.431/1985 (Galasso) assoggettava a tutela 'ope legis' categorie di beni, a prescindere da precedenti valutazioni di interesse paesaggistico. Del 2004 è il Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio[4] che riconosce e tutela il 'Patrimonio culturale' nazionale costituito dai 'beni culturali' e dai 'beni paesaggistici'. Il Codice Urbani ha innovato la materia paesaggistica, con riferimento tanto ai contenuti, alla forma e all'iter di approvazione del piano paesaggistico, quanto al procedimento di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica. I Piani Paesaggistici riconoscono gli aspetti ed i caratteri peculiari del territorio analizzato e ne delimitano i relativi ambiti. In riferimento a ciascun ambito, predispongono specifiche normative d'uso, attribuiscono adeguati obiettivi di qualità, definendo apposite prescrizioni e previsioni, che devono essere ordinate, tra le altre cose, anche alla *riqualificazione delle aree compromesse o degradate.*

---

[1] Tra le varie manifestazioni legate al tema si ricorda, nel 1979, la 'Earthworks: Land Reclamationas Sculpture': la King Country Arts Commission invitò otto artisti vicino Seattle, Washington, per fare dei progetti in altrettante cave di ghiaia. Nel 1991 si organizza la Prima Biennale Europea di *Land Art,* Object Art e Multimedia, in una antica miniera di 3.000 ha, in Germania. Si tratta della prima delle tre (1991, 1993 e 1995) in cui artisti internazionali lavorano sul tema dei paesaggi abbandonati, spesso in diretta collaborazione con i minatori. A questo periodo (1993) risale anche Treppenachoben, un progetto ad opera di due artisti francesi, Gilles Bruni y Marc Babarit, in una antica miniera a Pritzen, in Germania. Si tratta di una scala che supera il dislivello di 100 metri (fatta a mano) per connettere due punti: un piccolo bosco ad un cumulo di detriti di carbone. L'opera sintetizza il lavoro nelle miniere, il progresso umano verso l'energia, il processo che permette di trasformare la vegetazione in carbon fossile.

[2] Art. 1 - definizioni. a) "Paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni; [...] e) "Gestione dei paesaggi" indica le azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali; f) "Pianificazione dei paesaggi" indica le azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.

[3] R.D. 1443 del 29/7/1927, Art. 45. 1. Le cave e le torbiere sono lasciate in disponibilità del proprietario del suolo. 2. Quando il proprietario non intraprenda la coltivazione della cava o torbiera e non dia a essa sufficiente sviluppo, l'ingegnere capo del distretto minerario può prefiggere un termine per l'inizio, la ripresa o la intensificazione dei lavori. Trascorso infruttuosamente il termine prefisso, l'ingegnere capo del distretto minerario può dare la concessione della cava e della torbiera in conformità delle nonne contenute nel Titolo Il del presente decreto, in quanto applicabili.
[…..] Al proprietario è corrisposto il valore degli impianti, dei lavori utilizzabili e del materiale estratto disponibile presso la cava o la torbiera. 5. I diritti spettanti ai terzi sulla cava o sulla torbiera si risolvono sulle somme assegnate al proprietario a termini del comma precedente. [...]

[4] D.Lgs.42 del 22/01/2004 modificato ed integrato dal D. Lgs. 156 e 157 del 24/03/2006 e dal D.Lg 62 e 63 del 22-01-2008

Le notevoli limitazioni poste dalla normativa in materia di paesaggio alla pratica estrattiva devono fare i conti con l'economia dei territori, spesso, come nel caso della Puglia, fortemente legata all'estrazione dei materiali lapidei. Diventa indispensabile riuscire a trovare un equilibrio tra tutela del paesaggio e sviluppo economico, equilibrio che nonostante la notevole 'attenzione' imposta dalla normativa vigente, attraverso restrizioni/imposizioni, risulta assai difficile.

2 | Ambiente e Paesaggio delle attività estrattive

Come rilevato da Mitsuhiko Kawakami, Zhen-jiangShen, Jen-te Pai, Xiao-lu Gao e Ming Zhang, ormai la comunità scientifica e politica è d'accordo sulla necessità di perseguire uno sviluppo sostenibile mentre ancora in pochi sono in grado di proporre soluzioni per la gestione della sostenibilità a scala territoriale. La gestione della sostenibilità, la prevenzione dell'inquinamento, l'uso di tecnologie pulite, la realizzazione di trattati commerciali multilaterali, l'armonizzazione di standards ambientali, lo sviluppo del ruolo dell'analisi scientifica nei processi decisionali, l'implementazione di accordi e partnerships pubblico-privato, la capacità di favorire approcci che favoriscano l'attenzione alle questioni intergenerazionali nella gestione delle risorse comuni, rimangono temi di difficile attuazione.
Il caso del recupero delle aree di cava rientra nei temi della gestione della sostenibilità su cui occorre investire tempo, risorse e ricerca, come rilevato da An-rong Dang, Yan Zhang e Yang Chen, dalla lettura delle potenzialità che questi siti trasformati offrono per un uso alternativo del suolo.
Dal punto di vista del paesaggio da ricostruire e riconfigurare per nuovi usi, attraverso un buon progetto di recupero paesaggistico, pareti di cava, piazzali di lavorazione, elementi industriali, percorsi e vegetazione potrebbero concorrere alla definizione di veri e propri "paesaggi di cava' che si integrano in modo positivo al sistema paesaggistico esistente. La produzione di prodotti locali, la progettazione di spazi ricreativi e la predisposizione di uno spazio per la biorimediazione del suolo dagli elementi metalliferi presenti nella roccia coltivata trovano la giusta risposta in un terreno precedentemente sfruttato che rientra a dialogare con il paesaggio circostante.
Anche in Italia, sembra che, superando notevoli inerzie, si stia passando dalla cultura del vincolo a quella dello sviluppo premiale. In tale ottica le cave rappresentano un enorme potenziale ancora sostanzialmente inespresso. In Lombardia, ad esempio, le *Linee guida per il recupero delle cave nei paesaggi lombardi in aggiornamento dei piani di sistema del piano paesaggistico regionale*[5] propongono obiettivi per i piani di recupero che delineano possibili nuovi utilizzi e riguardano porzioni di territorio dedite esclusivamente ad attività produttive in un'ottica multifunzionale, concetto chiave di tutte le strategie contemporanee di riuso e riqualificazione. Le linee guida lombarde infatti, invitano a riusare le cave per l'attuazione delle previsioni della rete ecologica regionale; per la ricostruzione ecosistemica nelle zone di pianura; per il potenziamento della dotazione di servizi in aree periurbane; per il miglioramento dell'offerta turistico-ricreativa, ovviamente dopo aver effettuato la rimozione degli impianti e dei manufatti dismessi, attraverso progetti integrati di ricomposizione e valorizzazione che le trasformino in elementi pro-positivi del territorio con possibili riutilizzi turistico-fruitivi e ambientali in raccordo con i contenuti dei progetti di Rete ecologica a scala provinciale e comunale. Le stesse linee guida si spingono fino ad indicare strategie di recupero differenziate in funzione del contesto territoriale e paesaggistico nelle quali sono inserite distinguendo in particolare tra cave di monte e cave di pianura. Per le prime, nel caso in cui per tipo di substrato ed orografia non sia possibile un recupero naturalistico, si promuove la valorizzazione in termini di nuova connotazione del paesaggio e della struttura geomorfologica finalizzata anche a utilizzi turistico/ricreativi e culturali (ad es. geoparchi, musei teatri all'aperto, palestre di roccia, interventi di land art etc.). Per le cave di pianura si prevede un inserimento nelle strategie più generali di ricomposizione paesaggistica e ambientale dei contesti di riferimento valutando, dove possibile, l'opportunità di un loro mantenimento come specchi d'acqua o viceversa la necessità di loro riempimento, finalizzando gli interventi anche a utilizzi turistico/ricreativi, culturali, oltre che ambientali ed ecosistemici (ad es.realizzazione di parchi urbani, zone umide, potenziamento degli elementi della rete ecologica, zone per attività sportive, per spettacoli all'aperto, interventi di *land-art* etc.). Infine, nelle situazioni periurbane esse impongono la necessità di verificare le proposte di recupero in riferimento al disegno complessivo degli spazi aperti e dei servizi pubblici o di fruizione collettiva del Piano dei Servizi comunale, ripensando come nuove opportunità queste numerose risorse latenti.

[5] D.g.r. 25 luglio 2013 - n. X/495

3 | La puglia tra "sviluppo economico" e riqualificazione del "paesaggio"

La regione Puglia, negli ultimi anni, ha mostrato e mostra particolare interesse verso la ricerca di uno "sviluppo sostenibile' del territorio: la L.R. n. 37/1985 disciplina le attività estrattive con *l'obiettivo di limitare gli effetti diretti e indiretti provocati dall'uomo sull'ambiente* e prevede il PRAE (Piano Regionale Attività Estrattive), approvato, però, solo nel 2007. Il Piano obbliga gli operatori del settore estrattivo a presentare, per l'apertura di una nuova cava, la *relazione di progetto di recupero ambientale*. Unico riferimento alle cave dismesse si ha a proposito della domanda di riattivazione di cave, che viene equiparata alla domanda di ampliamento di attività esistente al fine di *pervenire al recupero ambientale*. E' importante evidenziare come nella versione del 2007 il PRAE venissero individuati i cosiddetti *bacini estrattivi*, aree in cui, nell'ambito del territorio regionale, fosse possibile "cavare". Il Piano, rivisto nel 2010, ha eliminato questa limitazione, privilegiando determinate aree in relazione alle caratteristiche dei materiali da estrarre.
In ambito paesaggistico, in applicazione dell'art. 5 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, questa regione si è dotata di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale[6], tra le prime in Italia, che suddivide l'intero territorio regionale in ambiti e figure territoriali, cui associa specifiche linee di tutela.
Nel piano, dallo studio del rapporto tra lo stesso Piano e l'attività estrattiva, emerge che nelle aree che il PPTR individua come *Beni Paesaggistici*[7], come *aree tutelate per legge* (ex Galasso)[8] ed in quelli che vengono definiti *Ulteriori contesti*, *si considerano non ammissibili nuove attività estrattive e ampliamenti*[9]. Potremmo pertanto affermare che la posizione regionale assunta attraverso il PPTR si muova verso una sostanziale 'Riduzione' delle aree da destinare all'attività estrattiva. Questa posizione ha ricevuto molteplici critiche da parte degli operatori del settore, che hanno portato ad alcune modifiche e revisioni nel corso delle osservazioni al piano con lo scopo di ricercare una maggiore condivisione.[10]
Tale condivisione diventa indispensabile, tenuto conto che l'attività estrattiva rappresenta, in Puglia, un settore trainante dell'economia locale: gli ultimi dati ufficiali (2012-2013) riportano che, nel 2012[11], questa regione risulta la quinta in Italia per cave autorizzate, la prima per numero di cave per l'estrazione di calcare (anche se appare indispensabile evidenziare che il numero di cave autorizzate non rappresenta l'unico indice da considerare: in Puglia, per esempio, la provincia di Taranto rappresenta la penultima per cave autorizzate, ma la prima per estensione), la quarta in Italia per esportazione. Anche nel settore estrattivo, come negli altri, è possibile riscontrare una riduzione del Fatturato globale tra 2011 e 2012 del 19,7% continuando il trend negativo degli ultimi anni. E' riscontrabile, inoltre, una riduzione degli utili netti tra il 2011 ed il 2012 del 12,6%, tuttavia è da rilevare che resta uno dei settori trainanti dell'economia locale.
Diventa pertanto indispensabile trovare un equilibrio tra *tutela* ed *uso* del territorio, tenuto conto peraltro che l'obbligo di prevedere un piano di recupero dell'area interessata dalla nuova cava per cui si richiede l'autorizzazione all'apertura, previsto dal piano di settore in ambito estrattivo, il PRAE, spesso si risolve in un semplice elaborato scritto-grafico che nella maggior parte dei casi non trova effettivo riscontro sul territorio. La stessa normativa che ne prevede l'obbligo, ed in particolare la L.R. n.19/2010[12], che modifica la L.R. n. 37/85, individua nel *Comune competente per territorio* l'autorità incaricata a provvedere nel caso in cui

---

[6] Approvato in via definitiva con DGR n. 176 del 16-02-2015

[7] 'i beni tutelati ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera a) del Codice, ovvero gli 'immobili ed aree di notevole interesse pubblico' come individuati dall'art. 136 dello stesso Codice.

[8] i beni tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, del Codice.

[9] Nel caso di "*Prati e pascoli naturali*" e "*Formazioni arbustive in evoluzione naturale*", tra le misure di salvaguardia si legge:Art. 66. Si considerano non ammissibili: [...] a8) nuove attività estrattive e ampliamenti, fatta eccezione per attività estrattive connesse con il reperimento di materiali di difficile reperibilità (come definiti dal P.R.A.E.).

[10] Il Piano, infatti, così come approvato in via definitiva, consente ora, per i "siti di rilevanza naturalistica"(art. 73, co.4.a3 delle N.T.A.), (*per i soli materiali lapidei di difficile reperibilità, così come riportato dal PRAE vigente*) e per i "Paesaggi rurali", (art. 83, co. 3.b2) *l'ampliamento delle attività estrattive autorizzate ai sensi della L.R.37/1985 e s.m.i. in esercizio alla data di adozione del presente Piano può essere autorizzato solo a seguito dell'accertamento dell'avvenuto recupero di una superficie equivalente a quella di cui si chiede l'ampliamento stesso avendo cura di preservare, nell'individuazione dell'area di ampliamento, i manufatti di maggiore pregio ivi presenti. In ogni caso la superficie richiesta di ampliamento non deve eccedere il 50% della superficie già autorizzata. Tutta la documentazione relativa all'accertamento dell'avvenuto recupero delle aree già oggetto di coltivazione deve essere trasmessa all'Amministrazione competente al rilascio dell'accertamento di compatibilità paesaggistica unitamente all'aggiornamento del Piano di Recupero, esteso all'intera area di cava e comprensivo di azioni ed interventi riguardanti l'area già coltivata e recuperata. Il Piano di Recupero dovrà mirare all'inserimento delle aree oggetto di attività estrattiva nel contesto paesaggistico in coerenza con le componenti antropiche, agricole, insediative e con la struttura geomorfologica e naturalistica dei luoghi.*

[11] http://93.63.84.69/ecologia/Documenti/GestioneDocumentale/Documenti/Attivita_Estrattive/05_Rapporti_annuali/AE_REP_AE_Rapporto_2011_12_020513.pdf, visitato il 02 maggio 2015.

[12] Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2011 e bilancio pluriennale 2011-2013 della Regione Puglia.

l'esercente non ottemperi agli obblighi di sistemazione, recupero e ripristino del terreno comunque interessato dall'attività estrattiva.[13] Ci si chiede quanto e come questa individuazione possa effettivamente trovare applicazione.
Dal breve quadro di riferimento proposto, appare evidente come, nonostante la maggiore attenzione riservata al tema del recupero e nonostante le numerose limitazioni poste in essere dalla normativa nazionale e regionale in materia di paesaggio al fine di ridurre gli effetti negativi generati sul territorio dall'attività estrattiva, i risultati visibili appaiono poco significativi. Ci si chiede se le forti restrizioni imposte dalla normativa non incoraggino, al contrario, interventi privi di autorizzazione, vista peraltro la necessità economica di continuare a cavare. Più utile sarebbe, forse, creare incentivi al recupero, e non solo obblighi.
La regione Puglia sta promuovendo piani particolareggiati di iniziativa comunale in materia estrattiva, previsti dal PRAE, che individua otto aree in tutto il territorio regionale, che cercano di sperimentare un approccio premiale, anche in modo indipendente dalle minimali indicazioni normative regionali.
Ad esempio, il più importante distretto produttivo delle attività estrattive regionali, quello della pietra di Apricena, che interessa tre territori comunali (oltre a quello che identifica il distretto, esso coinvolge anche i comuni di Lesina e Poggio Imperiale), nel P.P. delle cave ripropone, anche per questo strumento urbanistico, una articolazione in previsioni strutturali, che forniscono le strategie di lunga durata e identificano i caratteri statutari dei luoghi pianificati e in previsioni operative, che invece determinano gli usi e disciplinano le modalità di attuazione favorendo anche in questo caso la multifunzionalità delle zone più vicine ai centri abitati, correlandoli all'obbligo di riqualificazione di tutti gli ambiti di cava in un'ottica ecosistemica e di ricomposizione di reti ecologiche.

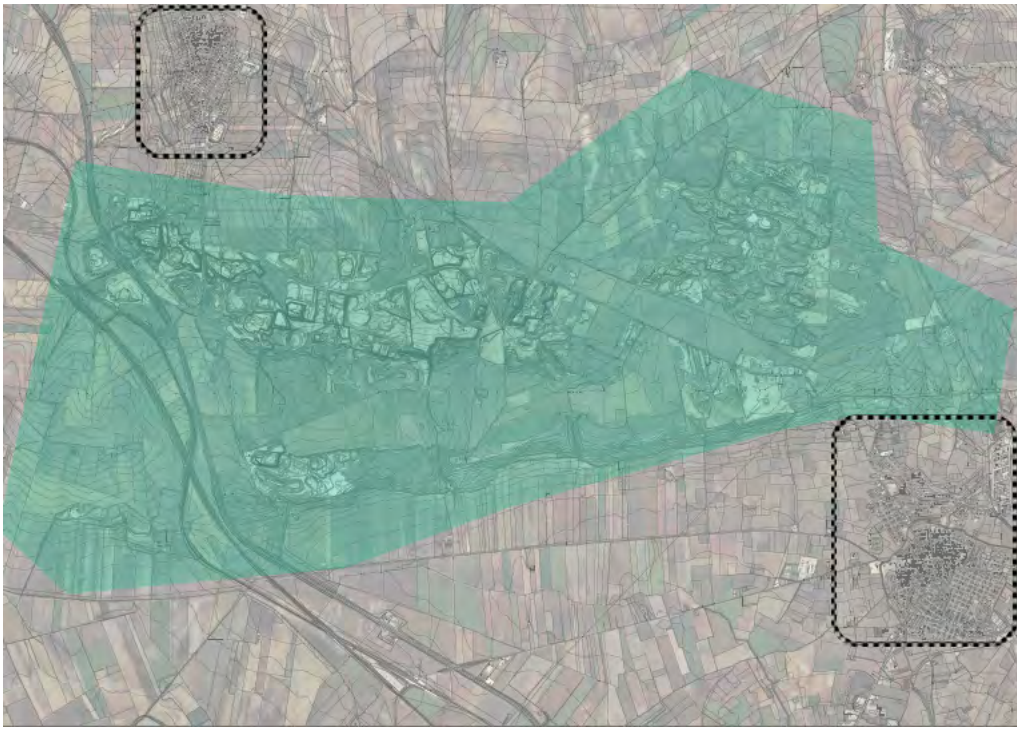


Fig. 1 | Area interessata dal Piano Particolareggiato delle cave di Apricena. Nei riquadri in basso a destra, la città di Apricena, in quello in alto a sinistra il Comune di Poggio Imperiale. Interessante notare il confronto tra l'estensione territoriale delle aree urbane dei due comuni e quella della zona di cava. Si comprende immediatamente la notevole estensione della superfici delle cave.

Un Piano Particolareggiato, che cerca di mettere in relazione il ripristino ambientale con nuove modalità di trasformazione territoriale o di uso delle risorse naturali capace di determinare nuove convenienze da legare obbligatoriamente ed esclusivamente al conseguimento degli obiettivi di ricostruzione dell'ambiente e del territorio delle cave, che ricerca un'alternativa credibile al modello di sviluppo del Comune di Apricena, da sempre legato in modo preponderante alle attività di cava.

[13] La stessa L.R. 19/2010 prevede anche che il 20% dei proventi sia destinato *a sostenere interventi nel settore estrattivo con la concessione ed erogazione di ausili finanziari per investimenti per l'innovazione e il trasferimento tecnologico, per l'attività di promozione, per studi e ricerche e per la realizzazione di interventi pubblici ulteriori rispetto al mero ripristino dell'area coltivata.*

Attribuzioni

Anche se il paper è da considerarsi come frutto di una riflessione comune degli autori, sono da attribuirsi a Federica Greco la redazione del paragrafo '1', a Francesco Rotondo la redazione del paragrafo '2', a Federica Greco e Francesco Rotondo la redazione del paragrafo '3'.

Riferimenti bibliografici

An-rong Dang, Yan Zhang, Yang Chen (2013), *Sustainable-Oriented Study on Conservation Planning of Cave-Dwelling Village Culture Landscape,* in Mitsuhiko Kawakami, Zhen-jiangShen, Jen-tePai, Xiao-luGao, Ming Zhang, *Spatial Planning and Sustainable Development*, Springer

Dang, A, Lv, J, Zhao, J (2009) *The development and conservation of cave dwelling. China Homes 2*: pp. 89-95

Holden, Robert, 2003. *Nueva Arquitectura del Paisaje*, Ediciones G. Gili, SA de CV, Barcelona

Greco F., Marocco F., *Il paesaggio delle cave, da ferita del territorio a luogo delle opportunità*, in AA.VV. Il progetto dell'urbanistica per il paesaggio, XII Conferenza Nazionale Società Italiana degli Urbanisti, Mario Adda Editore, Bari, 2009

Pavan, V. (2010), *Architetture di cava*, Motta Architettura, Milano.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Programmare o pianificare i territori delle città metropolitane? Il caso di Firenze tra vision spaziali e processi di trasformazione economico-produttiva

Valeria Lingua
Università di Firenze
DIDA Dipartimento di Architettura, Sezione di Urbanistica e Pianificazione del Territorio
Email: *valeria.lingua@unifi.it*
Tel: 055.2756455

Giuseppe De Luca
Università di Firenze
DIDA Dipartimento di Architettura, Sezione di Urbanistica e Pianificazione del Territorio
Email: *giuseppe.deluca@unifi.it*
Tel: 055.2756475

Abstract
I tentativi di cooperazione sollecitati dalle modifiche in atto degli assetti istituzionali e dalla istituzione delle città metropolitane sui confini provinciali evidenziano spesso una notevole distanza tra le strategie espresse negli strumenti di pianificazione territoriale, sia a livello orizzontale che verticale, e l'attuale contingenza socio-economica.
Ciò emerge con evidenza nell'area metropolitana fiorentina, assurta a caso emblematico non solo per la netta dissociazione tra pianificazione strategica e strutturale comunale e intercomunale, ma anche per la presenza di modalità diverse di approcciarsi al tema della dimensione metropolitana. Da un lato, i comuni di prima cintura presentano strategie molto differenziate, e in alcuni casi in aperto conflitto con quelle sovra locali (emblematico il caso dell'ampliamento dell'aeroporto) o distanti dalle percezioni del mercato. Dall'altro lato, pare evidente che il semplice disegno dell'area metropolitana sui confini provinciali circoscriva una coperta troppo stretta per un sistema territoriale le cui dinamiche si estendono su 3 province fino all'area pistoiese, passando per Prato.
L'approccio proposto, improntato dalle teorie del *Regional Design*, mira a definire i presupposti per la rappresentazione di una *vision* unitaria, capace di mettere a sistema le diverse progettualità esistenti e inquadrare temi e strategie a supporto di una contingenza socio-economica che modifica innegabilmente il rapporto tra il territorio e i processi di trasformazione produttiva.

Parole chiave: scenarios, large scale plans and projects, governance.

Il Regional design come approccio per traguardare le *vision* della pianificazione spaziale e dello sviluppo socio-economico

Le economie di tipo metropolitano, come nodi del sistema dell'economia globale, sono improntate da processi e traiettorie spesso disgiunte da quelle prefigurate nell'ambito dell'organizzazione degli assetti istituzionali e di governo del territorio.
Il paper affronta il tema del complesso rapporto tra pianificazione spaziale delle aree metropolitane e visioni di sviluppo socio-economico.

I tentativi di cooperazione sollecitati dalle modifiche in atto degli assetti istituzionali e dalla istituzione delle città metropolitane sui confini provinciali evidenziano spesso una notevole distanza tra le strategie espresse negli strumenti di pianificazione territoriale, sia a livello orizzontale che verticale, e l'attuale contingenza socio-economica.
Una contingenza in cui la polarizzazione terziario-metropolitana improntata dalla produzione di servizi non può prescindere dal confronto con l'assetto insediativo e infrastrutturale, determinando la necessità di definire una vision unitaria e di ampio respiro.
Tale necessità emerge prepotentemente in questa era della riforma degli assetti istituzionali in cui lo *switch* area metropolitana – provincia non rappresenta sicuramente la soluzione ottimale in un quadro socio-economico in continuo mutamento in cui la città metropolitana è una realtà tutta da costruire non solo a livello istituzionale, ma anche nella sua geografia e nella sua identità.
Il progetto spaziale della città metropolitana diventa un atto imprescindibile nel momento in cui si crea la necessità di definire la regione stessa come comunità metropolitana e di rapportarla con le forze economiche che modellano l'area e che da essa sono modellate.
In questo senso, pare utile il riferimento al *Regional Design* come modalità pertinente per la definizione spaziale della regione urbana: «Regional design shapes the physical form of regions. It takes a regional perspective in guiding the arrangement of human settlements, preferably in communities. Regional design strives to connect these communities by transport, communication, and other links into regional networks. Keeping the fringes or environs of the communities relatively sparsely settled is another aim. Communities, the links among them, and their environs are the three key physical components of regions that are the objects of regional design» (Neuman, 2000:116).
Il *Regional Design* si distingue dal *Regional planning* non solo in riferimento ai confini istituzionali, che in Italia riguardano prettamente la pianificazione di carattere sovra locale (regionale e provinciale), ma soprattutto per contenuti e approcci alle questioni di sviluppo socio-economico.
Secondo Neuman: «Regional design is a strategy that sets the course for action that determines smaller scale decisions. Regional design is to community development and neo-urbanism as urban design is to architecture […].This strategic function of regional design distinguishes it from urban and regional planning, apart from its focus on physical form. Regional design is a potent combination that can portray a vital vision of what a region can look like, and how to achieve it» (Idem:118).

Due sono, dunque, le principali caratteristiche del concetto: la definizione della *region* di riferimento e la formazione di una *vision* strategica vitale, forte, che possa rappresentare il riferimento sia per le politiche di sviluppo socio-economico che per il governo del territorio.
La definizione della *region* di riferimento è sicuramente la principale questione che si pone il dibattito in riferimento alla riforma istituzionale. L'estensione delle aree metropolitane così come definita dalla legge Delrio (n. 56/14) si basa su due parametri (popolazione –comuni inferiori a 5000 abitanti – e dinamiche metropolitane in atto nelle province capoluogo) completamente avulsi dalle specificità territoriali e dalle pratiche cooperative in atto (Lingua, 2013). Si determinano quindi dinamiche differenziate per cui alcune provincie abbracciano territori sin troppo vasti (è il caso della Provincia di Torino, che si estende sino all'alta Val di Susa) e territori troppo stretti, come nel caso di Firenze o Napoli (Cittalia, 2014). E' più che mai chiara la necessità di raccordare i confini istituzionali provinciali con quelli della contingenza e della programmazione socio-economica, se si considera la *region* come un territorio cui fanno riferimento abitanti e imprese attraverso le loro attività (Friedmann and Weaver, 1979). Ancora, nella identificazione della *region* permangono alcuni elementi ricorrenti: reti e flussi materiali e immateriali centro-periferia, reti di trasporto di carattere metropolitano, dinamiche localizzative dominate da questi flussi (Thierstein & Förster, 2008; Glasson & Marshall, 2010).

Quanto alla definizione della *vision*, insieme alle dimensioni 'analitica' e 'normativa' proprie dei *planning concepts* (Davoudi, 2003), il *regional design* assume una terza dimensione, di tipo 'argomentativo' *(discursive)*, attraverso la quale le rappresentazioni spaziali assistono il processo analitico di co-produzione della conoscenza e, allo stesso tempo, attribuiscono significato alla definizione delle politiche, attraverso la loro trasposizione spaziale Balz & Zonneveld (2014).

La dimensione argomentativa del *Regional Design* risulta, quindi, funzionale alla definizione della città metropolitana in riferimento sia alla costruzione delle politiche, sia alla definizione delle strategie spaziali ad esse connesse. La creazione di immagini forti è ritenuta indispensabile non solo per costruire la

strategia, verificarla e calibrarla, ma soprattutto per costruire le basi istituzionali utili a sostenerla e implementarla: «representations are used to indicate physical change, as well as to influence the organization of planning processes, the position and decisions of key actors in these process, and the deliberation of political norms and values» (Balz e Zonneveld, 2014:3); in questo senso, le immagini assumono un ruolo di «institution builders» (Neuman, 1996:293).

L'approccio pare pertinente rispetto al processo di costruzione della Città Metropolitana Fiorentina: anche qui il dibattito è aperto in merito alla formazione dello statuto e alla necessità, da parte dalla legge n. 56/14, di dotare l'ente Città Metropolitana di un piano strategico. Piano che, da un lato, si sta delineando come un regesto di politiche piuttosto che un vero e proprio strumento di programmazione. E che non può prescindere dall'appoggiarsi al sistema di pianificazione territoriale esistente, in particolare alla pianificazione strutturale comunale, che è vigente in tutti i comuni dell'area fiorentina e che spesso è giunta alla seconda generazione.

Il nocciolo principale del dibattito riguarda il confine dell'area e, di conseguenza, il rapporto tra le previsioni programmatiche del piano strategico e quelle urbanistiche del 'piano strutturale d'area' – che prima o poi dovrà prendere necessariamente forma – in relazione alla attuale contingenza di sviluppo socio-economico che interessa l'area fiorentina. Una realtà che non è possibile ascrivere ai confini provinciali perché tocca ormai tre province ed è animata da dinamiche socio-economiche spesso troppo distanti da una pianificazione strutturale e strategica incapace di prospettare vision territoriali capaci di supportarle. Soprattutto in periodi di crisi come quello presente.

Il caso di Firenze tra *vision* spaziali e processi di trasformazione economico-produttiva

L'area metropolitana fiorentina vanta una lunga storia di tentativi di pianificazione coordinata di ambito intercomunale. Fin dal secondo dopoguerra, gli stessi studi per la predisposizione del primo PRG di Firenze del 1951 delineano un primo schema di pianificazione intercomunale che include 13 comuni dell'area metropolitana (Bagno a Ripoli; Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Firenze, Impruneta, Lastra a Signa, Pontassieve, Prato, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa, Vaglia). Questi studi, formulati a partire dal 1947 sulla base di alcune ipotesi dell'arch. Carlo Maggiora nell'ambito della facoltà di Architettura, sono chiaramente influenzati dalla Città Industriale di Le Corbusier
L'amministrazione fiorentina, nel presentare ai comuni il Piano intercomunale fiorentino, incontra fin da subito difficoltà istituzionali legate a una idea di sviluppo territoriale sostanzialmente centrata su Firenze, che utilizza gli altri comuni come bacini di espansione della città. L'esperienza fallisce del tutto (Bortolotti e De Luca, 1999) nel 1956, quando il Ministero dei Lavori autorizza l'elaborazione di un piano intercomunale che implica il passaggio del comune di Prato sotto l'autorità fiorentina. Un'ipotesi, questa, fortemente negata dall'amministrazione in questione.
Gli studi vengono ripresi solo a inizio anni Sessanta (1963-1965) dal gruppo coordinato dall'arch. Gian Franco Di Pietro (con Claudio Greppi, Paolo Pettini, Paolo Sica e Gian Franco Dall'Erba), che produce una serie di studi e documenti, compresa la mosaicatura dei Piani comunali, seguite da proposte di sviluppo infrastrutturale che, ancora una volta, non vengono condivise con i comuni contermini. L'assenza di un dibattito determina l'insuccesso della proposta di formare un consorzio fra i comuni d'area per la formazione del Piano Intercomunale.
Ancora, gli studi riprendono negli anni Settanta, con una estensione dell'ambito metropolitano ai comuni di Barberino Val d'Elsa, Greve in Chianti, Montemurlo, Poggio a Caiano e San Casciano Val di Pesa, e con la proposta di una carta ideogrammatica piuttosto che di carte ancora impostate come un tradizionale PRG: carta che, anche se rappresenterà un riferimento per la pianificazione comunale, ancora una volta non sarà mai approvata, rimanendo dunque relegata al ruolo di esercitazione disciplinare.
La situazione si sbloccherà solo nel 1983, dopo un periodo di espansione incontrollata, quando la Regione, con il consenso ed il concorso dei comuni interessati, attiva una *conferenza per il coordinamento degli interventi di pianificazione territoriale nell'area Firenze-Prato-Pistoia*. Sulla base degli studi svolti nell'ambito della conferenza, coordinata prima dall'architetto Edoardo Detti e poi da Giovanni Astengo, la Regione riconosce nel Piano regionale di sviluppo 1987-88 l'area metropolitana e, nel 1990, approva il cosiddetto "Schema strutturale". Tuttavia, le vicende dell'area si intersecano con l'approvazione della L. 142/90: attribuendo alle provincie competenze in materia di pianificazione territoriale di coordinamento, questa legge mette in discussione gli equilibri istituzionali appena raggiunti, essendo la Piana fiorentina interessata da due province, che

diventano tre nel 1992, con l'istituzione della provincia di Prato. Dopo un lungo periodo di stasi, nel 2007 l'area riacquista riconoscibilità con l'approvazione del nuovo Piano di Indirizzo Territoriale regionale (PIT), che definisce l'area Firenze-Prato-Pistoia come fulcro dello sviluppo regionale (DeLuca, 2003). Tuttavia, al di là di specifici progetti tematici (come il cosiddetto "Parco della Piana", a regia regionale) la pianificazione intercomunale risulta uno dei temi mancati per lo sviluppo dell'area.
Tema che torna alla ribalta in questo ultimo lustro, in cui il processo di riassetto istituzionale innescato dalle leggi 135/2012 e 56/2014 determina inevitabilmente una riflessione sui temi e strumenti di pianificazione di area vasta e sulle loro ripercussioni sul sistema della governance nella pianificazione locale e subregionale.
Le proposte di riordino istituzionale maturate in questo ultimo periodo in Italia mirano ad abolire il livello di pianificazione regionale (le province) e ad obbligare i comuni con determinati requisiti a confluire in unioni di competenze, tra cui quella della pianificazione, e i capoluoghi a formare le città metropolitane già previste dalla 142/1990.
Emergono, perciò, diverse tipologie di cooperazione, più o meno coercitive, alle diverse scale: i provvedimenti normativi prevedono un obbligo alla cooperazione a livello sub regionale e locale, per quei comuni e province sottoposti all'accorpamento; lo stesso obbligo investe i comuni delle aree metropolitane che, se in alcuni casi avevano già attivato forme di cooperazione per la formazione di piani strategici (Torino, Genova), di fatto non hanno ancora mai intrapreso processi di definizione di strumenti di pianificazione di carattere metropolitano, spesso per motivi di governance oggi risolti dall'obbligo, per la città metropolitana, di essere guidata dal sindaco del capoluogo.
La difficoltà di intraprende percorsi di pianificazione intercomunale emerge con evidenza nell'area metropolitana fiorentina, non solo per la netta dissociazione tra pianificazione strutturale comunale e pianificazione strategica a guida del capoluogo, ma anche per la presenza di modalità diverse di approcciarsi al tema della dimensione metropolitana.
Da un lato, i comuni di prima cintura presentano strategie molto differenziate, e in alcuni casi in aperto conflitto con quelle sovra locali (emblematico il caso dell'ampliamento dell'aeroporto) o distanti dalle percezioni del mercato.
Dall'altro lato, pare evidente che il semplice disegno dell'area metropolitana sui confini provinciali circoscriva una coperta troppo stretta per un sistema territoriale le cui dinamiche si estendono fino all'area pistoiese, passando per Prato. Una realtà che tocca tre province e che è animata da dinamiche socio-economiche spesso troppo distanti da una pianificazione strutturale e strategica incapace di prospettare vision territoriali capaci di supportarle. Dinamiche che gli operatori sembrano addirittura disconoscere, basti pensare alla proposta di Confindustria di strutturare il sistema degli ambiti di riferimento sul triangolo Firenze-Pisa-Livorno, che taglia fuori Prato e Pistoia per comprendere la geografia delle porte della Toscana, Pisa per l'aeroporto e Livorno per il porto e l'interporto.
E' il momento di attivare dinamiche di pianificazione tese a conciliare queste esigenze così divergenti nel quadro di un nuovo progetto di territorio. Un progetto basato sul *Regional Design*, capace di definire una *vision* integrata e condivisa. Un processo che, passando attraverso la sistematizzazione degli scenari già formulati negli strumenti di pianificazione strutturale, permetta di definire un primo quadro di riferimento, utile a ripensare interpretazioni, approcci e progetti verso la vision della città metropolitana.

Re-imaging l'area vasta

L'approccio improntato al *Regional Design* pare utile a definire una strategia di area vasta per la città metropolitana di Firenze e per l'area metropolitana della Toscana centrale attraverso la rappresentazione di una *vision* unitaria a partire dagli elementi strategici delle pianificazioni ordinarie locali.
Attraverso la sistematizzazione delle progettualità in atto è possibile definire una prima vision delle direzioni in cui sta andando l'area vasta, utile a definire una strategia spaziale condivisa nella quale sviscerare alcuni temi che si riconnetto all'attuale contingenza socio-economica:

- Rimettere in ciclo le aree e gli edifici scartati con operazioni di riqualificazione e riciclo urbano in un'ottica di area vasta: atlante degli edifici e delle aree di scarto per attivare politiche di rigenerazione, riuso, compensazione e perequazione di livello territoriale
- Definire una prospettiva metropolitana per l'housing sociale, attraverso un progetto d'area capace di affrontare le diverse fasi di pianificazione e progettazione urbanistica, progettazione architettonica e tecnologica dell'Housing sociale, le nuove procedure di finanziamento e i nuovi modelli gestionali e amministrativi in una prospettiva integrata (dalla localizzazione alla gestione).

- Creare una infrastruttura verde metropolitana mettendo in connessione le aree verdi pubbliche e private e definendo modalità di gestione attraverso il recupero delle acque piovane (De Luca, Alberti, Scortecci, 2014).

Per Sistematizzare e unire le progettualità esistenti e in corso (amministrazioni, strutture di ricerca e stakeholder) in un unico piano strutturale d'area capace di definire una vision condivisa, possono essere utilizzati nuovi strumenti "smart" che permettano di agevolare il processo di pianificazione velocizzando l'abituale prassi che richiede incontri, valutazioni e revisioni di documenti. Attività che possono essere fatte anche online con certificazione (conferenza dei servizi, conferenze di accordi di pianificazione e simili), attraverso strumenti e piattaforme utili a semplificare procedure e modalità di scambio di documenti *online* e in *real time* (Attene, 2015).

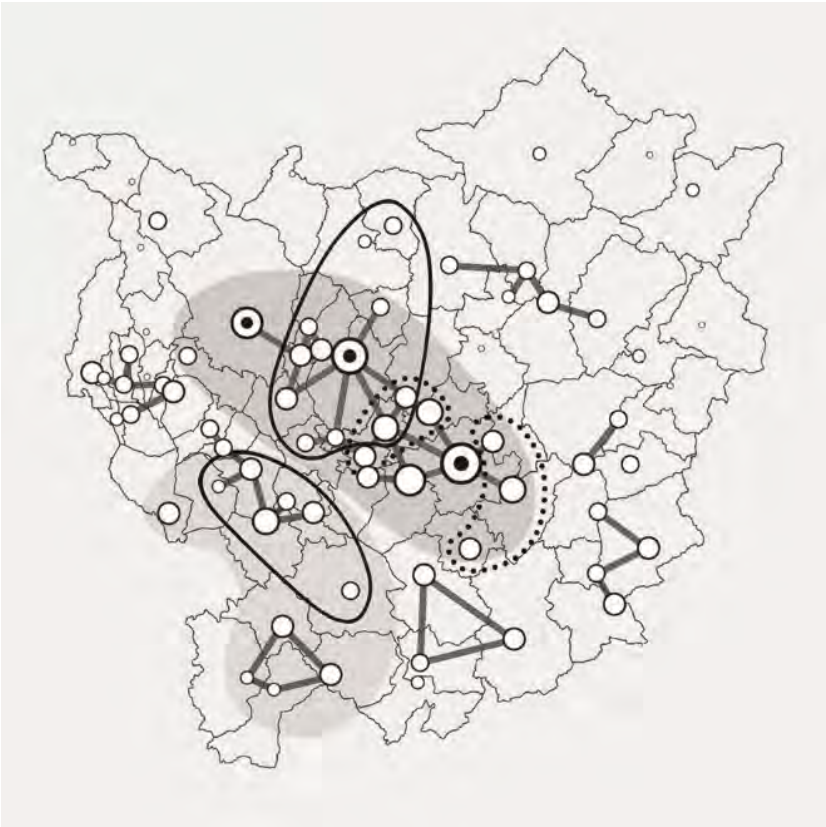


Fig. 1 | Le legature urbane nell'area centrale della Toscana individuate nel *Piano di Indirizzo Territoriale* della Regione Toscana 2000/2005, DCR n. 12 del 25 gennaio 2000.

Fig. 2 | In azzurro i comuni dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, dove era stato predisposto lo «Schema Strutturale», approvato con DCR 212/1990; in amaranto l'area dell'attuale Provincia di Firenze.

Fig. 3 | In rosso i comuni dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, DCR 212/1990; in ocra l'area metropolitana individuata con DCR n. 130 del 29/3/2000, sommatoria dei territori delle province di Firenze, Prato e Pistoia.

Fig. 4 | L'articolazione territoriale proposta da Confindustria Toscana, *Corriere Fiorentino*, 8 luglio 2014.

Riferimenti bibliografici

Attene C. (2015), Le piattaforme collaborative che semplificano la vita, *Il Sole 24 Ore*, n. 474, 3 maggio 2015, p. 12.

Cittalia (2014), Rapporto Cittalia 2013 - *Le città metropolitane*, disponibile al link: http://ita.calameo.com/books/0001179653c7dacf279c1

De Luca L., Alberti F., Scortecci S., (2014), Re-Greening approach: regenerate gardens and courtyards as a green infrastructure in the historical city core. The case of Florence, in *Urbanistica Informazioni*, n. 257, 2014, pp. 55-60.

Davoudi (2003) EUROPEAN BRIEFING: Polycentricity in European spatial planning: from an analytical tool to a normative agenda. *European Planning Studies*, 11, 979-999.

Friedmann J., Weaver C. (1979). *Territory and Function: The Evolution of Regional Planning*. Edward Arnold, London.

Balz V.E., Zonneveld W.A.M. (2014) "Regional Design in the Context of Fragmented Territorial Governance: South Wing Studio", *European Planning Studies*, online first, pp. 1-21.

Lingua V. (2013), "When A Planning Tier... Disappear! La cooperazione interistituzionale per la pianificazione di area vasta: temi e problemi tra Italia e Inghilterra". In: Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C., a cura di, *Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo*. p. 449-451, INU Edizioni.

Glasson J., Marshall T. (2010), *Regional Planning*, Routledge, Abingdon.

Neuman, M. (1996), "Images as institution builders: Metropolitan planning in Madrid", *European Planning Studies*, 4(3), pp. 293–312.

Neuman, M. (2000), "Regional design: Recovering a great landscape architecture and urban planning tradition", *Landscape and Urban Planning,* n. 47, pp. 115-128.

Thierstein A., Förster A. (2008), *The Image and the Region. Making Mega-City Regions Visible!* Lars Müller Publishers, Baden.

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Il caso dell'asse tiburtino a Roma tra vocazione produttiva e geografie insediative e abitative composite

Elena Maranghi
Università di Roma "La Sapienza"
DICEA – Dipartimento Ingegneria Civile Edile Ambientale
Email: *elena.maranghi@gmail.com*

Abstract
Il territorio che si attesta sull'asse della via Tiburtina, tra i Comuni di Roma, Guidonia Montecelio e Tivoli, è storicamente caratterizzato dalla più alta densità di attività produttive dell'area metropolitana romana. La presenza di importanti nodi ed assi infrastrutturali e la previsione del loro potenziamento ha determinato, insieme al processo di 'fuoriuscita' da Roma, il localizzarsi progressivo di funzioni diverse sull'asse tiburtino, tra cui spicca quella residenziale, dando vita a geografie di uso composite. Oggi, se da un lato le progettualità istituzionali continuano a sostenere l'immagine di un polo produttivo ad alto contenuto tecnologico (Tencnopolo Tiburtino/*Tiburtina Valley),* faticando però a promuoverlo attraverso politiche strutturali specifiche, dall'altro lato, anche a seguito della crisi dei sistemi produttivi, il territorio restituisce un'immagine fatta di molteplici geografie della *dismissione,* del *riuso,* dello *scarto*; terziario di *back office;* grandi poli logistici; funzioni "indesiderate" espulse dalla città (smaltimento regolare ed irregolare di rifiuti, impianti industriali ad alto impatto ambientale). Tali geografie danno vita nella *prossimità* ad una *coabitazione difficile* tra un ambiente naturale di pregio, consistenti insediamenti abitativi (ex borgate abusive e nuove edificazioni) e attività produttive estremamente diversificate. La ricerca si interroga sulle forme assunte da questa parte di città, fatta di 'isole' funzionali eterogenee ed iper-pianificate che faticano a costruire e restituire l'immagine di un territorio di qualità, producendo forti disagi tanto sul settore produttivo quanto sugli insediamenti residenziali.

Parole chiave: city regions, social practices, outskirts & suburbs.

1 | Introduzione[1]

Già da alcuni decenni gli studi urbani hanno articolato un dibattito sulla città che vede al centro una profonda ridefinizione di cosa sia e quali forme assuma oggi l''urbano'. Se, fino alla modernità, l'oggetto-città è sempre stato associato con il carattere di 'urbano', oggi, la pressione di trasformazioni economiche, produttive e sociali ha profondamente messo in discussione questa presunta equivalenza. La pressione di dinamiche di ridefinzione globale del sistema del lavoro e dunque sulle forme di organizzazione economica e sociale ha avuto effetti consistenti sui territori e sulle modalità, spaziali e temporali, di abitarli: il territorio contemporaneo si configura come uno «spazio frammentato, eterogeneo ed isotropo, in divenire, variegato e cangiante, difficilmente cartografabile, misurabile […] si accartocciano i vecchi confini, si confondono le vecchie dicotomie centro/margine, dentro/fuori, città/campagna,

[1] Il presente paper è da considerarsi un prodotto intermedio e 'di lavoro' sviluppato nell'ambito del progetto di ricerca "Studio del rapporto tra processi insediativi e condizioni dell'abitare nei settori litoraneo ed orientale del territorio metropolitano romano". Tale ricerca (della durata di un anno da gennaio a dicembre 2015) costituisce parte del lavoro svolto dall'unità locale dell'Università di Roma La Sapienza, coordinata dal prof. Carlo Cellamare, nell'ambito del Prin 2010 "Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità, governabilità", coordinato dal prof. Alessandro Balducci (Politecnico di Milano).

locale/globale, prossimità/distanza, reale/virtuale.» (Decandia, 2009: 77). E ancora riprendendo le parole di Decandia: «[…] le nostre modalità di organizzazione dello spazio insediativo non ci consentono più di identificare l'urbano in entità discrete riconoscibili all'interno del territorio. La città esce da sé: si stacca dalla base fisica che l'aveva determinata per scomporsi in una miriade di spazi e di eventi che esplodono e sbalzano al di fuori dei suoi limiti consolidati. All'interno di questi orizzonti saltano evidentemente le valenze simboliche attribuite alla stessa idea di centralità e di marginalità.» (Decandia, 2014: 1). La trasformazione profonda dell'urbano naturalmente ha effetti anche sulle forme assunte da ciò che definiamo oggi città: è a questo proposito che Edward Soja (1998; 2000) ha elaborato il concetto di 'post-metropoli'[2]. Secondo Soja i caratteri che definiscono il 'post-metropoliano' (evocato dal suo lavoro attraverso sei 'discorsi') sono determinati dall'intensificarsi e l'interrelarsi di determinati fenomeni, non del tutto nuovi: ciò che descrive il post-metropolitano non sarebbe infatti tanto l'affermarsi di fenomeni totalmente inediti alla città quanto la compresenza, la convivenza e l'interconnessione di fenomeni locali, sovra-locali e globali che, disegnando geografie complesse e composite, pesano sempre di più sugli assetti socio-economici e spaziali delle città contemporanee, intensificando il significato della relazione tra dinamiche sociali e le loro forme di spazializzazione (Soja, 1998). Al di là delle differenze tra le città nord-americane – nelle quali Soja situa la propria lettura – e le città europee, l'aspetto più interessante dell'analisi proposta risiede probabilmente nella 'postura analitica' adottata dall'autore, che rivaluta la necessità di porre l'attenzione su una rinnovata capacità di lettura dei territori che muove da una ri-definizione di territorio come spazio 'sensibile e complesso' «in tensione tra spazialità, storicità, socialità» (Attili, 2008: 57, a proposito del concetto di 'terzo spazio', elaborato dallo stesso Soja). Una lente critica (*spatial turn*) che, non assumendo lo spazio come 'dato', lo problematizza come un costrutto sociale, prodotto di ideologie, azioni, processi, immaginari tra loro differenti, riconducibili tanto a chi abita e usa quanto a chi progetta e governa il territorio. Per Soja questa 'lente spaziale' dovrebbe spingersi non solo ad elaborare e servirsi di metafore descrittive incentrate sullo spazio (rete, territorio, scala, regione...) ma a guardare in un nuovo modo ai processi che nei territori contemporanei prendono corpo, costruendo connessioni di senso tra micro-geografie e dinamiche socio-spaziali di scala macro. Si tratta di sviluppare un'analisi territoriale cioè che, come già sosteneva Lefebvre, ci aiuti a connettere i fenomeni economici e sociali di scala macro (sempre più rilevanti in un contesto globale) con le condizioni dell'abitare quotidiano (e le loro ripercussioni su di esse) (Cellamare, 2013), rispetto alle quali l'urbanistica ha sviluppato una progressiva 'afasia' (Bianchetti, 2008). Pratiche dell'abitare che naturalmente non descrivono soltanto la dimensione della residenza: un abitare inteso come uso del territorio, attraversamento, relazioni sociali, oltreché come dimensione immateriali di percezioni, desideri, significati che vanno a costruire immaginari proiettati – ed eventualmente progettati – sul territorio da parte di chi lo vive quotidianamente attraverso la residenza, il lavoro, lo svago, il consumo, la socialità ecc. Intersecare in particolare queste dimensioni con la lente analitica del 'post-metropolitano' significa guardare alla relazioni che sul territorio si producono tra queste diverse modalità di 'abitare' ed 'usare' e dunque 'produrre' territorio.

2 | La direttrice della via Tiburtina: un territorio composito

Il territorio oggetto della ricerca, ovvero il 'transetto' urbano che si sviluppa lungo l'asse stradale della Tiburtina tra il comune di Roma e quelli di Guidonia-Montecelio e Tivoli[3], analizzato attraverso queste lenti, si presta a restituire esiti interessanti in merito alle caratteristiche assunte oggi dalla città contemporanea 'in trasformazione', con particolare riferimento ad un'idea di 'coabitazione difficile' che caratterizza lo sviluppo di una città, quella contemporanea, in cui funzioni e spazi eterogenei si sovrappongono senza apparentemente riuscire a trovare un 'comune denominatore' (una volta identificato con 'la città'?). Il territorio della Tiburtina si presta a questo tipo di analisi in quanto caratterizzato dal giustapporsi di dinamiche, pratiche dell'abitare e fenomeni di natura diversa: la particolare attrattività dell'area, legata alla presenza di infrastrutture di rilevanza metropolitana e regionale che innervano il territorio prossimo all'asse della Tiburtina (costituite dalla stessa via consolare Tiburtina, da alcune infrastrutture che la intersecano longitudinalmente – ovvero, in ordine a partire dal centro di Roma: la

[2] «I have recently chosen to use postmetropolis as a general term to accentuate the differences between contemporary urban regions and those that consolidated in the middle decades of the twentieth century. The prefix 'post' thus signals the transition from what has conventionally been called the modern metropolis to something significatly different, to new postmodern forms and patternings of urban life that are increasingly challenging well-established modes of urban analysis» (Soja, 1998: 37)

[3] Prendo prevalentemente in considerazione il tratto – lungo circa 16 km – situato tra l'intersezione con il Gra e il Comune di Guidonia.

tangenziale, il Grande Raccordo Anulare – Gra, l'autostrada A1 – o che corrono parallelamente ad essa, ovvero la penetrazione urbana dell'autostrada A24 Roma –l'Aquila, a sud), ha fatto sì che nel tempo essa diventasse teatro di un forte sviluppo insediativo, tanto produttivo quanto residenziale.
Essendo, infatti, il territorio romano caratterizzato da una carenza strutturale di connessioni e dunque da una 'mobilità difficile' oltre che da una forte insostenibilità del mercato degli affitti e delle vendite di case, nel corso degli ultimi decenni si è determinata una forte espansione 'fuori dalla città consolidata' lungo alcune arterie infrastrutturali, primo fra tutti il Grande Raccordo Anulare, seguito dalle vie consolari e dalle principali arterie di connessione su ferro (si veda Cellamare, 2013)[4].

Una vocazione industriale composita

Nel caso della Tiburtina, tuttavia, la funzione residenziale si trova a convivere e a confrontarsi con una vocazione prettamente produttiva di un territorio che, già a partire dagli anni '40 del Novecento, è caratterizzato dalla localizzazione di numerosi stabilimenti industriali lungo il tratto in uscita da Roma, ulteriormente intensificati a seguito del Prg del 1962 e, anche attraverso uno sviluppo 'non pianificato', nei due decenni successivi. In questi anni la Tiburtina si configura come compresa tra due polarità produttive: l'area più prossima a Roma, caratterizzata da uno sviluppo di piccole e medie industrie, e l'area compresa tra i Comuni di Tivoli e Guidonia, caratterizzata storicamente dalla presenza del settore estrattivo e di lavorazione del travertino[5]. Già dai primi anni '80, tuttavia, si mostrano evidenti segnali di crisi del settore industriale: si fanno sempre più numerose le dismissioni, che lasciano sul territorio una serie di 'relitti' industriali – generalmente piccoli e medi stabilimenti – tutt'oggi in larga parte in stato di abbandono[6]. Tuttavia, è proprio in questi anni, che il territorio vive una seconda possibilità in termini di vocazione produttiva. Si realizza, infatti, una progressiva 'sostituzione' della produzione industriale: tra il Gra e l'area del quartiere di Settecamini, all'interno del Comune di Roma, cominciano a sorgere una serie di imprese specializzate nel settore dell'*high-tech* (alta tecnologia, telecomunicazioni, aerospazio) che danno vita allo sviluppo di quella che in seguito verrà soprannominata – facendo eco alla *Silicon Valley* statunitense – la *Tiburtina Valley*. La *Tiburtina Valley* conosce il suo apice negli anni '90, periodo in cui le istituzioni pubbliche decidono di dare un impulso decisivo allo sviluppo di tale settore tramite la promozione di un grande progetto di sviluppo territoriale: il Tecnopolo Tiburtino. A metà degli anni '90, la Camera di Commercio di Roma, di concerto con Regione Lazio e Comune di Roma lancia il progetto di quella che diventerà una delle 'nuove centralità' del Prg approvato nel 2003: un ambizioso progetto di sviluppo territoriale situato in un'area di circa 70 ettari, localizzata oltre il Gra. Il Tecnopolo[7], dotato di una serie di servizi ed infrastrutture in grado di garantire vantaggi localizzativi ad imprese ad alto contenuto tecnologico, nasce in primo luogo con l'obiettivo di diventare un centro di eccellenza di supporto alle imprese, lanciando una sorta 'distretto dell'alta tecnologia' romano, volto a 'ridefinire' l'immagine e la vocazione del territorio. Nonostante l'area della Tiburtina fosse, come abbiamo detto, caratterizzata dalla presenza di numerosi edifici dimessi, la realizzazione del Tecnopolo avviene tuttavia in un'area 'vuota' (fatta eccezione per la pre-esistenza di un nucleo di casali, recuperati ed integrati dal progetto) e più 'periferica' rispetto alle precedenti espansioni industriali, edificata *ex-novo* e piuttosto indipendente dal contesto circostante. Sebbene la sua costruzione sia vista come una modalità attraverso cui riqualificare e migliorare le condizioni la disponibilità di servizi e la connettività degli insediamenti circostanti – i due nuclei storici di Settecamini e Case Rosse – esso è concepito morfologicamente come un complesso 'indipendente' e a sé stante. Non solo: il progetto, completato nel 2003 al 70-80% degli interventi previsti, non vede la realizzazione di quelle strutture 'di servizio' che avrebbero dovuto, seppur in forma parziale, concorrere al miglioramento della dotazione dei servizi dell'area, ovvero un centro congressi, un centro sportivo ricreativo, un hotel e un asilo nido.
Contemporaneamente allo sviluppo del settore 'di eccellenza' delle imprese in campo tecnologico, un altro settore presente sul territorio subisce tra gli anni Novanta e Duemila un forte impulso: si tratta del settore

[4] Secondo quanto rilevato dai dati dell'ultimo censimento, circa il 20% della popolazione residente nel Comune di Roma si sarebbe spostata nel decennio 2001-2011 dall'interno all'esterno del Grande Raccordo Anulare (Cellamare, 2013).

[5] Oggi 'Area del lapideo della Tiburtina', parte del 'Distretto del Marmo e del Lapideo Monti Ausoni'.

[6] Non solo: alcuni di questi stabilimenti, esempio eclatante quello dell'industria Basf, cambiano la propria 'destinazione' produttiva, convertendosi in centri di smaltimento per rifiuti generati dal processo produttivo, dequalificando notevolmente il territorio circostante.

[7] Il Tecnopolo Tiburtino vede oggi insediate circa 90 imprese appartenenti principalmente ai settori dell'ICT (Information & Communication Technology), dell'aerospazio e dell'elettronica, dei servizi alle imprese per un totale di circa 2.300 addetti. Hanno qui inoltre sede l'incubatore di impresa della Regione Lazio (Bic Lazio) e tre laboratori di ricerca pubblico-privati (fonte dati: intervista a responsabile del Tecnopolo).

della logistica e della grande distribuzione, che viene ulteriormente promosso attraverso un secondo progetto sostenuto dalla Camera di Commercio (di concerto con Comune di Roma e quello di Guidonia insieme con la Regione Lazio): si tratta del nuovo centro agroalimentare che si sviluppa nel territorio del Comune di Guidonia, a ridosso del confine con il Comune di Roma. Il Centro Agroalimentare Romano (Car), inaugurato nel 2002, rappresenta oggi la più grande infrastruttura italiana per il commercio ittico ed ortofrutticolo. Come prevedibile, la localizzazione del Car stimola un progressivo consolidamento del settore della logistica e della grande distribuzione sul territorio, già caratterizzato dalla localizzazione di grandi 'colossi' della grande distribuzione, attratti e favoriti dalla vicinanza con le arterie di scala regionale e nazionale (autostrada A1- A24). Si tratta di un settore 'di impatto' sul territorio in quanto la natura delle attività svolte (stoccaggio delle merci, vendita all'ingrosso, distribuzione tramite trasporto su gomma ecc.) le rende al tempo stesso 'indifferenti' e poco connesse al territorio in cui si insediano e, inoltre, contribuisce notevolmente ad aumentare la congestione delle arterie di viabilità esistenti.

Nuova residenza e nuove conflittualità

Nel fare questa considerazione rispetto al sistema della mobilità è opportuno osservare, come sottolineato in precedenza, che la direttrice est della Tiburtina non è soltanto una direttrice di sviluppo produttivo: al contrario, e per le stesse ragioni di vantaggio localizzativo, si è consolidato nel corso del tempo lo sviluppo di una consistente componente residenziale, caratterizzata da forti dinamiche di pendolarismo lavorativo sulla città di Roma. A fronte delle previsioni di adeguamento e potenziamento infrastrutturale previste dal P.r.u.s.s.t. Asse Tiburtino[8], approvato nel 2002 di concerto tra i Comuni di Roma (capofila), Tivoli, Guidonia e Castelmadama per far fronte all'aumento significativo del 'peso' del sistema produttivo (in seguito all'intervento del Tecnopolo e del Car) sul complessivo assetto territoriale dell'area, il territorio in questione subisce parallelamente un forte incremento del settore residenziale. Come in molti casi accade, la previsione di piano sull'area innesca un conseguente aumento della rendita e l'interesse non solo di costruttori e speculatori, ma anche delle pubbliche amministrazioni, disposte, con l'obiettivo di 'riqualificare' gli insediamenti esistenti, anche a prevedere l'inserimento di nuove cubature residenziali. Considerando solo l'area del Comune di Roma, sui due nuclei che possiamo definire 'storici', ovvero il quartiere di Settecamini, (sorto a partire dagli anni '40) e la lottizzazione abusiva di Case Rosse (nata intorno agli anni '60), oltre che sul nucleo di nuova edificazione del Tecnopolo, si attestano negli ultimi 15 anni una serie di interventi 'puntuali' di lottizzazioni residenziali, caratterizzate prevalentemente dalla tipologia della palazzina (5-6 piani): il Piano di Zona Casal Bianco (3.800 abitanti), su Settecamini; una serie di nuove lottizzazioni private, sempre sull'insediamento di Settecamini, su Case Rosse, sull'area del Tecnopolo, per un totale di 30.000 abitanti circa. Diverso e ancora più significativo è il caso delle aree situate nella 'periferia' del Comune di Guidonia, immediatamente adiacenti al confine comunale della Capitale, ovvero le frazioni di Setteville Nord, Marco Simone e Laghetto: esse sono frutto di un'incontrollata espansione realizzatasi a partire dagli anni '90 e si configurano oggi come espansioni 'diffuse', caratterizzate dalla tipologia della villetta unifamiliare/bifamiliare, giunte ad ospitare quasi 20.000 abitanti; Guidonia Montecelio è infatti oggi il terzo comune del Lazio con una popolazione di circa 80.000 residenti (popolazione residente, dati Istat 2013) e ha visto nel corso degli ultimi quindici anni un aumento costante ed esponenziale tanto dei propri abitanti quanto dell'edificato. Queste nuove edificazioni, destinate ad accogliere una popolazione 'in uscita' da Roma, alla ricerca di modelli abitativi diversi e di una maggiore accessibilità del mercato della vendita, sono rimaste in gran parte invendute – a causa di una forte stagnazione delle compravendite nel periodo di crisi economica – e presentano oggi qualità urbana è dunque generalmente molto bassa: oltre alla scarsa presenza - cura degli spazi pubblici, essi sono caratterizzati da un alta percentuale di opere 'non finite' e appaiono oggi come dei 'cantieri permanenti', incompiuti e in stato di abbandono.

[8] Il programma riconosce la complessità del territorio data da una progressiva giustapposizione di funzioni diverse all'interno di un contesto ambientale di pregio e prevede dunque di agire contestualmente attraverso tre assi di interventi di natura urbanistico/ambientale: interventi sulla mobilità per potenziare il grado di accessibilità a funzioni esistenti e programmate; interventi di riqualificazione dei diversi sistemi presenti – produttivo e ambientale/storico-culturale – volti a valorizzare i singoli 'sub-sistemi', conservando la specifica 'varietà' del contesto; interventi volti a dotare le aree produttive di natura prettamente industriali di un maggiore mix funzionale, attraverso un'integrazione di funzioni diverse.

Fig. 1 | L'insediamento residenziale del Piano di Zona Settecamini – Casal Bianco.

Fig. 2 | Un'area destinata a parcheggi all'interno del Tecnopolo Tiburtino.

Sviluppo produttivo: da opportunità a limite per un territorio 'non finito'

Il carattere 'non finito' dei nuovi insediamenti residenziali così come dell'area del Tecnopolo è dovuto principalmente al mancato 'decollo' di un'area che si pensava avrebbe assunto una rinnovata qualità anche in relazione ad un aumento della sua accessibilità a livello metropolitano. Tuttavia, l'intervento più consistente a livello infrastrutturale – previsto a carico dei soggetti pubblici promotori del Prusst – che riguardava il raddoppiamento dell'asse stradale della via Tiburtina, ad oggi unica consolare ad avere un'unica corsia per senso di marcia, è ancora in stato di cantiere. I lavori di realizzazione di quest'opera sono cominciati soltanto nel 2009 e, seppure con una durata iniziale stimata di 36 mesi, non sono ad oggi ancora conclusi. Naturalmente la convivenza con un 'cantiere permanente' ha causato nel corso di questi anni notevoli disagi sia al settore produttivo che agli insediamenti di natura residenziale, considerando soprattutto che il trasporto su gomma costituisce la forma di mobilità prevalente – se non esclusiva – per questo territorio. L'infrastruttura 'primaria' su cui si attestano le varie 'sacche funzionali' e che le connette con la viabilità metropolitana (Gra e reti autostradali) rimane infatti la via Tiburtina: i due svincoli autostradali che collegano il Tecnopolo e il Car alla penetrazione urbana della A24 costituiscono infatti sicuramente un importante intervento – apportato dai due nuclei produttivi – ma è necessario considerare che, essendo il tratto della A24 a pagamento, sono molti coloro che – soprattutto tra i pendolari che si spostano quotidianamente – scelgono di continuare ad utilizzare la via Tiburtina, che di fatto rimane la principale infrastruttura di collegamento con Roma, con il Gra e con l'A1. Accanto a questa nuova 'debolezza' del sistema di mobilità su gomma è importante rimarcare come non venga realizzato – né previsto – alcun potenziamento significativo della mobilità pubblica: le due linee di autobus che attraversano il Tecnopolo e gli insediamenti residenziali limitrofi percorrono per intero la Tiburtina e ciò causa lunghi tempi di attesa e di percorrenza; l'area 'di competenza' del Comune di Guidonia non è inoltre servita dai mezzi pubblici afferenti al Comune di Roma, segnando dunque un forte confine laddove il territorio invece risulta piuttosto continuo in termini di sviluppo residenziale e di necessità di mobilità.

Il mancato potenziamento infrastrutturale di un'area che di fatto ha invece continuato ad espandersi 'come se' le infrastrutture previste fossero realizzate, ci offre oggi una geografia di 'sacche insediative' sempre più consistenti ed ipertrofiche rispetto all'infrastruttura 'debole' – la Tiburtina – a cui si 'agganciano'. Sebbene si tratti di insediamenti iper-pianificati questi nuovi contenitori, tanto residenziali quanto produttivi, costituiscono delle 'isole' confinate, costruite fuori dalla città esistente ma in un territorio sempre più abitato. Di fatto poco 'visibili' e poco 'comunicanti' l'uno con l'altro questi insediamenti vivono di una relazione molto conflittuale legata all'uso delle medesime infrastrutture ma anche alla localizzazione di una serie di usi 'residuali': negli interstizi di questo territorio 'slabbrato' e 'non finito' e di fatto 'di confine' (tra due comuni tanto vasti da considerare entrambi questo territorio come 'periferico') si depositano infatti funzioni indesiderate: discariche abusive e 'parzialmente regolari' (il caso della discarica situata nel Parco Regionale dell'Inviolata), centri del gioco d'azzardo, inceneritori di rifiuti (il caso della Basf). In questo quadro di estrema frammentazione le relazioni cooperative tra funzioni potenzialmente 'qualificanti' per il territorio – la residenza ma anche la produzione legata al settore *hi-tech* e ad una certa branca della logistica – faticano ad emergere, e anche i conflitti, espressi da ciascun contesto singolarmente, risultano piuttosto 'deboli' e senza spazi di 'emersione' effettiva.

3 | Quali forme della città? Alcune possibili chiavi di lettura e prospettive di lavoro[9]

Guardando al territorio della Tiburtina viene spontaneo riflettere sul concetto di Exopolis, elaborato da Soja in relazione ai suoi discorsi sulla post-metropoli: «I have used the term Exopolis to describe this discourse because of its provocative double meaning: exo-referring both to the city growing 'outside' the traditional urban nucleus, and to the city 'without', the city that no longer conveys the traditional qualities of cityness. This radical deconstruction/reconstruction of the urban fabric has stimulated many other neologisms for the new forms emerging in the postmetropolis. In addtion to those already mentioned, including Exopolis, there are postsuburbia, metroplex, technopoles, technoburbs, urban villages, county-cities, regional cities, the 100 mile city» (Soja, 1998:42). Nel caso della Tiburtina, questa 'forma di città' che si sviluppa a partire dal giustapporsi di nuclei 'autonomi' su un'infrastruttura è applicato in maniera parziale[10] e assolutamente non progettata, apparendo come risultante di un'iper-pianificazione per 'parti' di ciascuna 'isola' (a diverse scale: dalla scala individuale-privata delle lottizzazioni abusive, alla scala macro degli insediamenti produttivi e logistici come il Tecnopolo e il Car). Questa città-non-città è, nella giustapposizione dei suoi differenti frammenti, iper-urbana, così come è iper-urbano il pullulare di funzioni residuali che prende corpo a partire dagli spazi che, invece, rimangono 'fuori' dalle isole funzionali, 'incontrollati', non presidiati e non pianificati. Sebbene, dunque, come nelle parole di Soja, le nuove forme della città contemporanea siano spesso quelle di una 'città senza città', al tempo stesso esse presentano alti gradi di eterogeneità e compresenza di funzioni diverse che ci impediscono di definirle come 'sub-urbane'. Questo territorio ci mette di fronte ad una serie di questioni, prima fra tutte al fatto che la mancanza di un'idea di territorio 'comune' alle diverse funzioni eterogenee (un'idea non per forza unitaria, anche 'contesa') di fatto produca un forte svantaggio tanto per i nuclei residenziali sempre più consistenti (i soli insediamenti che ho nominato costituiscono un comune di più di 50.000 abitanti) quanto per le nuove forme di produzione che cercano – senza risultati significativi – di 'costruire' una nuova immagine del territorio e di recuperare terreno alla crisi economica tramite un forte apporto di innovazione tecnologica.

In particolare, in relazione a questi punti critici, ho intenzione di porre al centro della mia riflessione nelle prossime tappe della ricerca alcune questioni, legate soprattutto al ruolo della pianificazione e dello spazio (urbano) all'interno di questo territorio eterogeneo: una delle questioni che appare centrale è comprendere se e come alcuni strumenti di pianificazione, come il Prusst, avrebbero potuto/dovuto svolgere la funzione di far convergere, confrontare ed eventualmente confliggere le diverse idee di città che oggi troviamo all'interno di questo territorio; questo punto apre una riflessione più ampia rispetto alle forme attraverso cui la pianificazione territoriale può relazionarsi oggi (o si è eventualmente relazionata) con l'eterogeneità e la frammentazione espressa da questi territori. Un altro ordine di riflessioni riguarda il tema dei conflitti: è possibile che il conflitto 'generato' dall'uso intensivo di una stessa infrastruttura così come la presenza di 'funzioni' dannose tanto per il settore produttivo 'di eccellenza' quanto per il settore

[9] Illustrerò durante la presentazione alcune mappe – in corso di redazione – volte a mostrare in maniera più chiara la struttura insediativa dell'area e il rapporto (o mancato rapporto) tra diversi insediamenti ed infrastrutture esistenti.

[10] Mi riferisco ad uno sviluppo parziale in quanto questi nuclei non sono affatto 'autosufficienti' e in quanto l'infrastruttura di collegamento, come ho sostenuto, è tutt'altro che 'funzionale' alla connessione tra i nuclei a diversa vocazione.

residenziale possano fungere da 'dispositivi' di coesione territoriale e di interazione tra questi ambiti, sviluppando una maggiore consapevolezza della necessità di elaborare 'strategie di coabitazione'? Come e attraverso quali spazi è eventualmente possibile che ciò avvenga?

Fig. 3 | Un'immagine aerea (fonte: Google maps) dell'area di confine tra Comune di Roma e Comune di Guidonia. Da destra in basso il Car, l'area ex-abusiva di Case Rosse, l'area del Tecnopolo Tiburtino, un'ulteriore area logistica; sopra la via Tiburtina (in giallo), da sinistra: Settecamini e Setteville Nord e, in alto, l'area di Marco Simone e Laghetto.

Riferimenti bibliografici

Bianchetti C. (2008), Urbanistica e sfera pubblica, Donzelli, Roma

Cellamare C. (2013), "Produzione di politiche, pratiche urbane e nuove condizioni dell'abitare nei territori post-metropolitani romani", in *Atti della XVI Conferenza Nazionale della Società degli Urbanisti, Urbanistica per una diversa crescita*" - *Planum the Journal of Urbanism*, n. 27, vol. 2, online

Crisostomi V. (2010), "Roma: l'inesorabile peso della gestione", in *Urbanistica Informazioni*, n. 233-234, pp. 36-38

Soja E. (1998), "Six discourses on postmetropolis", in *Urban*, n. 2, pp. 37-50

Soja E. (2000), *Postmetropolis. Critical studies of city regions*, Blackwell, Oxford – Malden

Decandia L. (2014), *I luoghi "scartati dalla modernità" nell'orizzonte postmetropolitano: il caso della Gallura*, Working paper

Decandia L. (2009), "Dallo spazio molteplice del diritto medioevale allo spazio liscio del progetto giuridico moderno: ripensare un nuovo rapporto tra la norma, lo spazio e il tempo", in Bottaro P., Decandia L., Moroni S., (2009), *Lo spazio, il tempo, la norma*, Editoriale Scientifica, Napoli

Sitografia

Indicazioni riguardanti il Programma Prusst Asse Tiburtino
http://www.urbanistica.comune.roma.it/prusst-asse-tiburtino.html
http://www.urbanistica.comune.roma.it/prusst/84-uo-periferica/prusst.html
Sito web del Tecnopolo Tiburtino
http://www.tecnopolo.eu/Tecnopolo-Tiburtino/

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Strategie di smart specialisation nello sviluppo territoriale toscano

Manuel Marin
Università di Firenze
DIDA – Dipartimento di Architettura
Email: *manuel.marin@unifi.it*

Abstract
La conoscenza e l'innovazione tecnologica costituiscono oggi, secondo un'opinione ormai ampiamente condivisa, il principale "asset" competitivo sia per le imprese che per i sistemi territoriali soprattutto a scala regionale e locale.
Negli ultimi anni questo "asset" è stato valorizzato all'interno del concetto di *Smart Specialisation* che ha assunto centralità, negli schemi delle politiche per la crescita e sviluppo economico a livello comunitario.
La *smart specialisation,* individuata anche nel Rapporto Barca "Un'agenda per una politica di coesione riformata", è stata evidenziata dalla Commissione Europea come uno dei pilastri centrali della "Strategia Europa 2020"
Il quadro generale della Strategia Europa 2020 è una sorta di ombrello programmatico al di sotto del quale rientrano le politiche comunitarie del prossimo decennio: in particolare, nella revisione delle politiche di coesione, assume un ruolo centrale la crescita "intelligente", "verde" ed "inclusiva".
Il ruolo della *smart specialisation* nelle politiche regionali, attiene alla concentrazione degli interventi di policy in quegli ambiti applicativi che possano avere un rilievo per le regioni, in termini di vantaggio comparato.
In Toscana per l'implementazione delle strategie di *smart specialisation* è stato intrapreso un intenso percorso di analisi sul sistema dell'innovazione e della ricerca, finalizzato all'emersione di opportunità di valorizzazione delle eccellenze e di sviluppo del potenziale di crescita dei sistemi territoriali.
All'interno di questo contesto, dal punto di vista geografico ed urbano, un processo rilevante da analizzare risulta essere la distribuzione spaziale degli ecosistemi che si vengono a creare o rafforzare, attraverso l'implementazione di politiche legate alle strategie di *smart specialisation*.
Questi ecosistemi etichettati spesso con differenti termini, contengono al loro interno elementi eterogenei che connettendosi portano alla creazione di condizione abilitanti per la crescita competitiva e la trasformazione economica di un determinato contesto produttivo, economico e sociale.
Nello studio della localizzazione spaziale di questi elementi, risulta di particolare interesse, l'ampliamento dello schema interpretativo legato al concetto di prossimità. Oltre alla prossimità geografica già ampiamente approfondita in ambito accademico, meritano particolari attenzioni diverse tipologia di prossimità: cognitiva, organizzativa, sociale ed istituzionale. Il denominatore comune che distingue queste tipologie dalla prossimità geografica è rappresentato dal processo relazionale in cui l'interazione dei soggetti può fluire indipendentemente dalla loro vicinanza fisica e avvenire su più livelli strutturali.

Parole chiave: ecosistema, smart specialisation, regionalizzazione.

1 | Premessa

Il presente lavoro si colloca nel contesto scientifico della geografia dell'innovazione, ovvero dell'insieme di teorie, studi e metodologie che cercano di spiegare gli elementi che determinano i modelli localizzativi geografici delle attività tecnologiche.
A partire dagli anni '80, i contributi teorici nel campo della geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica, hanno progressivamente focalizzato la loro attenzione sull'analisi delle dinamiche di localizzazione delle attività high-tech e sulle nuove forme di divisione del lavoro, legate alle attività di

produzione di conoscenza e di R&S. La separazione dei flussi di produzione materiale dai flussi di conoscenza in essa incorporata, ha infatti determinato nuove geografie localizzative differenziate tra territori, generando in particolare rapporti di complementarità e di contrapposizione tra centro e periferia (Lazzeroni, 2004a; 2004b).
All'interno di questo scenario concettuale, si colloca il nuovo ciclo di programmazione comunitaria, dove l'obiettivo dell'innovazione finisce per caratterizzare parte consistente delle risorse disponibili per le politiche regionali, secondo un criterio ispiratore che è sintetizzato nel principio della *smart specialisation* (Foray e Goenaga, 2013).
L'obiettivo del presente contributo è di proporre un analisi delle caratteristiche localizzative delle imprese ad alta tecnologia, in particolare nel territorio toscano, evidenziando gli elementi distintivi che congiungono alcuni fattori strutturali dei diversi "profili territoriali", alla localizzazione delle attività imprenditoriali ad elevato contenuto tecnologico, in riferimento alle strategie regionali in materia di innovazione guidate dall'Unione Europea.

2 | Strategie di smart specialisation

Il concetto di *smart specialisation* è stato proposto da Dominique Foray, Paul David e Bronwyn Hall nel gruppo di lavoro *Knowledge for growth* della Commissione Europea (Foray et al. 2009).
Il concetto identifica la specializzazione intelligente come una specializzazione in settori di ricerca e sviluppo che deve essere perseguita, tramite un processo di scoperta imprenditoriale, rivolto a far emergere le potenzialità e le eccellenze scientifiche e tecnologiche dei luoghi (Foray et al., 2009).
La strategia consentirebbe infatti di usare in modo più efficace i finanziamenti pubblici e di stimolare gli investimenti privati, concentrando le risorse su un numero limitato di priorità, anziché su una distribuzione "a pioggia". Uno degli aspetti fondanti della costruzione delle RIS3 regionali e nazionali è rappresentato dal ricorso a sistemi di governance aperti ai soggetti dell'innovazione dei territori (Commissione Europea, 2010b). La Commissione Europea a questo proposito, invita le autorità pubbliche ad adottare il modello della cosiddetta "quarta elica" della ricerca, basato su una leadership collaborativa e su partnership pubblico-private. Le "eliche" sono rappresentate dai soggetti della ricerca e dell'innovazione sia pubblici che privati: le istituzioni pubbliche, le università, gli istituti di ricerca, il mondo delle imprese e la società civile, in particolare nella prospettiva di *innovation users*. Il concetto della "quarta elica" è infatti funzionale ad una *governance smart* rivolta a tenere insieme punti di vista e interessi, sia di coloro che domandano innovazione che di coloro che la offrono.
Le strategie di specializzazione intelligente sono definite come delle "agende di trasformazione economica integrate e *place-based*", che devono identificare con chiarezza delle priorità dello sviluppo: la specificità delle indicazioni dovrebbe permettere di evitare le "strategie fotocopie" e di sviluppare una visione strategica che sia specificata sulle caratteristiche "uniche" della regione (Foray et al., 2012).
Nella proposta dell'Unione Europea il coinvolgimento degli *stakeholder* e quindi il sistema delle connessioni interne è necessariamente bilanciato da una rilevante connettività sull'esterno. In altri termini, nell'era dell'innovazione aperta e delle catene globali del valore, il sistema regionale dell'innovazione non può restare "chiuso". Da questo punto di vista, non è pensabile una politica dell'innovazione efficace, senza la capacità del sistema e dei suoi attori, di connettere i patrimoni locali di conoscenza tacita, con le conoscenze che stanno in altre regioni del Paese o d'Europa o del Mondo.

3 | Modelli territoriali di innovazione tecnologica

Gli studi che esaminano il fenomeno dell'innovazione e la sua spazializzazione coinvolgono ambiti disciplinari diversi che spaziano dall'economia industriale (Lundvall, 1992; Porter, 1998) alla geografia economica (Krugman, 1995) dagli studi sugli ecosistemi (Moore, 1996; 2006) alla *open-innovation* (Chesbrough, 2003).
A partire dagli anni '90, si sono affermati gli studi di matrice economico-industriale che per primi hanno proposto una visione del processo di innovazione tecnologica, distribuito in una rete composta da imprese di piccole, medie e grandi dimensioni, spesso estremamente specializzate e legate al territorio in cui operano (Belussi et al., 2003).
La connessione con il territorio, e la possibilità di ottenere economie di aggregazione, con vantaggi di scala crescenti, sta alla base del concetto di cluster tecnologico, definito da Porter come agglomerato

geograficamente concentrato di imprese e istituzioni interconnesse, associate in un particolare settore, legate da tecnologie e capacità comuni (Porter, 1998; Lazerson e Lorenzoni, 1999).
La nascita dei cluster tecnologici viene letta in una logica prevalentemente *bottom-up* e ricondotta alla presenza di una continuità geografica che consente facilità di relazioni e di interazioni personali che creano *spillovers* di conoscenza (Breschi e Lissoni, 2001) e processi di apprendimento (Bresnahan et. al, 2001).
Altri autori sviluppano la dimensione aggregativa alla base della generazione di sistemi economici basati sull'innovazione (Storper, 1995; Di Guardo e Schillaci, 2004) assegnando un ruolo centrale a due nuovi fattori: la presenza di istituzioni specializzate come le università, i centri di ricerca pubblici e privati, nella produzione e gestione delle conoscenze e delle tecnologie (Piccaluga, 2003); e il ruolo di strutture e strategie a supporto della valorizzazione e trasferimento della conoscenza scientifica (Van Geenhuizen, 2008).
La logica di costituzione del distretto tecnologico è spiegata da un processo di tipo *top-down,* con profili di *governance* ben delineati che in molti casi rimandano all'individuazione di un attore di riferimento, che abbia la capacità di progettare e gestire congiuntamente lo sviluppo di attività integrate di R&S tra imprese, enti di ricerca e università (Nambisan e Sawhney, 2011).
In connessione con tale concetto si sviluppa negli anni '90, a partire dal più ampio filone di ricerca dei sistemi nazionali dell'innovazione, il concetto di sistema regionale dell'innovazione. L'argomento principale di questi studi è che la capacità innovativa delle nazioni non può essere valutata, solo come la somma delle performance e delle strategie delle imprese che sono in esse insediate. La constatazione dell'eterogeneità che caratterizza le regioni interne alla stessa nazione ha portato gli studiosi a focalizzarsi su aree territoriali più ristrette e più omogenee al loro interno, i sistemi regionali dell'innovazione (Cooke, 1997).
Iammarino (2005) definisce questi sistemi come dei *network* localizzati di attori e istituzioni del settore pubblico e privato, le cui attività e interazioni generano, modificano e diffondono nuove tecnologie all'interno e all'esterno della regione.
Con il termine "sistema" si identificano oltre ai diversi attori che lo compongono anche le interazioni sociali ed economiche che prendono forma. Per "regione" si intende un'area geografica di dimensione variabile, ma omogenea al suo interno per valori, risorse umane e materiali, spesso identificata attraverso i confini degli enti pubblici territoriali. Secondo Cooke (1997) si possono considerare regioni sia territori identificati da un autorità politico-economica, attraverso un processo di tipo *top down*, sia regioni identificate da una domanda di politica locale che riconosce un capitale sociale e culturale condiviso attraverso processi *bottom up*. Infine, con il concetto di "innovazione" ci si riferisce a tutte le attività del processo di cambiamento tecnologico, dall'identificazione di problemi allo sviluppo di nuove idee e la loro realizzazione, fino alla diffusione di nuove tecnologie.
La dimensione evolutiva, insita nei processi di apprendimento collettivi, ha recentemente investito l'interesse di una letteratura di matrice non prettamente economica (Doganova, 2009; De Carolis et al., 2009) che ha definito nuovi concetti per analizzare i processi di innovazione in ottica collaborativa.
Moore (1996, 2006) per primo ha utilizzato tali concetti per descrivere l'ambiente di innovazione in un'ottica dinamica ed evolutiva, definendo un eco-sistema come una comunità sostenuta da organizzazioni e individui tra loro interagenti, in cui le relazioni si attuano sotto la direzione di un leader che influenza le dinamiche secondo un'ottica co-evolutiva (Moore, 2006).
Quindi un "eco-sistema di innovazione" a differenze dei confini abituali dell'impresa, prende in considerazione tutti gli attori attratti nella sua sfera gravitazionale, realizzando cosi un intricato sistema di relazioni da cui dipende la sostenibilità dell'impresa stessa, degli altri attori e dell'intero eco-sistema (Iansiti e Levien, 2004; Adner e Kapoor, 2010).
L'avanzamento del modello *open-innovation*[1] (Chesbrough, 2003) come risposta alla velocità di sviluppo di nuove conoscenze e tecnologie, rappresenta il nuovo percorso di gestione dei processi di innovazione che porta anche le imprese multinazionali a far ricorso in modo sempre più consistente, alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento della conoscenza, attraverso contributi e conoscenze esterne.
In tale ambito, l'introduzione del termine *platform innovation* (Iansiti e Levien, 2004; Muegge, 2013) serve a definire un eco-sistema *hub-based,* in cui una singola impresa guida una rete di relazioni fornendo servizi, strumenti e tecnologie che altri membri contribuiscono ad alimentare e potenziare, innestando in questo modo i propri processi innovativi.

[1] Il termine Open Innovation è stato coniato nel 2003 da Henry Chesbrough, professore e direttore esecutivo del "Center for Open Innovation at Berkeley", autore del libro "Open innovation: the new imperative for creating and profiting from technology.

Più recenti contributi, riprendendo il modello della "tripla elica" di Etzkowitz e Leydesdroff (2000), ampliano la dimensione coopetitiva tipica di tali sistemi reticolari all'analisi anche delle variabili sociali, culturali e istituzionali che animano le dinamiche interattive tra attori diversi e distanti (Carayannis e Campbell, 2011).
In un eco-sistema innovativo i tradizionali meccanismi di apprendimento localizzati si intrecciano con dinamiche di apprendimento esterne generate in contesti territoriali e tecnologici diversi, dando vita a forme di apprendimento lontane, basate su reti locali di tipo aperto, efficacemente inserite nei circuiti globali di produzione della conoscenza (Adner e Kapoor, 2010).

4 | L'innovazione tecnologica nel territorio toscano

Le difficoltà economiche che condizionano gli equilibri geo-economici mondiali spingono sempre più ad affrontare le sfide globali attraverso un'accelerazione nella valorizzazione delle specificità territoriali e nella promozione delle eccellenze che il sistema produttivo e della ricerca sono in grado di mettere di esprimere e mettere a sistema.
In tal senso promuovere strategie regionali di rilancio a sostegno della competitività, significa valorizzare gli *asset* regionali di eccellenza sia tecnologica che produttiva, attivando traiettorie di sviluppo tecnologico, a forte impatto sul sistema impresa e la società civile.
All'interno di questo scenario, negli ultimi anni diverse sono state le strategie di valorizzazione e trasferimento tecnologico perseguite dalla regione Toscana.
Tra il 2010 e il 2011 la Regione ha istituito dodici poli di innovazione[2] e cinque distretti tecnologici[3] che rappresentano oggi, i principali attori del trasferimento tecnologico del sistema regionale della Ricerca.
Nell'ultimo anno si è progrediti verso la verso la riorganizzazione del sistema dell'innovazione toscano. Il nuovo assetto precisa i criteri per la costituzione dei nuovi distretti tecnologici, frutto della razionalizzazione del sistema che raccoglie in parte l'eredità dei poli d'innovazione e dei distretti già precedentemente costituiti.
I dodici nuovi distretti tecnologici [4], che dovranno nei prossimi mesi, assumere un ruolo centrale nella promozione nei confronti delle imprese, offrendo competenze, strumenti e servizi, avranno il compito di attuare un piano strategico operativo mediante un gestore che sarà individuato dalla Regione con procedura negoziale.
Sempre in ottica strategica di valorizzazione del settore dell'innovazione tecnologica, negli ultimi mesi la regione Toscana, insieme ai due programmi operativi del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo, ha approvato la strategia regionale di *smart specialisation* che prevede l'elaborazione di un documento strategico condiviso, che in maniera olistica, punta a valorizzare i percorsi di trasformazione economica, facendo leva su fattori di competitività ed innovazione presenti nel territorio,

[2] I Poli di Innovazione, sono raggruppamenti di imprese indipendenti, «start-up» innovatrici, piccole,medie e grandi imprese nonché organismi di ricerca, attivi in un particolare settore o regione e destinati a stimolare l'attività innovativa incoraggiando l'interazione intensiva, l'uso in comune di installazioni e lo scambio di conoscenze ed esperienze, contribuendo al trasferimento di tecnologie, alla messa in rete e alla diffusione delle informazioni tra le imprese che costituiscono il Polo In Toscana sono stati realizzati dodici poli: moda; cartario; lapideo; nautico e tecnologie per il mare; mobile e arredamento; tecnologie per le energie rinnovabili e risparmio energetico; scienze della vita; ICT, telecomunicazione e robotica; nanotecnologie; tecnologie per la città sostenibile; optoelettronica e spazio; meccanica. Con decreto del 7 Luglio 2011 la Regione Toscana ha ammesso a finanziamento i 12 Poli di Innovazione.

[3] I distretti tecnologici sono definiti come "aggregazioni su base territoriale di imprese, università ed istituzioni di ricerca guidate da uno specifico organo di governo focalizzate su un numero definito e delimitato di aree scientifico tecnologiche strategiche, idonee a sviluppare e consolidare la competitività dei territori di riferimento e raccordate con insediamenti di eccellenza esistenti in altre aree territoriali del paese" Sono concepiti e nascono come luogo fisico di governo della ricerca industriale, relativamente a determinati ambiti tecnologici e o settoriali. In tal senso hanno come obiettivo principe quello di progettare congiuntamente attività integrate di R&S tra Imprese enti di ricerca ed università e in tal modo facilitare la competitività del territorio (PNR 2011-2013). Ad oggi, esistono in Toscana 5 distretti tecnologici: distretto per le ICT e le telecomunicazioni: distretto per le scienze della vita; distretto tecnologico per i beni culturali; distretto tecnologico dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e della green economy; distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti.

[4] Moda; interni e design; marmo e pietre ornamentali; scienze della vita; nuovi materiali; automitive e meccanica; nautica e portualità; tecnologie ferroviarie; energia ed economia verde; fotonica, optoelettronica, robotica; smart city, turismo beni culturali; cartario.

selezionando le priorità[5] sulle quali concentrare gli investimenti e definendo un mix di policy coerenti, con una *roadmap* e dei piani d'azione[6].
All'interno di questo contesto di politiche di sviluppo, dal punto di vista geografico ed urbano, un processo rilevante da analizzare risulta essere la distribuzione spaziale degli ecosistemi che si vengono a creare o rafforzare, attraverso l'implementazione di politiche regionali legate alle strategie di innovazione e trasferimento tecnologico.
A questo proposito risulta molto interessante l'analisi dell'ultima indagine annuale sull'alta tecnologia in Toscana realizzata nell' ambito dell'Osservatorio sulle imprese high tech[7] dove state censite e localizzate 1.568 imprese ad alta tecnologia.
Nel rapporto si può osservare come le realtà imprenditoriali toscane abbiano saputo muoversi in controtendenza rispetto alla fase recessiva che ha interessato l'economia toscana negli ultimi anni, sviluppando il proprio volume d'affari, accrescendo la spesa per attività di ricerca e sviluppo ed incrementando l'occupazione, soprattutto quella maggiormente qualificata [8].
Per quanto riguarda il posizionamento territoriale Pisa e Firenze si confermano le province con il maggior numero di localizzazioni high-tech. In particolare, sono presenti nel capoluogo toscano un terzo delle unità locali analizzate, circa il 33%, mentre Pisa si attesta al 18%, con oltre metà delle aziende concentrate nei comparti dell'ICT; seguono poi Lucca e Siena con l'8% ed Arezzo con il 7%.
La loro collocazione territoriale rispecchia i principali insediamenti già esistenti e si articola lungo le direttrici Firenze-Siena, Firenze-Pisa-Livorno e Firenze-Prato-Pistoia installandosi sia nelle principali città toscane dove hanno sede le tre università, sia nelle aree caratterizzate dalla presenza dei più noti distretti industriali.
L'incrocio tra lo studio delle politiche regionali sviluppate dalla Toscana legate al settore tecnologico e l'analisi della localizzazione spaziale delle imprese high-tech conduce a due importanti considerazioni che dovranno essere monitorate nei prossimi anni, quando le diverse strategie di sviluppo avranno maggiore consolidamento nel sistema regionale.
La prima considerazione si basa sull'assenza nel territorio toscano di una "cultura dell'innovazione" (IRPET, 2011) lacuna che la regione sta colmando sia attraverso strategie di trasferimento tecnologico con la riorganizzazione del sistema di *governance* dell'innovazione, sia mettendo in atto politiche di *smart specialization*, mirando cosi ad esprimere il potenziale tecnologico, di ricerca e sviluppo di specifiche filiere produttive, valorizzando possibili sinergie che possano dare vita a dinamiche di *cross fertilisation* e *spillover* della conoscenza.
La seconda considerazione pone l'attenzione sull'ancoraggio territoriale (Hamdouch, 2009) dell'imprese high tech e sul concetto di prossimità. Le attività di conoscenza e innovazione richiedono un ambiente favorevole per dare risposte positive e interazioni possibili, pertanto, le differenze dei contesti sociali, politici e istituzionali locali, determinano diverse interazioni tra agenti economici, attività della conoscenza e dell'innovazione (Rodriguez-Pose, 1999). Questo si traduce in diverse capacità di innescare processi di sviluppo economico attraverso lo spazio. In altre parole, la prossimità fisica e la co-locazione tra gli agenti economici non è una condizione sufficiente per rendere gli *spillovers* di conoscenza efficacemente sfruttati.
Boschma (2005) a riguardo, amplia lo schema interpretativo affiancando all'analisi della prossimità geografica, altre tipologie di "prossimità" tra differenti attori che si rivelano fondamentali perche l'innovazione avvenga. La prossimità cognitiva che offre alle imprese la necessaria capacità di assorbimento per lo scambio di conoscenze e rendendole economicamente utili (Cohen e Levinthal, 1990). La prossimità organizzativa che favorisce l'innovazione e l'apprendimento interattivo, fornendo agenti con comuni meccanismi e le modalità per affrontare l'incertezza e comportamenti opportunistici.

---

[5] La strategia di Smart Specialisation della Toscana punta su due direttrici principali: il sostegno alle attività di ricerca e sviluppo con le priorità ICT e fotonica, fabbrica intelligente, chimica e nanotecnologie e interventi a sostegno alla creazione di start up innovative, efficientamento energetico e fonti rinnovabili.

[6] Mutuando le indicazioni della Commissione il percorso intrapreso in Toscana è articolato in cinque fasi cosi denominate: fase 1 – Analisi; fase 2 – Policy frame work; fase 3 – Roadmap; fase 4 – Action plan; fase 5 – Validazione istituzionale.

[7] L'Osservatorio sulle imprese High Tech della Toscana è frutto della collaborazione fra Unioncamere Toscana e l'Istituto di Management delle Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa

[8] Dati del VI Rapporto Annuale – Alta Tecnologia in Toscana presentato a Firenze il 9 aprile 2015. Le 1568 unità locali high tech analizzate hanno generato un fatturato che ha superato i 18 miliardi di euro generando un'occupazione di 45101 addetti. Il loro volume d'affari è cresciuto di circa il 5,6% fra il 2011 e il 2014 e la spesa per attività di ricerca e sviluppo è cresciuta del 5,9% con un incremento dell'occupazione del 1,3% suddivisa in +3,5 per i laureati in discipline scientifiche e tecniche e +3,8% per gli addetti in laboratori di ricerca e sviluppo. I settori predominati sul territorio regionale sono rappresentati dall'Information and Communication Technology e dalla meccanica avanzata seguite da elettronica ed ottica, life sciences e ambiente.

La prossimità sociale che riflette il radicamento delle imprese e dei lavoratori nelle relazioni sociali informali, rendendo le reti, che sono fondamentalmente basate sulla fiducia interpersonale, aperte alla diffusione e all'apprendimento della conoscenza, attraverso un contesto più comunicativo di quello delle transazioni impersonali, eliminando attriti e difficoltà legate agli scambi di mercato (Granovetter, 1985). Infine, la prossimità istituzionale che si riferisce ai meccanismi di coordinamento dell'economia, che vanno dal sistema giuridico e normativo al sistema informale e culturale.
Il denominatore comune che distingue queste quattro tipologie dalla prossimità geografica, è che esse esprimono tutte una prossimità relazionale in cui l'interazione dei soggetti può fluire indipendentemente dalla loro vicinanza fisica (Amin–Cohendet, 2003). Queste differenti tipologie di prossimità vanno in qualche modo a richiamare la scomposizione di fasi del ciclo produttivo che a partire dagli anni '80, sono state frammentate in un elevato numero di componenti, separati nel tempo e nello spazio.
La scomposizione di fasi del ciclo produttivo e la loro distribuzione a livello internazionale, riguarda anche la formazione della conoscenza occorrente, per realizzare nuove generazioni di beni e servizi. L'impegno congiunto di più organizzazioni, produce maggiore innovazione sia in termini quantitativi che qualitativi. Riprendendo il concetto di ecosistema dell'innovazione, descritto nel paragrafo precedente, ne segue che i centri di ricerca centralizzati nelle imprese più grandi hanno una rilevanza decrescente, a favore di consorzi *ad hoc* tra imprese di varie dimensioni, caratterizzati dall'apertura a set di conoscenza generati in contesti territoriali e tecnologici diversi, che non si esauriscono in circoscritti ambiti geografici.

Riferimenti bibliografici

Adneer R., Kapoor R. (2010), "Value creation in innovation ecosystems: how the structure of technological interdependence affects firm performance in new technology generations", *Strategic Management Journal,* 31(3), 306-333.

Ascani A., Crescenzi R., Iammarino S. (2012), *Regional Economic Development: A Review*, WP1/03 Search Working Paper.

Asheim B., Boschma R., Cooke, P. (2011), Constructing Regional Advantage, *Regional Studies*, 45(7), 893-904.

Bellini N., Hilpert U., (ed.s) (2013), *Europe's Changing Regional Geography. The Impact of Inter-regional Networks*, London: Routledge.

Bellini N., Landabaso M. (2007), Learning about innovation in Europe's regional policy, in Rutten R., Boekema F. (ed.s), *The learning region: Foundations, state-of-the-art, future*, Cheltenham: Edward Elgar.

Belussi F.G., Gottardi G., Rullani E. (2003), *The Technological Evolution of Industrial Districts*, Kluwer, Boston.

Boschma R. A., (2005), "Proximity and innovation. A critical assessment", *Regional studies*, 39(1), 61-74.

Boschma R. A., Iammarino S., (2009), "Related variety, trade linkages and regional growth in Italy", *Economic geography*, 85(3).

Breschi S., Lissoni F. (2001), "Knowledge spillovers and Local innovation systems: Acritical Survey", *Industrial and Corporate Change*, 10 (4) 975-1005.

Bresnahan T., Gambardella A., Saxenian A. (2001), "Old economy'inputs for 'new economy' outcomes: cluster formation in the new silicon valley's", *Industrial and Corporate Change*, 10(4), 835-860.

Carayannis E.G., Campbell D.F (2011), "Open innovation diplomacy and a 21st century fractal research, education and innovation (FREIE) ecosystem: building on the Quadruple and Quintuple Helix Innovation concepts and the 'Mode 3' knowledge production system", *Journal of Knowledge Economy*, 2(3), 327-372.

Chesbrough H. (2003), *Open innovation: the new imperative for creating and profiting for technology*, Harvard Business Press, Boston, MA.

Cooke P., Gomez Uranga M., Etxebarria G. (1997), "Regional innovation systems: institutional and organisational dimensions", *Research policy*, 26(4-5).

Di Guardo C., Schillaci C. (2004), "Le relazioni strategiche tra multinazionali e imprese locali: analisi empirica di un sistema locale di imprese del settore microelettronico", *Economia e Politica Industriale*, 124, 59-86.

Fleming L., Sorenson O. (2001), Technology as a complex adaptive system: evidence from patent data, *Research Policy*, 30, 1019–1039.

Foray D. , Goenega X. (2013), *The goals of smart specialization*, S3 Policy Brief Series n° 01/2013. Seville: S3 Platform, JRC-IPTS.

Foray D. et al. (2012), *Guide to Research and Innovation Strategies for Smart Specialisations (RIS 3),* Luxembourg: Publications Office of the European Union.
Granovetter M. (1985), "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness", *American Journal of Sociology*, 91(3), 481-510.
Hamdouch A., (2009), "Networking, clustering and innovation dynamics in the global economy: general presentation", *Journal of innovation economics*, 2, 5-13.
Iammarino S. (2005), "An evolutionary integrated view of regional systems of innovation: concepts, measures and historical perspectives", *European Planning Studies*, 13(4).
Iansiti M., Levien R. (2004), *The keystone advantage: what the new dynamics of business ecosystems mean for strategy, innovation, and sustainability*, Harvard University Press, Boston, MA, USA.
IRPET (2012), Le nuove imprese high-tech in Toscana, Rapporto di ricerca, Firenze.
Krugman P. (1995), *Development, geography and economic theory*, MIT Press, Cambridge, MA.
Lazzeroni M. (2004a), Geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica. Un'interpretazione dei cambiamenti territoriali, Franco Angeli, Milano.
Lazzeroni M. (2004b), Distretti tecnologici e sviluppo locale: metodologie di identificazione e di analisi, *Paper presentato al Convegno: "Lo sviluppo locale, metodologie e politiche"*, Napoli, 20-21 maggio 2004.
Lazzeroni M. (2010), "High-Tech Activities, System Innovativeness and Geographical Concentration: Insights Into Technological Districts in Italy", *European Urban and Regional Studies*, 17(1), 45-63.
Lombardi M., Bellanca N. (2010), *Le traiettorie reticolari dell'innovazione reticolare*, working paper, Dipartimento di Economia, Università di Firenze.
Lombardi M., Salani P., Baroni M., (2009), "The evolutionary trajectories of countries within the product space of international trade", *Oxford journal of business and economics*, December, 31-47.
Lundvall B., Gregersen B. (1992), *National systems of innovation: towards a theory of innovation and interactive learning*, Frances Pinter, Londra.
Muegge S. (2013), "Platforms, Communities, and Business Ecosystems: Lessons Learned about Technology Entrepreneurship in an Interconnected World", *Technology Innovation Management Review*, February, 5-15.
Nambisan S., Sawhney M. (2011), "Orchestration processes in network-centric innovation: evidence from the field", *Academy of management perspectives*, 25(3), 40-57.
Osservatorio sulle imprese high-tech della Toscana (2014), *Alta tecnologia in Toscana, VI Rapporto annuale*, Firenze.
Parente R. (2008), *Co-evoluzione e cluster tecnologici,* Aracne Editrice, Roma.
Piccaluga A. (2003), *I distretti tecnologici in Italia: esperienze in corso e prospettive future,* MIUR.
Regione Toscana (2013), *Per una RIS3 in Toscana. Metodo, percorsi, risultati*, Firenze.
Rodrìguez-Pose A., Crescenzi R. (2008), "Mountains in a Flat World: Why Proximity Still Matters for the Location of Economic Activity", *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1, 371-388.
Storper M. (1995), "Regional technology coalitions an essential dimension of national technology policy", *Research Policy*, 24(6), 895-911.
Storper M. (2013), *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.
Van Geenhuizen M. (2008), "Knowledge networks of young innovators in the urban economy: biotechnology as a case study", *Entrepreneurship & Regional Development*, 20(2), 161-183.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

I Fondi strutturali 2014-2020 dedicati alle aree urbane e interne dell'Italia: politiche adeguate alle reali esigenze del territorio?

Giorgia Marinuzzi
IFEL-Fondazione ANCI
Dipartimento Economia Locale
Email: *giorgia.marinuzzi@fondazioneifel.it*

Donato Piccoli
Università degli Studi Gabriele d'Annunzio
Dipartimento di Architettura (Pescara)
Email: *donatopiccoli@libero.it*

Walter Tortorella
IFEL-Fondazione ANCI
Dipartimento Economia Locale
Email: *walter.tortorella@fondazioneifel.it*

Abstract
L'attuale assetto del territorio italiano, in termini economico-produttivi e funzionali, si configura come una fitta rete di centralità e marginalità. Da un lato le città metropolitane terziarizzate afflitte da diseconomie agglomerative e le città medie in grado di decomprimere la congestione delle città metropolitane. Dall'altro le 'aree interne', definibili più correttamente come 'esterne' ai poli di servizio, specializzate nel 73% dei casi nel primario, sentinelle del patrimonio ambientale, ma alle prese con crisi dell'imprenditoria, spopolamento e dissesto idrogeologico. L'articolo analizza come si posizionano i Fondi strutturali 2014-2020 rispetto alle tante 'Italie' che oggi è possibile riconoscere, attraverso l'esame dei Programmi Operativi approvati ed in fase di approvazione. Le città metropolitane diventano Autorità urbane, organismi intermedi nel PON 'Metro', ma gli interventi da loro programmati sono frammentari e di incerto impatto strutturale sul territorio. Le città medie diventano destinatarie dell'Agenda urbana 2014-2020, ma l'assenza di una loro perimetrazione condivisa in Italia mina l'attuazione della strategia. Infine per le 'aree interne' è la tempistica a perplimere, visti i ritardi con i quali stanno partendo i progetti 'pilota' che avrebbero dovuto testare la validità dell'impostazione degli interventi nel primo anno di programmazione.

Parole chiave: cities, urban policies, European policies.

1| Il sistema territoriale italiano

L'attuale assetto del territorio italiano, in termini economico-produttivi e funzionali, si configura come una fitta rete di centralità e marginalità. Le centralità sono rappresentate dalle città metropolitane e medie, mentre le marginalità sono rappresentate dalle zone più interne del paese, quei territori dove l'instabilità delle traiettorie di sviluppo si compensa con la presenza di risorse assenti nei centri e con forti potenziali di attrazione.
Nelle città, dotate di una propria base economica, è concentrata la produzione di beni materiali e immateriali, continuano infatti ad essere prima di tutto luoghi della produzione. A conferma del ruolo

economico rivestito dalle città, si rifletta sul pensiero di Calafati, dove in un suo libro (*Economie in cerca di città*, 2009)[1], sostiene che il declino economico italiano dipende anche dallo stato in cui si trovano oggi i sistemi urbani, più precisamente dalle loro traiettorie di sviluppo sia spaziale che relazionale.
Le grandi città non sono specializzate, ma al contrario sono altamente diversificate ed ospitano funzioni rare, le medie sono specializzate e le piccole infine, risultano caratterizzate da attività legate alla conoscenza di tipo esperienziale[2]. Le città medie non hanno nulla da invidiare alle città metropolitane, esse infatti attraverso alcuni fattori possono riuscire ad essere altrettanto competitive. I fattori sono quelli relativi alla specializzazione del lavoro, alle forme di cooperazione con altre città simili e alla vicinanza con le città metropolitane[3]. Le città metropolitane nella grande maggioranza dei paesi europei sono considerate le sedi principali della crescita economica, ma è riduttivo pensare a queste come unica traiettoria di sviluppo. Esiste però una soglia superata la quale, nelle grandi città emergono delle diseconomie[4]: congestione, scarsità di suolo e deterioramento del patrimonio infrastrutturale. Le città medie potrebbero assorbire queste diseconomie attraverso una specializzazione diversificata, ma soprattutto puntando nella maggior facilità di accesso ai servizi che esse offrono. Possono rappresentare in sostanza, se messe a sistema con le grandi città metropolitane, un'efficace occasione di ripresa economica.
I sistemi territoriali più marginali del paese, le cosiddette aree interne, sentinelle del patrimonio ambientale e culturale, alle prese con una forte crisi dell'imprenditoria, spopolamento e dissesto idrogeologico, rappresentano invece il 52% dei comuni italiani, dove vive il 20% della popolazione italiana[5]. Le aree interne rappresentano quella parte del territorio nazionale caratterizzata da una forte struttura policentrica e da una «significativa distanza dai centri di offerta di servizi essenziali»[6] quali sanità, istruzione e mobilità. Si tratta dunque non tanto di aree interne, quanto esterne ai servizi di base. Questi dati evidenziano il potenziale di tali aree, ma soprattutto il ruolo che esse possono svolgere nel contribuire alla ripresa dello sviluppo socio-economico nazionale.
Città metropolitane, medie ed aree interne necessitano sicuramente di modelli di *governance* e di politiche di sviluppo diverse a seconda delle rispettive esigenze e dal 2014 si vedono riconoscere un ruolo strategico nel nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 dei fondi strutturali. Se da un lato il prendere atto della centralità di tali sistemi territoriali all'interno delle politiche di coesione ha un sapore di novità, dall'altro sorgono non poche perplessità dall'analisi dei nuovi Programmi Operativi in fase di definizione: sembrano il risultato di una lettura confusa e slabbrata dei territori che si traduce in micro progetti, perimetrati con il righello, che sommati hanno la pretesa di delineare una strategia di sviluppo.

2| Le città metropolitane e le città medie

L'Accordo di Partenariato 2014-2020 tra la Commissione europea e l'Italia sull'utilizzo dei Fondi europei, adottato il 29 ottobre 2014, oltre a riconoscere una centralità alla dimensione urbana quale «scala d'intervento»[7] ottimale per lo sviluppo regionale, indica i 3 *driver* di sviluppo che costituiscono l'ossatura della strategia urbana comune da applicare in Italia nella definizione dei Programmi Operativi 2014-2020:

- «ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città;
- pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati;
- rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali»[8].

---

[1] Calafati A.G. (2009), Economie in cerca di città, Donzelli Editore, Roma.
[2] Camagni R., Capello R., Caragliu A., 'Dinamiche strutturali delle città di primo e secondo rango in Europa: analoghe leggi, elevate specificità', in Agnoletti C., Camagni R., Iommi S., Lattarulo P. (a cura di, 2014), Competitività urbana e policentrismo in Europa, Il Mulino, Bologna.
[3] Camagni R., Lattarulo P., 'Premessa', in Agnoletti C., Camagni R., Iommi S., Lattarulo P. (a cura di, 2014), Competitività urbana e policentrismo in Europa, Il Mulino, Bologna.
[4] Parkinson M., Meegan R., Karecha J., 'Performance economica e dimensione urbana: grande, piccola o media?, in Agnoletti C., Camagni R., Iommi S., Lattarulo P. (a cura di, 2014), Competitività urbana e policentrismo in Europa, Il Mulino, Bologna.
[5] Elaborazione IFEL-Dipartimento Economia Locale su dati Istat, Infocamere e Ispra, anni vari.
[6] Accordo di Partenariato 2014-2020 dell'Italia adottato il 29 ottobre 2014.
[7] Ib.
[8] Accordo di Partenariato 2014-2020 dell'Italia adottato il 29 ottobre 2014. Oltre ai 3 *driver* tematici comuni, ne è previsto un quarto, impostato dalle singole regioni, che hanno la facoltà di definirlo anche a cavallo di più Obiettivi Tematici.

Al fine di dare applicazione alla strategia urbana così strutturata, l'Accordo individua due categorie di 'Autorità Urbane rilevanti' in grado di rappresentare gli «ambiti urbani che maggiormente possono giocare un ruolo di rafforzamento della competitività e capacità di innovazione del paese»[9]: le città metropolitane[10] e le città medie.
Per la prima categoria la strategia urbana si attua lungo due vie: da un lato all'interno di POR e PON seguendo gli Obiettivi Tematici direttamente connessi con i 3 *driver* di sviluppo, dall'altro attraverso uno specifico Programma Operativo Nazionale dedicato alle città metropolitane. Si tratta del PON Metro[11], un Programma plurifondo (FESR e FSE), la cui novità principale, o forse unica, consiste nell'elevare il ruolo delle città metropolitane nella gerarchia della *governance* dei Fondi: non solo beneficiari, ma anche organismi intermedi. Tale innovazione politica e di metodo sembra non accompagnarsi da innovazioni finanziarie o tematiche.
Il PON poggia su una dotazione finanziaria di 892,9 milioni di euro, ripartita tra città in base all'appartenenza di queste alle 3 categorie di regioni identificate per il ciclo 2014-2020, ossia 'meno sviluppate', 'in transizione' e 'più sviluppate'[12].
Il PON si basa su una «strategia selettiva focalizzata su pochi risultati»[13], articolando i progetti in 4 Assi Prioritari, più uno di assistenza tecnica (Tabella I).

Tabella I| Riparto delle risorse 2014-2020 destinate al PON Metro, per Asse Prioritario.
Fonte: elaborazione IFEL-Dipartimento Economia Locale su dati PON Metro del 16 febbraio 2015.

Asse Prioritario	Obiettivo Tematico (OT)	Fondo	Finanziamento (euro)	
			Totale	%
1. Agenda digitale metropolitana	2	FESR	151.982.830	17,0%
2. Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana	4	FESR	318.288.000	35,6%
3. Servizi per l'inclusione sociale	9	FSE	217.193.592	24,3%
4. Infrastrutture per l'inclusione sociale	9	FESR	169.219.576	19,0%
5. Assistenza tecnica		FESR	36.249.335	4,1%
Totale			**892.933.333**	**100,0%**

L'Asse 1 è volto al rafforzamento delle «applicazioni ICT per l'e-*government*, l'e-*learning*, l'e-*inclusion*, l'e-*culture* e l'e-*health*»[14]. L'Asse 2 promuove la mobilità urbana sostenibile (infomobilità, rinnovamento tecnologico delle flotte TPL, percorsi ciclabili e pedonali, ecc.), l'efficientamento energetico di edifici pubblici e i servizi di pubblica illuminazione (es. c.d. 'pali intelligenti'). L'Asse 3 mira a ridurre le marginalità socio-economiche per specifiche comunità (Rom, Sinti e Camminanti), per i senza dimora e per gli stranieri in emergenza abitativa estrema, a migliorare l'accessibilità, la sostenibilità e la qualità dei servizi essenziali ad implementare strategie locali di sviluppo, di tipo partecipativo (es. diffusione della legalità e integrazione dei cittadini che vivono nelle aree più periferiche e/o degradate). L'Asse 4 sostiene la «rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali»[15] incoraggiando realizzazioni e recuperi di alloggi da assegnare alle categorie di popolazione più bisognose, nonché l'utilizzo di *software* in grado di gestire correttamente ed in tempi celeri i patrimoni di edilizia pubblica residenziale a disposizione.
L'architettura della strategia suddetta dovrà garantire una complementarietà dei progetti attuati nei PO diversi dal PON Metro. I POR si concentreranno sull'OT n. 3 'Competitività delle imprese', sull'O.T. n. 5 'Clima e rischi ambientali' e sull'O.T. n. 6 'Tutela dell'ambiente'. Sempre di copertura esclusiva dei POR sarebbero i grandi progetti infrastrutturali per la mobilità urbana, nonché gli interventi relativi alla

[9] Accordo di Partenariato 2014-2020 dell'Italia adottato il 29 ottobre 2014.
[10] Si tratta di 10 città individuate con legge nazionale (Roma Capitale, Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Torino, Reggio Calabria e Venezia) e 4 individuate dalle regioni a statuto speciale dalla rispettiva normativa regionale (Cagliari, Catania, Messina e Palermo).
[11] Tutte le considerazioni che seguono si riferiscono all'ultimo documento disponibile relativo al PON Metro del 16 febbraio 2015. Vale ricordare che il Programma è attualmente in fase di negoziato.
[12] A Bari, Napoli, Reggio Calabria, Catania, Messina e Palermo, spetta un'assegnazione complessiva di oltre 566 milioni di euro (94 milioni di euro in media per città); al contrario per l'unica città localizzata in una regione 'in transizione', ossia Cagliari, e per quelle 'più sviluppate' (Bologna, Roma Capitale, Genova, Milano, Torino, Firenze, Venezia), è previsto un finanziamento medio di 40 milioni di euro a città.
[13] Tutte le considerazioni che seguono si riferiscono all'ultimo documento disponibile relativo al PON Metro del 16 febbraio 2015. Vale ricordare che il Programma è attualmente in fase di negoziato.
[14] Ib.
[15] Ib.

riqualificazione urbana, alla banda ultra-larga, alle *smart grid* e agli immobili non rientranti nel patrimonio dell'Autorità Urbana. Mentre toccherebbero al PON Scuola gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici scolastici presenti nelle 6 città delle regioni meno sviluppate che dovrebbe integrarsi con il PON Inclusione e con il Programma FEAD (Fondo Europeo di Aiuti agli Indigenti) per gli individui senza fissa dimora, occupandosi soprattutto degli interventi a carattere emergenziale strettamente connessi alla questione abitativa, perlopiù attraverso l'attivazione di strutture dedicate.
Gli interventi destinati alle città metropolitane non si esauriranno nel PON a loro dedicato, ma si dovrebbero estendere anche nei POR 2014-2020. Ed in effetti dall'analisi dei testi dei POR FESR approvati ed in fase di approvazione, emerge che 12 Programmi su 21 hanno previsto un Asse dedicato allo sviluppo urbano, per il valore complessivo di 2,4 miliardi di euro (contro i circa 3,3 miliardi del ciclo 2007-2013). Tale dotazione finanziaria non si esaurisce nelle città metropolitane, viceversa, gli interventi nei POR destinati alle città metropolitane, non si limitano agli Assi esplicitamente votati allo sviluppo urbano. Ad esempio il POR FESR Toscana (già approvato), all'interno di un Asse dedicato alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, prevede interventi nell'area di Firenze inerenti la realizzazione della rete regionale della banda ultra larga su cui il PON Metro non interviene. Allo stesso modo il POR FESR Lombardia (anch'esso già approvato) inserisce, nell'Asse finalizzato al raggiungimento di un'economia a basse emissioni di carbonio, un progetto di acquisto di convogli di elettromotrici di tipo suburbano da impiegare nella città metropolitana di Milano.
Dall'analisi dei dati del portale istituzionale OpenCoesione sull'attuazione dei progetti finanziati dalle politiche di coesione in Italia, emerge che operazioni molto simili a quelle previste per il PON Metro, sono state già attuate nel settennio precedente negli stessi ambiti urbani (ad esempio nelle 14 città metropolitane si contano 1.552 progetti dei PO FESR 07-13, del valore di 112 milioni di euro, sul Tema Prioritario UE 'Servizi e applicazioni per i cittadini, sanità on-line, e-Governo, e-Learning, e-Inclusione'); che specifici temi di intervento riproposti nelle medesime aree hanno avuto nel 2007-2013 *performance* non particolarmente brillanti (ad esempio 11 milioni di euro, pagati solo per il 14%, destinati alla realizzazione/completamento di piste ciclabili); che la mole di risorse giunte in queste stesse aree è di gran lunga superiore a quella prevista dal solo PON Metro (12,2 miliardi di euro soltanto con il FESR 2007-2013 al 31/12/2014[16]); che traspaiono ben pochi elementi di novità strategica rispetto alle tematiche oggetto degli interventi.
Il PON Metro nasce senza che l'Italia si sia mai data un'agenda nazionale per le aree urbane e le tipologie di intervento che vanno a comporre il Programma fanno sorgere non pochi dubbi sul reale impatto che lo stesso potrà avere in termini di sviluppo. Agenda digitale e *wi-fi*; piste ciclabili e *bike sharing*; fino ad arrivare a progetti relativi a morosità incolpevole, rom e senza fissa dimora, danno l'idea quantomeno di un Programma eclettico. Un Programma che per lo scarsissimo peso finanziario, per la numerosità dei comuni che costituisco le città metropolitane coinvolte (circa 1.300 sui 8.047 comuni italiani esistenti a febbraio 2015), per la difficoltà di trovare uno spazio di non sovrapposizione con i PO Regionali e quelli Nazionali, sembra rappresentare più un intervento a sostegno della finanza ordinaria delle amministrazioni coinvolte, che un Programma di intervento straordinario in grado di lasciare traccia.

La seconda tipologia di destinatari della strategia urbana, sulla quale interverranno esclusivamente i POR, saranno «le città medie e i poli urbani regionali, ovvero le aree urbane densamente popolate che costituiscono i poli di erogazione di servizi – essenziali e di rango elevato – per aree vaste significative (in primo luogo i comuni capoluogo di regione e provincia)»[17]. Anche in questo caso, come nel precedente, l'AdP ribadisce l'importanza dei sindaci dei comuni identificati come target, al fine di individuare gli uffici che svolgeranno il ruolo di 'Autorità Urbana'.
Alla luce di una mancata condivisione del significato di città media all'interno del nostro paese[18] (nonostante l'AdP avesse sposato la metodologia proposta da IFEL-Fondazione ANCI per l'individuazione di tali aree[19]), i confini entro i quali le amministrazioni regionali hanno perimetrato tali città sono stati piuttosto elastici, quando non contingenti ad emergenze territoriali. Tuttavia, la grande novità, rispetto al ciclo precedente, sta proprio nell'identificazione, da parte delle regioni, delle aree

[16] Elaborazione IFEL-Dipartimento Economia Locale su dati OpenCoesione.
[17] Ib.
[18] Tortorella W. (a cura di, 2013), L'Italia delle città medie (Quaderno n. 4), ANCI-IFEL, Roma. Il Quaderno è disponibile al link seguente: http://www.fondazioneifel.it/formazione/quaderni-dei-comuni/item/1501-l-italia-delle-citta-medie-iv-quaderno-della-collana-i-comuni-del-centro-documentazione-e-studi-anci-ifel.
[19] Accordo di Partenariato 2014-2020 dell'Italia adottato il 29 ottobre 2014.

destinatarie della strategia 'chiamate nome per nome': ad esempio nel POR FESR Toscana vengono identificate 14 Aree Urbane Funzionali (c.d. FUA), obiettivo della strategia urbana a scala regionale[20]; il POR FESR Piemonte identifica come poli urbani i comuni di Alessandria, Asti, Biella, Cuneo, Novara, Verbania e Vercelli, ossia i 7 capoluoghi di provincia al netto della città di Torino; il POR FESR Campania, in continuità con la scelta adottata per il ciclo 2007-2013, ribadisce l'esistenza ed il ruolo delle 19 città medie della regione, sulle quali si sviluppa un'intera direttrice di sviluppo urbano. Questa scelta strategica è stata perseguita ad oggi da 14 POR FESR, ma ad essa non si è accompagnata la volontà di stabilire, già nei testi dei Programmi, la quota di risorse che verrà assegnata a tali aree. Tuttavia è possibile risalire agli importi che nel ciclo precedente, sempre nell'ambito FESR, sono ricaduti nei loro territori: si tratta di 4,4 miliardi di euro di costi rendicontabili, con un avanzamento del 39,5%.
Dai dati sinora esposti appare subito un potenziale elemento di differenziazione tra le città metropolitane e medie: mentre le prime assurgono al rango di Autorità Urbane e organismo intermedio in grado di dare attuazione immediata a proprie linee di *policy*, per le città medie al momento non appare altrettanto evidente il ruolo potenziale di organismo intermedio. Lascia perplessi anche un certo scollamento programmatorio, che evidenzia l'assenza di una strategia unitaria di sviluppo delle aree urbane: lo Stato, attraverso il PON Metro, si occupa delle città metropolitane, mentre alle regioni si demanda il compito di venire incontro alle esigenze delle città medie e dei poli urbani regionali, facendo passare in secondo piano i legami tra sistemi urbani nell'attuale assetto del territorio italiano.

3| Le aree interne

Nel ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020 prenderà il via la Strategia Nazionale per le Aree Interne, destinata ai comuni italiani caratterizzati da difficoltà di accesso ai servizi fondamentali, quali l'istruzione, la mobilità e le cure ospedaliere.
Il perimetro di tali aree è stato tracciato in prima battuta dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, che ha individuato oltre 4.000 comuni che distano più di 20 minuti di percorrenza rispetto ad un polo che riveste il ruolo di 'centro di offerta' dei servizi fondamentali prima detti.
«Si tratta di aree particolarmente fragili, che hanno subito nel tempo un processo di marginalizzazione e declino demografico e le cui significative potenzialità di ricchezza naturale, paesaggistica e di saper fare vanno recuperate e valorizzate con politiche integrate sul lato dello sviluppo economico e su quello dell'adeguatezza dei servizi alle comunità»[21]. Sono territori caratterizzati da un forte spopolamento e da una scarsa offerta di servizi, molti di questi sono territori montani, vaste aree sono soggette ad elevati livelli di rischio idrogeologico e di perdita di diversità biologica. Tuttavia sono luoghi che custodiscono un patrimonio culturale e naturalistico importante, che fanno del paesaggio la loro idea di sviluppo e crescita, che possono ospitare un turismo a basso impatto ambientale, e che pertanto possono candidarsi a diventare sentinelle per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ambientale che li rende unici.
Da una prospettiva nazionale, la grande estensione delle aree interne, sia in termini demografici che territoriali, rende immediatamente evidente quanto sia consistente il loro potenziale e quanto sia quindi importante il loro contributo per riprendere una traiettoria di sviluppo a livello nazionale.
L'obiettivo ultimo della Strategia Aree Interne, in quanto condizione individuata necessaria per il suo successo, è il rafforzamento della struttura demografica dei sistemi locali di queste aree attraverso una crescita demografica o un aumento delle classi di popolazione in età lavorativa.
Tuttavia per il raggiungimento dell'obiettivo demografico finale, la strategia prevede il perseguimento di 5 obiettivi intermedi:
1. aumento del benessere della popolazione locale;
2. aumento della domanda locale di lavoro e dell'occupazione;
3. aumento del grado di utilizzo del capitale territoriale;
4. riduzione dei costi sociali della de-antropizzazione;
5. rafforzamento dei fattori di sviluppo locale.
Sul versante operativo, la Strategia verrà attuata in due modalità: da un lato insisterà sull'adeguamento della qualità e quantità dell'offerta dei servizi essenziali (istruzione, sanità e mobilità) che identificano il diritto di

[20] Poggibonsi, Montecatini Terme, Santa Croce sull'Arno, Prato, Piombino, Massa, Cecina, Carrara, Pisa, Empoli, Pistoia, Livorno, Pontedera e Lucca.
[21] Accordo di Partenariato 2014-2020 dell'Italia adottato il 29 ottobre 2014.

cittadinanza, dall'altro si declinerà in progetti di sviluppo locale che si concentreranno sui fattori chiave, nascosti o da valorizzare, presenti nelle aree interne:

- tutela del territorio e comunità locali;
- valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del turismo sostenibile;
- sistemi agro-alimentari e sviluppo locale;
- risparmio energetico e filiere locali di energia rinnovabile;
- saper fare e artigianato.

Le azioni relative ai 5 ambiti di intervento saranno finanziate dai fondi europei (FESR e FSE), mentre le azioni relative all'adeguamento dei servizi essenziali (salute, istruzione e mobilità) saranno finanziate a livello nazionale.

A perplimere in questo caso sono i tempi, visti i ritardi con i quali stanno partendo i progetti pilota di sviluppo locale che avrebbero dovuto testare la validità dell'impostazione degli interventi nel primo anno di programmazione, per poi estenderla alle altre aree. Basti pensare che al 1° maggio 2015[22], solo in 7 delle 20 regioni italiane è stata individuata l'area pilota in cui sarà avviata la sperimentazione della Strategia Nazionale per le Aree Interne, ormai nel 2015, con risorse stanziate dalla Legge di Stabilità per il 2014: si tratta nello specifico di Campania, Liguria, Lombardia, Marche, Sardegna, Toscana ed Umbria. Quanto si dovrà ancora aspettare prima che vengano stabilite le aree pilota da coinvolgere nelle restanti regioni nella prima fase di attuazione della Strategia? Quanto tempo si dovrà aspettare prima che i progetti pilota vengano conclusi? E quanto tempo sarà necessario per condurre una valutazione delle politiche attuate nelle suddette aree prescelte? Le perplessità sono forti, considerando per di più che delle 13 regioni in cui le aree pilota non sono state ancora definite, sono 12 (ossia tutte tranne il Molise) quelle per cui la selezione delle aree bersaglio (tra le quali si potrà indicare l'area pilota) ancora non è stata formalmente recepita dalla Regione con apposito atto normativo.

Attribuzioni

La redazione del paragrafo 1 è di Donato Piccoli, la redazione del paragrafo 2 è di Walter Tortorella, la redazione del paragrafo 3 è di Giorgia Marinuzzi.

Riferimenti bibliografici

Agnoletti C., Camagni R., Iommi S., Lattarulo P. (a cura di, 2014), Competitività urbana e policentrismo in Europa, Il Mulino, Bologna.

Calafati A.G. (2009), Economie in cerca di città, Donzelli Editore, Roma.

Governo Italiano, Strategia nazionale per le Aree Interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance, 9 dicembre 2013.

Governo Italiano, Accordo di Partenariato 2014-2020, ottobre 2014.

Governo Italiano, Programma Operativo Nazionale 'Città metropolitane', febbraio 2015.

Tortorella W. (a cura di, 2013), L'Italia delle città medie (Quaderno n. 4), ANCI-IFEL, Roma.

Tortorella W. (2015), Politica di coesione e questione urbana, Carocci Editore, Roma.

Sitografia

Opendata relativi ai progetti in attuazione delle politiche di coesione in Italia – Fondi strutturali europei 2007-2013, disponibili sul portale OpenCoesione:
http://www.opencoesione.gov.it/opendata/#fs0713-title

Elenco delle Aree interne selezionate dalle Regioni/Province Autonome con il dettaglio delle aree per le quali è stata individuata l'area pilota in cui sarà avviata la sperimentazione della Strategia Nazionale Aree Interne nel 2015, disponibile su Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica:
http://www.dps.gov.it/it/arint/Aree_progetto_selezionate/Selezione_aree_progetto.html

Programmi Operativi 2014-2020 adottati dalla Commissione europea, per Paese, disponibile su European Commission, sezione Regional Policy:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index.cfm/en/atlas/programmes?search=1&keywords=&periodId=3&countryCode=ALL&regionId=ALL&objectiveId=ALL&tObjectiveId=ALL

[22] Elenco delle Aree interne selezionate dalle Regioni/Province Autonome con il dettaglio delle aree per le quali è stata individuata l'area pilota in cui sarà avviata la sperimentazione della Strategia Nazionale Aree Interne nel 2015 (Fonte: DPS, 2015).

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Nuove geografie del commercio. Riflessioni sulla rottura culturale del binomio città-commercio

Vito Martelliano
Università degli Studi di Catania
DICAR – Dipartimento di Ingegneria Civile e ARchitettura
Struttura Didattica Speciale di Architettura di Siracusa
Email: *vmartel@unict.it*
Tel: 0931.48.94.66

Abstract
La modifica della struttura commerciale sempre più legata alla globalizzazione ha prodotto negli ultimi decenni la *rottura culturale* del binomio città-commercio. Alla primordiale strada-mercato si è accostata, in alcuni casi sostituendola, la concentrazione commerciale in grandi strutture di vendita. I luoghi del commercio abbandonano il tessuto urbano per 'aggrapparsi' alle occasioni offerte dal sistema della grande mobilità infrastrutturale. Cambiano i modi, i luoghi e gli scenari dello scambio; alla città commerciale si sostituisce l'edilizia per il commercio. La recente crisi economica, con la chiusura di attività economiche e l'abbandono di numerosi edifici e centri commerciali, ha messo in discussione questo modello distributivo specializzato, determinando una geografia dell'abbandono commerciale e una nuova configurazione del binomio territorio-commercio, solo in parte imputabile all'odierna crisi, le cui motivazioni sono anche da ricercare nel *ritorno alla città*, nella valorizzazione delle risorse locali e nella crescita del commercio online.
Il contributo proposto, prendendo spunto da una prima ricerca del 2004, vuole indagare in un tempo lungo, dal 1972 ai nostri giorni, lo sviluppo della struttura commerciale del sud-est siciliano e in particolare dei territori di Siracusa e Melilli che, pur essendo entità amministrative distinte – caratterizzate da autonome e non coordinate strategie di gestione del territorio –, rappresentano un unico caso studio.

Parole chiave: cities, commerce, scenarios.

Oltre il modello industriale. Nuove geografie del dipolo urbano Siracusa-Augusta

«Nell'ultimo ventennio il sistema urbano della Sicilia ionica ha ricevuto un impulso decisivo dal dinamismo economico e demografico di Siracusa, che esercita una viva forza di attrazione ed una stimolante influenza organizzativa su tutta la Sicilia sud-orientale. Il processo di sviluppo che ha investito Siracusa, mutandone il volto e le funzioni, non è stato tuttavia scevro da squilibri, anche perché è stato imposto dall'esterno più che essere una scelta consapevole della città, che stenta ancora oggi a partecipare attivamente al processo di espansione delle attività economiche fiorite di recente nella sua provincia» (Ruggiero 1975: 21).
Queste parole del prof. Vittorio Ruggiero[1] – siamo a metà degli anni Settanta – sintetizzano i fenomeni economico-industriali esistenti nel territorio siracusano in un'interpretazione ampiamente condivisa in quegli anni e ancora valida ai nostri giorni. L'imposizione di un modello culturale ed economico estraneo al territorio, l'anarchia urbanistica foriera di squilibri territoriali, l'assenza dell'idea di 'città' all'interno del

[1] Professore ordinario in Geografia Economico Politica presso la Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Catania. È stato direttore del Dipartimento di Economia e Territorio.

processo di crescita del sistema economico, sembrano ritornare d'attualità quando questo territorio immagina uno scenario di sviluppo possibile e alternativo alla morente economia industriale.
Lo sviluppo turistico e la riorganizzazione della distribuzione commerciale rappresentano due questioni del dibattito economico-urbanistico sviluppatosi negli ultimi venti anni che, nelle immagini scintillanti di un futuro più o meno rigoglioso, fa trasparire ombre ed errori già noti.
Le strategie di marketing territoriale veicolano l'interesse verso le nuove iniziative economiche facendo ricorso ad aggressive azioni commerciali che, analogamente a quanto accaduto con la *colonizzazione industriale* del secondo dopoguerra, continua a consumare ulteriore suolo agricolo per fini edificatori senza agire all'interno di un più ampio scenario di riqualificazione urbanistica e paesaggistica del territorio industriale dismesso o sottoutilizzato.

L'arrivo della grande distribuzione e la *rottura culturale* del binomio città-commercio

La realizzazione del *Parco Turistico Commerciale Belvedere*[2] nell'isola amministrativa del comune di Melilli, al confine settentrionale del comune di Siracusa a margine dell'area industriale, è caso studio singolare per comprendere costanti e variabili dello sviluppo economico di questa porzione di territorio. Alternativa al modello industriale, questa iniziativa economica ne condivide i metodi e i criteri insediativi imponendo, ancora una volta, la volontà dell'economia alla ragione del territorio. La localizzazione, la concentrazione, il connubio commercio-turismo e i tipi edilizi sono mere scelte economico-finanziarie pianificate a scala nazionale e mai accompagnate da adeguate e consapevoli scelte urbanistiche e territoriali, dimenticando che la dimensione territoriale di questi insediamenti travalica i confini comunali producendo effetti nell'intera provincia e modificando l'equilibrio dell'intero comprensorio commerciale[3].
Cambiano i modi, i luoghi e gli scenari dello scambio. Alla città commerciale si sostituisce l'edilizia per il commercio che ne acquisisce la complessità ma non il senso pieno dell'urbano. Ma qual'è la forma urbana di questa rete commerciale? Esiste un progetto urbano-territoriale che stabilisca le regole di compatibilità con il sito e tra i singoli interventi? Quali sono le relazioni tra insediamento industriale e commerciale? Esiste un riuso del territorio industriale dismesso o in via di dismissione da parte del nuovo insediamento commerciale? Che relazione esiste tra territorio industriale, territorio urbano-residenziale e questo territorio turistico commerciale? In che termini la nascita di questo parco commerciale è da intendersi come evoluzione-trasformazione della struttura commerciale?
Queste domande, e molte altre, potrebbero trovare giuste risposte interpretando la nascita della nuova area turistico-commerciale, da una parte, come fenomeno inserito all'interno dei processi urbani ed economici locali atti a dare una struttura adeguata al dipolo Siracusa-Augusta (Cabianca, Lacava, Roscioli, 1956); dall'altra, come manifestazione generata da forze non locali capaci di imporre modelli culturali, sociali ed economici su un territorio 'vergine', attraverso un'attenta disamina delle *occasioni urbanistiche locali*.
Questa duplice interpretazione costituisce la chiave di lettura che, permettendoci di incrociare forze, fenomeni, interessi e scale d'intervento locali e non, costruisce una interpretazione del fenomeno.
In questo quadro di riferimento, si sviluppa lo studio del sistema commerciale del territorio costiero compreso tra Augusta e Siracusa, articolato in otto ipotesi di lavoro:

1. *Lo sviluppo combinato Industria-Residenza verificatosi nel dipolo Siracusa-Augusta*, concentrando la manodopera e le iniziative economiche locali all'interno del polo industriale, *non ha determinato un adeguato numero d'iniziative nel settore commerciale*[4]. Il deficit di esercizi commerciali ha relegato l'area, per decenni, ad un ruolo subalterno alla città di Catania a nord e al polo di Modica/Ragusa a sud.

---

[2] La denominazione *Parco Turistico Commerciale Belvedere* è estrapolata dalle inserzioni pubblicitarie utilizzate dalla TECNALL (società specializzata nella realizzazione e nello sviluppo di investimenti nell'edilizia commerciale) per promuovere l'intervento comprendente il centro commerciale *Auchan* (inaugurato nel novembre 2003), il *Fashion District Melilli Outlet* e altri capannoni commerciali, ma anche un albergo e un parco acquatico.

[3] L'area di gravitazione del commercio al dettaglio di Siracusa secondo la Carta Commerciale d'Italia realizzata da Guglielmo Tagliacarne nel 1968, forma una larga fascia che si incunea verso l'entroterra – Buccheri, Buscemi, Canicattini Bagni, Cassaro, Ferla, Floridia, Palazzolo Acreide, Solarino Sortino, Melilli e la sub area di Augusta –. C'è da essere certi che la realizzazione di questa nuova area commerciale ha rafforzata il comprensorio allargando il suo raggio d'azione sia verso sud in direzione del comprensorio di Noto – Noto Avola, Pachino Rosolini – sia verso nord in direzione della sub-area di Lentini – Lentini, Carlentini, Francofonte –.

[4] A riprova di ciò basta analizzare la quantità di superficie utile commerciale ogni mille abitanti presente nel 1972 nei quartieri e nelle frazioni di Siracusa. Ortigia 931 mq, Foro Siracusano 1683 mq, Santa Lucia 206 mq, Neapolis 2373 mq, Acradina 314 mq, Tiche 22 mq, Priolo 592 mq, Belvedere 233 mq, Cassibile 544 mq, per una media totale nell'area comunale di 529 mq ogni mille abitanti. Correlando questi dati sugli esercizi commerciali con i dati demografici si osserva che nei quartieri periferici pur risiedendo il 53% della popolazione urbana si sono localizzati solamente il 23% degli esercizi commerciali.

2. Lo sviluppo edilizio abnorme – che ha fatto seguito alla localizzazione delle industrie petrolchimiche nell'area megarese – ha trasformato il territorio in un *deposito di case* privo di urbanità dove, per decenni, si sono costruite abitazioni senza la contemporanea creazione di un adeguato tessuto commerciale. Strade senza marciapiedi, assenza di spazi di sosta, garage trasformati in attività commerciali dimostrano in parte *l'inadeguatezza degli spazi urbani e architettonici della, pur giovane, città post-industriale all'attività commerciale, rappresentando un fattore specifico determinante per la nascita del polo commerciale.*
3. La città contemporanea sempre più legata a fenomeni di dispersione urbana, la diminuzione della densità abitativa e l'aumentata propensione alla mobilità di persone, merci e modelli culturali favorita dalla realizzazione di un'infrastruttura territoriale, ha messo in crisi il modello commerciale urbano e rafforzato la strutturazione territoriale del dipolo Siracusa-Augusta. *L'evoluzione-trasformazione della struttura commerciale si adegua a questa realtà combinandosi alla struttura urbano-territoriale e rafforzandola.*
4. *La difficoltà di pianificare la città-territorio costiera Siracusa-Augusta a livello sovracomunale ha permesso all'iniziativa economica privata di cogliere le opportunità offerte da un singolo strumento urbanistico comunale*, il vecchio PRG del comune di Melilli, per imporsi sul territorio di altri comuni, tra cui Siracusa, sfruttando un'elastica normativa urbanistica e un irrazionale disegno dei confini comunali[5].
5. *La realizzazione di grandi strutture per il commercio cela la volontà di rimpinguare i limitati bilanci comunali.* Il comune di Melilli, con il pagamento di oneri concessori, imposte comunali sugli immobili e altre tasse locali da parte degl'immobili ricadenti nel *Parco Turistico Commerciale Belvedere*, ha aumentato considerevolmente gli introiti comunali senza gravare sui propri cittadini. Questa politica economica aggressiva e pericolosa guarda erroneamente al territorio come ad un bene economico inesauribile.
6. *Il concetto di Parco Turistico Commerciale, (ma anche Ludico Ricreativo) è alla base delle politiche di sviluppo e marketing territoriali dell'area.* La dimensione ludico-ricreativa, non ancora pienamente espressa, ne costituisce la caratteristica principale, trasformando la struttura commerciale da semplice luogo della scambio, in *piazza urbana* e successivamente in luogo centrale della città-territorio accogliendo nuove funzioni[6].
7. La correlazione tra il concetto di *negozio di vicinato* e di *grande superficie di vendita* rappresenta un elemento interessante delle iniziative commerciali presenti all'interno del Parco. La coabitazione tra questi due tipi di commercio e in alcuni casi – *Melilli Outlet – l'interpretazione del centro commerciale come superficie di vendita formata da tanti negozi di vicinato si presta a rafforzare l'ipotesi della migrazione delle attività commerciali, per l'inadeguatezza alla vendita del tessuto urbano*[7]*, e della concentrazione commerciale come conseguenza della polverizzazione urbana.*
8. *La progressiva concentrazione della distribuzione commerciale in poche società ha prodotto una rapida riorganizzazione della distribuzione al dettaglio, con fenomeni che vanno dalla desertificazione commerciale di antiche piazze e strade* – per secoli luoghi riconosciuti dello scambio sociale – *alla costruzione di nuove centralità commerciali in ambito extraurbano*, sconvolgendo consolidati modi d'uso degli spazi urbani e definendo nuovi criteri per la localizzazione degli ipermercati.

Proprio quest'ultima ipotesi merita un'attenta indagine per individuarne caratteri e qualità. La verifica è stata condotta sui territori di Siracusa e Melilli che, pur essendo entità amministrative distinte – caratterizzate da autonome e non coordinate strategie di gestione del territorio –, rappresentano un unico caso studio. Le interazioni tra le dinamiche commerciali e le trasformazioni urbane-territoriali presenti in questo comprensorio sono strettissime e difficilmente interpretabili alla sola scala comunale.
In un quadro siffatto s'inserisce la ricerca, che analizza il periodo compreso tra il 1972 – vigilia della crisi del Kippur che forte impatto ha avuto sull'industria petrolifera presente nel territorio –, e il 2004 – anno in

[5] La relazione tra centri urbani e centralità commerciale deve essere analizzata e pianificata alla scala della città-territorio, definendo pianificazioni urbanistiche compatibili lungo i limiti comunali e politiche urbanistiche sovracomunali per la localizzazione delle attività commerciali, turistiche e industriali.

[6] L'apertura della bretella viaria di collegamento tra l'Autostrada Siracusa-Catania e la s.s. 114 ha fatto si che nell'area si installassero diverse attività quali: la SB Progetti (società d'ingegneria), la sede del Dopolavoro Isab Energy, la sede invernale del Club degli Amici (circolo prestigioso della città di Siracusa), il centro sportivo Club Pegaso (nato per iniziativa di alcune società aretusee di nuoto e pallanuoto), il Parco acquatico Paradise (il cui pacchetto azionario è costituito da un azionariato di massa locale), il centro commerciale Auchan, un albergo e il Fashion District Melilli Outlet. A completare questo panorama vi sono le iniziative ludico-commerciali sviluppatesi precedentemente sull'asse di collegamento tra Belvedere e la s.s. 114 (corso Sicilia-Citta Giardino) tra cui ricordo il Parco giochi, il bowling Manhattan, l'area commerciale con numerosi depositi e magazzini, il supermercato Gemar.

[7] Basti pensare che alcune grandi iniziative commerciali (Euronics dei F.lli Sacco) si sono allocate nel centro commerciale Auchan abbandonando i locali di loro proprietà siti nel centro cittadino.

cui l'apertura di due centri commerciali[8] sancisce il passaggio dell'organizzazione del commercio dalla scala urbana a quella territoriale –. La lettura incrociata dei dati demografici e commerciali nell'ampio arco temporale prescelto ci permette, tralasciando l'analisi delle oscillazioni fisiologiche di breve periodo, di delineare le tendenze consolidate in conseguenza delle scelte strutturali e/o strategiche maturate nel territorio e di comprendere la complessità dei mutamenti in atto al fine di definire gli scenari verso cui evolve la struttura commerciale[9].
Il dato statistico che emerge è il forte aumento della superficie utile di vendita – si passa dai 52662 mq del 1972 ai 138523 mq del 2004 –, a cui corrisponde un leggero incremento del numero dei punti vendita pari al 15,56% – +222 unità rispetto al 1972 –, e della popolazione che nello stesso periodo cresce con una percentuale pari al 26,42%.
Questi valori, apparentemente contraddittori, mettono in luce il raddoppio simultaneo della superficie utile di vendita procapite – da 0,529 mq a 1,123 mq, +106,4% –, e della superficie di vendita media dei punti vendita – da 36,90 mq a 84 mq, +127,6% –, facendo emergere un processo di riorganizzazione del tessuto commerciale urbano, attraverso l'accorpamento dei punti vendita e la chiusura di quelli più piccoli a vantaggio dell'apertura di quelli più grandi[10].
Questo cambiamento è stato ancor più forte nel settore alimentare che dal 1972 al 2004 ha visto ridursi del 40% i punti vendita, in controtendenza rispetto all'incremento del 57% verificatosi nel settore non alimentare, spostando il baricentro dell'attività commerciale dall'alimentare al non alimentare.
L'evoluzione della struttura commerciale ha prodotto la nascita di nuove iniziative nei quartieri periferici riducendo gli squilibri presenti nella rete di vendita, con incrementi che in alcuni quartieri raggiungono punte del 6722% in termini assoluti e del 3246% in termini relativi – il quartiere Tiche tra il 1972 e il 2004 incrementa la propria superficie di vendita da 280 mq a 19102 mq e la propria superficie di vendita procapite da 0,022 mq a 0,754 mq –.
Discorso diverso si deve fare per l'isola d'Ortigia che nello stesso arco temporale ha visto ridursi da 415 a 217 i punti vendita a fronte di un sostanziale mantenimento della superficie di vendita. La riduzione del 52% della popolazione e lo studio delle attività commerciale presenti mette in luce che è in atto nell'isola un profondo cambiamento nella natura e nella localizzazione dell'offerta commerciale. Dalla vendita ai residenti si è passato ad attività commerciali legate al turista e al tempo libero, provocando una migrazione commerciale dai luoghi dell'abitare – Graziella, Mastrarua e Giudecca –, ai luoghi del turismo – lungo il perimetro costiero dell'isola e ad ovest dell'asse nord-sud che si snoda lungo via Roma, corso Matteotti, Piazza Pancali –. Pochi, sono rimasti i luoghi del commercio punto di riferimento per gli abitanti. Tutto il tessuto commerciale esistente è stato reinterpretato con regole diverse per soddisfare le esigenze del turista, contribuendo alla rinascita economico-turistica dell'isola e arrestandone la *desertificazione commerciale* dell'isola.
Se analizziamo la struttura del comprensorio commerciale del capoluogo alla luce della L.R. 28/99[11], emerge da un lato che il 96,30% degli esercizi commerciali presenti sul territorio comunale sono negozi di vicinato, ma anche che il 25,73% della superficie di vendita è costituita da medie e grandi strutture di vendita. Naturalmente notevoli sono le discrepanze tra i vari quartieri ma è interessante costatare come il quartiere Neapolis, la cui superficie di vendita è costituita per il 46,97% da medie e grandi strutture di vendita, sia divenuto per intensità dei servizi e per l'estensione delle loro aree il principale luogo commerciale del comprensorio aretuseo.
Di diversa natura si configurano le trasformazioni territoriali che stanno proliferando al confine settentrionale del comune di Siracusa. La realizzazione nel territorio comunale di Melilli di alcune iniziative

---

[8] L'art. 4 della delibera del Presidente della Giunta Regionale siciliana del 17 novembre 2000, n. 165 "definisce centro commerciale un insieme di diversi esercizi di vendita al dettaglio progettati e realizzati unitariamente, inseriti in una struttura edilizia fisicamente continua a destinazione specifica, che condividono strutturee infrastrutture comuni gestite unitariamente. …Rientrano nella definizione di centro commerciale i *Factory Outlet Centre*, …le 'aree commerciali integrate' o 'parchi commerciali, vale a dire aree connotate dalla presenza di più strutture commerciali e di servizio fisicamente separate, ma dotate di infrastrutture comuni e costituenti un unico polo di offerta."

[9] I dati risalenti al 1972 sono tratti da (Ruggiero, 1975), mentre i dati del 2004, del 2010 e del 2014 sono stati da noi elaborati a partire da informazioni concesse dall'Ufficio Commercio e dall'Ufficio Statistico del comune di Siracusa.

[10] Alla luce dell'autonomia del comune di Priolo Gargallo avvenuta nel 1979, per poter comparare dati statistici omogenei non si è tenuto nella redazione delle statistiche degli esercizi commerciali ricadenti nella ex frazione. Per analogo motivo per la comparazione dei dati riguardanti i quartieri si è tenuto conto della diversa divisione vigente al 1972 e al 2004.

[11] La legge della regione Sicilia n. 28/99 ha previsto i settori merceologici: alimentare e non alimentare. L'art. 2 della legge definisce gli esercizi di vendita in base alla loro superficie negoziale ed in base alla popolazione residente. Nel Comune di Siracusa, che ha una popolazione superiore a 100.000 abitanti, si ha la seguente classificazione: *Esercizi di vicinato*, esercizi aventi una superficie di vendita fino a 200 mq; *Medie Strutture di vendita*, esercizi aventi una superficie di vendita da mq 201 a mq 1500; *Grandi Strutture di vendita*, esercizi aventi una superficie di vendita superiore a 1500 mq.

commerciali, o forse sarebbe meglio dire immobiliari, ha modificato radicalmente lo scenario, basti pensare che al 2004 le concessioni rilasciate nel solo comune di Melilli ammontavano a 105291 mq di superficie utile di vendita – quantità equivalente al 76% dell'intera superficie utile di vendita presente nel capoluogo nello stesso anno –[12].
La superficie di vendita già realizzata e quella in via di completamento in c.da Spalla, ha creato una nuova centralità commerciale che pur echeggiando al proprio interno il tessuto urbano non instaura nessun rapporto con il contesto cittadino aretuseo – anzi si pone come scelta alternativa e antitetica – ma concorre in maniera evidente alla strutturazione del dipolo urbano-territoriale Augusta-Siracusa. Il centro urbano di Siracusa vede ridotta la sua naturale propensione commerciale, ma ciò che sembra emergere è *la rottura culturale* che si provoca nel binomio città-commercio, a vantaggio di un binomio territorio-commercio rispondente fortemente alle logiche del *business* e poco alle regole dell'urbanistica.

La crisi dei centri commerciali tra abbandono e incompiuto

L'aspetto più ambiguo della realizzazione del *Parco Turistico Commerciale Belvedere* consiste nell'assenza di una visione urbanistica condivisa e sovracomunale, che tenga conto della fortissima influenza che simili iniziative economiche hanno nei comuni limitrofi. Il comune di Melilli con l'area commerciale realizzata a ridosso del capoluogo, enormemente sovradimensionata rispetto ai suoi reali bisogni, ha indotto e continua a farlo trasformazioni sul tessuto commerciali dei centri limitrofi, e in particolare del comune di Siracusa, i cui effetti si sono tradotti in una prima fase nell'abbandono commerciale negli ambiti urbani periferici più prossimi alle nuove concentrazioni commerciali. In una seconda fase, il sovradimensionamento delle superfici di vendita autorizzate e solo in parte realizzate ha colpito gli stessi centri commerciali, che da un lato non raggiungono gli utili preventivati e dall'altro, pur avendo da lungo tempo autorizzazioni per la costruzione di nuovi edifici commerciali, stentano a trovare operatori economici disposti a investire in questi nuovi luoghi del commercio, soprattutto a causa della profonda crisi economica internazionale e dei costi d'esercizio elevati.
Se l'apertura del centro commerciale *Auchan* nel 2003 ha rappresentato l'inizio della GDO a Siracusa e il centro commerciale *Carrefour*, ora *I Papiri*, nel 2005 il suo consolidamento, le altre iniziative previste hanno incontrato numerose difficoltà nella loro realizzazione. Il centro commerciale *Fiera del Sud* ha vissuto un iter autorizzativo costellato da revoche della concessione, ricorsi e richieste di rimborsi milionari[13] e ancora oggi attende il completamento dei lavori, e l'ambizioso progetto *Melilli Outlet*, ha aperto i battenti nel settembre 2011 sotto il prestigioso marchio *Fashion District* e a poco più di un anno ha chiuso le porte restando ancora adesso inutilizzato.
Se poi teniamo conto delle difficoltà passate e presenti del centro commerciale *I Papiri*[14] che, vede oggi il 48,48% dei punti vendita non attivi – 32 su 66 –, il panorama che emerge è quella di una profonda crisi del sistema dei centri commerciali nel capoluogo aretuseo.
Ad acuire il problema si aggiungono due aspetti il mancato completamento e il non utilizzo di molti edifici a vocazione commerciale e direzionale presenti in contrada Spalla a Melilli. Tutto ciò disegna una *nuova geografia dell'abbandono e dell'incompiuto* commerciale che, per tipo edilizio, dimensione e caratteristiche, fino a qualche anno fa sarebbe apparso inverosimile, ponendo il problema della definizione di un possibile scenario futuro per questo territorio incompiuto.

Il ritorno alla città

In un quadro di profonda crisi economica, che come abbiamo avuto modo di comprendere, ha colpito il sistema dei centri commerciali e messo in difficoltà il binomio territorio-commercio, c'è da chiedersi se il binomio città-commercio abbia avuto la stessa sorte. Per capire in che modo le attività commerciali presenti in ambito urbano abbiano reagito all'apertura dei centri commerciali e alla crisi economica, la

[12] Anche se la stima delle superfici di vendita non è del tutto documentata, si possono definire i dati delle due aree commerciali ricadenti nel comune di Melilli. Quella di contrada Spalla prevede 90000 mq di superficie di vendita e una superficie territoriale di 487300 mq, mentre l'area di contrada Bondifé ha una superficie territoriale di 151000 mq e una superficie di vendita di 15291 mq raggiungendo complessivamente una superficie di vendita pari a 105291 mq. In particolare, le due maggiori strutture commerciali già realizzate sono rispettivamente il centro commerciale Auchan per 38813 mq in contrada Spalla e il Mercatone MZ, ora Conforma, in contrada Bondifé per 15291 mq.
[13] Dall'iniziale autorizzazione commerciale del 2003 e dalla successiva concessione edilizia del settembre 2008 sono state concesse ben otto proroghe.
[14] Carrefour nel 2010 ha deciso, mettendo in atto una strategia valida per tutto il sud Italia, di chiudere l'ipermercato di sua proprietà all'interno de *I Papiri*, per poi riaprirlo nel 2013 e cederlo alla catena Super Spaccio Alimentare nel 2014.

ricerca ha analizzato il periodo compreso tra il 2004 e il 2010, per poi arrivare al 2014 – anno in cui la crisi che ha investito l'Italia ha avuto localmente il suo picco –.
A differenza di quanto si potrebbe immaginare, negli anni immediatamente successivi all'apertura del *Parco Turistico Commerciale Belvedere* il numero di punti vendita nel comune di Siracusa aumenta da 1677 nel 2004 a 2005 nel 2010, con un incremento del 19,56%, per poi raggiungere quota 2024 nel 2014. Ciò che si evidenzia maggiormente è l'incremento della superficie di vendita che tra il 2004 e il 2010 cresce del 58,10%, pari a 80476 mq, raggiungendo i 219002 mq. La crescita si concentra nelle medie e grandi strutture che, con +130,57% – 38503 mq – e +210,65% – 15685 mq –, raggiungono il 44,54% dell'intera superficie di vendita. Nello stesso periodo la superficie di vendita procapite passa da 1,12 mq a 1,77 mq, mentre la superficie media del punto vendita passa da 82,60 mq a 109,23 mq.
L'analisi spaziale dei dati evidenzia la crescita della superficie di vendita in tutti i quartieri della città ad eccezione di Belvedere[15]. I quartieri periferici di Acradina e Tiche vedono crescere del 44,70% – pari a 9476 mq e 67 punti vendita – e del 67,81% – pari a 12953 mq e 41 punti vendita – le proprie superfici di vendita, equilibrando le dissimetrie commerciali tra quartieri centrali e periferici[16]. Notevoli sono anche gli aumenti di Ortigia e Neapolis che con una superficie di vendita procapite di 3,51 mq e 4,86 mq diventano i quartieri a maggiore vocazione e concentrazione commerciale della città[17].
Il confronto degli esercizi di vendita presenti al 2010 con quelli al 2014 evidenzia la stabilità delle medie e grandi strutture di vendita e un contenuto aumento di 19 unità per gli esercizi di vicinato[18], con incrementi percentuali a due cifre nei quartieri di Epipoli, Tiche e, inaspettatamente, Belvedere[19].
I risultati a cui perviene l'indagine mostrano come Siracusa, città attorno alla quale gravita il commercio al dettaglio di una larga fascia del territorio provinciale, ha modificato la struttura commerciale presente nel suo territorio assecondando la richiesta di locali commerciali sempre più grandi, efficienti e serviti da adeguate arterie viarie e spazi di sosta, ridistribuendo molte delle attività commerciali presenti nel centro storico nelle aree periferiche maggiormente abitate e limitrofe alle arterie viarie principali. La crisi economica pur facendo sentire i suoi effetti trova nel contesto urbano un ambiente creativo e adattabile che, attraverso il ridimensionamento dei prezzi d'affitto dei locali commerciali, l'innalzamento della qualità dei servizi offerti, la maggiore offerta di superfici di vendita di buona dimensione e la diversificazione dell'offerta in funzione del tipo di cliente finale, residenti ma anche turisti, studenti universitari, giovani e persone anziane, è riuscito a mantenere la sua vitalità. Questi fenomeni modificano fisicamente la distribuzione delle unità commerciali in ambito urbano ma, pur producendo l'abbandono commerciale di limitate porzioni urbane storicamente consolidate e fisicamente non adatte alle nuove esigenze commerciali, non intaccano la centralità della città quale luogo dello scambio. *La città si trasforma ma non dimentica la vocazione commerciale di strade e piazze, che restano il palinsesto urbano della rappresentazione mercantile.*

Riferimenti bibliografici

Cabianca V., Lacava A., Roscioli V. (1956), "Siracusa", in *Urbanistica*, n. 20, pp. 96-115.
Ruggiero V. (1975), "Siracusa, nuovo centro coordinatore della Sicilia sud-orientale", in *Rivista Geografica Italiana*, Annata 82, fascicolo 1, La nuova Italia, Firenze, pp. 21-85.
Tagliacarte G. (1968), *Carta commerciale d'Italia*, Giuffre, Milano.

[15] La vicinanza di Belvedere all'omonimo parco commerciale ha prodotto nel periodo 2004-2010 una variazione della superficie di vendita pari a -1230 mq e un quasi dimezzamento della superficie di vendita procapite – da 0,73 mq a 0,43 mq –.
[16] La superficie di vendita procapite aumenta nel quartiere Acradina da 0,91 mq a 1,33 mq e nel quartiere Tiche da 0,75 mq a 1,28 mq.
[17] La superficie di vendita procapite aumenta nel quartiere Ortigia da 2,44 mq a 3,51 mq e raddoppia nel quartiere Neapolis passando da 2,39 mq a 4,68 mq. Gli incrementi a Ortigia si spiegano con la diminuzione di oltre il 10% degli abitanti nel centro storico e il contestuale aumento degli esercizi commerciali a servizio del turismo, mentre nel quartiere Neapolis l'apertura del centro commerciale Carrefour, oggi *I Papiri*, e il raddoppio delle medie strutture determinano un aumento della superficie di vendita del 114,37%, pari a 44959 mq e 146 esercizi.
[18] Al 31 dicembre 2014 sono presenti nel territorio comunale di Siracusa, 1897 esercizi di vicinato, 123 medie strutture di vendita e 4 grandi strutture di vendita.
[19] L'incremento percentuale dei punti vendita tra il 2010 e il 2014 nei quartieri Epipoli, Tiche e Belvedere sono rispettivamente pari a 47,37%, 15,47% e 13,64%.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Sassuolo '45-'45. L'evoluzione di un territorio distrettuale

Cristiana Mattioli
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Dottorato in Governo e Progettazione del Territorio
Email: *cristiana.mattioli@polimi.it*

Abstract
Il contributo torna a osservare un territorio molto praticato dalle scienze economiche e sociali, in quanto caso emblematico e di successo di sviluppo distrettuale, concentrando però l'attenzione sulle trasformazioni avvenute nelle sue forme insediative, negli oggetti urbani, negli usi e nelle pratiche che interessano il territorio. Il testo, pertanto, ricostruisce una storia *spaziale* del distretto ceramico di Sassuolo che consente di ragionare sulle trasformazioni locali del rapporto produzione-territorio-società, mettendo in evidenza – soprattutto nei tre racconti 'al passato' – come, di fronte ai cambiamenti socio-economici, l'urbanistica abbia di volta in volta legittimato, indirizzato, ostacolato, accompagnato o sostenuto i processi di urbanizzazione e industrializzazione diffusa, dando risposte alle differenti esigenze di imprese e popolazioni. Il racconto 'al presente' descrivere e interpreta i molteplici e contraddittori fenomeni di trasformazione in corso, di depotenziamento ma anche di qualificazione del territorio. A partire dal 'resoconto' dei processi in atto, infine, si propone un'ipotesi di scenario evolutivo per il futuro di questo territorio – ma anche di molti altri contesti dell'industrializzazione diffusa – e si esplicitano alcune azioni concrete, e oggi non più rimandabili, che lavorano sull'esistente, sul capitale fisso sociale, sui depositi materiali che si sono stratificati sul territorio – e che sono l'oggetto del lavoro di indagine fotografica presentato sinteticamente nel contributo – immaginando la natura, le caratteristiche e l'agenda di una nuova '*città-distretto*'.

Parole chiave: city-regions, local development, spatial planning.

1 | 1945: «una cittadina di discreta industria» di origine estense che cresce all'interno di un territorio rurale

All'inizio del XX secolo Sassuolo è già il centro urbano più importante della pedecollina emiliana, luogo di crocevia e scambio commerciale tra pianura e montagna, e tra Emilia e Toscana. Un 'paese' storicamente rilevante, nonostante le sue ridotte dimensioni, in quanto centro produttivo e luogo di villeggiatura della corte estense che qui ha eretto, trasformando la preesistente fortezza medievale, il proprio Palazzo Ducale, riccamente decorato e inserito all'interno di un grandioso parco prospettico di 12 km. Le prime attività manifatturiere si localizzano all'interno del tessuto abitato, lungo il Canale di Modena, corso d'acqua che, staccandosi dal fiume Secchia, si fa fonte di energia per le fabbriche[1] prima di alimentare la fertile pianura agricola, che impiega fino al secondo Dopoguerra la maggior parte della popolazione locale. Organizzata in forma mezzadrile, l'attività agricola ha dato vita a un territorio rurale fittamente e diffusamente abitato,

[1] La vicinanza a un corso d'acqua, utilizzato come forza motrice, è una caratteristica ricorrente delle prime esperienze proto-industriali (Smets, 1990). Molti distretti italiani, soprattutto tessili (Schio, Biella, ecc.), sono accomunati dalla tipica localizzazione valliva delle prime fabbriche. A Sassuolo, invece, le industrie prediligono fin dalle origini una localizzazione pianeggiante e 'urbana' e solo successivamente, per avvantaggiarsi dei finanziamenti previsti dalle leggi industriali nazionali, risalgono il corso del fiume Secchia, andando a occupare anche aree montane poco accessibili.

connesso al centro urbano (Becattini, 1975; Bellicini, 1989) (Figura 1), un ambiente di vita caratterizzato ancora nel 1935 da «splendidi panorami, aria purissima, campagne ubertose […]» (Caiti, 2006: 209).
Ciononostante, già nel 1936 (censimento), la diversificata manifattura locale dà lavoro al 40% circa della popolazione attiva, facendo di Sassuolo un «paese prevalentemente operaio» (Nuzzi, 2012: 114). Le cinque industrie ceramiche[2] presenti all'epoca impiegano circa 500 addetti. Evoluzione delle preesistenti fornaci, esse sono organizzate in stabilimenti di grandi dimensioni che trovano spazio ai margini del nucleo abitato (dove il suolo costa meno) e prediligono, a causa della loro originaria apertura all'esportazione, la vicinanza alla ferrovia e alle maggiori strade di collegamento tra i centri urbani. Tali industrie sono quindi vere e proprie fabbriche fordiste, sia per dimensioni e livello tecnologico, sia per l'integrazione verticale del processo produttivo che comprende cave di estrazione dell'argilla, officine e falegnamerie interne[3]; 'isole produttive' nella campagna, che convivono con vigne e frutteti, come nel caso della 'fabbrica di cartone' che l'imprenditore Filippo Marazzi costruisce nel 1934 tagliando a 4 metri di altezza due filari di pioppi su un terreno di sua proprietà e facendone le colonne portanti del suo primo capannone (Panciroli, 2004).

Figura 1 | L'ex-consorzio agrario, localizzato in pieno centro urbano, a fianco della stazione Modena-Sassuolo.
Fonte: fotografia di Andrea Pirisi.

Negli anni fra le due guerre mondiali, l'industria ceramica sassolese conosce il primo momento di forte sviluppo; l'esternalizzazione di alcune fasi produttive porta alla nascita di un ricco indotto industriale, le cui imprese, di ridotte dimensioni, trovano spazio all'interno del tessuto urbano, creando situazioni di forte commistione fra residenza e manifattura (Paba, 1987).
La crescente industrializzazione richiama quantità sempre maggiori di manodopera e sostiene, quindi, l'espansione del nucleo cittadino, che presenta ben presto problematiche tipicamente 'urbane': la costruzione di abitazioni e stabilimenti industriali, spesso adiacenti, è scarsamente regolata; il traffico rende presto inadeguate le strade esistenti; mancano case e servizi per i lavoratori. Gli interventi di razionalizzazione stradale e di risanamento del tessuto abitativo previsti dal primo piano urbanistico di Sassuolo, risalente al periodo fascista[4], sono tuttavia interrotti dal sopraggiungere della guerra. In questo

[2] L'origine della manifattura ceramica è comunemente fatta risalire al 1741, anno di fondazione della prima industria per la produzione di 'maiolica cristallina' (Nuzzi, 2012). A uso esclusivo della corte estense, questa attività ottiene il diritto di produzione protetto da privativa da parte del duca Francesco III. A metà dell'Ottocento, la fabbrica è gestita dalla famiglia Rubbiani che comincia a produrre le prime 'mattonelle' di ceramica per pavimentazioni, trasformatesi poi nelle famose 'piastrelle' ceramiche, prodotto tipico del distretto di Sassuolo.
[3] La grande dimensione aziendale e la ridotta scomposizione del ciclo produttivo ceramico sono elementi, caratteristici del sistema produttivo sassolese, che impediscono, in un primo momento, di riconoscerne l'organizzazione distrettuale.
[4] Il piano urbanistico di Sassuolo è presentato sulla rivista *Urbanistica* (1936) come modello dell'azione pubblica nei centri minori, da trasformare in nuove cittadine industriali. Il processo di deurbanizzazione realizzato nel Ventennio fascista, infatti, non si

periodo, le fabbriche sono riconvertite all'industria bellica e occupate prima dai tedeschi e poi dagli americani; alcune di esse vengono danneggiate dai bombardamenti, che colpiscono anche il ponte sul fiume Secchia[5].
All'indomani del conflitto mondiale, Sassuolo si ritrova, quindi, ad affrontare il problema della ricostruzione e una situazione abitativa emergenziale: molte famiglie sono, infatti, rimaste senza casa; i reduci e i profughi vengono ospitati in edifici pubblici degradati, altri sono costretti a vivere nei sottotetti e nelle cantine, in una situazione di grave sovraffollamento.
Grazie a «la strenua difesa operata dalle maestranze [che ha impedito] lo smantellamento di buona parte dell'attrezzatura industriale da parte dei tedeschi» (Sorrentino, 1996: 239), l'attività ceramica torna velocemente a funzionare, si espande e si rinnova[6] per rispondere all'ingente domanda di piastrelle ceramiche proveniente dalle città, impegnate anch'esse nella ricostruzione post-bellica.

2 | 1970: un territorio inquinato e compromesso dalla rapida crescita dell'industria ceramica e dei centri urbani

Negli anni del cosiddetto 'boom economico', la 'ceramica' diventa il motore dello sviluppo locale, attirando lavoratori anche dalle Regioni del Sud Italia. Gli anni Sessanta sono, in particolare, quelli della «rapida crescita del settore» (Prodi, 1966) e della proliferazione sul territorio di piccole imprese specializzate[7], che superano le 200 unità agli inizi del decennio successivo. Le agevolazioni fiscali previste dalle leggi per le 'aree economicamente depresse'[8], infatti, sostengono l'imprenditorialità diffusa e favoriscono la localizzazione decentrata e dispersa degli stabilimenti nei comuni limitrofi a Sassuolo che da villaggi rurali si trasformano rapidamente in centri industriali. I nuovi 'ceramisti' sono possidenti terrieri, commercianti urbani ma anche ex-contadini e operai che si uniscono per dare vita alle cosiddette 'ceramiche popolari'. L'investimento iniziale è d'altronde contenuto: l'efficiente filiera industriale locale, infatti, sostituisce i reparti interni e riduce i costi di impianto e di esercizio delle nuove fabbriche, di minori dimensioni e del tipo «'casa e bottega': nell'unico capannone di proprietà, trovano posto gli uffici dell'amministrazione, quelli commerciali e, separati da una porta, la produzione» (Serri, 2008: 26).
Uomini e donne lavorano in ambienti pieni di polvere e rumorosi, sono esposti quotidianamente a sostanze nocive ed effettuano prevalentemente operazioni faticose, manuali e ripetitive. Ciononostante, il lavoro in fabbrica consente alla popolazione di fuoriuscire dalla miseria, migliorandone le condizioni di vita. Anche lo spostamento in collina delle cave di estrazione dell'argilla, favorito dalla motorizzazione e dallo scarso rendimento agricolo dei terreni, offre nuove opportunità lavorative ai contadini locali, causando però anche un poco controllato sfruttamento delle risorse naturali.
Al riscatto individuale e collettivo si contrappone, quindi, l'allontanamento dai saperi locali della cura e della condivisione dello spazio che portano a un progressivo depauperamento del paesaggio in quanto tale e del suo ruolo di bene comune (Lanzani, Pasqui, 2011). Il territorio, inteso come 'suolo', diventa un supporto indifferente (e poco costoso) adatto a ospitare nuove costruzioni; il capitale fisso sociale ereditato si trasforma in 'giacimento' di risorse da sfruttare a fini individuali.
In questa operazione di 'riduzione' territoriale un ruolo importante è giocato dalle amministrazioni locali che, anteponendo lo sviluppo socio-economico al governo del territorio e alla sua salvaguardia, approvano

---

limita alle ingenti operazioni di bonifica e alla fondazione di nuove città, ma riguarda anche la modernizzazione ed espansione dei nuclei urbani dispersi sul territorio nazionale. Cittadine che si consolidano attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture e servizi e si candidano a ospitare le attività industriali decentrate dalle grandi città, rese più competitive dall'accesso a forza lavoro e materie prime abbandonanti e a basso costo.

[5] «Durante la guerra, il traffico ferroviario nazionale era deviato sulla linea Reggio Emilia-Sassuolo perché i bombardamenti distruggevano continuamente il ponte di Rubiera. Quello di Sassuolo, invece, essendo protetto da una collinetta – che oggi non c'è più – era più riparato. […] Le bombe, quindi, riuscivano a colpire solo una parte del ponte che poteva essere riparato velocemente» (Intervista rilasciata in data 20 gennaio 2015 dall'ing. Termanini Dezio, sindaco di Sassuolo nel periodo 1980-1985, già Assessore all'Urbanistica nel decennio precedente).

[6] Le innovazioni tecnologiche sono finanziate dagli aiuti del Piano Marshall e si avvantaggiano di alcuni 'lasciti' di guerra, opportunamente riadattati alla produzione industriale. E' il caso dei mezzi di trasporto militari, trasformati nelle numerose officine meccaniche in camion per il trasporto dell'argilla locale.

[7] Sono i processi di disintegrazione verticale (passaggio alla tecnica produttiva della 'bicottura', cioè alla separazione fra imprese che producono supporto e imprese che lo decorano) e di esternalizzazione di singole fasi produttive (taglio, decoro, estrazione dell'argilla, ecc.) a causare la riduzione dimensionale delle imprese e a sostenerne la crescita numerica.

[8] La legge speciale n. 365/1957 per le 'aree economicamente depresse' prevede l'esenzione decennale di ogni tributo diretto sul reddito per le piccole imprese costituitesi entro il 1964-65. La legge n. 623/1959, invece, consente l'erogazione di mutui a condizioni particolarmente favorevoli destinati alla costruzione di nuovi impianti industriali o l'ampliamento di quelli esistenti.

– peraltro con grande ritardo – strumenti di pianificazione urbanistica che confermano e sostengono concretamente le tendenze diffusive in atto.
Mentre i centri abitati si espandono e densificano attraverso la realizzazione di lottizzazioni private, sostituzioni edilizie nei centri storici – ancora non tutelati –, e case isolate in autocostruzione, le amministrazioni realizzano, infatti, nuovi servizi e incrementano la quota di edilizia pubblica. Ai primi interventi INA-Casa, di dimensioni contenute e ben inseriti nel contesto (Tosi, Munarin, 2001) (Figura 2), si sostituiscono successivamente grandi quartieri periferici che, da un lato, per la concentrazione di popolazioni omogenee, diventano dei veri e propri 'ghetti' di difficile gestione e controllo sociale; dall'altro, si fanno volano di una sostenuta e incontrollata crescita periferica di tipo speculativo.

Figura 2 | Le amministrazioni locali rispondono all'emergenza abitativa conseguente agli ingenti flussi migratori realizzando direttamente quote di edilizia pubblica e concedendo autorizzazioni per la costruzione di palazzine residenziali private.
Fonte: fotografia di Andrea Pirisi.

Con lo scopo di incentivare il rinnovamento tecnologico del sistema produttivo e aumentarne la competitività, le amministrazioni pubbliche prevedono, inoltre, il trasferimento delle imprese ceramiche e dell'indotto verso aree esterne e 'villaggi artigiani' attrezzati[9], che riempiono i vuoti esistenti nel tessuto urbano. La rigida zonizzazione funzionale separa nettamente l'industria, ora localizzata a nord, dalla residenza, che si estende soprattutto verso le aree collinari a sud del nucleo urbano storico. Attraverso il ricorso allo strumento della rendita differenziale, il trasferimento aziendale consente di razionalizzare il tessuto urbano, riducendo la presenza di case-officine; di riqualificare il centro storico attraverso sostituzioni funzionali; di ridurre i fattori di inquinamento ambientale.
Sul finire degli anni Sessanta, infatti, le problematiche legate all'inquinamento industriale si fanno sempre più gravi ed escono dalle fabbriche, coinvolgendo il territorio e la popolazione locale. Sollecitate dai sindacati, le amministrazioni locali richiedono l'inserimento del proprio territorio all'interno delle zone 'A' previste dalla legge Merli (n° 615/66), potendo così imporre misure restrittive alle industrie al fine di renderne eco-compatibile la produzione.

3 | 1990: un modello di crescita quantitativa che manifesta i suoi limiti e 'resiste' ai primi tentativi di riqualificazione del territorio

[9] La Regione Emilia-Romagna è probabilmente la prima a sperimentare la creazione di quartieri artigianal-industriali attrezzati, dove l'amministrazione espropria il terreno e realizza gli interventi di urbanizzazione, vendendo poi i lotti a prezzi inferiori a quelli di mercato. Con questi interventi, si anticipa la legge n°865 del 1971 che introduce i PIP – Piani per Insediamenti Produttivi.

Due importanti crisi colpiscono, a metà degli anni Settanta e all'inizio del decennio successivo, il settore ceramico, promuovendone la trasformazione. La filiera locale risponde in modo reattivo, adattandosi alle nuove condizioni di mercato[10] e avviando, da un lato, un intenso processo di selezione che porta alla chiusura di numerose attività produttive e alla perdita di migliaia di posti di lavoro; dall'altro, un processo di verticalizzazione guidato dalle imprese di maggiore dimensione che, attraverso processi acquisitivi, inglobano aziende più piccole al fine di aumentare la propria capacità produttiva e ottimizzare i costi fissi[11].
Il tessuto produttivo locale si fa più complesso, diventando 'area-sistema' (Garofoli, 1991): non solo per la crescita del settore meccano-ceramico, che diventa più indipendente e internazionalizzato, e per la diversificazione tra le singole imprese – nuovi soggetti di indagine economica e di politica industriale –, ma anche per l'aumento della componente terziaria, che porta a un generale *upgrading* della forza lavoro locale. Mentre le imprese cominciano a operare anche in fasi produttive a maggiore valore aggiunto (*marketing*, commercializzazione, *design*, ecc.), le politiche pubbliche incentivano esplicitamente la diversificazione della base economica locale e la creazione di servizi alle imprese, predisponendo aree direzionali e infrastrutture adeguate (Figura 3).
Gli anni Ottanta e Novanta rappresentano, quindi, un periodo di 'maturità' e di diffuso benessere tanto per la popolazione – sempre più scolarizzata, rivolta al consumo ma anche sensibile ai problemi ambientali –, quanto per le imprese del comprensorio ceramico che, superate le crisi con innovazioni di prodotto e processo, raggiungono cifre *record* per quanto riguarda produzione, esportazione e fatturato.
E' in questi anni, dunque, che vengono elaborati strumenti di pianificazione territoriale innovativi finalizzati all'integrazione tra sviluppo economico, corretto utilizzo delle risorse ambientali e abitabilità del territorio. Si tratta del Piano Territoriale di Coordinamento Comprensoriale (1983) e della Variante al PRG di Sassuolo (1984), firmata dall'arch. Lugli di Modena. Il primo è un piano sovra-comunale che esprime un chiaro disegno politico di riequilibrio socio-economico fra aree di pianura e aree di montagna. Il comprensorio viene inteso come 'sistema metropolitano policentrico', cioè come struttura sovra-comunale economicamente differenziata e integrata, dove aziende specializzate e servizi avanzati sono collegati da una buona rete della mobilità. Una generale idea di crescita qualitativa pervade il piano: si prosegue nella bonifica ambientale dei siti inquinati; si prevede il riuso produttivo delle aree ex-industriali per limitare i trasferimenti di imprese in aree depresse ma di elevato pregio ambientale; si enfatizza il ruolo del terziario e del turismo; si razionalizzano i sistemi infrastrutturali. Molti di questi elementi sono ripresi dalla Variante al PRG di Sassuolo, esperienza pioniera dei piani urbanistici di 'terza generazione' (Campos Venuti, 1989) ed espressione spaziale del cosiddetto 'Modello emiliano'[12]. Con questo piano, Lugli intende riformare radicalmente il territorio distrettuale e riprogettare la 'città-capitale' conferendole una nuova identità attraverso la commistione di tracce storiche, nuove centralità attrattive e un sistema continuo di spazi aperti[13].

---

[10] Nel corso degli anni Ottanta, la competizione mondiale si rafforza; è soprattutto il distretto industriale di Castellón de la Plana, in Spagna, a beneficiare dei vantaggi connessi all'esportazione della tecnologia impiantistica e ad accogliere aziende dell'indotto che abbandonano Sassuolo in seguito all'inasprirsi delle normative ambientali italiane.

[11] I gruppi aziendali ceramici di nuova formazione sono imprese pluri-stabilimento che controllano diversi marchi e possono offrire al cliente una gamma di prodotti più ampia e diversificata grazie alla specializzazione delle linee produttive, la cui ottimizzazione consente una riduzione dei costi di produzione (Bursi, Nardin, 2008).

[12] Il 'Modello emiliano' è «un'organizzazione della vita economica che ha saputo combinare efficienza ed equità, crescita e coesione sociale» (Mosconi, 2012: 9). Tale contesto socio-politico, in particolare, è l'ambiente privilegiato per l'istituzionalizzazione di nuovi strumenti urbanistici e per la sperimentazione di numerose esperienze di 'urbanistica riformista', caratterizzate da: lotta alla rendita fondiaria; ridistribuzione della ricchezza sotto forma di tassazione immobiliare e creazione di servizi; intervento diretto del pubblico; ricerca di qualità diffusa; attenzione all'ambiente e alla tutela dei tessuti storici; potenziamento delle infrastrutture ferroviarie.

[13] La Variante al PRG di Sassuolo è un 'piano disegnato' (o *masterplan*) che tiene insieme architettura e urbanistica (attraverso lo strumento del progetto urbano) e propone un quadro di riferimento unitario per lo sviluppo del territorio che va oltre lo *zoning* funzionale. Per approfondimenti, si rimanda a Porta (1984) e al numero di *Urbanistica* a esso dedicato (76-77).

Figura 3 | Adiacente alla ferrovia per Modena, un complesso direzionale ha sostituito uno dei primi stabilimenti ceramici del distretto. La sovrapproduzione di uffici è all'origine dell'attuale e generalizzato fenomeno di sottoutilizzo degli spazi terziari.
Fonte: fotografia di Andrea Pirisi.

Per motivi politici, queste esperienze conoscono una scarsa implementazione, mentre il ritmo di edificazione si mantiene sostenuto, soprattutto nei comuni più piccoli e marginali, che attirano popolazione in cerca di prezzi immobiliari più contenuti e di una più alta qualità di vita. I centri urbani crescono velocemente, arrivando a formare un'unica grande conurbazione pedecollinare, congestionata e di scarsa qualità paesaggistica ed edilizia.

4 | 2015: gli spazi produttivi tra qualificazione e svuotamento e i primi tentativi di valorizzazione del 'capitale territoriale' locale

Con l'arrivo della globalizzazione, il distretto ceramico di Sassuolo è soggetto a nuove importanti trasformazioni: le maggiori imprese intraprendono percorsi di internazionalizzazione per avvicinarsi ai mercati più dinamici; il mercato dei semilavorati e della materie prime si espande oltre i confini locali, portando all'abbandono delle cave di argilla, da un lato, e al ridimensionamento dell'indotto, dall'altro; infine, nuovi flussi di immigrati, questa volta extra-comunitari, arrivano sul territorio attirati dalla richiesta di manodopera a basso costo[14].
E' in questo panorama, già di per sé problematico, che si manifestano gli effetti della crisi economica e, soprattutto, immobiliare scoppiata nel 2008. I livelli di produzione, raggiunta la quota di 600 milioni di mq/annui nel 2001, decrescono fino a dimezzarsi. Le vertenze di fallimento e concordato si fanno più numerose; cominciano a emergere nuove, preoccupanti situazioni di povertà[15].

[14] L'arrivo di immigrati extra-comunitari, soprattutto di origine nord-africana, modifica profondamente la società locale e fa emergere nuove questioni urbane legate ai temi dell'integrazione e della sicurezza. In particolare, alcuni stabili degradati e sovraffollati, che concentrano buona parte della popolazione extra-comunitaria, diventano, a metà anni 2000, centro di spaccio e teatro di scontri con la polizia. Sottoposto alla pressione dei cittadini e a un'attenzione mediatica che raggiunge il livello nazionale, il sindaco decide di sgomberare gli edifici – all'interno dei quali si erano insediate anche numerose associazioni volontarie – e, come atto dimostrativo, ne ordina la demolizione.

[15] La crisi economica colpisce duramente le famiglie in cui entrambi i coniugi (e a volte anche i figli) lavorano all'interno delle ceramiche e sono oggi inseriti in percorsi di mobilità e cassintegrazione. Anche gli operai extra-comunitari, spesso poco tutelati e pagati in nero, risentono duramente della contrazione occupazionale, che li colpisce per primi. Secondo dati non ufficiali, l'immigrazione sarebbe oggi in diminuzione. Le domande ai centri comunali per l'impiego sono, invece, in costante aumento.

Nuovi processi di gerarchizzazione interessano la filiera produttiva locale e contrappongono i pochi grandi gruppi industriali alle piccole imprese specializzate in fasi produttive che sempre più spesso sono re-internalizzate dalle prime per contenerne i costi. Se si guarda agli spazi della produzione, è possibile allora individuare due tendenze, opposte e compresenti: l'espansione e qualificazione di alcuni di essi e il contemporaneo svuotamento di altri. Queste situazioni presentano tuttavia notevoli punti di contatto e sovrapposizione: la dismissione coinvolge anche le medie imprese *leader* che concentrano produzione e logistica e selezionano, quindi, i propri spazi, privilegiando quelli più centrali; il rapido riuso produttivo e la trasformazione degli stabilimenti dismessi rende tuttavia difficile la definizione di una precisa geografia dell'abbandono, continuamente mutevole. In particolare, con il potenziamento del ruolo distributivo di Sassuolo, si assiste a un generale processo di *downgrading* degli spazi meno attrattivi che vengono trasformati in depositi da grandi aziende interne ed esterne al distretto, attirate dalla sofisticata filiera logistica locale[16]. Questi processi di trasformazione e rifunzionalizzazione presentano poi diverse gradazioni e intensità: le operazioni di riqualificazione architettonica comprendono sia interventi di recupero minimale dell'involucro esterno degli stabilimenti, sia un loro completo rifacimento interno che consente l'ibridazione di funzioni produttive, terziarie e nuove forme di *welfare* aziendale e di territorio; la dismissione può seguire a fasi di 'spegnimento' o sottoutilizzo. Inoltre, nonostante un'offerta di spazi produttivi (ma anche residenziali) superiore alla domanda, c'è ancora chi costruisce, seppur in condizioni sempre più difficili. Le sostituzioni edilizie diventano quasi irrealizzabili o vengono ridimensionate; spesso le amministrazioni locali sono costrette a modificare la destinazione d'uso delle aree ex-industriali, convertendole in spazi per la media distribuzione commerciale; le grandi imprese concordano con i Comuni 'scambi' di aree per poter ampliare in prossimità i propri stabilimenti, disinteressandosi delle 'macerie' della precedente attività produttiva; infine, molti recenti interventi di nuova costruzione, che a livello insediativo si configurano come placche autonome e richiedono l'estensione delle reti pubbliche, restano invenduti o addirittura non finiti.

Il territorio nel suo complesso si mostra fortemente degradato e fragile, necessitando di ingenti investimenti di recupero e manutenzione (Secchi, 2014) che le amministrazioni non sono in grado di reperire, strette tra buchi di bilancio e Patto di stabilità. Anche i grandi interventi infrastrutturali, previsti decenni addietro secondo una logica di sovrapposizione alla griglia esistente, non vedono la luce o conoscono una tarda (e spesso poco efficace) realizzazione.

Rispetto ai periodi precedenti emerge comunque una nuova consapevolezza: la ceramica non può più, da sola, assicurare un diffuso benessere; il distretto, se contenuto nei suoi confini amministrativi, non può più essere competitivo. Occorre mettersi insieme, costruire nuove alleanze, ridefinire l'immagine del territorio per aumentarne al contempo l'attrattività e l'abitabilità, quindi per incrementare anche la competitività delle imprese (Torbianelli, 2012). *Expo 2015* diventa, inaspettatamente, un'occasione per creare relazioni, un innesco per promuovere politiche e progetti condivisi, per proseguire lungo percorsi solo in parte abbozzati[17]. Collegandosi all'iniziativa promossa dalla città di Modena e dalla vicina Ferrari – denominata 'Pavarotti e Ferrari Land' –, il Comune di Sassuolo si fa capofila di un'operazione di promozione territoriale volta ad attirare visitatori e, soprattutto, a incanalare risorse ed energie nella riqualificazione urbanistica. Un 'pacchetto' turistico che tiene insieme industria, cultura e 'buon vivere', valorizza le diverse specificità del territorio e le mette a sistema. I visitatori in arrivo da Modena, dall'aeroporto di Bologna e dalla nuova stazione dell'Alta Velocità di Reggio Emilia raggiungono Sassuolo e ne scoprono così le diverse eccellenze: le fabbriche ceramiche – già largamente preparate all'accoglienza –, le attività dell'agro-alimentare, i luoghi di rilevanza storico-culturale. A supporto di questa apertura, diventa importante ridefinire alcuni luoghi urbani. La stazione ferroviaria della linea Reggio Emilia-Sassuolo (Figura 4), scelta come punto di arrivo, diventa così uno spazio pubblico multifunzionale, un luogo di compresenza di popolazioni diverse, ove esibire il materiale ceramico, testare modalità di intervento pubblico-privato ripetibili e definire gli elementi di costruzione del paesaggio urbano della nuova 'città-distretto'.

[16] Per un approfondimento sull'organizzazione distributiva dell'industria ceramica e sul nuovo ruolo di *hub* logistico del distretto di Sassuolo si rimanda all'articolo di Mattioli (2014) e alla bibliografia *ivi* contenuta.

[17] Sono soprattutto le singole imprese *leader* ad aver avviato percorsi di qualificazione della propria immagine, anche architettonica (Pavia, 2012; Galdo, 2007), che evidenziano la grande ricchezza imprenditoriale ancora esistente nei distretti produttivi (Secchi, 2014). A livello pubblico, invece, da qualche anno i Comuni del distretto hanno intrapreso un percorso di riflessione collettiva e di ridefinizione dell'immagine territoriale che ha portato all'organizzazione del *Festival della Green Economy*.

Figura 4 | La stazione capolinea della ferrovia Reggio Emilia-Sassuolo, oggi affidata alla società ferroviaria regionale e utilizzata solo a scopo tecnico. In occasione di *Expo 2015*, la stazione diventa il punto di arrivo e partenza della navetta che porta i turisti alla scoperta del territorio distrettuale.
Fonte: foto di Andrea Pirisi.

5 | 2045: una 'città-distretto' efficiente, abitabile e sostenibile, luogo di sperimentazione di processi di riorganizzazione istituzionale e di azioni di riforma della dispersione urbana

Conosciuto come '*the cluster of research on advanced ceramic industry*', il territorio di Sassuolo offre centri di ricerca avanzati e industrie innovative, efficienti servizi e collegamenti alla scala metropolitana, una proposta culturale diversificata e vivace e un contesto ambientale di qualità.
La creazione dell'unione amministrativa della 'città-distretto'[18] ha permesso ai diversi Comuni di definire linee strategiche condivise e di lungo periodo per lo sviluppo del territorio, di ridurre gli sprechi e le duplicazioni funzionali a beneficio della complementarietà e della diversità di vocazioni e di individuare finanziamenti congruenti – a partire anche dai privati locali. Per le aziende più innovative, infatti, il territorio rappresenta ancora un'importante fonte di vantaggio competitivo: la qualità del paesaggio e della vita attrae lavoratori *high-skilled* ed è incorporata nei prodotti, richiedendo quindi una forte coerenza fra immagine aziendale e territoriale (Corò, 2012).
La ferma decisione di dissociare sviluppo e crescita ha permesso la definizione di innovative politiche di trasferimento volumetrico con le quali le aziende *leader* hanno potuto ampliare i propri spazi – seguendo direttive pubbliche precise – a fronte di una presa in carico delle aree dismesse, bonificate e rinaturalizzate, e della realizzazione di opere collettive (Lanzani, Merlini, Zanfi, 2014). Questo strumento si inserisce all'interno della più generale individuazione di aree di concentrazione, ove intervenire con densificazioni e aggiunte, e di aree di rarefazione e razionalizzazione della struttura urbana dispersa. Il consolidamento delle prime si è accompagnato poi a interventi sui servizi di prossimità e sulla mobilità pubblica che hanno consentito il potenziamento e la diversificazione delle dotazioni esistenti e la creazione di nuove attrezzature. L'intervento sulle strutture di *welfare* ha permesso di riqualificare gli spazi pubblici adiacenti a esse, inserendole in circuiti ciclabili a medio-corto raggio (Tosi, Munarin, 2014; Boeri, 2012). Il dirottamento dei finanziamenti allocati per la costruzione della bretella autostradale, invece, ha fornito le risorse necessarie alla realizzazione di opere di manutenzione delle strade esistenti, di *transit point* per le

[18] La 'città-distretto', oltre a rappresentare una di quelle formazioni urbane nate per 'coalescenza territoriale', potrebbe essere uno dei luoghi di sperimentazione (insieme alle Comunità Montane, per esempio) della riorganizzazione istituzionale del Paese conseguente all'abolizione delle Province e alla formazione, oggi auto-promossa e poco guidata, delle Unioni e Fusioni di Comuni.

merci[19] e di un tram-treno che attraversa longitudinalmente il territorio pedemontano. L'efficiente organizzazione del traffico industriale ha, quindi, liberato spazi per forme integrate di mobilità dolce e collettiva (Fabian, 2012): il potenziamento della ferrovia consente alle persone di spostarsi all'interno del sistema locale ma anche all'esterno – potendo raggiungere velocemente le stazioni di Modena e Reggio Emilia AV –; un sistema diffuso di piste ciclabili collega i luoghi dell'abitare e attraversa ambienti urbani e naturali. La strada Pedemontana, deputata al traffico veicolare e commerciale, ricopre il ruolo di 'strada-vetrina' per le diverse attività economiche che vi si affacciano e, al contempo, di 'strada-paesaggio' nei tratti meno edificati; le ex-cave sul fiume tornano a essere ambienti naturali deputati allo svago e alla conservazione della biodiversità; nelle 'radure' intercluse trovano spazio nuove attività agricole che producono cibo di qualità a km0, prendendosi cura, al contempo, del territorio-parco, fruibile della collettività (Merlini, 2014); le aree rurali meno redditizie e marginali sono, invece, utilizzate per la produzione di energia da biomassa, distribuita a livello locale; in collina l'ecoturismo si combina ad attività neo-forestali e neo-rurali che richiamano nuove popolazioni nei borghi, dotati di rete *internet*. A seconda della loro localizzazione, le aree ex-industriali sono state progressivamente e diversamente riconvertite, anche attraverso il ricorso a forme di riuso temporaneo (Inti, Cantaluppi, Persichino, 2014) e demolizioni parziali o totali. Grazie a incentivi fiscali, infine, le PMI insediate nei quartieri artigianali hanno dato vita a 'condomini produttivi' autosufficienti dal punto di vista energetico e gestionale, che instaurano nuove relazioni con le aree residenziali adiacenti e condividono con esse spazi e risorse (Lanzani *et al.*, 2013).
Tutte queste azioni creano un territorio più ibrido negli usi e permeabile nei flussi, quindi più efficiente e abitabile, in grado di rispondere alle esigenze di popolazioni differenziate, non secondo logiche settoriali di separazione ma rintracciando spazi e pratiche multifunzionali di contatto e compresenza.
Questa descrizione potrebbe oggi apparire alquanto utopistica ma, a ben vedere, tratteggia uno scenario evolutivo già iscritto nel presente e ispirato a una 'via alta' dello sviluppo (Lanzani, Pasqui, 2011), che interpreta la città-territorio come 'risorsa rinnovabile' (Viganò, 2014) sulla quale operare, prendendosi cura e dando nuovo significato ai depositi materiali esistenti attraverso il ricorso a pratiche ordinarie, non rinunciando tuttavia a intervenire su aree attualmente critiche ma riformabili a partire dalle loro caratteristiche di porosità, connettività e duttilità.

Riferimenti bibliografici

Bellicini L. (1989), "La campagna urbanizzata. Fattorie e case coloniche nell'Italia centrale e nordorientale, in Bevilacqua P. (a cura di), *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea. Volume I. Spazi e Paesaggi*, Marsilio, Venezia, pp. 77-130

Boeri S. (2012), *Fare di più con meno. Idee per riprogettare l'Italia*, Il Saggiatore, Milano

Bursi T., Nardin G. (a cura di, 2008), *Il distretto delle piastrelle di ceramica di Sassuolo tra identità e cambiamento*, Franco Angeli, Milano

Caiti N. (2006), "Il posto in ceramica e la fine della ruralità", in Spreafico S., Guaraldi E. (a cura di), *L'uomo delle ceramiche. Industrializzazione, società, costumi religiosi nel distretto reggiano-modenese*, Franco Angeli, Milano, pp. 205-241

Campos Venuti G. (1989), *La terza generazione dell'urbanistica*, Franco Angeli, Milano

Civico V. (1936), "Urbanistica dei centri minori. Il piano regolatore di Sassuolo", in *Urbanistica*, 4, luglio-agosto, pp. 157-169

Corò G. (2012), "Scenari e territori per un nuovo sviluppo del Nord est", in Marini S., Bertagna A., Gastaldi F.(a cura di), *L'architettura degli spazi del lavoro. Nuovi compiti e nuovi luoghi del progetto*, Quodlibet, Macerata, pp. 118-129

Fabian L. (2012), "Towards No Auto. The Regional Railway Network as A Support for Recycling the Territory", in Fabian L. Giannotti E., Viganò P. (eds.), *Recycling City. Lifecycles, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni editore, Pordenone

Galdo A. (2007), *Fabbriche. Storie, personaggi e luoghi di una passione italiana*, Einaudi, Torino

Garofoli G. (1991), *Modelli locali di sviluppo*, Franco Angeli, Milano

Inti I., Cantaluppi G., Persichino M. (2014), *Temporiuso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia*, Altreconomia Edizioni, Milano

Irpet-Becattini, G. (a cura di, 1975*), Lo sviluppo economico della Toscana, con particolare riguardo all'industrializzazione leggera*, Irpet-Guaraldi, Firenze

[19] I *transit point* sono piattaforme logistiche localizzate all'esterno del nucleo urbano, dove vengono raccolte, dalle diverse imprese, le piccole partite di prodotto in consegna (*groupage*). Questo sistema, studiato a partire dagli anni Ottanta, consentirebbe una riduzione del traffico intra-distrettuale a fronte di piccoli cambiamenti gestionali per le imprese.

Lanzani A., Merlini C., Zanfi F. (2014), "Quando «un nuovo ciclo di vita» non si dà. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XLV, 109, pp. 28-47

Lanzani A., Alì A., Gambino D., Longo A., Moro A., Novak C., Zanfi F. (2013), *Quando l'autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Quodlibet, Macerata

Lanzani A., Pasqui G. (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, Franco Angeli, Milano

Mattioli C. (2014), "Logistica: fenomeni in atto e scenari di trasformazione nel territorio del distretto ceramico di Sassuolo", in *Trasporti & Cultura*, 39, pp. 78-83

Merlini C. (2014), "Un nuovo viaggio nella «città diffusa»: spazi aperti, dotazioni pubbliche, infrastrutture come primi elementi di riqualificazione", in Calafati A. G. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma, pp. 203-226

Mosconi F. (a cura di, 2012), *La metamorfosi del «Modello emiliano». L'Emilia-Romagna e i distretti industriali che cambiano*, Il Mulino, Bologna

Munarin S., Tosi M.C. (2014), *Welfare Space. On the Role of Welfare State Policies in the Construction of the Contemporary City*, ListLab

Nuzzi O. (2012), *Il distretto ceramico. Terra e uomini. Storie meravigliose*, Edizioni Artestampa, Modena

Paba G. (1987), "Tre momenti della crisi del piano urbanistico: la crescita del territorio, la diffusione della casa-laboratorio, il sistema dell'iperrappresentatività politica", in Innocenti R. (a cura di), *Piccola città e piccola impresa. Urbanizzazione, industrializzazione e intervento pubblico nelle aree periferiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 381-395

Panciroli F. (2004), *Si fa presto a dire distretto. La nascita del distretto ceramico sassolese nel racconto dei suoi protagonisti*, Libreria Incontri Editore, Sassuolo (MO)

Pavia R. (2012), "Territori e architetture del Made in Italy", in Marini S., Bertagna A., Gastaldi F.(a cura di), *L'architettura degli spazi del lavoro. Nuovi compiti e nuovi luoghi del progetto*, Quodlibet, Macerata, pp. 90-95

Piacentini O. (1975), *Relazione Illustrativa*, PRG del Comune di Scandiano, Scandiano (RE)

Porta M. (1984), "Disegno di una capitale", in *Urbanistica*, 76-77, pp. 70-75

Prodi R. (1966), *Modello di sviluppo di un settore in rapida crescita: l'industria della ceramica per l'edilizia*, Franco Angeli, Milano

Secchi B. (2014), "Per un'agenda urbana e territoriale", in Calafati A. G. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma, pp. 5-12

Serri A. (2008), *Roma-Sassuolo: biglietto di sola andata. Piccola storia dell'industria italiana delle piastrelle*, Arbe Editoriale, Modena

Smets M. (1990), "Una tassonomia della deindustrializzazione", in Secchi B., Boeri S. (a cura di), *I territori abbandonati*, Rassegna, anno XII, n° 42/2, Editrice CIPIA, Bologna, pp. 8-13

Sorrentino T. (1996), *Storia di Sassuolo. Dall'Antico Regime all'età contemporanea. Lineamenti di storia economica e sociale*, Libreria Incontri, Sassuolo

Torbianelli V. A. (a cura di, 2012), *Oltre le fabbriche. Visioni evolutive per il territorio del Distretto della Sedia*, EUT – Edizioni Università di Trieste, Trieste

Tosi M.C., Munarin S. (2001), *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Franco Angeli, Milano

Viganò P. (2014), "Metamorfosi dell'ordinario: per una nuova urbanistica", in Russo M. (a cura di), *Urbanistica per una diversa crescita. Progettare il territorio contemporaneo*, Donzelli, Roma, pp. 105-110

Riconoscimenti

Il presente testo, soprattutto nei due paragrafi conclusivi, restituisce alcune riflessioni condotte con i proff. Arturo Lanzani, Chiara Merlini e Federico Zanfi (Politecnico di Milano) in occasioni didattiche e di ricerca. La stesura è naturalmente di sola responsabilità dell'autore.

Copyright

Le fotografie sono state realizzate dall'architetto Andrea Pirisi che, insieme all'autore, sta conducendo un lavoro di indagine sui depositi fisici e materiali esito dei processi di industrializzazione e urbanizzazione che hanno interessato il distretto ceramico di Sassuolo. Il lavoro completo sarà contenuto nella tesi di dottorato dell'autore, di prossima presentazione.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Microspazi diffusi della innovazione nella produzione di beni e di servizi e processi di rigenerazione urbana

Corinna Morandi
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *corinna.morandi@polimi.it*
Tel: 02.23995413

Stefano Di Vita
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *stefano.divita@polimi.it*
Tel: 02.23999443

Abstract
Il paper propone una riflessione sulla base di un primo sondaggio esplorativo sulla diffusione e le caratteristiche localizzative dei nuovi spazi della produzione di beni e servizi come i makerspace, di cui va ancora definita la natura e il ruolo nei processi produttivi: ibridi tra produzione, ricerca, consumo di beni di varia natura. Il campo geografico è Milano per la rilevanza che il fenomeno, quantitativamente ancora limitato ma interessante dal punto di vista della mobilitazione di diversi attori, sta assumendo. In particolare si intende indagare la relazione tra queste dinamiche insediative nuove e le politiche pubbliche messe in campo di recente dall'amministrazione comunale milanese: da un lato attraverso la mappatura e la sollecitazione di esplorazioni progettuali per il riuso di aree ed edifici in stato di grave degrado ed abbandono; dall'altro, attraverso bandi e indirizzi focalizzati sulla possibilità di rimettere in circolo spazi sottoutilizzati di proprietà comunale assegnandoli in uso ad imprese e associazioni a seguito della presentazione di progetti con caratteristiche di innovazione produttiva e sociale. Tali politiche si inseriscono in un quadro di sostegno all'infrastrutturazione digitale diffusa e alle forme di economia condivisa.

Parole chiave: urban regeneration, innovation, public policies.

1 | Nuove modalità di produzione e spazio urbano nella trasformazione di Milano

La crisi dell'industria manifatturiera, che è stata accentuata dal recente rallentamento dell'economia globale e che ha avuto tra gli altri effetti la formazione di un ampio patrimonio di aree urbane dismesse e sottoutilizzate, ha sollecitato un ripensamento degli strumenti di intervento sulla città, sia in termini regolativi che in campo progettuale. Al di là della questione ampiamente esplorata del recupero e riqualificazione delle aree ex industriali di grande dimensione nei contesti urbani e metropolitani maturi, appare interessante cercare di indagare il fenomeno di riutilizzo di spazi anche minuti e diffusi nel tessuto urbano misto: in particolare, quando l'attività di riuso di spazi abbandonati o destinati a funzioni obsolete appare relazionata alla domanda insediativa di nuove tipologie di imprese (di cui va ancora definita la natura e il ruolo nei processi produttivi, ibridi tra produzione, ricerca, consumo di beni di varia natura, spesso legate allo sviluppo dell'economia della conoscenza, delle attività creative e delle manifatture additive), forse in grado di generare effetti di rigenerazione spaziale e sociale.

Processi come lo sviluppo delle ICT e l'espansione dell'economia della conoscenza e delle nuove manifatture digitali (Berta, 2014; Bonomi, 2013), l'affermazione della sharing economy e l'ampliamento del movimento dei maker (Anderson, 2013; Luna, 2013; Micelli, 2011; Pais, 2012), spesso considerati capisaldi di una nuova rivoluzione industriale (AA.VV.,2012; Anderson, 2010; Rifkin, 2011), e la conseguente diffusione degli spazi di co-working e dei makerspace si articolano nella crescente mutazione delle forme del lavoro e dei luoghi dedicati, nel superamento delle tradizionali distinzioni tra produzione di beni e servizi, nella riduzione del consumo di risorse e dei costi di esercizio, così come nello sviluppo di nuove relazioni territoriali, che determinano ricadute di varia natura (Compagnoli, 2014): benefici materiali (rigenerazione di tessuti urbani e riuso di manufatti edilizi esistenti) e immateriali (trasferimento di conoscenza, scambio informale, collaborazione e interazione sociale). In particolare, lo sviluppo della sharing economy si basa sull'utilizzo sostenibile delle risorse, piuttosto che sul loro acquisto; sullo sviluppo di rapporti diretti (senza intermediazioni) tra domanda e offerta (relazioni peer-to-peer); sulla disponibilità di piattaforme tecnologiche che favoriscono la collaborazione e la condivisione (in relazione o a prescindere dalla dimensione spaziale) di beni fisici (mezzi di trasporto, altri oggetti e accessori) e digitali (spettacoli, programmi, dati), nonché di spazi (di abitazione, di accoglienza,di lavoro), idee, denaro (crowdfunding), tempo e competenze personali (social street) (Sharexpo, 2014).
Con riferimento a questo scenario, abbiamo assunto Milano come campo privilegiato di osservazione, muovendo dal presupposto che lo sviluppo di un'economia sempre più basata sulla creazione di prodotti e servizi digitali e sulla loro condivisione costituisce un aspetto rilevante e in rapida espansione della trasformazione urbana attualmente in corso, in particolare nelle città più grandi e dinamiche dal punto di vista economico e sociale. Lo studio, di cui si delineano i primi risultati, osserva alcuni aspetti dello sviluppo di luoghi, come i makerspace, dove il lavoro manuale ed intellettuale, la produzione e la ricerca-sperimentazione, l'uso di tecniche tradizionali e di nuove tecnologie presentano confini molto labili e difficili da identificare. Un fenomeno in crescita, al pari di quello degli spazi di co-working (Mariotti et al. 2015), ma non facilmente indagabile e comprensibile, poiché il fraintendimento, anche terminologico e definitorio, sulla sua natura continua ad essere molto ampio[1].
Sullo sfondo di processi di mondializzazione che evidenziano come i principali nodi delle reti globali, coincidenti con le città mondiali e le grandi regioni metropolitane, confermano il loro ruolo di motori dello sviluppo produttivo e culturale (Glaser,2012; Scott, 2008; Secchi, 2013) e di un contesto nazionale storicamente caratterizzato dal ruolo delle città, ma nel quale sembra ancora scarsa la riconsiderazione del campo urbano come laboratorio di innovazione (Karvonen, Van Heur,2014), emergono alcuni processi che segnano la riconfigurazione spaziale e socio-economica di Milano: realtà urbana tra le più significative nel contesto europeo del mutamento delle forme di produzione e di consumo e delle relative dinamiche nello spazio, ma anche città-nodo di relazioni macro-regionali e mondiali, che non è mai esclusivamente stata né una città industriale, né una città terziaria, poiché entrambe le componenti si sono storicamente affermate e successivamente evolute (Bolocan Goldstein, 2012; Bruzzese, Tamini, 2014).
Milano è attualmente attraversata da importanti trasformazioni, spesso legate alle nuove forme e alle nuove pratiche del lavoro: processi spontanei o governati, diffusi o concentrati, generalmente fondati sullo sviluppo tecnologico o condotti da professioni emergenti come quelle creative, che sottendono la rigenerazione di edifici e isolati urbani e il ripensamento del loro tradizionale utilizzo (Botti, 2015). Nonostante la crisi occupazionale e i rischi di uno sviluppo urbano sempre più duale, la città resta un luogo straordinario di innovazione sociale ed economica, che investe sulla rigenerazione e il riuso del patrimonio esistente (spesso abbandonato o sottoutilizzato), talvolta riarticolando la geografia delle sue centralità: assumendo una prospettiva di cooperazione e prossimità, nonché di intreccio tra dimensione reale e virtuale (favorito dallo sviluppo delle ICT), nuove forme e pratiche del lavoro e inedite esperienze di impresa contribuiscono a ridefinire spazi e luoghi, comportamenti e azioni all'interno della città[2](Pasqui, 2015).
In questo contesto, con una crescita esponenziale negli ultimi anni, a Milano la sensibilità per la condivisione di beni materiali e immateriali è aumentata fortemente - anche per l'accelerazione della

[1] L'indagine si inserisce tra le attività dell'*Hub Innovazione, Produzioni e Spazio Urbano*, recentemente costituito presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DAStU) del Politecnico di Milano come campo trasversale di riflessione sulle trasformazioni dei luoghi di produzione e consumo (anche legate all'innovazione tecnologica) e sulle relative ricadute spaziali e sociali (assumendo un approccio multidisciplinare tra geografia, economia, pianificazione e progettazione urbana).

[2] Dentro una crisi strutturale, Milano mostra infatti segnali importanti di rigenerazione e innovazione, concentrando nella sua città metropolitana l'8% di tutte le imprese creative italiane: siano esse imprese individuali (spesso a titolarità straniera) o imprese più grandi (prevalentemente afferenti ai settori della moda, del design, dei media e delle ICT) (Pasqui, 2015).

infrastrutturazione digitale in parte indotta da Expo 2015 (ad esempio, attraverso il supporto offerto dall'ecosistema digitale E015) - in campi anche molto diversi: dall'accoglienza (affitto a breve termine di appartamenti, ospitalità in coabitazione, scambio di casa), alla mobilità (bike sharing, scooter sharing, car sharing, car pooling, ride sharing); dai servizi alla persona (piattaforme specializzate nell'incontro tra domanda e offerta di piccoli lavori, di assistenza a bambini o anziani, di accudimento di animali domestici, di corsi di formazione online) alla ristorazione (social eating); dalla cultura e dal tempo libero (piattaforme per la raccolta di fotografie e informazioni turistiche, l'apertura e la cura di beni culturali, l'incontro con persone con simili hobby, il noleggio e il baratto di oggetti e attrezzature utili) al lavoro (affitto a breve termine di spazi commerciali, co-working e makerspace) (Sharexpo, 2014).

2 | La diffusione di makerspace e fab-lab: definizioni e andamento

Se una delle sfide del XXI secolo è quella del ritorno alla produttività, benché informe nuove e più specializzate, mescolando frequentemente manifatturiero e servizi (Guallart, 2012), il recente sviluppo delle ICT (con il web 2.0, i dati open source, le stampanti di nuova generazione, il miglioramento dei dispositivi mobili personali) ha favorito non soltanto il potenziamento della trasmissione delle informazioni e delle comunicazioni, ma anche la capacità di interazione tra gli utenti, con la conseguente diffusione delle produzioni e dei consumi condivisi (Ratti, 2014). Si tratta di uno spostamento radicale dal modello centralizzato di gestione delle risorse della società industriale (dai centri di produzione su larga scala ai singoli consumatori), a un modello distribuito della società dell'informazione, che mette in collegamento le persone con le persone, gli oggetti con gli oggetti, gli edifici con gli edifici, le comunità con le comunità (Guallart,2012).
In questo contesto, la vasta gamma delle nuove tipologie di luoghi di lavoro, quali ad esempio gli spazi di co-working e i makerspace in rapida diffusione in tutto il mondo e spesso localizzati in edifici (centrali o periferici) originariamente abbandonati e appositamente riconvertiti, generalmente dispongono di strumenti tecnologici avanzati, offrono nuove tipologie di attività e servizi e integrano molteplici funzioni: postazioni di lavoro, laboratori e spazi per eventi, attrezzature sociali e ricreative, attività commerciali e per la ristorazione, attraendo differenti categorie di utenti e contribuendo alla valorizzazione dei processi di rigenerazione urbana.
Se gli spazi di co-working mirano a ospitare professionisti indipendenti in uno stesso luogo di lavoro, con l'obiettivo di rompere l'isolamento e favorire occasioni di incontro, interazione, scambio e collaborazione (Pais, 2012; Moriset, 2014), i makerspace sono una sorta di laboratori di piccola scala, aperti al pubblico e adibiti alla costruzione di oggetti e alla realizzazione di progetti (Menichinelli, Ranellucci, 2014) attraverso la condivisione di risorse e conoscenze. Tra essi, i fab-lab sono in termini generali spazi dotati di macchinari di fabbricazione digitale[3] che permettono la trasformazione di dati numerici in oggetti fisici, favorendo sia lo sviluppo di produzioni specializzate e personalizzate, sia la responsabilizzazione degli utenti (Gershenfeld, 2005; Guallart, 2012; Ratti, 2014).
Se i makerspace includono tra le loro attività anche processi e tecnologie di produzione manuali e tradizionali, i fab-lab si concentrano su processi e tecnologie di produzione digitali (Menichinelli, Ranellucci, 2014). Questi laboratori possono essere altresì considerati come nodi di reti contemporaneamente materiali e immateriali: dalla rete internet, che collega i fab-lab tra loro (su scala globale) e con le relative comunità (su scala locale), alle reti di utenti che condividono dati, conoscenze, esperienze, idee, progetti. Grazie all'ausilio di tecnologie open hardware e programmi open source, possono stimolare lo sviluppo di nuove attività economiche e, forse, processi di innovazione sociale. In questo senso, lo sviluppo della scheda di prototipazione elettronica Arduino è stato fondamentale per l'espansione del movimento dei maker. La crescente diffusione dei fab-lab, così come di altri luoghi di lavoro innovativi, si lega quindi all'affermazione di settori di mercato spesso ignorati dalle grandi imprese e può essere considerato come un segnale debole ma rappresentativo di una rapida e strutturale evoluzione dell'economia e della società contemporanea verso nuove forme di collaborazione e condivisione, rese appunto possibili dalla diffusione di internet e dei social network e orientate all'ottimizzazione delle risorse disponibili(AA.VV., 2014; Morandi et al., 2015).

[3] Le macchine di fabbricazione digitale comprendono le stampanti e scanner 3D e macchine da taglio a controllo numerico, integrando hardware open source (per esempio, Arduino di Massimo Banzi) e strumenti artigianali tradizionali. Tutte queste macchine consentono di modellare diversi materiali, naturali e sintetici.

Seppure con un iniziale ritardo rispetto agli Stati Uniti e ad altri paesi europei, dove la cultura tecnologica è più radicata, spazi di co-working e makerspace si stanno diffondendo rapidamente anche in Italia, probabilmente come reazione alla crisi iniziata nel 2008 e non ancora superata:attualmente, il nostro paese può infatti considerarsi come uno di quelli a maggiore concentrazione di queste nuove tipologie di luoghi e modalità di lavoro (Menichinelli, 2015). Su scala globale la loro diffusione si registra nelle grandi città e nei centri minori; attraverso iniziative indipendenti, ad esempio promosse da associazioni, all'interno di scuole, università, istituti di ricerca, biblioteche, musei e aziende. Vi sono pertanto casi che nascono dall'iniziativa di gruppi di appassionati e altri che si sviluppano per iniziativa di enti pubblici o imprese private. Per questo motivo, anche gli obiettivi possono essere differenti: hobby, start-up, servizi di supporto alle attività di enti e aziende. Per quanto riguarda il territorio italiano, i fab-lab si concentrano prevalentemente nel Nord e nel Centro: sia nelle grandi città, a partire da Milano, sia nei territori dei distretti industriali, come il Triveneto e l'Emilia Romagna[4]. Nonostante la recente espansione del fenomeno, nel nostro paese i fab-lab presentano alcune specificità: nascono prevalentemente attraverso iniziative associative, anziché di enti pubblici o imprese private; in molti casi restano attività economiche secondarie, ovvero integrative rispetto a fonti di reddito principali; si caratterizzano pertanto per una dimensione più amatoriale che imprenditoriale e per attività di fabbricazione prevalentemente analogiche invece che digitali, investendo di più nell'acquisto di materiali invece che nello sviluppo tecnologico e attraendo utenti maggiormente interessati all'autoproduzione piuttosto che alla produzione digitale, ovvero alla realizzazione di pezzi unici piuttosto che micro-seriale. Se la crescita dei fab-lab in Italia è stata esponenziale nell'arco degli ultimi cinque anni, per molti la redditività è ancora scarsa e, finora, l'attività di sostentamento principale non è legata alla produzione, ma alle numerose attività di formazione che vengono spesso ospitate (Bianchini et al., 2015; Menichinelli, Ranellucci, 2014).

3 | Fab-lab a Milano: un'indagine sul campo

Le evidenti difficoltà di precisare il profilo e il ruolo urbano dei nuovi spazi di lavoro ha sollecitato una prima esplorazione approfondita relativa a cinque fab-lab della città metropolitana di Milano[5]. Come anticipato, questo è il campo geografico dell'indagine per la rilevanza che il fenomeno, quantitativamente ancora limitato ma interessante dal punto di vista della mobilitazione di diversi attori, sta assumendo. Integrando diversi dati e mappature disponibili[6], si rileva che gli spazi di co-working finora censiti nel solo territorio comunale sono circa settanta (Mariotti et al., 2015), mentre i fab-lab aperti in città negli ultimi anni sono una decina[7]. Tra questi, l'indagine si è però concentrata sui cinque casi che iniziano a mostrare un consolidamento e una caratterizzazione delle attività. In questo testo ci limitiamo a evidenziare alcune caratteristiche della geografia e dei tessuti in cui i fab-lab sono insediati, ipotizzando alcune prime correlazioni con le modalità di sviluppo delle attività.
The *FabLab Make in Milano* è localizzato in via Santa Marta, nel centro storico di Milano che ha ancora conservato alcune caratteristiche popolari (le Cinque Vie)[8]. Il fab-lab è integrato sia fisicamente che attraverso parte delle sue attività nella storica Società per l'Incoraggiamento di Arti e Mestieri, contribuendo all'inserimento di tematiche formative fortemente innovative. Il tessuto urbano è ancora caratterizzato dalla presenza di attività "di bottega" o, meglio, ormai ibride in quanto elementi di innovazione produttiva contemporanea si integrano con tecniche e modalità appartenenti all'artigianato tradizionale. E' in questo tessuto di prossimità piuttosto anomalo per la sua localizzazione che questo fab-

[4] Se la città italiana che concentra il maggior numero di fab-lab è Milano, i territori dell'ex Provincia di Milano (ora Città Metropolitana) e della Regione Lombardia sono rispettivamente i territori provinciali e regionali a maggiore concentrazione di laboratori di fabbricazione digitale italiani.

[5] A partire dalle interviste realizzate tra marzo e aprile 2015 per indagare, tra l'altro, le ragioni delle scelte localizzative, la configurazione spaziale (tipologia edilizia, modalità di trasformazione, organizzazione interna)e funzionale e l'impatto generato sul contesto urbano circostante (Morandi, Rabbiosi 2015).

[6] Comune di Milano, Settore Innovazione Economica, Smart City e Università; Fondazione Make in Italy (http://www.makeinitaly.foundation/); Associazione Make in Italy (http://www.makeinitaly.org/associazione/); Politecnico di Milano, Scuola di Architettura e Società, Corso di Geografia Economica e Spazio Urbano (proff. Matteo Bolocan e Ilaria Mariotti).

[7] *FabLab Milano* in Zona Bovisa, *Miocugino* in Zona Tortona (in realtà azienda di fabbricazione digitale),*Opendot* in via Tertulliano, *The FabLab Make in Milano*, in via Santa Marta, *FabLabVentura* aperto nel periodo del Salone del Mobile in zona Lambrate, *WeMake* in via Stefanardo da Vimercate, *Yatta* in viale Pasubio, *FabLab Regolo* (studio di prototipazione), *Polifactory* appena aperto all'interno degli spazi della Scuola del Design del Politecnico alla Bovisa, oltre a *Co+Fabb* a Sesto San Giovanni.

[8] *The Fab lab Make in Milano* deriva dalla recente separazione da *FabLab Milano*, localizzato alla Bovisa, zona sede fino a pochi anni fa dei gasometri cittadini e di varie industrie pesanti, che ora ospita uno dei poli del Politecnico di Milano.

lab sembra aver trovato un alimento almeno per una parte della sua attività, pur facendo riferimento per altro a una rete di contatti di scala cittadina e ad un orientamento alla costruzione di una "cultura" dei makerspace e alla sua narrazione e comunicazione.
In una zona che faceva parte della periferia storica mista, ma che si trova oggi a ridosso di grandi interventi di trasformazione urbana già realizzati o in corso (Porta Nuova, Eataly, quartiere Isola, nuova sede della Fondazione Feltrinelli) è localizzato *Yatta*, in un edificio di proprietà comunale, di cui è stata ottenuta l'assegnazione ad uso gratuito per tre anni attraverso un bando pubblico[9]. Anche nell'edificio, di cui il fab-lab occupa parte del piano terra, si riproduce la caratteristica mixité degli usi e degli utenti propria della zona. Nello spazio si alternano tempi dedicati alla formazione (corsi, workshop di utilizzo di attrezzature per la fabbricazione digitale) con postazioni di co-working e attività culturali con un chiaro orientamento sociale, rivolto ad una comunità di utenti formata soprattutto attraverso relazioni personali a scala cittadina e nazionale.
Appartengono invece alla periferia delle industrie di media dimensione *OpenDot* e *WeMake*, due fab-lab nati da una comune iniziativa ma che ora stanno sviluppando delle traiettorie individuali. Il primo si trova nel settore sud-est della città dove, intorno all'ex scalo ferroviario di Porta Romana, si stanno sviluppando da anni vari interventi di rinnovo urbano, il più recente dei quali è la Fondazione Prada progettata da Rem Koolhaas. *Opendot* occupa un edificio in origine industriale, poi sede di imprese artigianali che hanno via via virato verso spazi per attività "creative", ed è a sua volta in parte la trasformazione di uno studio di progettazione e prototipazione, che ora si qualifica come "makerspace, un luogo d'incontro e di scambio, una fucina di sperimentazione, innovazione e ricerca". In effetti la ricerca tecnologica sembra essere un elemento caratterizzante di questo fab-lab, che ha tuttavia una matrice interessante in una associazione di quartiere (NIL 28), che si proponeva di integrare le attività di produzione e ricerca con una proiezione sociale, quasi educativa, nel contesto di prossimità. Questa "missione" ora trova in parte un riferimento in attività realizzate con le scuole. *WeMake* è localizzato nella parte nord dello stesso settore urbano, lungo l'asse metropolitano di viale Monza. Il fab-lab riutilizza un edificio produttivo in un tessuto di attività in parte dismesse e in parte rinnovate. Il riferimento al tessuto di prossimità appare in questo caso molto debole, mentre è evidente la rilevanza dell'appartenenza alle reti di scambio e innovazione tecnologica internazionali. *Co+Fabb*, per quanto a poca distanza, si localizza nel territorio metropolitano, in quanto localizzato nel comune di Sesto San Giovanni, paradigma della città fabbrica fordista da anni in completa trasformazione. Un edificio pluripiano sede di un'impresa fallita da tempo è stato recentemente trasformato in un grande spazio di co-working, a cui si dovrebbe aggiungere presto un'area attrezzata per la produzione digitale e, al piano terra, un insieme di attrezzature di supporto, da condividere tra gli utenti interni e gli utilizzatori degli altri "contenitori" di attività che stanno gradualmente modificando il carattere produttivo della zona.

4 | L'accompagnamento dell'innovazione produttiva: le politiche dell'Amministrazione Comunale milanese

Gli strumenti per trasformazione dei grandi comparti ex industriali non sono evidentemente utilizzabili per supportare lo sviluppo di nuove forme di produzione e di consumo di beni e di servizi che potrebbero contribuire a innescare processi di rigenerazione urbana: esperienze in molti casi promettenti, ma allo stesso tempo ancora deboli. Alcune politiche del Comune di Milano sembrano orientate a promuovere e a valorizzare le numerose iniziative in corso: un'azione forse ancora limitata e soprattutto frammentata tra le competenze dei diversi Assessorati, ma che comunque segna una discontinuità rispetto al passato, pur dovendo corrispondere alla costante riduzione delle risorse economiche disponibili causata (anche) dalla crisi. Ci riferiamo in particolare alle politiche messe in campo dagli Assessorati all'*Urbanistica, Edilizia privata e Agricoltura* e alle *Politiche per il lavoro, Sviluppo economico, Università e ricerca*. Per il primo, è importante l'attività di mappatura degli spazi (edifici e aree libere) di varia dimensione in stato di grave degrado ed abbandono, localizzati in tutta la città come esito della dismissione o della crisi produttiva di attività e proprietà sia pubbliche che private. Alla mappatura si è accompagnata la decisione di avviare un'attività di esplorazione progettuale per individuare alternative sostenibili di riuso attraverso la partnership con la Scuola di Architettura e Società del Politecnico. Il progetto didattico *Ri-formare Milano* sta consentendo di costruire e confrontare numerose ipotesi di riutilizzo di edifici in abbandono per realizzare spazi per le

[9] Un altro edificio di proprietà comunale situato in via Massimo D'Azeglio, in Zona Garibaldi Repubblica, da tempo dismesso è stato recentemente assegnato per la realizzazione di un nuovo fab-lab.

nuove forme di lavoro integrati ai tessuti nei quali sono in corso processi di trasformazione diffusa di tipo sia fisico che socio-economico.

Tra le attività messe in campo dall'Assessorato alle *Politiche per il lavoro, Sviluppo economico, Università e ricerca*va innanzitutto rilevato il programma *Milano Smart City*[10], la cui elaborazione è stata avviata nel 2013 in collaborazione con la Camera di Commercio con l'obiettivo di promuovere uno sviluppo della città non solo tecnologicamente intelligente, ma anche socialmente inclusivo. Se non può essere ignorato il rischio che le politiche di smartness urbana possano semplicemente tradursi in uno slogan per le operazioni di marketing territoriale, questa prospettiva può alimentare processi di rigenerazione in parte alternativi (per contenuti e modalità di intervento) alle grandi trasformazioni che hanno segnato la fase più recente dello sviluppo urbano (Di Vita, 2014). L'Associazione *Milano Smart City*[11], appositamente costituita, mira a coordinare tutte le esperienze già in atto nel territorio comunale che mostrano affinità con i molteplici temi della smartness urbana (*smart economy, environment, governance, living, mobility, people* ed *Expo*) insieme ad alcune iniziative appositamente concepite[12]; sia progetti e piani attivati dai diversi settori dell'Amministrazione Comunale[13]; sia iniziative promosse da altri attori (aziende, università, cittadini e terzo settore) coinvolti nel processo di public hearing articolato in tavoli di lavoro e finalizzato ad una definizione condivisa delle politiche di smart city del Comune di Milano (Di Vita 2015). In questo contesto, nel maggio 2014 sono state presentate le *Linee Guida per Milano Smart City*[14], nelle quali in vari punti si insiste (anche se in modo generico) sui temi della (ri)progettazione di spazi urbani multifunzionali per residenti, city user e turisti e della creazione di network relazionali a livello di quartiere, di cui gli spazi di co-working e i makerspace possono rappresentare una possibile espressione.

Analogamente, sulla base di un'elaborazione aperta e condivisa con attori esperti, nel dicembre 2014 sono state approvate dalla Giunta Comunale anche le *Linee di Indirizzo per Milano Sharing City* con l'obiettivo di monitorare e incentivare lo sviluppo della sharing economy: non tanto come reazione temporanea alla crisi, ma come profondo rinnovamento (prevalentemente fondato sulla creatività e sulla cooperazione) del sistema socio-economico locale, a partire dalla modificazione delle tradizionali abitudini di produttori e consumatori di beni e servizi e delle consuete modalità di progettazione degli spazi urbani. In questo senso, il quadro strategico di cui si è dotata l'Amministrazione Comunale mira a sostenere il rafforzamento delle forme di collaborazione, la diffusione di open data e open service, il reperimento di risorse dedicate, la messa a disposizione di spazi pubblici inutilizzati, nonché l'elaborazione di nuovi strumenti di gestione e regolamentazione. Ovvero, a garantire un ecosistema istituzionale favorevole allo sviluppo di un'economia (e di una società) non soltanto condivisa, ma anche regolata, inclusiva, equa e sostenibile[15].

Pur in una fase di risorse scarse e nell'assenza di una visione strategica di sviluppo della città e del suo territorio metropolitano, gli obiettivi dell'Assessorato sono molteplici e rilevanti: nuova imprenditoria, sviluppo digitale, riuso produttivo degli spazi urbani, inclusione sociale. A questo scopo, altre attività sono state messe in campo e, quindi, sperimentate nell'intenzione di fare di Milano un "laboratorio urbano": dallaconcessione di spazi appositamente dedicati, alsostegno economico a progetti e imprese. Da un lato, l'Amministrazione Comunale ha reso disponibili 12.000 mq di superficie distribuiti tra alcuni edifici abbandonati o sottoutilizzati di proprietà comunale, localizzati in diverse zone della città, i quali sono stati assegnati per alcuni anni attraverso appositi bandi a imprese e associazioni sulla base di progetti di innovazione produttiva e sociale: parte dell'ex Ansaldo in via Tortona ospiterà attività creative; in via

---

[10] Sito internet www.milanosmartcity.org.

[11] Formata da Comune di Milano e Camera di Commercio di Milano con l'obiettivo di consolidare il partenariato per lo sviluppo e la promozione del progetto Milano Smart City.

[12] Alcune delle quali finanziate con il bando *Smart cities and Communities* del POR-Regione Lombardia e con il bando *Smart Cities and Communities and Social Innovation* del MIUR.

[13] Ad esempio, i 600 punti di accesso alla rete WiFi e le 30 Isole Digitali, da un lato; il Piano di Governo del Territorio (PGT), il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), il programma Milano Sociale e il Piano Territoriale degli Orari (PTO), dall'altro lato.

[14] Le azioni strategicheprevistesono: *global city, national and European lab; lab for sustainable urban mobility; lab for environmental and energy policies; lab for social inclusion and diversity; lab for well-being in the city; lab for decluttering and simplifying public administration; incubator for business model.*

[15] A questo scopo, l'Assessorato ha ritenuto utile incentivare la cooperazione con le imprese, gli istituti di ricerca, le associazioni e i singoli cittadini costituendo una rete di attori locali interessati a collaborare con il Comune di Milano per promuovere la sharing economy, individuati attraverso un avviso pubblico di selezione(gennaio-marzo 2015): la rete, inizialmente formata da 42 operatori e 33 esperti impegnati sui temi della innovazione, condivisione e inclusione, comprende start-up e imprese, imprenditorie ricercatori, spazi di co-working e fondazioni o enti no profit, che saranno quindi invitati a partecipare al processo di policy making orientato a sostenere lo sviluppo dell'economia collaborativa.

Massimo D'Azeglio verrà aperto un nuovo fab-lab[16]; in via Ripamonti sorgerà un incubatore di imprese innovativo e ad alto valore tecnologico chiamato *Smart City Lab*, che si aggiunge ad altri incubatori giàavviati negli ultimi due anni come *Fabriq* (destinato allo sviluppo di imprese a forte vocazione sociale) e *AIR* (destinato allo sviluppo di imprese nate negli istituti penitenziari); a Porta Ticinese sarà realizzata una sorta di casa dell'innovazione destinata a ospitare incontri e iniziative sull'economia condivisa. Dall'altro lato, da inizio mandato sono stati messi complessivamente a disposizione 1,5 milioni di euro, ad esempio per il sostegno alle attività e il miglioramento della qualità degli spazi di co-working (500.000 euro), nonché per l'acquisto dei macchinari e la messa in sicurezza dei locali di makerspace e fab-lab (300.000 euro) e per l'incentivazione di altre iniziative imprenditoriali dal basso(400.000 euro)[17].
Nel tentativo di coordinare tutte le iniziative proposte, l'Assessorato sta attualmente promovendo la strategia *Milano In* per lo sviluppo di una città inclusiva e innovativa fondato sul rafforzamento delle attività imprenditoriali e delle reti sociali già avviate. Se i numerosi progetti di innovazione economica e sociale presenti in città sono poco rappresentati e autoreferenziali, l'Amministrazione Comunale mira con questo progetto a dar loro ascolto e sostegno attraverso lo sviluppo di una visione comune (Buongiovanni, 2015).
Se Milano sembra tornare ad emergere nel contesto nazionale e continentale per la sua apertura nei confronti dell'innovazione, spesso dal basso, valorizzando la sua tradizionale capacità di accogliere, la sfida attuale è quindi quella del consolidamento delle politiche di rigenerazione e innovazione urbana e il loro ampliamento alla scala della nuova città metropolitana. In questo senso, tra i vari esempi di riferimento, si possono riconoscere alcune iniziative interessanti nell'ambito del programma *Barcellona Smart City*: dal progetto *FabCities*, con cui si intende avviare una rete di fab-lab di quartiere, al completamento del rinnovamento del waterfront attraverso il progetto *22@Innovation District*[18].

Attribuzioni

La struttura e i contenuti del testo sono stati discussi in comune dagli autori, a cui si possono più puntualmente attribuire i paragrafi 1 e 2 (Di Vita) e 3 e 4 (Morandi).

Riferimenti bibliografici

AA.VV. (2012), "The third industrial revolution", in *The Economist*, April 21st.

AA.VV. (2014), *Maker A-Z*, Altraeconomia, Milano.

Anderson C. (2010), "In the Next Industrial Revolution, Atoms Are the New Bits", in *Wired US*, January 25th.

Anderson C. (2013), *Makers. Il ritorno dei produttori. Per una nuova rivoluzione industriale*, Rizzoli, Milano.

Berta G. (2014), *Produzione intelligente. Un viaggio nelle nuove fabbriche*, Einaudi, Torino.

Bianchini M., Menichinelli M., Maffei S., Bombardi F., Carosi A. (2015), *Makers' inquiry (Italia). Un'indagine sui maker italiani e sul Make in Italy*, Libraccio Editore, Milano.

BolocanGoldstein M. (2012), "Riconfigurazioni spaziali di Milano nella mondializzazione", in Magatti M., Sapelli G. (a cura di), *Progetto Milano. Idee e proposte per la città di domani*, Mondadori, Milano.

Bonomi A. (2013), *Il capitalismo in-finito. Indagine sui territori della crisi*, Einaudi, Torino.

Botti S. (2015), "Editoriale", in *Abitare* n°543.

Bruzzese A., Tamini L. (2014), *Servizi commerciali e prodizioni creative. Sei itinerari nella Milano che cambia*, Mondadori, Milano.

[16] Si rimanda alla nota 9.

[17] Gli spazi di co-working, makerspace e fab-lab (esistenti o in fase di apertura) beneficiari degli incentivi economici offerti dall'Amministrazione Comunale erano stati precedentemente registrati in appositi elenchi qualificati legati a specifici requisiti, redatti attraverso un'apposita procedura pubblica di selezione.

[18] Il progetto *22@Innovation District* mira al completamento della riconversione del distretto orientale della città (avviata nel 1998), originariamente caratterizzato da diffuse dismissioni industriali, attraverso la realizzazione di interventi destinati al potenziamento delle aree verdi e delle attrezzature collettive, al riutilizzo del patrimonio edilizio storico, nonché all'insediamento di residenza sociale e di nuove attività economiche, coinvolgendo enti pubblici, università, imprese e associazioni (locali e internazionali). Articolandosi per cluster tematici a elevato contenuto tecnologico (Media, ICT, Medical Technology, Design e Energy), la realizzazione di questo progetto sta portando all'insediamento di incubatori di imprese, centri di ricerca ed enti operativi nel campo delle ICT e dei media, nonché del *Fab-Lab Barcelona*, e allo sviluppo di un sistema di piattaforme digitali (pubblico-private) per la condivisione di dati archiviati da diversi sistemi di sensori che consentono di fornire informazioni e accesso a diverse tipologie di servizi urbani (Di Vita 2015; Guallart 2012; Morandi et al. 2015; Sterling 2012).

Buongiovanni C. (2015), "Cronache di una città reale dietro il cartongesso di Expo: la Milano In", in http://smartinnovation.forumpa.it/story/110583/cronache-di-una-citta-reale-dietro-il-cartongesso-di-expo-la-milano?utm_source=newsletter&utm_medium=smartinnovation&utm_campaign=MAILUP.
Camera di Commercio di Milano (2014), *24° Rapporto Milano Produttiva 2014*, Guerini e Associati, Milano.
Compagnoli G. (2014), *Riusiamo l'Italia*, Il Sole 24 Ore, Milano.
Di Vita S. (2014), Il riposizionamento strategico delle città europee: dalla spettacolarizzazione dell'urbano alla smart city. L'esperienza di Milano, in *Officina*n°2.
Di Vita S. (2015), Innovazione o spettacolarizzazione dell'urbano? Barcellona e Milano a confronto, in *Eyesreg* n°2.
Gershenfeld N. (2005), *Fab. Dal personal computer al personal fabricator*, Codice Edizioni, Torino.
Glaser E. (2012), *Il trionfo della città*, Bompiani, Milano.
Guallart V. (2012), *The Self-Sufficient City*, Actar, Barcellona.
Karvonen A., Van Heur B. (2014), "Urban Laboratories: Experiments in Reworking Cities", in *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 38.2 March.
Luna R. (2013), *Cambiamo tutto! La rivoluzione degli innovatori*, Laterza, Roma-Bari.
Mariotti I., Di Vita S., Limonta G. (2015), "Gli spazi di coworking a Milano: localizzazione, tipologie, ed effetti sul contesto urbano", paper presentato alla *XVIII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti (SIU)*, Venezia, giugno.
Menichinelli M., Ranellucci A. (2014), *Censimento dei laboratori di fabbricazione digitale in Italia*, Fondazione Make in Italy, Milano.
Menichinelli, M. (2015), "Fab-Lab, siamo trai primi 3 al mondo. Ecco la mappa italiana dei Makers", in *Chefuturo*, March 13th.
Micelli S. (2011), *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Marsilio, Venezia.
Morandi C., Rabbiosi C. (2015), "Can makers' spaces be drivers of spatial and social change at the local scale? Five case histories in Milan", paper presented at the *Regional Studies Association Annual Conference*, Piacenza, May.
Morandi C., Rolando A., Di Vita S. (2015), *From Smart City to Smart Region. Digital Services for an Internet of Places*, Polimi-SpringerBriefs, Milano.
Moriset B. (2014), "Building new places of the creative economy. The rise of coworking spaces", paper presented at the *2nd Geography of Innovation International Conference*, Utrecht, January.
Pais, I. (2012),*La Rete Che Lavora*, Egea, Milano.
Pasqui G. (2015), "Milano e il suo nuovo ciclo di sviluppo", in *Abitare* n°543.
Ratti C. (2014), *Architettura open source. Verso una progettazione aperta*, Einaudi, Torino.
Rifkin J. (2011), *La terza Rivoluzione Industriale. Come il potere laterale sta trasformando l'energia, l'economia e il mondo*, Mondadori, Milano.
Scott. A. J.(2008), *Social Economy of the Metropolis: Cognitive-Cultural Capitalism and the Global Resurgence of Cities*, Oxford University Press.
Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
Sharexpo (2014), *Milano città condivisa per Expo 2015. Documento di indirizzo*, Fondazione ENI Enrico Mattei con Expo Lab e Secolo Urbano.
Sterling, B. (2012), "Barcelona, the Fab Lab Smart City", in http://www.wired.com/2012/03/barcelona-the-fab-lab-smart-city/.

Sitografia

Milano Smart City
http://www.milanosmartcity.org

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Nuovi spazi di lavoro e spazio comune: il caso dei coworking a Milano

Carolina Pacchi
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *carolina.pacchi@polimi.it*

Abstract
Obiettivo del paper è contribuire ad avviare una discussione critica sulla relazione tra nuovi spazi di lavoro metropolitani e dimensione spaziale, prendendo come esempio i coworking, attraverso l'analisi delle dinamiche localizzative e degli effetti locali sul territorio che essi implicano. A partire da un'indagine empirica in corso di alcuni coworking a Milano, di cui sono indagati la localizzazione, le forme di uso delle strutture, le relazioni con lo spazio pubblico, il paper si interroga sull'effettiva innovatività di questi spazi di lavoro, e sul fatto che in essi vengano realmente messe in comune risorse e competenze, creando in questo modo forme di condivisione/cooperazione funzionali alla riaggregazione delle competenze disperse dal cambiamento dei modelli lavorativi.
La tesi del paper è che attraverso una lettura attenta delle dimensioni e degli effetti spaziali dei coworking, e più in generale degli spazi di lavoro ibridi, sia possibile leggere con maggiore chiarezza alcune dinamiche di inclusione/esclusione e di condivisione/competizione, che potrebbero essere oggetto di uno sguardo più attento da parte delle politiche pubbliche, anche territoriali.

Parole chiave: spazi di lavoro, coworking, inclusione/esclusione.

Nuovi spazi del lavoro e città contemporanea

La diffusione di nuovi spazi e luoghi del lavoro in Europa e in Italia è stata messa in relazione dalla letteratura con una molteplicità di fenomeni: l'emergere di una classe creativa metropolitana e le modalità di trasmissione e scambio del sapere; la riorganizzazione delle forme del lavoro nell'economia della conoscenza e le difficoltà della loro rappresentanza; la diffusione del paradigma, potenzialmente alternativo, dell'economia della collaborazione e le dinamiche e tensioni tra cooperazione e competizione. Queste prospettive analitiche muovono all'interno di riflessioni sociologiche, politiche ed economiche, mentre scarsa attenzione è stata dedicata fino ad ora alla dimensione spaziale, a scala macro e micro, agli effetti urbani, alle dinamiche di inclusione e esclusione che si creano, alle forme del riuso e alla nuova significazione di parti di città connesse alla diffusione di questi spazi.

L'emergere di una nuova cosiddetta classe creativa metropolitana è stata oggetto di ampia letteratura (Florida, 2002, 2004), che ha messo in luce le potenzialità legate alla diffusione di attività professionali basate sulla conoscenza e la creatività per le città; non sono mancate di recente revisioni critiche, alla luce dei dilemmi, delle crescenti forme di polarizzazione spaziale e sociale, della difficoltà di una lettura eccessivamente semplificante (una buona sintesi della letteratura in Scott, 2014).
Se guardiamo ai temi posti da questa letteratura, un aspetto importante è legato alla creazione, alle diverse scale, di ambienti abilitanti per la diffusione e lo scambio di *sapere tacito*, e questo è infatti uno degli aspetti indagati dalla pur non ampia letteratura sui coworking; il fattore della prossimità, infatti, rileva da questo

punto di vista: "just by belonging to a local community, an insider will have access to the shared knowledge among members of similar but distant communities" (Capdevila, 2014, p. 2).
Una prima domanda di ricerca ha perciò a che vedere con le possibilità che le forme di organizzazione degli spazi e le dinamiche relazionali che in essi si creano agiscano effettivamente da dispositivi abilitanti per questo tipo di dinamiche di scambio, e che inneschino nuove e più efficaci forme di trasmissione del sapere tacito.

L'emergere di questa nuova classe creativa è però legata anche alla riorganizzazione delle forme del lavoro nell'economia della conoscenza, che si caratterizzano per una progressiva frammentazione dei rapporti di lavoro, accompagnate a una sempre più accentuata precarizzazione dei lavoratori, siano essi *low skill workers* oppure soggetti dotati competenze e networks di livello elevato. I lavoratori della conoscenza condividono alcune caratteristiche con una più ampia popolazione "fluttuante, composta da lavoratrici e lavoratori indipendenti, precari, poveri al lavoro, lavoratori qualificati e mobili, sottoposti a una flessibilità permanente" (Allegri, Ciccarelli, 2013, p. 21), tanto che alcuni osservatori hanno proposto di assimilarli a un Quinto Stato, alla "disperata ricerca dell'emancipazione e dell'uguaglianza" (*Ivi*, p.11).
Se si guarda in particolare ai contesti urbani e metropolitani in cui tipicamente si muovono i lavoratori della conoscenza, l'emergere di start up urbane e lavoratori autonomi ("lone eagles") (Moriset, 2013) e la formazione di "entità manageriali piccole e flessibili" (Gandini, 2015) come principali soggetti in un contesto di lavoro distribuito, pongono inedite questioni in termini di diritto alla città e di forme di resistenza. A differenza del passato, la lotta per alcuni diritti e le forme di resistenza sembrano giocarsi al momento a livello puramente individuale, e faticano a trovare forme di rappresentanza strutturata, legate anche alla mancanza di un processo di identificazione collettiva di questi soggetti: "The price for freedom and serendipity paid by many freelancers and creative entrepreneurs – categories who represent the lion's share of coworking creators and users – is often precariousness: low or fluctuant income, fragile health insurance and retirement scheme" (Moriset, 2014, p. 20).
Una seconda domanda di ricerca ha quindi a che vedere con la possibilità che luoghi di lavoro condivisi come i coworking possano contribuire a rafforzare percorsi di identificazione collettiva e facilitare la costruzione di nuove forme di rappresentanza.

Infine, il paradigma dell'economia della collaborazione o della condivisione (i due termini, molto differenti tra di loro, con cui si rende in italiano il termine *sharing economy*), che sta conoscendo una forte diffusione sia a livello mediatico, che nelle politiche pubbliche (si veda, ad esempio, Comune di Milano, 2014), si propone come radicalmente alternativo al paradigma economico dominante, ma allo stesso tempo si declina in una serie di progettualità, iniziative, pratiche e imprese di fatto inserite in esso. Diversi i caratteri che definiscono questo campo semantico, anche a seconda che l'accento venga posto sulla dimensione della produzione (*peer-to-peer production*) (P2P Foundation, 2012) o del consumo: il passaggio progressivo dalla proprietà all'accesso, la condivisione di beni e servizi altrimenti largamente sottoutilizzati, la riscoperta dell'importanza delle reti sociali, che sono di volta in volta fine e mezzo di questo profondo rinnovamento.
L'emergere e il diffondersi delle forme di coworking viene spesso messo in relazione con questo cambiamento di paradigma, anche se vale forse la pena di problematizzare questa relazione, e una terza domanda di ricerca che guida il paper ha infatti a che vedere con la tensione e la dinamica tra collaborazione e competizione, che si articola in modo molto più complesso di quanto il dibattito corrente tenda a pensare, sia all'interno del singolo spazio di coworking, che tra i diversi spazi.

A partire da questo quadro problematico, le domande che stanno guidando la ricerca empirica hanno a che vedere con i riflessi sui contesti e sulla vita urbana di questi fenomeni in corso, e con gli effetti spaziali che è possibile rilevare. Per provare a riflettere e a formulare in modo più preciso alcune di queste questioni, il paper prende in considerazione la diffusione degli spazi di coworking a Milano, come primo, ridotto, orizzonte empirico per provare poi a rilanciare alcune questioni di natura più ampia.

La diffusione degli spazi di coworking a Milano: distretti spontanei, forme di chiusura e apertura, relazione con gli spazi urbani

Milano è la città italiana in cui gli spazi di lavoro innovativi, e in particolare i coworking, stanno conoscendo la maggiore diffusione. A seconda delle fonti, ciascuna delle quali ha margini di

incompletezza, data la natura dinamica del fenomeno, il numero di coworking oscilla tra settanta e circa novanta (Coworking Italia, 2014), anche se spesso si tratta di stime, in assenza di parametri certi per identificare che cosa è un coworking e che cosa no (a parte la definizione dei promotori degli spazi stessi).
In linea generale, nella ricerca empirica che stiamo conducendo i parametri sono abbastanza aperti: consideriamo spazi di coworking quegli spazi che mettono a disposizione su base permanente postazioni di lavoro a una comunità che non è formata esclusivamente dai dipendenti o dai collaboratori di una singola impresa, in linea con definizioni diffuse in letteratura: "Coworking spaces are shared workplaces utilised by different sorts of knowledge professionals, mostly freelancers, working in various degrees of specialisation in the vast domain of the knowledge industry" (Gandini, 2015, p. 194).
Benché nata come fenomeno spontaneo, e promossa quindi in modo autonomo da soggetti privati (spesso for profit, in alcuni casi anche no-profit), la diffusione dei coworking è stata in una fase successiva sostenuta dall'Amministrazione Comunale, che, nell'ambito di una più ampia strategia di sostegno all' innovazione urbana, ha predisposto alcune misure dal lato della domanda (voucher), che hanno contribuito a sostenerla.
La strategia di localizzazione e diffusione spaziale dei coworking in città, invece, è stata largamente spontanea, e corrisponde a una tradizionale localizzazione delle attività manifatturiere e artigianali, che avevano una diffusione molto più marcata nei quadranti Nord e Est (grosso modo tra i quartieri di Bovisa a Nord Ovest e Lambrate a Est), di cui infatti i coworking tendono a occupare gli spazi vuoti e abbandonati. Questo processo di sostituzione richiama in modo diretto, e in qualche misura simbolico, le trasformazioni in corso da un'economia industriale a una postindustriale e basata sulla conoscenza.

Gli spazi oggetto della ricerca sul campo[1] sono a loro volta in prevalenza localizzati nell'area Nord e Est della città, e tendono a riutilizzare ex spazi industriali e artigianali, a volte con la mediazione di un precedente uso terziario, a volte in seguito a trasformazione diretta in spazio di coworking. Solo in un caso lo spazio aveva originariamente un uso residenziale, ma mediato da un uso terziario nella fase intermedia.
La qualità degli spazi (luminosità, design, finiture, arredi) tende a essere buona, ed è soprattutto centrale negli obiettivi e nelle narrazioni dei gestori: quasi tutti gli intervistati ne hanno sottolineato l'importanza, mettendola direttamente in relazione sia con la qualità del lavoro, che con la facilità nella creazione di relazioni e reti informali tra i coworker. Per quanto riguarda le dimensioni vi sono notevoli differenze: mentre la maggior parte degli spazi ospita da cinque a circa venti lavoratori, in alcuni casi si supera il centinaio.
In alcuni casi, come già ricerche precedenti hanno rilevato (Parrino, 2013), vi è una esplicita attività di networking e creazione di rete da parte del gestore, attraverso dispositivi offline (incontri, riunioni, cene, attività formative o ricreative comuni) o online (piattaforme, social network chiusi o dedicati), oppure una combinazione delle due modalità; in altri questa attività è (più o meno esplicitamente) lasciata alla spontaneità e alla *serendipity* che dovrebbe essere garantita dalla prossimità. Lucia Parrino così descrive le due tipologie: "two different configurations of coworking space: 1. Space A – characterised by the co-presence of coworkers (geographical proximity) and 2. Space B – characterised by the co-presence of coworkers (geographical proximity) and by the existence of an organisational platform aimed at creating synergies among them and thus stimulating other forms of proximity" (Parrino, 2013, p. 4).

Di particolare interesse per questa ricerca sono due aspetti: il mix funzionale che contraddistingue questi spazi, e le possibili relazioni con il contesto locale e urbano in senso lato, letto attraverso la presenza di relazioni con attori urbani diversi (enti locali centrali e decentrati, scuole, associazioni, cittadini, commercio locale, …).

Dal punto di vista delle funzioni, accanto alla preminente funzione di spazi lavorativi, molti coworking affiancano o combinano spazi di altra natura, dedicati al *leisure* e al relax, nella maggior parte dei casi aperti esclusivamente alla comunità dei lavoratori che però può avere, a seconda dei casi, caratteri di presenza stabile e permanente o temporanea, con diversi ritmi d'uso. In un caso è presente anche un servizio di cura complementare alle attività lavorative.

[1] La ricerca, ancora in corso, ha fino ad ora riguardato l'analisi (visita e intervista), a dodici spazi di lavoro innovativi a Milano, definibili in senso lato come spazi di coworking. La visita ha indagato localizzazione, dimensione, funzioni, organizzazione e disegno degli spazi, mentre l'intervista semi-strutturata al gestore era articolata in tre sezioni: una anagrafica, con dati di base su anno di apertura, dimensione, natura del gestore, titolo di godimento dell'immobile, ecc.; una seconda sulla relazione tra spazi e comunità di utilizzatori, e infine una terza volta a indagare le relazioni con il quartiere e il contesto urbano.

Per quello che riguarda le relazioni con gli spazi urbani e reti di attori differenti dai lavoratori coinvolti, da un punto di vista spaziale è possibile osservare come, alla micro scala, queste relazioni sono mediate o filtrate da spazi di contatto o di transizione, in verità abbastanza rari: nella maggior parte dei casi gli spazi di coworking hanno una natura profondamente introversa, dei caratteri di invisibilità dalla strada e di chiusura che fanno sì che la loro presenza non sia nota a livello locale.
Spesso nei coworking si svolgono eventi seminariali, momenti di scambio culturale o presentazione di libri e ricerche, che tendono però a rivolgersi a comunità ramificate, ma settorialmente definite. In due dei casi esaminati, la natura dello spazio è invece direttamente mirata a coinvolgere utenti o visitatori esterni (ad esempio, studenti universitari) e più in generale pubblico locale attraverso la presenza di funzioni di ristoro e vendita di libri.
Alla scala del quartiere, un elemento di interesse per altri versi è costituito dalla formazione di micro-distretti spontanei, in cui diversi spazi di lavoro innovativi si aggregano in una zona territorialmente circoscritta (esemplare da questo punto di vista è il micro-distretto Gorla-Ponte Nuovo, alla periferia Nord Est della città). Dal confronto con i promotori e gestori degli spazi coinvolti risulta tuttavia chiaro come le dinamiche localizzative siano state legate alla presenza di elementi di contesto favorevoli (ampia disponibilità e prezzi non elevati degli immobili), piuttosto che da considerazioni sugli altri spazi presenti. Alcuni primi indizi della costruzione di sistemi di relazione (percorsi formativi comuni, condivisione di servizi) sono ancora in uno stato embrionale, ma potrebbero conoscere sviluppi di interesse.
Nella maggior parte dei casi le relazioni con altri attori a livello di quartiere è sostanzialmente nulla, come d'altro canto ci si può aspettare data la natura di spazi di lavoro, o limitata alle possibili influenze sul sistema del commercio locale (attraverso convenzioni, in particolare per i coworking di maggiore dimensione).

Nota conclusive

A valle di questo breve resoconto dei primi risultati dell'indagine empirica è possibile riprendere le questioni di apertura, per provare a declinarle e nel caso riformularle. Per quanto riguarda il primo aspetto, ovvero le possibilità di scambio e creazione di conoscenza tacita, questo sembra essere l'elemento che riceve più forti conferme dalla pur ridotta indagine empirica. Le forme di interazione e scambio, sia facilitate che libere, sono in effetti una caratteristica dominante dei coworking milanesi e la principale ragione per cui i lavoratori li scelgono e proseguono la loro permanenza (Arvidsson, Colleoni, 2014). Spazi, ritmi e modi d'uso sono mirati chiaramente a facilitare e rafforzare queste forme di scambio e apprendimento mutuo.

Per quanto riguarda i processi di identificazione ed eventualmente di rappresentanza dei lavoratori indipendenti che animano gli spazi di coworking, sembra di poter dire che questi percorsi sono largamente assenti, o presenti in forma estremamente embrionale nei casi analizzati. In un caso, la presenza di un'associazione di rappresentanza dei freelance anima alcuni momenti di confronto e formazione, ma con un appoggio ancora sporadico da parte delle comunità di lavoratori. Occorre forse avere consapevolezza che l'innovazione potenzialmente emergente è un fenomeno a doppio taglio, poiché non è chiaro se gli spazi di coworking potranno divenire luoghi di una nuova identificazione e di forme di empowerment, oppure se saranno destinati a rimanere isole in un arcipelago tutto sommato ostile per i lavoratori indipendenti, nel quale si perpetuano e si accentuano forme di polarizzazione sociale, professionale e economica. Nonostante il fenomeno del coworking alluda a forme di collaborazione e solidarietà, le forme di resistenza al dominio e all'alienazione di questi lavoratori, all'espropriazione delle loro risorse, creatività e libertà, sono principalmente individuali, messe in atto attraverso la strenua difesa dell'autonomia e della libertà nei loro modelli di lavoro e di relazioni con il committente.

Nella prospettiva dell'economia della collaborazione, infine, i casi analizzati fanno emergere una complessa dinamica e forme di tensione tra cooperazione e competizione, sia all'interno dello stesso spazio di coworking, che tra diversi spazi nel contesto urbano: "This dominant value-oriented interpretation of coworking spaces as 'communitarian' places where coworkers operate as 'complementary' figures rather than potential competitors remains a challenging issue" (Gandini, 2015, p.198). In effetti, se la natura e il disegno degli spazi da un lato, e la selezione dei coworker dall'altro mirano a facilitare spazi di collaborazione, non solo su singoli progetti, ma nell'ottica della costruzione e

densificazione di reti informali di più ampio respiro, in effetti la dimensione competitiva rimane centrale per i lavoratori freelance e autonomi. Questa tensione si ritrova, ad una diversa scala, nei rapporti reciproci, spesso inesistenti, tra diversi spazi, a volte anche localizzati in prossimità uno dell'altro.

Queste prime note, esito di un percorso di indagine ancora largamente da compiere, sembrano tuttavia confermare alcune cautele nei confronti di sviluppi potenzialmente problematici di un fenomeno che per altri versi presenta caratteri e potenzialità innovativi.

Riferimenti bibliografici

Allegri G., Ciccarelli R. (2013) *Il quinto stato. Perché il lavoro indipendente è il nostro futuro. Precari, autonomi, free-lance per una nuova società*, Ponte alle Grazie, Milano.

Capdevila I. (2014) *Coworking spaces and the localized dynamics of innovation. The case of Barcelona*, Working Paper

Colleoni E., Arvidsson A. (2014), *Metodi di acquisizione e riconoscimento delle skills informali dei giovani nell'economia della conoscenza di Milano. Il ruolo dei co-working spaces a Milano*, mimeo.

Comune di Milano (2014) *Milano Sharing City*, Linee di Indirizzo.

Coworking Italia (2014) *Coworking a Milano. Infografica*, dicembre.

Florida R. (2002) *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York, NY.

Florida R. (2004) *Cities and the Creative Class*. Routledge, London.

Gandini A. (2015) "The rise of coworking spaces: A literature review", *Ephemera. Theory and Politics in Organization*, volume 15(1): 193-205.

Micelli S. (2011), *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Venezia, Marsilio.

Moriset B. (2014) "Building new places of the creative economy. The rise of coworking spaces" paper presented at the 2nd Geography of Innovation International Conference, Utrecht.

Pais, I. (2012) *La rete che lavora*, Milano, Egea.

Parrino L. (2013) "Coworking: assessing the role of proximity in knowledge exchange", *Knowledge Management Research & Practice*, 1–11.

© 2013 Operational Research Society Ltd. All rights reserved 1477-8238/13.

P2P Foundation (2012) *Synthetic Overview of the Collaborative Economy*, Report.

Rabaiotti G. (2014) "Imprese di città. Un altro punto di vista", *Imprese e Città*, 3, Camera di Commercio, Milano.

Scott A.J. (2014) "Beyond the Creative City: Cognitive–Cultural Capitalism and the New Urbanism" *Regional* studies, DOI: 10.1080/ 00343404.2014.891010.

Storper M. and Scott A.J. (2009) "Rethinking human capital, creativity and urban growth" *Journal of Economic Geography* 9, pp. 147–167.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Area Metropolitana e gerarchie dei sistemi insediativi: la Conurbazione Aversana

Gianfranca Pagano
Seconda Università degli Studi di Napoli
Scuola Politecnica e delle Scienze di Base
DIcDEA - Dipartimento di Ingegneria Civile Design Edilizia e Ambiente
Email: *gianfrancapagano@libero.it*
Tel.: +39-3472427963

Salvatore Losco
Seconda Università degli Studi di Napoli
Scuola Politecnica e delle Scienze di Base
DIcDEA - Dipartimento di Ingegneria Civile Design Edilizia e Ambiente
Email: *salvatore.losco@unina2.it*
Tel.: +39-3472427963

Abstract
La formazione delle conurbazioni e delle aree metropolitane è conseguenza diretta del processo di specializzazione funzionale dei centri tra loro necessariamente interdipendenti: ogni sistema urbano è perciò caratterizzato da un processo di gerarchizzazione che si sviluppa tra centri produttori di beni e servizi più rari e centri produttori di servizi più comuni. La presenza, in grado sufficientemente elevato, di centri con funzioni dominanti sul territorio implica che parti di quest'ultimo acquistino, a loro volta, una funzione dominante rispetto ad altre parti dello stesso secondo relazioni di subordinazione. Si può ricorrere a diversi approcci metodologici per l'analisi dei fenomeni di concentrazione spaziale contenuti nelle elaborazioni teoriche prodotte a partire dal decennio antecedente la seconda guerra mondiale. L'individuazione delle gerarchie territoriali rappresenta un'efficace chiave interpretativa per queste aree, la loro conoscenza, sufficientemente articolata e dettagliata, risulta strumentale a qualsiasi forma di pianificazione del territorio. Il contributo presenterà il caso della Conurbazione Aversana, all'interno dell'area pseudo-metropolitana di Napoli, l'obiettivo è sia di descrivere una possibile metodologia per la gerarchizzazione di insediamenti appartenenti ad una conurbazione sia leggerne ed interpretarne i risultati relativi allo specifico contesto territoriale.

Parole chiave: conurbazioni, aree metropolitane, gerarchie.

1 | Sistemi territoriali e assetto spaziale

L'analisi dei sistemi territoriali, condotta in una determinata area, mira alla descrizione e all'interpretazione della trasformazione degli assetti spaziali che sono all'origine degli squilibri territoriali che si registrano. Gli studi che riguardano la formazione e lo sviluppo della struttura spaziale del sistema urbano-territoriale e la loro collocazione nello spazio, hanno l'obiettivo di analizzare il complesso dei fenomeni generativi, anche attraverso la definizione di relazioni analitiche, che consentano, non solo di rappresentare la diversa distribuzione dei centri, ma anche di pianificarne (e dunque indirizzarne) le possibili configurazioni future. I problemi affrontati dall'analisi dell'assetto degli insediamenti sono dunque quelli concernenti l'interpretazione di alcune regolarità empiriche inerenti la distribuzione spaziale degli stessi. Impostato in

questi termini il problema, l'origine di questi studi può essere fatta coincidere con la nascita della geografia urbana e, dunque, con i lavori teorici e le sperimentazioni empiriche sviluppate da Christaller negli anni compresi tra il 1930 e il 1940. La teoria delle località centrali, seppur modificata ed integrata, di Christaller costituisce ancora un valido riferimento per affrontare tali analisi interpretative. Essa viene sviluppata come una teoria deduttiva di carattere generale, destinata ad interpretare la dimensione, il numero e la distribuzione delle città. L'elemento base della teoria di Christaller è la considerazione che la città costituisce il punto centrale del territorio considerata nella sua funzione terziaria come centro produttore di beni di servizio; essa esercita un'influenza sul territorio circostante e sulle altre aggregazioni urbane (polarizzazione). L'importanza di una città può, dunque, essere misurata a partire dall'estensione del territorio soggetto a tale influenza o anche dal numero di abitanti che abitualmente usufruiscono dei servizi forniti dalla città stessa. Le aree di influenza della città, associate alle particolari funzioni terziarie svolte da quest'ultima, si sovrappongono tra loro fino a costituire regioni complesse e interrelate (regioni nodali) determinando sistemi urbani costituiti da agglomerati e centri dominanti e agglomerati e aree dominate (formazione dei poli). La formazione dei sistemi urbani è dunque conseguenza diretta del processo di specializzazione funzionale dei centri tra loro necessariamente interdipendenti: ogni sistema urbano risulta caratterizzato da un processo di gerarchizzazione che si sviluppa tra centri produttori di beni e servizi più elevati (maggiore estensione dell'area d'influenza o della portata dei beni stessi) e centri produttori di servizi più comuni (più limitata area d'influenza). La presenza, in grado sufficientemente elevato, di centri con funzioni dominanti sul territorio implica che parti di quest'ultimo acquistino a loro volta una funzione dominante rispetto ad altre parti dello stesso territorio secondo relazioni di subordinazione. L'individuazione delle gerarchie territoriali può costituire un efficace chiave interpretativa delle Conurbazioni e/o delle aree pseudo-metropolitane in quanto, l'interpretazione (e dunque la comprensione) della distribuzione spaziale e del ruolo funzionale dei centri che costituiscono il sistema urbano, rappresenta un elemento essenziale per la pianificazione delle Aree Metropolitane. L'identificazione di tali gerarchie, sufficientemente articolata ed elaborata, può dunque costituire uno strumento conoscitivo ed operativo valido per la pianificazione e la gestione di tali sistemi insediativi. Si possono allora inquadrare i diversi approcci metodologici contenuti nelle elaborazioni teoriche prodotte a partire dal decennio antecedente la seconda guerra mondiale ed inerenti l'analisi dei fenomeni di concentrazione spaziale.

Un primo filone teorico è quello che individua la città come un organismo produttore e distributore di beni e servizi, ovvero che valuta la città dal punto di vista della funzione terziaria. L'organizzazione territoriale è costituita da uno o più centri appartenenti ad un unico sistema urbano che è in grado di fornire i servizi richiesti dalle popolazioni distribuite sul territorio. A tale sistema risulta associata un'area di mercato o d'influenza e all'interno di esso troviamo centri di servizi di diverse dimensioni gerarchicamente organizzati secondo schemi regolari: l'organizzazione gerarchica delle attività di servizio e delle funzioni urbane determina, infatti, una corrispondente gerarchia dei centri del sistema. L'esistenza di una gerarchia delle funzioni è, al tempo stesso, garanzia di efficienza delle attività urbane di servizio secondo il criterio economico dello sforzo minimo; un sistema ben gerarchizzato e articolato, infatti, evita duplicazioni e sprechi e consente localizzazioni funzionali più efficienti. Vale il principio che tanto più sviluppato è il sistema economico-sociale, tanto più rapida è l'evoluzione dei centri urbani che si svilupperanno in base alla domanda di servizi, ottimizzando la distribuzione di quest'ultima sul territorio, secondo precise relazioni spaziali. Questo rappresenta l'approccio metodologico contenuto nella teoria delle località centrali di Christaller. Alla base di questa teoria è l'associazione automatica tra centro urbano e area d'influenza del centro. L'estensione di quest'area può essere analizzata in termini di accessibilità della città rispetto al territorio. La frazione di popolazione che vive ad una distanza superiore ad un certo valore, da ogni centro urbano, costituisce un indice significativo del livello di urbanizzazione del sistema territoriale e, secondo questo criterio, l'area metropolitana può essere definita come un'area fortemente urbanizzata caratterizzata da un alto valore di popolazione che vive entro il raggio di portata dei servizi disponibili nella metropoli.

Un secondo filone è rappresentato da alcune generalizzazioni empiriche che tendono ad interpretare in maniera più articolata il processo di crescita dei sistemi urbani e non più soltanto sotto l'aspetto delle attività terziarie. Tale approccio è fondato sul concetto che le modalità di crescita dei centri sono di tipo statistico: ogni centro si sviluppa secondo una costante relativa allo sviluppo dell'intero sistema tendendo a mantenerne costante il valore rapportato alla sua dimensione demografica rispetto agli altri centri secondo un criterio di proporzionalità tra i centri più grandi e quelli più piccoli.

Un terzo filone è quello che legge ed interpreta lo sviluppo dei sistemi attraverso l'analisi dei flussi (migratori, permanenti, pendolari, ecc.) tra i vari poli del sistema stesso. Ciascun centro, o polo, è caratterizzato da un proprio potenziale d'attrazione che può essere utilizzato come indicatore del potenziale del centro. In particolare la grandezza, la direzione e il verso dei flussi sono elementi che possono essere associati ai processi qualitativi che caratterizzano i fenomeni di diffusione spaziale. Possono essere così determinate le relazioni di interdipendenza tra i poli esprimibili attraverso grafi orientati i cui nodi sono rappresentati dai centri e i cui archi costituiscono i flussi tra essi.

2 | Aree metropolitane e sub-aree funzionali omogenee

L'individuazione di sub-aree omogenee, all'interno di più estese aree territoriali ad alta antropizzazione, può costituire elemento propedeutico a qualsiasi ipotesi di piano metropolitano, tanto nella forma strategica che strutturale-operativa. Una possibile sub-articolazione geografica, funzionale ed amministrativa, all'interno di un apparente disordine generato dalla fusione di più centri, senza alcun piano e/o progetto comune, può far riconoscere i ruoli che la sub-area gioca nell'ambito dell'area metropolitana di appartenenza. Lo studio sulla sub-area evidenzia questioni di relazione significative per l'intera area metropolitana e le specificità della sub-area medesima, facendo emergere anche alcune difficoltà operative insite in tale approccio metodologico. La logica che consente questo passaggio, consiste nel far emergere discriminanti che evidenzino la complessità territoriale rispetto ad alcune omogeneità significative (individuazione e riconoscimento delle polarità territoriali) per la questione delle aree metropolitane. Il passo successivo ipotizza una geo-referenziazione di ciascun dato astratto attraverso la perimetrazione di una sub-area dotata di omogeneità specifica. L'applicazione al caso studio mira al riconoscimento di metodi validi per la perimetrazione di sub-aree in cui è ipotizzabile riconoscere fattori significativi per la lettura gerarchica dei centri urbani afferenti ad ambiti territoriali omogenei. Dal riconoscimento di tale organizzazione del sistema insediativo, esito finora di processi spontanei e/o di interventi non coordinati mediante strumenti e programmi, si passa all'individuazione dei possibili obiettivi strategici per il suo potenziamento, rendendo però, riconoscibili le parti organizzate di un sistema continuo nel quale, il caos e il caso, rappresentano ancora i lineamenti essenziali. Tale consolidamento e potenziamento della struttura policentrica, con il rafforzamento delle polarità interne, potrebbe contribuire al contenimento dei fenomeni crescenti di dispersione e congestione urbana caratteristica di tutte le aree metropolitane.

3 | La Conurbazione Aversana

L'area in esame, posta a nord-ovest della città di Napoli è formata da 19 Comuni, la lettura della sua sola configurazione restituisce una conurbazione articolata in un nucleo principale, uno secondario ed uno satellite:
Il nucleo conurbato principale, è costituito dai comuni di Aversa, Lusciano, Trentola-Ducenta, San Marcellino, Frignano, Casaluce, Teverola, Carinaro;
Il nucleo conurbato secondario comprende Villa di Briano, Parete, Gricignano d'Aversa, Cesa;
Il centro satellite include i comuni di Villa Literno, Casal di Principe, San Cipriano d'Aversa, Casapesenna, Orta di Atella, Sant'Arpino e Succivo.
L'area conurbata di Aversa si estende su un territorio pianeggiante e con densità oscillanti tra i 6.398 ab/Kmq di Aversa ai 176 ab/Kmq di Villa Literno.
Solo nel territorio comunale di Aversa vi è un'alta concentrazione di popolazione.
Il territorio di Villa Literno, uno dei più estesi della Provincia di Napoli, da solo costituisce il 35% dell'intera area conurbata insieme con quello di Casal di Principe, raggiunge circa la metà dell'estensione territoriale dell'intera area conurbata.
Il centro urbano di Aversa risulta polarizzante per tutti i comuni dell'area rispetto a tutti gli indicatori e ai parametri analizzati (dimensione demografica, centro di arrivo e smistamento del traffico merci e passeggeri, attività produttive, istruzione superiore, sanita, giustizia, cultura, tempo libero, patrimonio edilizio) e anche nel settore della grande distribuzione; infatti, nell'area conurbata vivono circa 250.000 ab., il 25% dei quali, residenti nel territorio comunale di Aversa. Il forte aumento demografico registratosi dagli Sessanta agli Ottanta è stato anche superiore al 50% (con punte superiori al 100% nel comune di San Marcellino) è diventato irrilevante nel periodo successivo (al di sotto dell'unità), tale da poter considerare la popolazione insediata in una fase di stabilità. I collegamenti ferroviari e stradali risultano buoni tra la conurbazione e l'esterno; più difficoltosi appaiono quelli interni all'area nei pressi e dentro i centri abitati.

Buona, in termini quantitativi, l'utilizzazione della superficie agricola, carente appare, invece, la qualità dei processi produttivi per la mancanza di cultura nell'uso dell'innovazione tecnologica. La popolazione attiva dedita al secondario raggiunge il 24%. Sufficiente e variegata risulta l'offerta degli Istituti per l'istruzione superiore, anche se concentrata nel centro abitato di Aversa (19 su 22 istituti, in totale). Carente è la dotazione di attrezzature sanitarie con un unico ospedale e una casa di cura convenzionata concentrati ad Aversa, per complessivi 913 p.l. non sufficienti a coprire il fabbisogno. Sufficiente è l'offerta di attrezzature per il tempo libero, lo sport e lo svago con la presenza di un ippodromo ad Aversa. Carente e poco diversificata risulta la dotazione di attrezzature per la cultura. Da un ventennio la presenza della facoltà di Ingegneria e di Architettura ad Aversa, ha incrementato le potenzialità culturali dell'intera area. Particolarmente interessante il centro antico di Aversa per consistenza e tipologia edilizia. Di un qualche interesse risulta, infine, la presenza di una diffusa tipologia edilizia a corte aperta caratteristica dell'area.

4 | Per una lettura delle gerarchie: verso la rete urbana

Per definire una possibile configurazione della rete della Conurbazione Aversana la lettura delle gerarchie urbane potrebbe far riferimento alla teoria di Christaller sull'equilibrio dei centri con qualche modifica ed integrazione. La determinazione di tali centralità, nell'ambito dello studio sulle aree metropolitane potrebbe riferirsi a due modelli.
Un primo modello, in cui il processo di costruzione delle centralità componenti e risultanti nelle conurbazioni metropolitane faccia riferimento ai seguenti punti:

1. Individuazione degli indicatori rappresentativi;
2. Individuazione dei parametri influenti sugli indicatori;
3. Individuazione delle classi omogenee di appartenenza;
4. Per ogni indicatore utilizzato e per ogni parametro influente di detti indicatori ad un comune risulterà attribuito un valore dell'indicatore massimo a cui corrisponderà all'attribuzione allo stesso della prima classe (rispetto all'indicatore considerato) e a scalare per le altre tre classi;
5. Definizione del peso assoluto di ciascuna classe omogenea di ogni parametro influente dell'indicatore rappresentativo; tale peso può essere calcolato come segue:
$$q = \text{indicatore } i_{esimo}/\text{indicatore } i_{max}.$$
   Oppure, generalmente per variazioni percentuali, assumendo un criterio di valutazione, ovvero scegliendo arbitrariamente il peso per le fasce di variazione;
6. Collocazione dei centri costituenti il Municipio nelle classi omogenee di cui al punto 3 per ogni indicatore utilizzato e per ogni parametro influente;
7. Definizione dei coefficienti di riduzione del peso definito al punto 4 in modo che ad uno dei parametri influenti risulti attribuito il valore assoluto pari ad 1, gli altri ridotti (50 e 25 per cento in relazione al loro peso sulla centralità costituente;
8. Applicazione di una formula di cumulazione del tipo:
$$Css\text{-}i = (\alpha * Q1) + (\alpha i * Q2) + (\alpha j * Q3)$$

Dove:
Css-i = centralità del generico centro riferito all'indicatore utilizzato;
Qi= peso assoluto del generico centro riferito al parametro d'influenza considerato;
αi = coefficiente di riduzione del peso assoluto del generico centro riferito al parametro d'influenza considerato.

9. Individuazione del sub-sistema centrale e dei sub-sistemi componenti per ogni indicatore preso a riferimento;
10. Individuazione delle centralità risultanti attraverso una sovrapposizione delle centralità componenti.

Un secondo modello è del tutto identico al primo nella scelta degli indicatori e dei parametri; cambia al punto 6; in cui i coefficienti di riduzione di peso non vanno assunti arbitrariamente pari a 1 per gli indicatori assoluti, 0.5 per gli indicatori di rapporto, 0.25 per gli indicatori di variazione; ma tali coefficienti vanno determinati in funzione di alcuni parametri che influenzano e, sono a loro volta influenzati, dall'indicatore considerato. Un altro punto in cui il modello cambia è il 7, infatti non si considera la somma algebrica dei pesi ma la media aritmetica. Nel caso studio si è applicato il secondo modello con particolare riferimento alle reti componenti: Demografia, Attività, Edilizia e Agricoltura. La scelta degli indicatori di qualsiasi rete è stata sviluppata secondo un ragionamento; generalmente il primo indicatore è sempre un numero assoluto (es. popolazione); il secondo è un rapporto che tiene conto della superficie territoriale, quindi dove si colloca la popolazione; il terzo è una variazione percentuale che tiene conto del

tempo. Per il primo indicatore i dati Istat ci forniscono informazione sul numero di abitanti residenti al 2011, da cui si evince che Aversa è il comune più popoloso. Rispetto a questi dati si calcolano i pesi come rapporto tra il numero di residenti del singolo comune fratto quello con numero di residenti massimo (ovviamente Aversa avrà peso q = 1). Calcolati i pesi dei singoli comuni si possono determinare le classi di appartenenza rispetto all'indicatore considerato. Una volta definite le classi per ogni singolo indicatore si può determinare la rete componente e quindi le classi componenti. I pesi componenti verranno calcolati come media aritmetica dei pesi dei singoli indicatori:

$$Css\text{-}i = [\alpha\ 1 * Q1 + (\alpha\ 2 * Q2) + (\alpha\ 3 * Q3)]\ /3$$

Gli indicatori verranno moltiplicati per dei coefficienti correttivi αi.
In particolare per l'indicatore 1.1 e 1.3 tale coefficiente è posto uguale ad 1. Mentre per l'indicatore 1.2, considerato che la densità è definita come rapporto Abitanti/superficie tot, si considera un coefficiente α pari a:

$$\alpha = \textit{Superficie totale}/\textit{Superficie urbanizzata}$$

Che tiene conto dell'effettiva superficie urbanizzata della conurbazione in esame.
Inoltre l'area oggetto di studio è stata suddivisa rispetto ai pesi demografici in quattro sub-sistemi. Ogni sub-sistema sarà un polo dell'area oggetto di studio, ogni comune un polo del sub-sistema. Analogamente si è proceduto per le restanti reti componenti: Attività, Edilizia ed Agricoltura. La rete risultante attuale si ricava dalla media aritmetica dei pesi componenti delle reti, associando ad ogni comune una classe risultante (Fig. 1). Pertanto, a seguito del procedimento analitico applicato al caso studio sulle reti di città, si può concludere che una conurbazione si configura come una rete di centri equilibrata se ciascun centro o polo fornisce agli abitanti distribuiti sul territorio, attrezzature e servizi in quantità e qualità sufficienti. In sostanza vuol dire che nei comuni e nei sub-sistemi considerati non vi devono essere forti variazioni di Classe. Come si può vedere i sub-sistemi considerati non hanno forti variazioni ma i singoli comuni sì. In definitiva uno degli obiettivi della pianificazione delle aree metropolitane è quello di riequilibrare la rete dei centri, affinché transitino da configurazione di conurbazione, a quella di vera e propria area metropolitana.

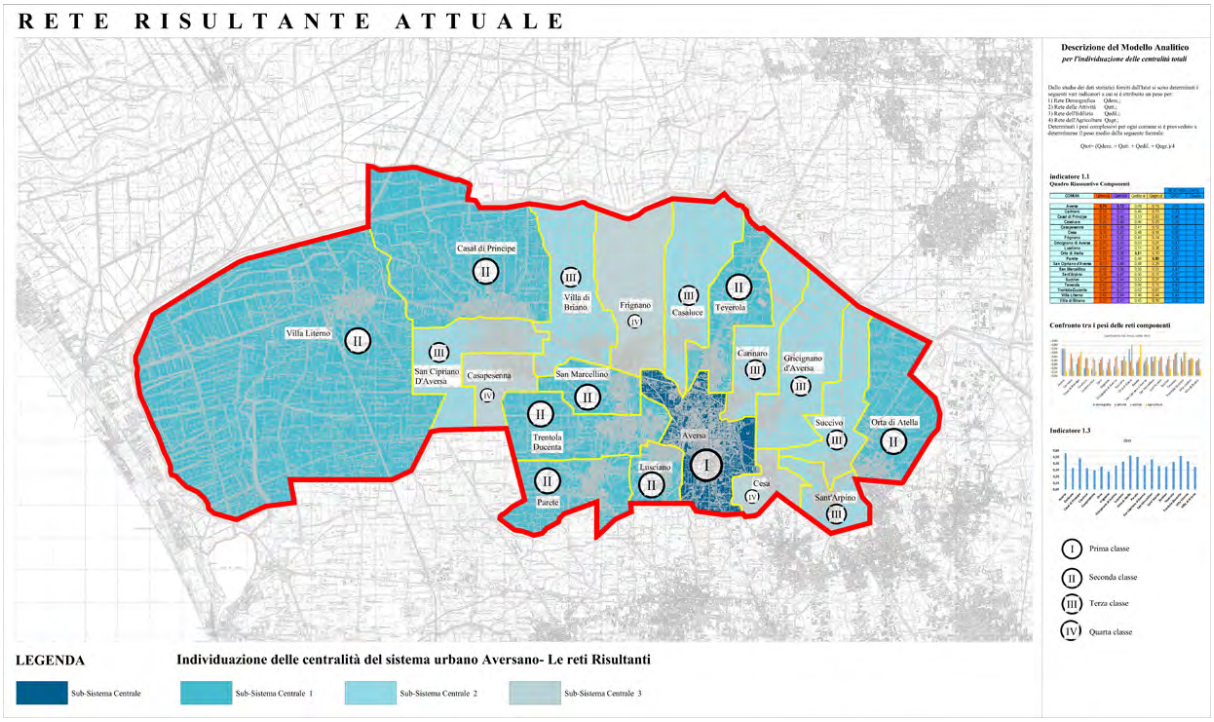


Figura 1 | La Conurbazione Aversana: Rete Risultante Attuale.

5 | Alcune considerazioni conclusive

La Conurbazione Aversana va riguardata, non solo come sub-area di analisi con una serie di caratteristiche omogenee, ma anche come ambito di progetto, unità minima d'intervento, area urbana a sviluppo integrato capace di assurgere a polo di attrazione sia in ambito metropolitano che regionale. L'area conurbata individuata non deve essere considerata univocamente determinata, quanto piuttosto a

geografia variabile, in quanto il contributo non si propone di individuare un limite univoco dell'area metropolitana, in generale, o di sub-aree conurbate, in particolare, ma tenta di definire realtà urbane che possano costituire, in sede di pianificazione e programmazione territoriale, punto di riferimento intermedio, aree di riequilibrio, ambiti territoriali omogenei strutturati tra la conurbazione e il resto del territorio. Questo tipo di approccio può contribuire alla:

- verifica di nuovi elementi di conoscenza per la questione delle aree metropolitane e per l'individuazione di forma e contenuti del Piano Territoriale dell'Area Metropolitana;
- individuazione dei possibili obiettivi strategici per la riqualificazione dei sistemi urbani periferici metropolitani con proposte qualitativamente e quantitativamente soddisfacenti.
- individuazione di strumenti per il controllo e la gestione delle trasformazioni.

Attribuzioni

All'interno del presente contributo, frutto di elaborazione comune degli autori, sono individuabili apporti personali secondo quanto di seguito specificato: Sistemi territoriali e assetto spaziale, La Conurbazione Aversana, (Salvatore Losco), Aree metropolitane e sub-aree funzionali omogenee, Per una lettura delle gerarchie: verso la rete urbana (Gianfranca Pagano), Abstract, Alcune considerazioni conclusive (elaborazione congiunta).

Riferimenti bibliografici

Aa. Vv. (1991), *Archivio di studi urbani e regionali n. 4,* Franco Angeli, Milano.

Aquarone A. (1961), *Grandi città e aree metropolitane*, Zanichelli, Bologna.

Becattini G. (a cura di) (1989), *Modelli Locali di sviluppo*, Il Mulino, Bologna.

Bonora P. (2012), "*Visioni e politiche del Territorio: per una nuova alleanza tra urbano e rurale",* in *Quaderni del territorio,* n°2.

Brunet R. (1998), "*L'Europa delle reti"* in Bonavero P., Dansero E., (a cura di), L'europa delle regioni e delle reti, pagg.237-263.

Camagni R. (1990), "*Strutture urbane gerarchiche e reticolari: verso una teorizzazione",* in Curti F., Diappi L., (ed.), pagg. 49-69.

Camagni R. e Lombardo S. (a cura di) (1999), *La città metropolitana: Strategie per il governo e la pianificazione,* Alinea, Firenze.

Capello R. (2009), "*Competitività e capitale territoriale: dalla concettualizzazione a una analisi empirica",* in Bramanti A e Salone C. (ed.).

Coppola P., (2013), *Geografia politica delle Regioni Italiane,* Einaudi, Torino.

Coppola P., Viganoni L.(1994), "*Il Mezzogiorno urbano: la complessità del ritardo"* in *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche CNR, Progetto Finalizzato, Struttura ed evoluzione dell'economia italiana,* pagg. 54-90.

Cori. B. (1976), "*La teoria della "Rank-size",* in *Studi su: città, sistemi metropolitani, Sviluppo Regionale, Il quaderno*, pagg. 8-12.

Cristaldi F. (1996), *Per una delimitazione delle aree metropolitane: il caso di Roma,* Franco Angeli, Milano.

Curti F. e Diappi L. (1991), *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche. Il piano intercomunale di milanese: pregi e limiti della proposta*, Franco Angeli, Milano.

Dematteis G. (1990), "*Modelli urbani a rete, considerazioni Preliminari",* in *I sistemi Urbani*, pagg. 27-48.

Dematteis G. (1991), "*Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane",* in, *I sistemi Urbani,* vol. 1, pagg. 417-443.

Dematteis G. (1993)," *La geografia delle città",* in Geografia Urbana, pagg. 143-163.

Dematteis G. (1995), *Le trasformazioni territoriali e ambientali,* Einaudi, Torino.

Dematteis G. (1998), *La scomposizione metropolitana in L. Mazza (a cura di), Le città del mondo e il futuro delle metropoli*, XVII Triennale di Milano, Electa; Milano.

Dotti N. (2010), "*Il sistema urbano"*, in Perulli P. e Pichierri A.(ed).

Fasolino I., Gerundo R.(1996) *sistemi urbani e i processi di Pianificazione*, Graffiti, Pozzuoli

Haggett P. (1997), *Geografia, una sintesi moderna*, Zanichelli, Bologna.

Indovina F. (2012), *Governare la città con l'urbanistica. Guida agli strumenti di pianificazione urbana del territorio,* Maggioli Editore, Milano.

Magnaghi A. (a cura di) (1994), *Il territorio dell'abitare, lo sviluppo locale come alternativa strategica*, *Studi urbani e regionali,* Franco Angeli, Milano

Mazzeo G. (2008), *"L'impatto delle reti ad alta velocità sulla gerarchia delle città europee"* in Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente-TeMALab n. 1, pag. 11-20.

Roma G. (2014), *"Territori e Città Metropolitane: quali politiche?"* in *V Annual Meeting, Governi dei territori e Città Metropolitane*,

Società Geografica Italiana (collaborazione del prof. Conti S), (2014), *Oltre le Regioni: Aree Metropolitane, Poli Urbani, Comunità Territoriali contributo alla proposta della Società Geografica Italiana,* Caire Urbanistica.

Talia M. (1998), L'urbanistica nelle città del sud: processi insediativi e nuove politiche urbane nelle aree metropolitane, Gangemi Editore, Roma.

Trullén J. Boix R. (2001), *"Economia della conoscenza e reti di città: Città creative nell'era della conoscenza"* in Sviluppo Locale, n° 18, vol. 8.

Vagagini V., Dematteis D. (1976), *I metodi analitici della geografia*, La nuova Italia, Firenze.

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Hyper-local *versus* traditional. Development strategies in marginal territories

Paola Pellegrini
Università Iuav di Venezia
DACC - Dipartimento di Architettura, Costruzione e Conservazione
Email: *paola.pellegrini@gmail.com*

Abstract
Tourism opens up extremely appealing possibilities in times of economic crisis. In Friuli, a marginal region in Italy, tourism promotion considering "minor" attractions has only recently started to be a perceivable phenomenon able to produce revenues for local communities.
The specific strategies being implemented by two different cases in Friuli can be analyzed and compared in their tools and impact regarding the territory and tourism. One, Aquileia, has so far implemented a traditional policy, which comes from its XIX century history, but - being a UNESCO site - has recently re-considered its approach and integrated archaeological heritage with agricultural landscape; the other, a group of 11 municipalities along a river, decided to get together in order to achieve the critical mass to promote actions for local development, including tourism. The group tries to capitalize its hyper-local assets (minor but comprehensive) and search for an identity to be managed by marketing policies and spatial plans.

Parole chiave: tourism, competition, territorial marketing.

1 | Tourism promotion in a marginal region with "minor" assets

In times of economic crisis, such as the contemporary ones, the possibilities that tourism seems to open up are extremely appealing for local communities. Tourism, in all its different and multiple declinations, has being universally recognized as a resource of potential economic development since many decades, but this idea has remained only a statement in many areas where there are only "minor" assets, i.e. not self-evident or already recognized as exceptional and outstanding; in such areas specific actions have not been conceived for the protection and enhancement of resources – whatever they can be, either cultural or natural, artistic, historical… – which can be activated to promote tourism and local development.
In Friuli region tourism promotion, which considers "minor" attractions, has only recently started to be implemented; this is due to some reasons, as follows.
First of all the region was heavily influenced by Cold War and was marginal till the '90s for the Jugoslavia closed border; this condition forced the government to invest in military assets more than else and penalized the idea of the region as a place to visit.
Secondly the resources to enhance and exploit have to be recognized by stakeholders if they are "minor" and if they do not benefit from a tradition in being considered heritage, which is very often the case in Friuli. That is to say tourism can become a tool of local promotion only if heritage is considered by stakeholders an asset for re-capitalization of the territory. Heritage/asset is not given, in fact, once and for all, but is a dynamic concept: local communities interpret it according to their own contemporary cultural models and use it for their development project. The heritage/asset, in this sense, has no meaning in itself, but when it becomes a resource to ensure the future of the local community – the continuation of the

process of social reproduction, that is, the development of productive activities and social practices – and therefore admits transformations.
Thirdly the tourism, which can appreciate "minor" attractions – such as slow, niche or thematic tourism –, has only recently developed into a phenomenon perceivable by marginal areas and able to produce revenues for local communities.
In this conceptual frame the specific planning policies being implemented by two different cases in Friuli can be analysed and compared in their strategy, tools and impact regarding the relation between territory and tourism. One, Aquileia, has so far implemented a traditional approach, which comes from its XIX century archaeological tourism history, but is trying to shift to a more aggressive and innovative policy, also because it has been included in the UNESCO World Heritage List WHL; the other, a group of 11 small municipalities along a strongly characterized river environment, are attempting to adopt an hyper-local approach, which comes from the search for a new territorial identity and for possible funding.

2 | Aquileia[1]. Renew archaeological heritage policy with local assets promotion

Aquileia today is a rural village, 3.400 inhab., with a glorious past, which has left a system of Roman and middle-age archaeological sites and a paleo-christian Basilica with great mosaics, an attraction of pilgrimages since middle age.
Aquileia has many problems today to solve in relation to tourism, beyond the fact that it suffers for the discrepancy between the grandeur of the past and the present modesty of endogenous resources and skills, when compared to the extension of what has to be maintained and promoted. Furthermore the archaeological remains and the related system of constraints (archaeological, monumental, environmental, landscape *vincoli*) were often considered an obstacle for the economic development, meant, in spatial terms, also as expansion of urbanized areas.
First of all the archaeological past is rather unreadable, because sites don't have vertical elements, many historical phases are stratified, 65% of archaeological remains are still buried underground; UNESCO has entered Aquileia in its WHL also because of its potentiality[2]. But potentiality is appealing to researchers and lovers, not to mass tourism.
Secondly sovereignties on the heritage, i.e. the *Sovrintendenza* and the local government, are often in conflict. The different goals of the action of these bodies – to preserve especially when the available knowledge is limited *versus* to support society in ameliorating its status – produced conflicting decisions[3].
The overwhelming presence of the *Sovrintendenza* and the governments constant indecisiveness have prevented the construction of facilities for tourism[4], but also accommodation and recreational facilities were stopped.
Thirdly the property of the heritage is fragmented and consequently the coordination of the responsible managers is missing; as an example the complex of the Basilica is divided into 4 owners: Gorizia Archdiocese; *Demanio statale*; Aquileia municipality; *Fondazione Aquileia*.
This last public body was established in 2006 with the goal of promoting the archaeological sites, based on the idea that only a dedicated institution could really be effective and help to overcome the conflict between the municipality and the *Sovrintendenza*[5].
Fourthly, tourism in Aquileia opens up a basic question, preliminary to the main one "what actions are needed to attract more tourists": are more tourists a shared wish? what kind of tourism? will tourism

[1] This chapter proposes some reasoning now in the Environmental Management Plan - EMP. Actions for an agricultural-archaeological park, Feb. 2014, worked out by Paola Pellegrini for the CHERPLAN project – Enhancement of Cultural Heritage through Environmental Planning & Management, funded in 2012 by SEE – The South East Europe Transnational Cooperation Programme.
[2] The UNESCO description of Aquileia says: «By virtue of the fact that most of ancient Aquileia survives intact and un-excavated, it is the most complete example of an early Roman city in the Mediterranean world.» Furthermore what excavated in the past – as an example the amphitheatre – was often re-covered and is therefore not visible, covered often by a corn field. The *Sovrintendenza* claims that the attitude will be different in the future.
[3] As an example the existing soccer field between the *Foro* and the Roman port, where underground remains are certain, is a claim of sovereignty of the local government, but it does disturb the continuity of the main archaeological site.
[4] All of the plans in the past and the PRGC in force have tried to propose new structures for hosting more visitors and a new welcoming, efficient, multifunctional, large museum, never realized.
[5] *Fondazione* was established by the Regional Law 18/06; members of the *Fondazione* are, in fact, Friuli Venezia Giulia Region, Ministry of cultural goods and activities (the *Sovrintendenza* is under its authority), Aquileia municipality, County of Udine.

become a threat?[6] Today there are between 500.000[7] and 350.000[8] visitors a year, characterized by short stay, low bed occupancy rate, seasonality, limited paying entrances to museums.

2.1 | Integration of archaeological heritage with agricultural landscape

Aquileia has adopted a traditional planning approach in the past, i.e. considered itself self-sufficient and conceived either no promotion activities or sectorial ones, because only archaeological heritage was promoted and never in cooperation with adjacent municipalities, such as the seaside resort Grado. But, as it has never obtained prosperity out of tourism and the economic crisis forces authorities to imagine new ways of maintaining wealth, in last years it has started to re-consider its approach, spurred also by being a UNESCO site. The *Fondazione* has a important role in it and started some initiatives:

- a participation process (*Agenda* 21), never done before, according to the idea that the heritage as community asset is also the result of an educational process;
- interventions to make the past more communicative and appealing: the realization of the Süd Halle; a covering system of a site proposing some elements of the Roman Domus[9];
- the management plan requested by UNESCO[10], whose indications should be inserted in the PRGC.

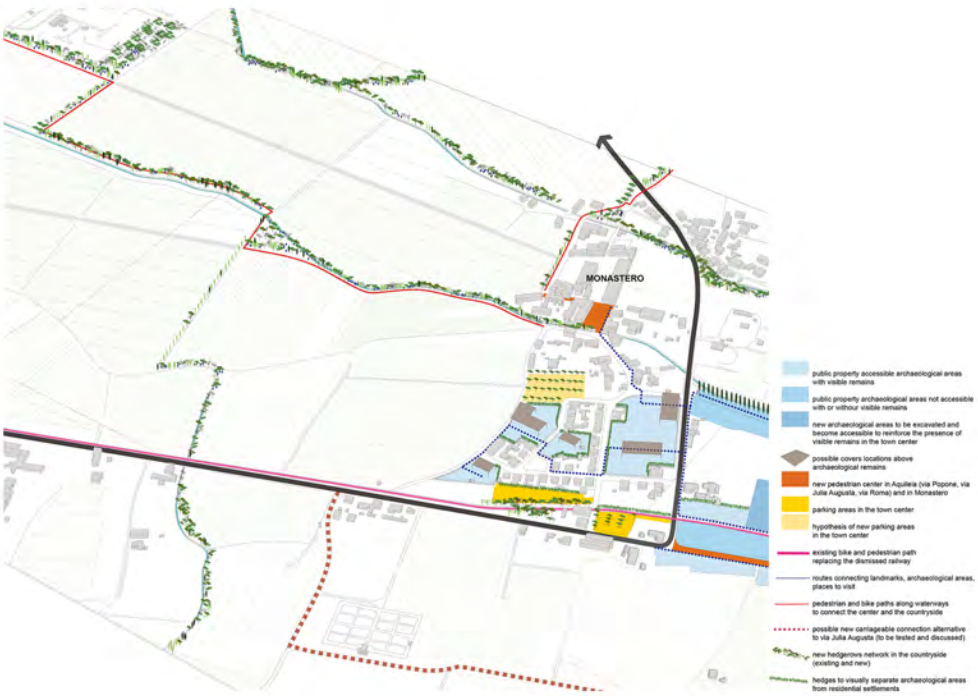


Figure 1 | Part of the EMP connecting the town with the countryside. Image by P.Pellegrini and G. Astolfo.

UNESCO multidisciplinary and participatory management plan could introduce innovation in Aquileia planning, as it must integrate cultural heritage conservation and local socio-economic growth[11]. The endeavour to answer UNESCO requirements is helping local governments to exit the district idea, i.e. that cultural heritage and economic production are separated, that cultural heritage and religious devotion remain distinct.

Broadening this new attitude, that includes the idea of a less exclusive approach to archaeological heritage,

[6] The participation process led during the EMP showed great uncertainty on the subject.

[7] According to LAND, Linee guida e struttura del piano strategico e di valorizzazione territoriale dei siti archeologici di Aquileia, Sintesi critica e processo di consultazione territoriale, 2011.

[8] According to *Turismo FVG*; a large part of the visitors are young students.

[9] Both interventions raised a large discussion and criticism for the attempt of re-configuring the past structures.

[10] The plan was designed by ISIG – *Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia*.

[11] The Italian guidelines for the plan (law 77/2006) defined by the Italian Ministry for heritage and cultural activities accordingly to the Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention by World Heritage Committee says that effective protection can be activated only developing all economic sectors of the area.

all of the main resources of the area should be considered and integrated in the planning activity for slow tourism promotion, meant as a tool for re-qualifying the whole territory. In fact Aquileia has not only a archaeological heritage, but also a natural and rural one: the municipality's southern border is the Marano and Grado lagoon, the land surrounding the scattered archaeological remains are agricultural fields[12] served by a rich system of waters and historical drainage and reclamation devices. Tourism for archaeological heritage and tourism for multi-functional agricultural resource (i.e. production+landscape+recreation) must mingle and spread over a larger territory[13]. So far, even though often claimed as necessary by the plans, this integration of interdisciplinary policies did not happen, probably because a promoter with real implementation powers is missing[14].

3 | Municipalities along the Stella river. The invention of a shared identity as economic asset

A group of 11 small municipalities, located from the Marano and Grado lagoon to the water spring line[15] and interested by the Stella river catchment area, decided in 2014 to get together in order to achieve the critical mass to promote actions for local economic development, referring to agriculture and tourism. The group tries to capitalize its hyper-local assets and searches for an identity to be managed by territorial marketing policies.

Table I| The municipalities, ISTAT data.
The Udine County has an average income of 13.850 € and a population variation of +3,4%.

Municipalities	**Inhabitants, 1rst Jan. 2014**	**Surface (kmq)**	**Density (inhabs./kmq)**	**Population variation 2001-2012**	**Average income 2011 (€)**
Bertiolo	2.538	26,15	97,057	+1,10%	11.341
Carlino	2.799	30,36	92,197	-0,40%	12.200
Castions	3.852	32,83	117,346	-3,40%	11.653
Marano Lagunare	1.900	85,57	22,205	-5,90%	11.224
Muzzana del Turgnano	2.592	24,32	106,585	-0,50%	11.569
Palazzolo dello Stella	3.028	34,42	87,962	-1,40%	11.364
Pocenia	2.578	23,86	108,056	+0,80%	11.032
Precenicco	1.482	26,98	54,922	-0,80%	11.727
Rivignano Teor	6.382	47,62	134,033	+9,90%	11.350
Talmassons	4.127	18,42	224,096	+0,40%	11.195
Varmo	2.843	42,99	66,128	-1,50%	12.062
Totale	34.121	393,51	100,963	-0,15%	11.520

Apart from Marano, whose territory is mainly occupied by the lagoon and therefore generally recognized as attractive, the area has never been an object of tourism interest and no specific policies for its development have been conceived, neither regional nor municipal. Local resources to be exploited, in fact, are quite unknown to the public.
The collective will to cooperate for promoting a territory is quite exceptional in Friuli region, where more than one attempt to force unions was tried by the regional government in the past decades without any success. This will is the output of a process of conceptual re-capitalization of local assets, mainly natural values due to the Stella river and to a strong food and wine tradition, started by the largest municipality in

[12] The percentage of municipality area dedicated to agricultural production is 74,2%; Aquileia is partially below the sea level and is object of drainage and reclamation actions since the Romans.
[13] The *Sovrintendente* to archaeological heritage in Friuli wishes for an «archaeology of the landscape» to constitute an image for Aquileia, in Fozzati L. (2011), "Aquileia. Scene da un patrimonio" in Fozzati P., Benedetti A. (a cura di), Per Aquileia. Realtà e programmazione di una grande area archeologica, Marsilio, Venezia, p.15-21.
The inter-disciplinary approach was pursued as innovation in CHERPLAN project and the EMP conceived an archeo-agricultural park; see Pellegrini P. (2014), Spatial planning with agriculture and archaeology. The preservation of Aquileia heritage, in Planum. The Journal of Urbanism, Atti della XVII Conferenza nazionale della Società Italiana Urbanisti, Milano.
[14] The UNESCO plan produced by the *Fondazione* is not included in the regional planning system and therefore does not have an official role, so what it proposes is "offered" and can be respected by the actors (primarily the municipality) involved in the management of the site or not.
[15] The area covers 20x30 km approximately.

the area, Rivignano Teor; the process – done with the support of Iuav University[16] - was the preliminary activity to register the resources of the area (Figure 1-3).
So the main elements of interest of the process are:

- intuition that a "minor" heritage must be exploited as an hyper-local asset, boosting its being extremely local as being original, unspoiled and elsewhere unobtainable; the goal is to become hyper, that is to say to use the newly created network, exit the proximity trap, define a strong identity and have the world as reference; this way the meaning and usage of the term are different from the original definition: it is a well-defined small community, which wants to produce very specialized information and communication about itself directed not to the same community, but to the external world in order to penetrate the market.
- recognition by extra-small government bodies that a critical mass is needed to get to effective results, which is a real difference from the promotion of the territory of the past. Last year the process was accelerated by the new regional law for local bodies reform, which obliges small municipalities to get together and share services and policies[17];
- hyper-localism requires some sort of common identity and promotes an identity.

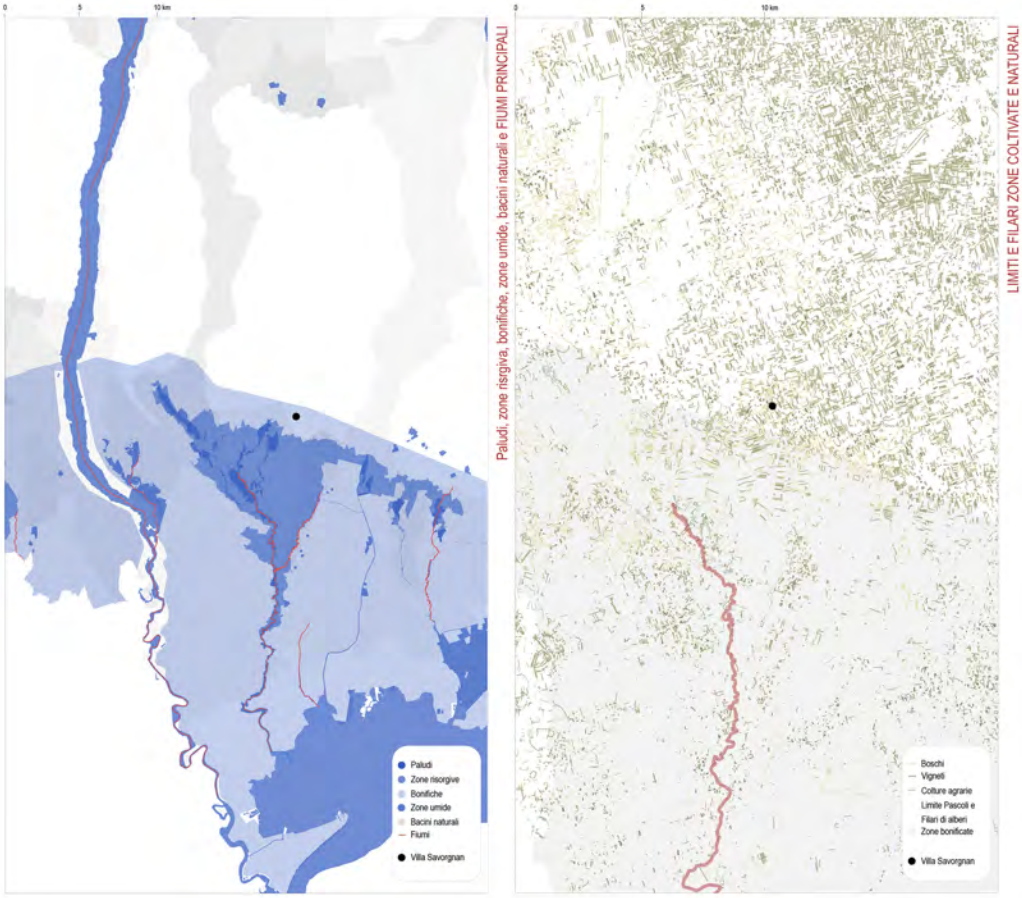


Figure 2 | Some boards of the Atlas for Flambro. Image by students G. Buccino, A. Grella, M. Magnaguagno, I. Mies, A. Miotto, D. Rachello for the *Urbanistica* course held by P. Pellegrini, Iuav, DACC, AY 14-15.

[16] P. Grandinetti is the coordinator of the undertaking, done with E. Vassallo, P. Foraboschi, E. Sorbo, S. Di Resta, M. Cafazzo, P. Pellegrini. Researchers from Udine University as well as Padua and Trieste Universities gave their contribution.

[17] The reform (Legge Regionale 26/2014) explains the need for unions explaining it as a reaction to the economic crisis, to the excessive costs of local bodies operating and small towns inadequacy in providing services. Small municipalities are the absolute majority in Friuli.

The law promoter clearly states "Small is no more beautiful" and takes the Camposampierese as virtuous example. The Camposampierese comprehends 11 municipalities, as the presented group, but it is smaller in surface (226 versus 393 kmq), much larger in population (100.000 versus 34.000 inhab.) and richer in average income (16.000 versus 11.500 €). The comparison helps to understand how low density and not wealthy is the group in Friuli.

3.1 | The land of waters. A territory with one layer only

The prevailing feature of this territory, primarily devoted to agricultural production, is resurgence water, with the Stella river as main element, natural for 2/3 of its course[18]. The extremely differentiated hydrographic system (lagoon, rivers, streams, bogs, *olle*, ponds, but also artificial canals and ditches) has created, and still does, woods, riparian vegetation, shrubs and hedgerows, wet and permanent meadows, enclosing an invaluable biodiversity of aquatic and terrestrial flora and fauna. In this land of waters many Protected Natural Areas are recognized (SCI, SPA, habitats, areas of recruitment, regional reserves)[19], because water has historically been a strong bond and prevented uncontrolled settlements.

It is an environment, in some parts intact and unknown, that includes elements of great historical interest: rural roads and architecture, mills, large country villas, some "castles on the water", an archaeological heritage still largely unexplored.

Figure 3 | A land of waters. Image by students F. Dori, M. Mainardi, M. Maritan, L. Maggiolo, for the *Urbanistica* course held by P. Pellegrini, Iuav, DACC, AY 14-15.

Starting from waters, identified as the main identity element, the municipalities will define together a comprehensive, multiple and diversified, common heritage/asset (including agricultural enterprises, recreation possibilities, food and wine hot spots, cultural events…), today not recognized as such. This heritage/asset will be the basis for a territorial marketing program to exploit and develop it, working on three fronts: on the one hand, build a new identity, that is, build cooperation among local authorities, some networks of local enterprises and a widespread awareness of the inhabitants; on the other, listen to the market, exploit real or constructible competitive advantages and shift from the model of destination tourism to the experience tourism, as pointed out by the new regional plan for tourism; finally produce communication of the new identity.

Heritage/asset is not given, in fact, once and for all, but has to be invented. This effort not only build the future, but help to better understand current conditions, submitting them to requests and tests. This

[18] Stella is a resurgence river that arises at 5 m. above sea level, by the confluence of a series of streams born from the water springs, and flows into the lagoon after 45 km. Known in Roman times as Anaxum, the river Stella was an important artery of communication for the trade of pottery and bricks, allowing fast transport to the port of Aquileia and via the lagoon to the Adriatic Sea.

[19] Protected Natural Areas are 7 habitats, 480 hectares; 3 ARIA, along Stella and along Tagliamento rivers; 6 areas of recruitment, 3,380 hectares; 2 regional nature reserves, 1,500 hectares; 8 SCI (plus the Marano and Grado lagoon), 1,690 hectares.

endeavour by the municipalities will be included in the Regional Landscape Plan that is being elaborated, so it will be included in a general comprehensive strategy.

Figure 4 | Survey of agricultural enterprises in Carlino. Image by students F. Dori, M. Mainardi, M. Maritan, L. Maggiolo, for the *Urbanistica* course held by P. Pellegrini, Iuav, DACC, AY 14-15.

4 | Research prospects for development

Both realities are currently experimenting and facing challenges; the case studies have to be monitored in their progress and thresholds of sustainable exploitation discovered. Both cases think that to diversify the offer would allow to develop sustainable forms of tourism and probably avoid mass tourism.
In this *momentum* for progress in Aquileia the idea that tourism might be a possible instrument of depredation or impoverishment is not considered. The pressure due to tourism is declared by the UNESCO management plan not as a possible risks, because of current and future small quantities[20].
In Aquileia resistant traditional development strategies, similar to the district idea, have to be substituted and the agricultural landscape with the water system has to be re-cycled as a cultural landscape.
In the Stella case the process has to be tested in each and every step; the communities, in fact, are constantly facing two challenges:
- to define some marketing actions that are able to get the most out of the territory and transform it if necessary (using all kind of infrastructures: waters, roads, green areas; enhancing morphologies, tissues, ecologies);

[20] *Fondazione* Aquileia, *Piano di gestione*, 2013, p.147 «*Se affrontato nei termini dell'eccesiva fruizione, il problema di un rischio antropico per il sito UNESCO di Aquileia non sussiste, dal momento che vale, semmai, il pericolo contrario di un flusso turistico scarso con una bassa fruizione del patrimonio.*»

- instead of boosting their being local as a resource and open up to the world, they might end up in closing into an extreme localism, proclaiming they are this way defending their prerogatives, as they have generally done for years.

Bibliography

Cafazzo M., Grandinetti P., Grandinetti R. (2013), "Ripartire da un fiume: cronaca e teoria di un percorso di marketing territoriale", in Economia e società regionale n. 2.

Calafati A. G. (2000), "Il capitale come paesaggio", in Foedus. Culture, economie e territori n. 1.

Carta M., *L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, Franco Angeli, Milano 2006.

Fozzati L. (2011), "Aquileia. Scene da un patrimonio" in Fozzati P., Benedetti A. (a cura di), *Per Aquileia. Realtà e programmazione di una grande area archeologica*, Marsilio, Venezia, pp. 14 – 20.

Marangon F., Troiano S. (a cura di, 2013), *Sviluppo economico locale e turismo sostenibilein Friuli Venezia Giulia*, FORUM, Udine.

Pellegrini P. (2014), Environmental Management Plan for Aquileia. Actions for an agricultural-archaeological park, CHERPLAN project – Enhancement of Cultural Heritage through Environmental Planning & Management, funded in 2012 by SEE – The South East Europe Transnational Cooperation Programme.

Pellegrini P. (2014), "Spatial planning with agriculture and archaeology. The preservation of Aquileia heritage", in Planum. The Journal of Urbanism, Atti della XVII Conferenza nazionale della Società Italiana Urbanisti, Milano, pp. 1085 – 1092.

Zenghelis E. et al. (2014), *Uncharted. The new landscapes of tourism*, IE University, Actar Publishers, New York.

ITALIA
45 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

E se il cicloturismo fosse un progetto di paesaggio e lavoro per i nostri territori? Il caso VENTO

Paolo Pileri
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Email: *paolo.pileri@polimi.it*

Alessandro Giacomel
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Email: *alessandro.giacomel@polimi.it*

Diana Giudici
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Email: *diana.giudici@polimi.it*

Abstract
L'occupazione è la risposta che un progetto di territorio è chiamato a dare se vuole stare nel futuro. Il territorio del nostro Paese è in gran difficoltà, stretto tra il paradigma dei superluoghi (aree metropolitane, coste, grandi progetti infrastrutturali, tecnologia) e delle aree interne sempre più svuotate, frammentate, scavalcate da alte velocità e autostrade, visitate solo in auto. L'idea di ambiente, paesaggio e beni culturali fatica a imporsi nell'agenda urbana né costituisce un'ipotesi di futuro e di riscatto. Eppure una cosa sola intuiamo del futuro: avrà sempre più l'urgenza di essere unicamente sostenibile. Ed è su questa inseparabilità che bisogna provare a disegnare nuove proposte progettuali, con nuovi principi di base come il riciclo, il no-waste o la progressiva non-dipendenza dall'economia del petrolio. La capacità adattativa propria della pianificazione mostra ancora reazioni poco convincenti e comunque seconde agli interessi delle solite forze che vedono il territorio ancora come grande area di caccia per generare rendita e speculazione. Forse il riscatto sta innanzitutto nel riprendersi il territorio intendendolo quel *bene comune* fatto di paesaggio, agricoltura, piccoli e medi comuni, beni culturali, ambienti naturali, parchi, etc. In questa ricchezza, che in Italia è sparsa sul territorio, c'è un pezzo di una possibile risposta di riscatto sociale ed economico. E una risposta, incredibile, può arrivare attraverso la bicicletta. Più precisamente dal cicloturismo con le sue reti infrastrutturali, le sue piste sicure e per tutti, i suoi servizi e la sua capacità di rianimare i paesaggi portando in questi centinaia di migliaia di visitatori che ora non ci sono perché privi di fattori di attrattività. C'è chi deride questa tesi in Italia o crede che sia una *boutade*. E invece, mentre noi ci occupiamo ancora di strade e autostrade, all'estero il cicloturismo è un grande progetto di territorio con enorme potenzialità economica.

Parole chiave: infrastructures, local development, identity.

Uno sguardo a nord delle Alpi

Una pista cicloturistica in Austria, Germania, Francia o Paesi Bassi ha una capacità di indotto che oscilla tra i 100 e i 300.000 euro per chilometro per anno con un potenziale lavoro che nella sola Germania vale circa 186.000 occupati nei territori attraversati. Una pista cicloturistica può costare dalle 70 alle 150 volte meno di un chilometro di autostrada. Il progetto VENTO, è il progetto di una infrastrutturazione leggera

cicloturistica, una dorsale, che potrebbe essere capace di generare da sola indotti per 100 milioni di euro all'anno e oltre 2.000 nuovi posti di lavoro proprio in quelle aree interne dimenticate dalle nostre politiche e dalle quali ancora molti scappano cercando speranza altrove. Eppure nonostante l'enorme partecipazione, il grande interesse, i dati che ne comprovano i vantaggi, la cultura politica e urbanistica guardano altrove.
La ragione di questa proposta ha come riferimento il successo che il cicloturismo ha nei paesi europei dove è stato pianificato. Territori rianimati, economie diffuse, locali e varie, una cultura del viaggiare nuova, la scoperta delle aree interne e dei paesaggi, i vantaggi per l'agricoltura e per i beni culturali, la riduzione dell'impronta ecologica, la dismissione di progettualità dissipative del territorio. Insomma il cicloturismo che ha successo è l'esito di un progetto di territorio e di elaborazione di una precisa idea infrastrutturale che non può essere lasciata all'improvvisazione.

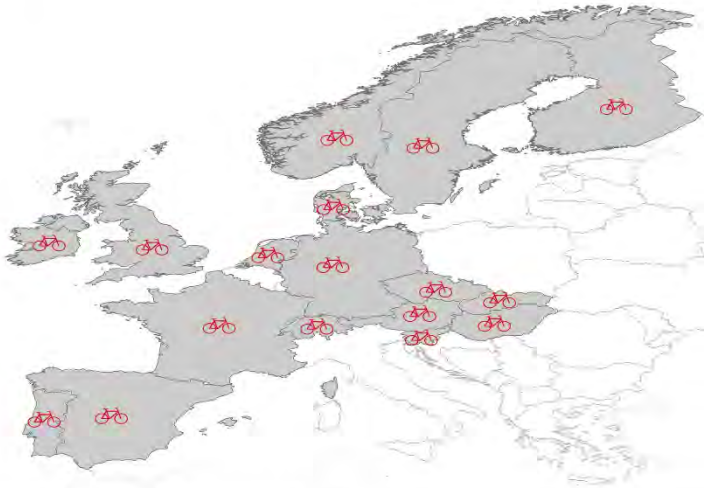
Cos'è VENTO oltre ad una dorsale cicloturistica

VENTO è il progetto della dorsale cicloturistica più lunga d'Italia (679 km). Ma prima di essere un progetto di bicicletta, VENTO è un progetto di paesaggio e territorio *grazie* alla bicicletta.
La retorica della infrastrutturazione veloce di questi ultimi venti-trenta anni ha di fatto imposto una modalità di fruizione della geografia fatta sempre più di sole origini e destinazioni, escludendo quel che vi è nel mezzo. La velocità rende fuggevole la maggior parte dei paesaggi, che durano lo spazio di una frazione di secondo. L'idea di muoversi ad alta velocità è stata accettata come giusta e inevitabile, al punto che è evaporata persino l'idea che esista una geografia delle terre di mezzo e che queste siano belle, vive e generose di emozioni. Se l'alta velocità in alcuni casi è un'esigenza dei tempi moderni, non dobbiamo comunque permetterle di escludere dal possibile le altre velocità che ci riservano territori altrimenti persi di vista.
La mobilità lenta può avere un ruolo chiave nella riabilitazione dei paesaggi, soprattutto di quelli interni per i quali mancano progettualità ed è assente un reale dibattito nazionale su cosa proporre loro. Ma non tutte le mobilità sono abilitanti per le aree interne. Lo sono solo quelle capaci di ripristinare la positività di un movimento a misura di paesaggio, su strade che passano e fanno scoprire e non solo attraversano, con un mezzo che fa la differenza quale ad esempio è la bicicletta. Non troppo lenta e, soprattutto, non troppo veloce permette di guardare la scena accanto e di fermarsi quando si vuole. Si può decidere quanta strada percorrere, se e dove andare. Ci riconsegna un uso del tempo perfetto per fare esperienza di territorio e di paesaggio cogliendone le caratterialità, ovvero quella combinazione di caratteristiche e carattere.

Figura 1 | VENTO corre sugli argini del fiume Po per oltre il 50% del suo tracciato. Pedalare sugli argini permette di avere un punto di vista privilegiato sul paesaggio in quanto l'altezza dal piano campagna può variare dai 3 metri a Torino fino ai 15 nel delta. Da qui l'orizzonte di allunga e lo sguardo si amplia perché l'occhio coglie maggiori dettagli e la sensazione è quella di pedalare sospesi tra cielo e terra. Fonte: fotografia di Alessandro Giacomel.

L'opportunità imperdibile del cicloturismo

VENTO è un progetto di territorio attraverso il cicloturismo. Questo conferisce al cicloturismo maggior ruolo e importanza di quello che i pianificatori e i politici gli hanno riservato fino ad oggi (almeno in Italia). Il cicloturismo in Italia è sostanzialmente sottovalutato se non più propriamente ridicolizzato o considerato una sorta di capriccio di qualche accanito personaggio o di associazioni. A riprova di questo, se si sfoglia la letteratura urbanistica italiana non si troveranno che un paio di teorizzazioni e riflessioni e pure molto recenti, mentre oltralpe è trattato in una gran quantità di articoli, manuali e libri spesso corredati di dati che derivano da un denso lavoro di ricerca. Anche il settore del turismo non si è mai occupato di cicloturismo, se non in tempi recenti, mentre quasi tutti i Paesi europei hanno uffici e dipartimenti dedicati e un piano nazionale della ciclabilità che comprende sempre una sezione dedicata al cicloturismo e alle sue implicazioni territoriali.



La Spagna ha analizzato la ciclabilità limitandosi ai soli centri urbani.

PAESE	TITOLO	ANNO DI APPROVAZIONE
AUSTRIA	Masterplan Radfahren Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich	2006
DANIMARCA	Collection of Cycle Concepts	2012
FINLANDIA	Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020	2012
FRANCIA	Plan National Veló	2012
GERMANIA	National Cycling Plan 2020	2012
IRLANDA	Ireland's First National Cycle Policy Framework	2009
NORVEGIA	National Cycling Strategy - Making Cycling Safe and Attractive	2003
OLANDA	Dutch Bicycle Master Plan (BMP) (1990-1997)	1998
PORTOGALLO	CICLANDO. Plano Nacional da Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves	2012
SLOVACCHIA	Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike	2013
SLOVENIA	National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia	2000
SPAGNA	PROBICI. Guia de la Movilidad Ciclista	2010
SVEZIA	The Swedish National Strategy for More and Safer Cycle Traffic	2000
REGNO UNITO	Get Britain Cycling	2008
REP. CECA	National Cycling Development Strategy of the Czech Republic	2005
SVIZZERA	Linee guida Traffico Lento	2002
UNGHERIA	National Cycling Concept	2013

Figura 2 | In Europa negli ultimi anni diversi paesi si sono dotati di un piano per promuovere la mobilità ciclabile. La bicicletta porta con sé diversi vantaggi, tra cui quello economico. L'economia della bicicletta vale diversi miliardi di euro considerando tutti i settori coinvolti, tra cui il turismo. Molti paesi se ne sono accorti e hanno inserito questo aspetto all'interno dei piani, ponendosi l'obiettivo di costruire, mantenere e valorizzare infrastrutture e servizi dedicati al cicloturismo. La figura sopra mostra i paesi europei che ad oggi si sono dotati di un piano per la ciclabilità e i motivi per cui hanno deciso di puntare su questa forma di trasporto. Fonte: elaborazione Gruppo di ricerca VENTO.

Per cercare di spiegare perché il cicloturismo è importante e merita attenzione e investimento, useremo due argomenti che sono tra loro intrecciati e che abbiamo scelto come pilastri per il progetto VENTO, dopodiché ne illustreremo brevemente le sue caratteristiche più tecniche.

Bikejobs e bikeconomy

Iniziamo dall'occupazione e dall'economia che un progetto di cicloturismo può generare sui territori attraversati dalle infrastrutture dedicate. Mai come oggi qualsiasi progetto di territorio ha il dovere di chiedersi se è in grado di generare nuova occupazione e se, cosa ancor più seria e difficile, è in grado di

generarla laddove non si è fatto nulla finora, ovviamente senza generare esternalità ambientali negative. La sfida è alta e lo è ancor di più se si vogliono offrire nuove opportunità di sviluppo alle aree del Paese più sofferenti ed economicamente meno rilevanti.
Per spiegare i vantaggi economici e sociali del cicloturismo ci riferiremo ad alcune statistiche elaborate in Germania, dove da una ventina di anni si è deciso coscientemente di investire nel cicloturismo anche con l'obiettivo di offrire un modello di sviluppo a parti del territorio che nel frattempo erano entrate in crisi perché, appunto, distanti dalle grandi città e/o afflitte da brucianti processi di deindustrializzazione che in brevissimo tempo hanno lasciato 'a terra' migliaia di lavoratori (intervista a Burkhard Horn, Head of Transport Division - Senate Department and the Environment, aprile 2015). In Germania i dati sul cicloturismo vengono elaborati e forniti dal Ministero dello sviluppo economico e tecnologico (il rapporto più recente risale al 2009). Sono 9 i miliardi di euro spesi ogni anno in Germania da coloro che praticano il cicloturismo. Di questi, ben 4 si fermano direttamente nelle migliaia di località poste nel raggio di influenza dei percorsi cicloturistici (stimato in circa 5 km dall'infrastruttura). Qui subito notiamo una peculiarità strategica del cicloturismo che molto difficilmente riscontriamo in altre situazioni legate ad altre forme di mobilità: il cicloturismo è una sorta di "distributore buono" di risorse sul territorio. I flussi di spesa degli utenti non si concentrano nelle mani di pochi soggetti ma in quelle, numerose, delle tante e diverse attività disseminate sul territorio. Sicuramente alcuni settori ne sono più avvantaggiati di altri, ad esempio la ricettività, la ristorazione o l'agricoltura, ma non uno in particolare né un gruppo di concessionari. Al pari della distribuzione orizzontale delle economie vi è quella verticale delle occupazioni. Dietro al cicloturismo vi sono decine e decine di occupazioni, molteplici e varie: pianificazione e progettazione dei percorsi e delle reti ciclabili alle diverse scale, industria della bicicletta e degli accessori, guide cicloturistiche e tour operator, accoglienza e ristoro, attività culturali e di divertimento, attività nel campo ambientale e naturalistico, scrittura di guide e redazione di mappe, messa a punto di tecnologie per il cicloturista. La maggior parte di questi lavori, ed è questa una caratteristica peculiare, sono distribuiti anch'essi sul territorio come è tipico del settore turistico. In Germania sono 186.000 i posti di lavoro legati al cicloturismo. Di questi 89.000 dipendono proprio dalle spese fatte sul territorio. Incredibile!
E' chiaro, come si dirà nel prossimo paragrafo, che le economie hanno bisogno di avere dietro grandi numeri di sostenitori ovvero, in questo caso, di cicloturisti. Al momento in Italia ENIT stima in 450.000 le presenze annuali di cicloturisti (G. Cillo in www.stai.it). Un dato che, se vero, sarebbe follemente basso ed equivarrebbe al numero di quanti frequentano la sola pista ciclabile Vienna-Passau in un anno. Di quei 450.000, molto probabilmente la maggior parte frequenta il Trentino Alto Adige, unica regione italiana ad aver investito in ciclabili turistiche il cui indotto annuo è stimato in oltre 85 milioni di euro. Questo solo per dire che il cicloturismo in Italia è ancora tutto da pensare e rappresenta un settore su cui investire. Ma il cicloturismo non viene da solo, dobbiamo essere noi a pianificarlo e progettarlo nel modo migliore, più duraturo e meno impattante.

Infrastrutturare leggermente il Paese: i vantaggi della pista ciclabile sicura e continua, per tutte le abilità

Al cicloturismo non basta la bicicletta, serve una strada per la bicicletta. Più precisamente serve la pista ciclabile e/o ciclopedonale, ossia quella tipologia di strada riservata alla mobilità dolce (ciclabile e/o pedonale) a differenza dell'itinerario ciclabile che invece è una strada ordinaria, percorsa dal traffico motorizzato sebbene con intensità molto basse (< 500 veicoli al giorno). Perché VENTO ha scelto come standard la pista ciclabile e non un semplice itinerario, molto meno costoso e in parte già pronto? Sono tante le ragioni. Innanzitutto chi si muove in bicicletta è molto vulnerabile e quindi pedalare al riparo da incidenti rende più sicuro e sereno il viaggio, aspetto fondamentale per chi sceglie questo tipo di vacanza. Se il punto di attacco del progetto è quello di suggerire una forma di rianimazione del paesaggio, questa deve accompagnarsi a grandi numeri di frequentatori. Il cicloturismo che VENTO ha a cuore è quello che si rivolge a tutti, indipendentemente dal grado di esperienza o dalla forma fisica dei potenziali partecipanti. VENTO è un progetto che si rivolge innanzitutto ai cittadini prima ancora che agli esperti di cicloturismo. Volersi rivolgere ad un grande numero di frequentatori significa anche chiedersi da chi è potenzialmente composto quel pubblico. I dati tedeschi dicono che il 60% sono famiglie con bambini e/o ragazzi, quindi un'utenza fatta di soggetti deboli per i quali la domanda di sicurezza è massima. E la sicurezza in bicicletta significa prima di tutto viaggiare in continuità e senza il rischio di incrociare sulla propria strada veicoli a motore. Tutto ciò diviene immediatamente un principio di buona progettazione per chi pianifica e progetta percorsi e infrastrutture per il cicloturismo: non ci si può semplicemente accontentare delle strade

esistenti perché questo rischia di non dare una risposta soddisfacente e permanente alla domanda di sviluppo occupazionale ed economico atteso per il territorio. Il caso di successo tedesco è di nuovo emblematico al riguardo. Innanzitutto i tedeschi hanno capito che l'innesco di economie non può fare a meno delle piste, anzi queste devono essere almeno lunghe 150 chilometri per attivare un comportamento cosiddetto turistico (durata di almeno due giorni) e non escursionistico (ovvero limitato a un giorno). Inoltre l'88% dei principali percorsi cicloturistici tedeschi, pari a oltre 45.000 km, è costituito da piste ciclabili e/o ciclopedonali, interdette quindi al traffico motorizzato.
Tutto ciò trova riscontro anche in uno studio del Parlamento Europeo del 2010 dove le quattro chiavi fondamentali per sostenere il ciclismo e quindi il cicloturismo sono così ordinate: a) la presenza di infrastrutture ciclabili corredate di servizi e accessori esclusivamente per i ciclisti; b) l'intermodalità che combina l'uso della bicicletta con quello dei mezzi di trasporto pubblico; c) la sicurezza nel senso di incolumità e d) la sicurezza nel senso di prevenzione al furto. L'importanza della sicurezza del ciclista è stata di nuovo confermata in un recente sondaggio elaborato per conto della Commissione Europea[1] e pubblicato a dicembre 2014: per il 51% dei ciclisti la manutenzione delle strade è fondamentale, per il 25% lo è la assoluta sicurezza.
In Italia vi è ancora molta ambiguità. Gli itinerari cicloturistici di cui si parla non sono piste ciclabili, ma semplici tracciati che corrono spesso su strade ordinarie, pur a basso traffico (quindi con meno di 500 veicoli/giorno), e quindi in una condizione di promiscuità tra ciclista e auto o camion. In questa situazione il rischio di incidentalità è sempre in agguato. L'infrastrutturazione ciclabile gioca quindi un ruolo fondamentale soprattutto per il buon esito di un progetto di cicloturismo. Occorre una pianificazione dedicata, coerente con un grande piano che sia in grado di attrezzare il Paese delle infrastrutture e delle opere di cui necessita, costruendo una rete gerarchizzata, implementabile per step successivi: in questa prospettiva è fondamentale immaginare le dorsali, ovvero gli assi portanti della rete, i percorsi secondari e i tratti che possono rimanere buoni itinerari senza la pretesa di portarli al rango di una pista ciclabile. Ma ci deve essere un ragionamento a monte di tutto ciò, che faccia i conti con la scala territoriale appropriata che non può certo essere quella del comune. Un ragionamento che investa la pianificazione territoriale e ambientale e che si accompagni a una rinnovata idea di sviluppo, per di più adeguata alle aree interne per le quali non è possibile e non ha senso proporre di applicare modelli metropolitani.

Le caratteristiche del progetto VENTO

VENTO è un progetto (oggi allo stadio di fattibilità) di "dorsale cicloturistica", ovvero di una pista ciclabile e pedonale con opportune caratteristiche funzionali e tecniche lungo il fiume Po. Prevalentemente sfrutta le sommità arginali che sono 'naturalmente' adatte alla bicicletta, sebbene il loro utilizzo da parte di quest'ultima non sia previsto, al punto che su molti tratti corrono strade secondarie e in qualche caso addirittura statali. Grazie a VENTO oggi AIPO, la agenzia fluviale che ha in concessione gli argini, si è formalmente resa disponibile a rivedere i regolamenti d'uso degli argini per far sì che diventino piste ciclopedonali e il traffico venga deviato definitivamente su strade alternative tranne che per esigenze delle attività agricole e dei residenti laddove non vi siano altre strade di accesso a terreni e proprietà.
VENTO è un progetto con tre anime che convivono fianco a fianco: il disegno tecnico del tracciato, lo studio di una serie di manufatti e opere accessorie e il coinvolgimento di tutti i possibili portatori di interesse.
Il tracciato. Il disegno del tracciato (679 km) è l'esito di un lungo lavoro di rilievo e censimento dei tratti esistenti, di quelli facilmente convertibili in piste ciclabili (come appunto le sommità arginali dove passa oltre il 65% circa di VENTO) e quelli che invece presentano seri problemi e richiedono forti interventi. Lo spunto iniziale è stata l'ipotesi di tracciato Bicitalia 2/EUROVELO 8 (in accordo con FIAB). In seguito, grazie all'adozione di alcuni criteri di progettazione (sicurezza, pista riservata, gradevolezza, continuità, prossimità ai luoghi dell'intermodalità, etc.) ne è nato un nuovo tracciato ora in sponda destra ora in sponda sinistra e costituito da una pista ciclopedonale a due sensi di marcia (carreggiata larga 2,5 metri). Al momento il 15% del tracciato è già ciclabile in modo esclusivo e sicuro ma non continuo. Un 42% circa potrebbe divenire ciclabile con uno sforzo economico basso in quanto si tratterebbe di andare a utilizzare le sommità arginali rendendole ciclabili a tutti gli effetti. Dopodiché un altro 22% del tracciato progettato richiede interventi importanti ma 'leggeri', che consistono nella realizzazione di nuovi tratti,

[1] AA. VV., (2014), Quality of transport, Special Eurobarometer 422a / Wave EB82.2 - TNS Opinion & Social, European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE)and Directorate-General for Communication (DG COMM), Brussels.

nuove pavimentazioni, nuovi incroci o nuovi percorsi urbani. Infine il 21% del tracciato richiede forti adeguamenti: si tratta degli attraversamenti fluviali (adeguamento dei ponti esistenti) e di opere accessorie necessarie sostanzialmente per vincere dislivelli (per esempio rampe di accesso ai ponti). VENTO attraversa 121 comuni, 242 località, oltre 40 aree protette. Tocca circa 10.000 aziende agricole e centinaia di esercizi commerciali (ricettività e ristorazione) che sono potenziali beneficiari di parte dell'indotto generabile attraverso il cicloturismo. Collega oltre un migliaio di beni culturali che oggi, privi di un filo narrativo, giacciono sparsi e sconnessi sul territorio.

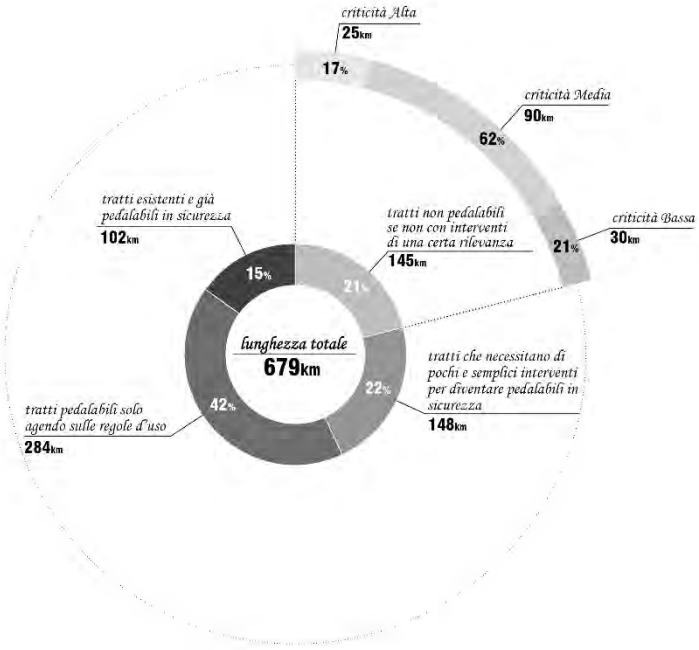


Figura 3 | La ricognizione dello stato di fatto attraverso rilievi in campo ha permesso di mappare le problematicità. A partire da un ampio ventaglio di situazioni sono state individuate quattro macro-categorie che rappresentano le priorità di intervento, il livello di complessità e di conseguenza di costo per l'intervento. Nel caso dei tratti non pedalabili se non con interventi di una certa rilevanza (tratti su ponti o strade molto trafficate) sono stati individuati tre ulteriori livelli di criticità che definiscono conseguenti priorità di intervento. Fonte: elaborazione gruppo di ricerca VENTO.

Opere e manufatti. Le opere e i manufatti sono stati progettati in senso modulare, ovvero possono essere facilmente replicati lungo il tracciato e sostanzialmente assolvono al compito di eliminare tutti gli ostacoli e risolvere le discontinuità che oggi non consentono di pedalare in sicurezza e con continuità lungo il Po. La gamma delle opere necessarie è limitata e va dalle passerelle, alle rampe, dalla realizzazione di tratti ex-novo, alla scelta di pavimentazioni e soluzioni per rendere agibili i ponti, dagli incroci, rotonde, svincoli e sottopassi, alle protezioni laterali, etc. Pertanto lungo tutto il tracciato sono state individuate, punto per punto, le opere necessarie, le soluzioni più vantaggiose in termini di spesa e beneficio e il loro costo di progettazione e realizzazione. L'occasione di mantenere una visuale estesa a tutto il tracciato ha consentito di formulare soluzioni strutturali ripetibili abbattendo quindi i costi di progettazione e conferendo identità unitaria al progetto nel suo complesso. Per realizzare VENTO occorre un investimento stimato in 80 milioni di euro (poco più di 100 se si comprende la progettazione, gli oneri fiscali e accessori, il coordinamento e la progettazioni di alcuni applicativi). Il costo è sostenibile, soprattutto se pensiamo che equivale alla spesa pubblica per realizzare circa 3 km di autostrade e che a regime potrebbe generare indotti distribuiti per circa 100 milioni di euro annui, dando vita a 2.000 nuovi posti di lavoro in aggiunta al mantenimento degli attuali.

Partecipazione e coinvolgimento. Dal 2012 VENTO è al centro di una intensa attività di partecipazione che a oggi vede l'adesione di oltre 200 soggetti istituzionali tra comuni, province, associazioni nazionali e locali. A questi si aggiungono le due autorità fluviali, AdBPO e AIPO, la Regione Piemonte, l'ANCI, il Corpo Forestale dello Stato, numerose fondazioni di origine bancaria e il patrocinio di tre Ministeri: Beni culturali e Turismo, Ambiente e Agricoltura. Molti hanno addirittura sottoscritto un primo protocollo di intesa che li impegna a farsi promotori del progetto e collaborativi per la sua realizzazione. Ma VENTO ha superato la dimensione locale guardando a quella delle istituzioni nazionali, che dovrebbero occuparsene in prima

persona. Audito in commissione ambiente alla Camera (26 settembre 2012), è stato oggetto di un particolare interessamento di MIBACT che ha dato avvio (luglio e settembre 2014) ad un pre-tavolo tecnico che coinvolge le quattro regioni interessate (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto) al fine di giungere ad un atto concreto di programmazione delle opere necessarie. Nel frattempo continuano le attività di promozione e formazione sul territorio in particolare attraverso VENTO Bici Tour, una forma di partecipazione itinerante al progetto, indirizzata tanto ai cittadini quanto alle istituzioni (www.progetto.vento.polimi.it).

Progetti come VENTO mettono a nudo una delle vulnerabilità del sistema Paese: l'eccesso di frammentazione amministrativa

Se la ciclabilità nel nostro Paese è considerata una sorta di Cenerentola, bella idea ma alla fine buttata in un angolo o, tutt'al più accontentata con qualche intervento sporadico e quasi sempre in ambito urbano, poco o nulla si è finora fatto per immaginare un'infrastrutturazione leggera del Paese che interessi le sue aree interne. Eppure un'idea di una rete cicloturistica europea esiste e risale agli anni '90 (EUROVELO) come pure esiste la proposta Bicitalia che ha ormai quasi 15 anni. Sono gli investimenti in questo settore a non arrivare e, ancor prima, non arriva l'idea di investirci. In Italia chi propone infrastrutturazioni di questo tipo viene accolto con poca serietà. L'urbanistica non se ne è mai occupata. La politica nemmeno. Le realtà che hanno capito che le infrastrutture cicloturistiche (e non certo e solo gli itinerari) possono rianimare i territori, hanno investito e oggi raccolgono i primi frutti (lo abbiamo detto sopra). Banalmente in Italia si persegue la malsana prassi di escludere a priori che una parte del riscatto dei nostri territori possa giungere da retoriche e proposte diverse da quelle a cui siamo abituati da anni. Men che meno da ipotesi di turismo per giunta anch'esse diverse. Si tratta di iniziare un percorso culturale convinto e capace di mandare in frantumi gli impianti di pensiero che escludono tutto ciò dalle decisioni urbanistiche e di governo del territorio.
Vi è poi un altro potentissimo problema che rallenta opzioni come VENTO. Si tratta della frammentazione amministrativa e decisionale di questo Paese. VENTO è la proposta di una dorsale cicloturistica che fungerebbe da spina dorsale di un possibile sistema a rete enorme e capillare, fatto di sistemi locali (magari quelli si anche di soli itinerari) come sovralocali come europei. Quindi un progetto e un'opera interscalare. Per dare futuro a questa idea occorre il coraggio di alzare lo sguardo oltre i confini dei propri comuni e regioni dove, nel frattempo, un legislatore miope ha relegato la ciclabilità. È totalmente insensato ogni progetto turistico che, pur bello, non si raccordi con una proposta ampia e unitaria. Pensare che ogni comune realizzi il proprio tratto ciclabile significa solo generare una gran confusione e una enorme duplicazione di spesa pubblica senza la garanzia di eliminare le discontinuità tra le tratte. Al pari è fallimentare un progetto organizzato per regioni a meno che non vi siano forti spinte cooperative e di coordinamento.
Una proposta turistica nasce da una visione ampia e da un progetto che è, lo ripetiamo, innanzitutto progetto culturale e di territorio quindi offerto ai cittadini per il loro senso di cittadinanza e non di servizio all'una o all'altra categoria commerciale o professionale o lobbistica che sia.

Riferimenti bibliografici

AA. VV., (2012), *The European cycle route network Eurovelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*, Parlamento europeo, Directorate General for Internal Policies - Policy department B: Structural and cohesion policies, Brussels

AA. VV., (2012), National Cycling Plan 2020, Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Berlin

AA. VV., (2014), *Quality of transport*, Special Eurobarometer 422a / Wave EB82.2 - TNS Opinion & Social, European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE)and Directorate-General for Communication (DG COMM), Brussels.

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Città, territori e servizi nell'economia della conoscenza: alcuni modelli interpretativi

Gianfranco Pozzer
Università IUAV di Venezia
DPPAC - Dipartimento di Progettazione e pianificazione in ambienti complessi
Email: *gpozzer@iuav.it*
Tel: +39 347 3357306

Abstract
Il contributo restituisce lo stato di avanzamento di una ricerca di dottorato in corso sul rapporto città e servizi nel contesto italiano. Si tratta di una lettura economico-spaziale nell'epoca dell'economia della conoscenza. Lo studio relaziona tre componenti del sistema economico: creatività come risorsa ed esito, processi di creatività e attività di produzione. Una articolazione dello studio considera i rapporti tra territorialità e servizi innovativi della città. Sulla base di una rassegna di studi empirici di interesse economico-statistico (casi studio condotti in Italia, Inghilterra e Francia), è possibile riconoscere regolarità spaziali derivanti dal rapporto tra produttività (P) e creatività (C). Dalla indagine emergono due approcci localizzativi dei servizi avanzati: *Knowledge-creating Activities* (KCA) e *Advanced Producer Services* (APS). Lo studio della modellizzazione del rapporto tra P e C identifica tre modelli statistici di scala macro-territoriale. Si evidenzia come l'associazione spaziale tra produttività e creatività sia influenzata dalla urbanizzazione, dai modelli di gestione territoriale e dalla posizione occupata dal contesto specifico nel sistema globale. Su scala micro-territoriale la creatività si presenta come risorsa per la rigenerazione temporanea o definitiva dei luoghi.

Parole chiave: produttività, creatività, assetti spaziali.

1 | Introduzione

Produzione[1] ed innovazione[2] giocano un ruolo fondamentale nell'organizzazione dello spazio fisico e nella gestione dei modelli di impresa. La crisi del modello fordista e le nuove tecnologie di informazione hanno mutato il paradigma del rapporto tra città, territori e servizi. Studi affermano come molte città svolgano funzioni di *gate-keeping*[3], allo scopo di connettere il sistema produttivo locale (industria manifatturiera) con quello globale (tecnologia e conoscenza). La funzione facilita i processi di creatività[4] e «permette di entrare nel *network* internazionale delle opportunità» (Compagnucci e Cusinato, 2011).
Il presente contributo analizza l'impatto macro-territoriale della creatività[5] (C) a supporto delle attività produttive (P). Per definire l'impatto geografico, il contributo si avvale di un *dataset* interpretato a partire da una rassegna di studi empirici sulla modellizzazione di P=*f*(C), condotti in Italia, Inghilterra e Francia. Il lavoro è argomentato come segue. Il paragrafo 2 è dedicato alla rassegna della letteratura: Compagnucci e

[1] Produzione di beni di alta tecnologia (Hi-Tech) e di manifattura tradizionale.
[2] La realtà dei processi innovativi include laboratori di R&D, *start-up* pubbliche e private, *spin-off* universitari, attività culturali, strutture a supporto del *design* del prodotto e della comunicazione, ecc.
[3] Per una discussione del concetto si rinvia a Compagnucci e Cusinato (2011).
[4] Flussi di conoscenza (connessione locale-globale) che generano idee ed opportunità (processi intellettuali "non brevettati").
[5] Insieme di attività (imprenditoriali, professionali, di ricerca, di associazione, ecc.) che utilizzano tecnologie e metodologie altamente avanzate ed innovative (*software* applicativi, internet, digitalizzazioni, infrastrutture di rete, ecc.).

Cusinato (2011; 2014), per l'Italia; Halbert e Pain (2010), per Inghilterra e Francia. Dalla rassegna vengono identificati tre modelli statistici, in grado di testare l'ipotesi del rapporto tra P e C. Si descrivono quindi le basi dati utilizzate e si commentano i risultati ottenuti dal confronto dei modelli. Nel paragrafo 3 si presenta una declinazione della analisi macro-territoriale su scala locale. Si sottolinea l'importanza del rapporto esistente tra creatività e contesto urbano, proponendo una matrice analitica sugli elementi strategici utili alla definizione di azioni per la rigenerazione dei luoghi (recupero, riuso, promozione, ecc.). Il paragrafo 4 suggerisce alcune conclusioni. Evidenzia come urbanizzazione, modelli di pianificazione territoriale, trasporti e politiche urbane possano giocare un ruolo fondamentale nella localizzazione delle attività produttive e nello sviluppo di dinamiche legate alla conoscenza (strutture territoriali baricentriche o policentriche). Gli effetti di queste localizzazioni influenzano la crescita urbana ed i territori di appartenenza; possono contribuire alla organizzazione delle attività economiche e creative, nei centri storici e nelle periferie delle grandi città.

1.1 | Ambito di ricerca e riferimenti

Il presente lavoro si colloca all'interno di un programma di ricerca dal titolo "Città e servizi: un progetto integrato per una nuova fruibilità dello spazio urbanizzato", coordinato dall'Università IUAV di Venezia e dalla Confcommercio Veneto. Nell'ambito del Dottorato di ricerca in Architettura, città e design, *curriculum* Nuove tecnologie per il territorio, la città e l'ambiente (Università IUAV di Venezia), il progetto intende sviluppare un modello analitico delle relazioni spaziali fra attività economiche e risorse creative.

2 | Rassegna di studi empirici condotti in Italia, Inghilterra e Francia: modelli a confronto

La discussione si basa su studi statistici (di tipo economico-spaziale) condotti in Italia e nel contesto europeo, con specifici affondi per le città-regioni di Londra e Parigi.
In Italia gli studi riguardano la geografia delle attività della conoscenza e dei distretti industriali. L'unità statistica di rilevazione fa riferimento al numero di addetti nei Sistemi Locali del Lavoro (SLL)[6] e, nello specifico, nelle attività creative. Una ricerca sulla associazione spaziale tra attività produttive e creative è in corso nel Dipartimento di Progettazione e pianificazione in ambienti complessi dell'Università IUAV di Venezia, per le aree metropolitane di Milano e Manchester (Cusinato, 2015). Nonostante i lavori non siano ancora ultimati è possibile proporre alcune riflessioni.
Nel contesto europeo le elaborazioni fanno riferimento a dati relativi alla popolazione, in particolare al pendolarismo. Ne deriva una matrice di 'flussi di creatività' verso le attività produttive.
I risultati evidenziano come la produttività (P) sia correlata alla creatività (C). Dalla rassegna è possibile identificare tre modelli interpretativi, definiti M_1, M_2 e M_3 (tabella I). L'individuazione dei modelli permette di confrontare tre metodologie statistiche di modellizzazione della relazione $P = f(C)$.

Tabella I | Quadro sinottico dei modelli.

Modello	Concetto	Indagine statistica	Attività creativa	Definizione del contesto	Area studio
M_1	Modello di relazione strutturale	Occupati nei SLL[7] e nelle attività a servizio della produzione	KCA[8]	Assente	Italia
M_2	Modello di associazione spaziale (*overlay*)	Georeferenziazione di attività produttive e creative (puntuale)	KCA	Assente	Aree metropolitane di Milano e Manchester
M_3	Modello reticolare	Matrice dei flussi creatività-produttività[9]	KIBS[10]/APS[11]	Presente	Città-regioni di Londra e Parigi

[6] I Sistemi Locali del Lavoro (SLL) rappresentano «comuni aggregati sulla base dei flussi di pendolari per motivi di lavoro» (Compagnucci e Cusinato, 2011).
[7] Anno di riferimento dei dati: 2005. *Fonte*:Istat.
[8] In Compagnucci e Cusinato (2011) la definizione *Knowledge-creating Activities* (KCA) fa riferimento ad attività economiche espressamente dedicate alla elaborazione di codici cognitivi. Per la definizione è stata utilizzata la classificazione delle Attività Economiche (ATECO 1991; *fonte*:Istat).
[9] Dati raccolti nel corso del programma di ricerca 2003-2006 POLYNET (Sustainable Management of European Polycentric Mega-City Regions).
[10] La definizione di *Knowledge Intensive Business Services* (KIBS) è riconducibile ad un settore di servizi ad alto contenuto di conoscenza: *Software and computer services* (ICT); *Marketing services*; *Technical services*; *Strategy and management consultancy*; ecc. Per una delucidazione di questo aspetto si rinvia a Kox e Rubalcaba (2007).

2.1 | Italia: modelli M_1 e M_2

Per definire la geografia delle attività economiche nel contesto italiano, in Compagnucci e Cusinato (2011; 2014) viene svolta un'indagine empirica relativa ai processi della conoscenza, con lo scopo di descriverne organizzazione spaziale e rilevanza nel processo di sviluppo economico. Lo studio *forza* le attività della conoscenza sulla griglia geografica SLL. I risultati empirici evidenziano come la conoscenza a servizio della produzione sia un fattore prettamente urbano. Dal punto di vista geografico risulta una scarsa correlazione tra servizi ad alto contenuto di conoscenza ed attività manifatturiere generiche. Emerge, invece, una forte correlazione spaziale tra conoscenza ed attività industriali ad alto contenuto tecnologico (figura 1).

La seconda correlazione consente di 'isolare' una classe di coppie con significativo rapporto fra produzione-creatività. Il primo modello (M_1) utilizza come unità statistica di rilevazione gli occupati nelle attività economiche e grazie alla classificazione ATECO può essere stimato il numero di lavoratori impiegati nelle attività creative a sostegno della produzione. La matrice M(l,c) riferita alla classe associa le condizioni di lavoro (e le qualifiche professionali) alle attività creative, consentendo interessanti elaborazioni multidimensionali. Le condizioni di lavoro e le qualifiche possono essere rappresentate per settori e di questi può essere rappresentato il profilo (Patassini, 2015). La ricerca in corso nelle aree metropolitane di Milano e Manchester consente di perfezionare l'associazione spaziale fra P e C superando i limiti dell'approccio bivariato. Per raggiungere questo scopo il lavoro si avvale (in linea generale) di un processo di georeferenziazione di attività produttive e creative, eseguito per ogni singola unità e può essere rafforzato con tecniche di statistica spaziale. Il modello è identificabile come M_2. [12]

2.2 | Inghilterra e Francia: modello M_3

Gli studi sulle città-regioni di Londra e Parigi (Halbert e Pain 2010), in particolare sulle strategie di localizzazione dei servizi avanzati al produttore (APS), consentono di definire una terza rappresentazione empirica del rapporto tra servizi innovativi e produzione. Alla base del modello (M_3) vi è la matrice dei flussi della creatività verso le attività produttive. Nel definire la matrice la ricerca indaga due livelli di informazione territoriale: a) il pendolarismo da lavoro e soggiorno; b) le pratiche svolte dai professionisti APS su scala regionale e globale. I flussi da pendolarismo sono un indicatore limitato, in quanto rappresentano solo le interdipendenze tra i luoghi di lavoro e di soggiorno. Essendo città e regioni spazi soggetti a continue interazioni (locali e globali), per ottenere una meno deterministica modellizzazione di P= *f*(C) gli autori Halbert e Pain hanno considerato anche le pratiche giornaliere nel lavoro cognitivo. M_3 è di tipo reticolare; un modello di flussi selezionati verso certe attività produttive in un determinato dominio spazio-temporale. La matrice incrocia categorie di flusso con attività e, come nel caso precedente, consente di ricavare il profilo delle attività per tipologia di flusso e il profilo di flusso per tipo di attività. La matrice può essere trattata con tecniche di analisi multidimensionale e di statistica spaziale in dominio gis.

2.3 | Prime interpretazioni

Il modello M_1 evidenzia come la conoscenza sia fenomeno prettamente urbano e poco capillare (figura 1). Nonostante la tipica urbanizzazione diffusa del Nord Italia sia caratterizzata da una elevata variabilità delle relazioni aziendali, emerge un policentrismo ancorato a nodi rilevanti. Questa rappresentazione sembra dominata da fattori gravitazionali che marginalizzano potenziali associazioni in aree prive di significativi punti (aree) di attrazione (Patassini, 2015). Molti studi di caso evidenziano eccellenze in aree marginali che il modello tende ad ignorare. Per migliorare l'interpretazione, il modello andrebbe trattato con analisi esplorativa di dati multidimensionali, per facilitare l'interpretazione del fenomeno nella sua interezza (complessità). Dati, ad esempio, che esplorino meglio la componente localizzativa delle attività (sia produttive che creative). Il modello M_2 rappresenta la associazione spaziale esistente tra produttività e servizi avanzati. Tuttavia, una operazione di *overlay* non riesce a restituire efficacemente la multidimensionalità del rapporto. Tenendo conto che produttività e creatività risultano sempre influenzate dal contesto di appartenenza, questo ultimo va opportunamente interpretato; ad esempio, con operazioni di statistica spaziale su elementi come il grado di infrastrutturazione, i modelli di pianificazione e gestione

---

[11] Si precisa che i servizi avanzati al produttore (*Advanced Producer Services,* APS) sono riconducibili alla categoria KIBS. I servizi specialistici, considerati da Halbert e Pain, fanno riferimento alle seguenti attività: *management consulting*, *Information Technology* (IT), contabilità, pubblicità, logistica avanzata, consulenza progettuale; servizi bancari, finanziari, assicurativi e di diritto.

[12] Dalla lettura delle prime interpretazioni geografiche è possibile individuare strutture territoriali caratterizzate da interessanti *cluster* metropolitani di creatività, produttività o di entrambi i gruppi. Sulla base di queste informazioni è ipotizzabile una analisi di statistica spaziale che tenga conto anche dell'interpretazione del contesto.

territoriale, le caratteristiche degli ambienti insediativi, il livello di urbanizzazione, i modelli d'uso del suolo e così via.
Con il modello M_3 si osservano due strutture territoriali: per la metropoli londinese una struttura di tipo policentrico, per l'area metropolitana di Parigi una più gerarchicamente organizzata (monocentrica). In figura 2 è possibile leggere il policentrismo londinese. Si può dedurre come una tale struttura favorisca l'integrazione relazionale tra le attività economiche, facilitando, nel contempo, la diffusione della conoscenza. Nel contesto parigino, invece, si ha un sistema relazionale di tipo centro-periferia (figura 3). Ciò fa pensare ad una tendenza alla specializzazione nella integrazione fra attività produttive e della conoscenza. Le due morfologie sono interpretabili sulla base di fattori di polarità, di specializzazione e di diffusione. Ne elenchiamo alcuni (Patassini, 2015).

1. ruolo di *primacy* nazionale per Parigi;
2. processo di urbanizzazione: policentrico per Londra e monocentrico per Parigi;
3. sistema dei trasporti pubblici: avanzato e capillare nel contesto londinese;
4. diverse strategie di pianificazione e gestione urbana funzionali alle politiche macroeconomiche dei due paesi;
5. rafforzamento della struttura metropolitana londinese.

Gli studi empirici di Halbert e Pain non utilizzano informazioni dettagliate sulle tipologie delle attività produttive e sulla loro localizzazione geografica. Tuttavia, esse permettono di definire una prima base conoscitiva su cui ipotizzare come città e territori stiano evolvendo nell'economia della conoscenza.
Per il modello M_3 si potrebbe ipotizzare uno schema esplorativo matriciale con insiemi di variabili che descrivono temi connessi alla creatività su oggetti diversi (imprese, individui, aree territoriali, nodi e relazioni di rete, ecc.).

Sebbene i casi internazionali operino ad una scala di analisi più dettagliata, dal confronto è già possibile ipotizzare un modello interpretativo da declinare anche per le città italiane, per specifici flussi spaziali e relazioni di contesto. Il confronto tra i casi stranieri e le analisi condotte in Italia, permette prime considerazioni. Ad una scala di analisi più dettagliata, si può ragionare sulla fruibilità degli spazi urbani, sui servizi che la città offre e sulla qualità delle realtà commerciali. Contesti competitivi possono meglio coltivare la creatività, rendere più fruibile l'informazione e facilitare la nascita di imprese specializzate. Ed è importante che queste analisi siano ancorate all'impianto urbanistico delle città. Città e territori italiani, ad esempio, sono caratterizzati da impianti morfologici di rilevante complessità, rispetto ad altre trame. Un lavoro esplorativo potrebbe essere condotto su scala micro-territoriale, studiando il rapporto esistente tra creatività e luoghi, mediante usi temporanei o progetti di rigenerazione.

Figura 1 | A sinistra sovrapposizione geografica tra attività della conoscenza e distretti industriali; a destra sovrapposizione tra attività della conoscenza ed Industria Hi-Tech (anno 2001). *Fonte*: Compagnucci e Cusinato (2011).

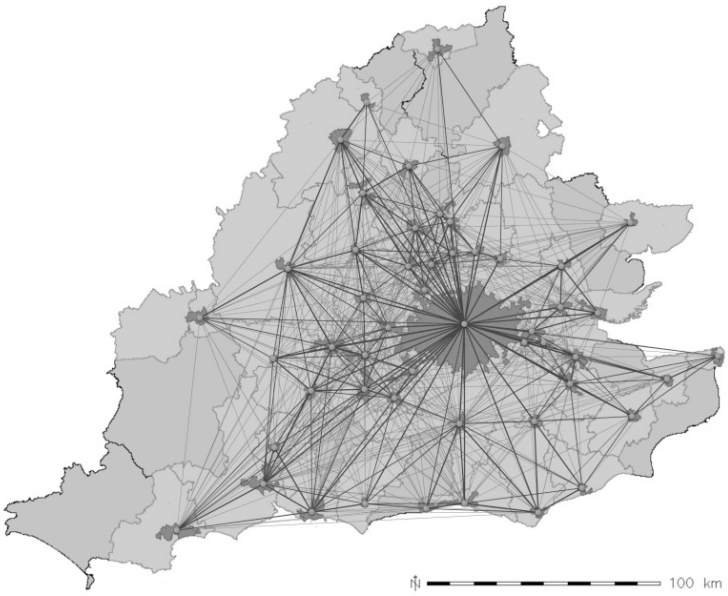


Figura 2 | Modello di pendolarismo per l'area metropolitana (*Mega-City-Region*) di Londra (anno 2006). *Fonte*: Halbert e Pain (2010).

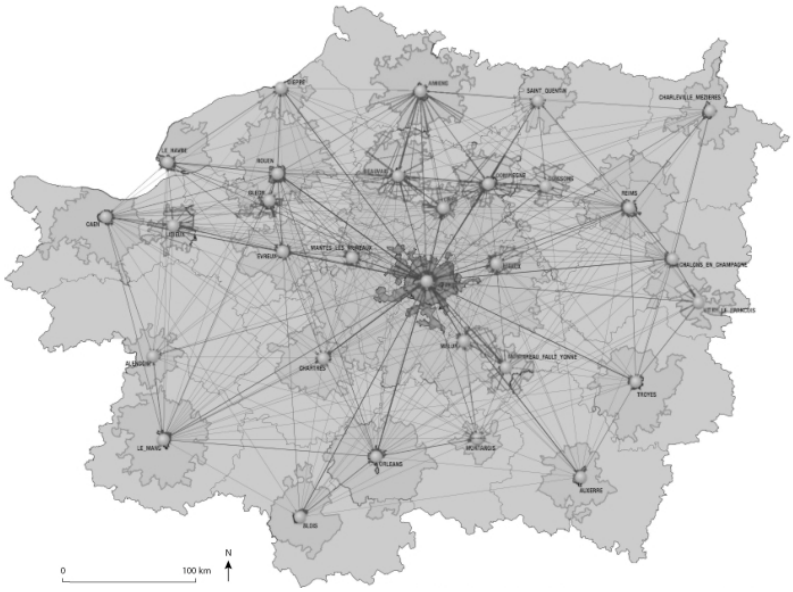


Figura 3 | Modello di pendolarismo per l'area metropolitana (*Mega-City-Region*) di Parigi (anno 2006). *Fonte*: Halbert e Pain (2010).

3 | Analisi macro e micro-territoriali

La relazione esistente tra attività produttive e conoscenza è influenzata da scelte pianificatorie, morfo-tipologie urbane, processi tecnologici, competitività territoriale e da altri fattori. I modelli trattati (M_1, M_2, M_3) sfruttano *database* che consentono una interpretazione delle regole spaziali su una scala di analisi macro-territoriale. Per una lettura meno aggregata e deterministica delle strategie di localizzazione delle attività economiche, è necessario superare i concetti di fissità, come, ad esempio, la disponibilità di risorse territoriali ed i meccanismi del mercato del lavoro (Patassini, 2015). È noto come aree poco sostenute da risorse territoriali (e quindi poco legate al luogo), ma efficacemente relazionate al contesto globale, siano terreno fertile per attività economiche avanzate. Il modello dei parchi tecnologici, o delle cittadelle della conoscenza, risponde a questa interpretazione. Un modello di questo tipo può catturare il livello locale di *spillover* industriali e tecnologici[13].

[13] Il Parco Tecnologico di Saint-Imier (cantone di Berna, Svizzera) ne è un esempio. Il PSTI ospita, in un comune di circa 5.000 abitanti, aziende di media dimensione attive nei campi della microtecnologia e della industria di precisione (industria medica ed orologiera), svolgendo una azione significativa per lo sviluppo locale.

Dalla identificazione dei modelli statistici emerge un aspetto importante, ossia l'esigenza di una analisi micro-territoriale del rapporto tra attività economiche e dinamiche innovative. L'analisi micro-territoriale è fondamentale per interpretare il rapporto in relazione ai processi sociali localizzati. La città rappresenta il luogo di questi processi; un contesto in continuo movimento e mutamento. Il rapporto urbano è riconducibile alla rigenerazione dei luoghi. Per rappresentare nel continuo lo spazio urbano è utile il monitoraggio. Con un *database* urbano aggiornabile è possibile programmare usi temporanei e progetti di rigenerazione finalizzati ad una feconda cucitura tra creatività e luoghi.
Alcune esperienze in corso[14] forniscono idee in proposito:

- recuperare gli spazi vuoti ed abbandonati;
- incentivare la creatività attraverso politiche pubbliche (bandi, inviti, attività culturali);
- riconvertire gli edifici in disuso a spazi multifunzionali (*start-up,* eventi temporanei);
- potenziare l'infrastruttura tecnologica (wireless, rete cablata, ecc.);
- governare gli effetti localizzativi (es. *e-commerce*);
- migliorare l'arredo urbano e la sicurezza;
- progettare quartieri da vivere.

Un approccio di questo tipo può innescare nuovi cicli di vita urbana e favorire la localizzazione di attività economiche a servizio della produzione. Ciò potrà avere ricadute positive anche sul rapporto macro-territoriale tra produttività ed innovazione. L'analisi micro-territoriale può meglio qualificare la creatività, facilitando così una sua interpretazione evolutiva, sia in contesto urbano che a scala macro-territoriale (Patassini, 2015).

Una successiva comparazione degli studi trattati dalla ricerca può essere condotta mediante lo strumento della meta-analisi. Dalla metodologia e possibile ricavare un unico indice di stima sul funzionamento del rapporto tra produttività e creatività. L'analisi è integrabile con ulteriori studi empirici relativi alla modellizzazione della relazione $P= f(C)$[15].

4 | Conclusioni

Lo studio riconosce regolarità empiriche spaziali generate dal rapporto tra attività produttive e servizi avanzati (modelli M_1, M_2, M_3.). Ogni modello è definito sulla base di quattro componenti: a) teoria della relazione (strutturale, spaziale, reticolare); b) tipo di analisi statistica; c) definizione dell'attività creativa; d) descrizione del contesto. La ricerca facilita la costruzione di uno schema concettuale utile alla definizione di un modello interpretativo di supporto a future indagini empiriche sul ruolo della conoscenza nella *ri*-organizzazione geografica delle attività produttive, e sulla rigenerazione del luoghi in una ottica di micro-territorialità.
I primi risultati mostrano come in territori compatti e poco dispersi vi sia una correlazione positiva tra creatività e territorialità, anche se la correlazione può essere ancorata a modelli policentrici (Inghilterra) o monocentrici (Francia). La relazione assume valore negativo se la variabile spaziale viene associata ad un modello di urbanizzazione diffuso (Nord Italia). Ciò ha forti ripercussioni sul rapporto città e territorio ed accentua situazioni di marginalità territoriale sulla base di modelli monocentrici. Venendo meno un colloquio fecondo tra i due settori (conoscenza e produzione), il sistema economico-produttivo italiano sembrerebbe, rispetto ai casi europei, privo di interoperabilità tra imprenditori periferici e contesto urbano. Il presente contributo può essere inteso come una prima base su cui perfezionare future analisi empiriche, finalizzate alla strutturazione di una possibile mappa composita della creatività (vi è innovazione date certe condizioni di contesto).

---

[14] Interessanti studi sul tema della rigenerazione urbana sono condotti da "Cittalia-Fondazione Anci Ricerche" (struttura di ricerca della Associazione Nazionale Comuni Italiani) e "temporiuso.net" (associazione culturale dedicata al tema del riuso temporaneo di spazi urbani abbandonati). Le attività di ricerca svolte da Cittalia mirano ad analizzare, interpretare e progettare lo spazio urbano attraverso lo studio sistemico di cinque aree di intervento: *planning* e vivibilità; ambiente ed energia; welfare e società; competitività ed innovazione; istituzioni e organizzazione. Per quanto riguarda Temporiuso.net gli ultimi studi conducono alla stesura di un manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono o sottoutilizzati: "TEMPORIUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia"; un affondo è eseguito per la città di Milano.

[15] Casi studio sono applicati per le città di Berlino e Mosca.

Riferimenti bibliografici

Amin A., Thrift N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna.

Bramanti A., Salone C. (2009), *Lo sviluppo territoriale nell'economia della conoscenza: teorie, attori, strategie*, Franco Angeli, Milano.

Compagnucci F., Cusinato A. (2011), "Industrial Districts and the City: Relationships in the Knowledge Age. Evidence from the Italian Case", *Working Papers*, no. 365, Università Politecnica delle Marche, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali. Retrieved from: http://docs.dises.univpm.it/web/quaderni/pdf/365.pdf

Compagnucci F., Cusinato A. (2014) "The Knowlegde Economy: A New Source of Regional Divergence?" *Revue d'économie urbaine et régionale*, no. 2, pp. 365 - 393.

Cusinato A. (2012), "Milieus and Knowledge–creating Services: Two Interpretative Tools for the Knowledge Economy", in Cappellin R., Ferlaino F., Rizzi P. (a cura di), *La città nell'economia della conoscenza*, Franco Angeli, Milano, pp. 105 - 126.

Cusinato A. (2015), *Comunicazioni personali.*

Florida R. (2002), *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York.

Haddock V. (2004), *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna.

Halbert L., Pain K. (2010), "PAR-LON - Doing Business in Knowledge-Based Services in Paris and London: A Tale of One City?", *GaWC Research Bulletin*, no. 307. Retrieved from: http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb307.html

Kox H.L.M. e Rubalcaba L. (2007), "Business services and the changing structure of European economic growth", MPRA Paper, n. 3750, Monaco.

Le Galès P. (2006), *Le città europee: società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il mulino, Bologna.

Patassini D. (2015), *Comunicazioni personali.*

Strambach S. (2001), "Innovation processes and the role of knowledge-intensive business services (KIBS)", in Koschatzky K, Kulicke M., Zenker A. (a cura di) Innovation Networks. Concepts and Challenges in the European Perspective, Physica-Verlag, Heidelberg, pp. 53-68.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Ecologie produttive: strategie per ridefinire centralità e marginalità del territorio italiano

Roberto Sega
EPFL - Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
EDAR - Programme doctoral en Architecture et Sciences de la ville
Lab-U - Laboratoire d'Urbanisme
Email: *roberto.sega@epfl.ch*
Tel: 00393405245358

Abstract
La produzione si è via via allontanata dalle città. La causa di quest'allontanamento ha molteplici ragioni: basti pensare ai problemi logistici dovuti alla congestione delle infrastrutture, a certi tipi d'inquinamento o alle logiche economiche legate al valore del suolo. In ogni caso è evidente che la produzione è considerata oggi un'attività incompatibile con l'idea tradizionale di città compatta. Se è vero che la produzione non fa più parte del paesaggio della 'città tradizionale', essa è invece uno degli elementi costitutivi dei territori periferici e delle zone marginali, caratterizzati dalla dispersione insediativa tipica della città-territorio. Nonostante ciò, il rapporto tra produzione e gli altri materiali che compongono la città-territorio è, nel nostro Paese, il più delle volte, il risultato di coincidenze e necessità piuttosto che di una chiara volontà progettuale. In un momento in cui diventa essenziale ingranare la ripresa economica europea, sarebbe auspicabile che all'autogestione del fenomeno di dispersione insediativa, si sostituisse un progetto per la città-territorio, capace di esaltare le potenzialità endogene del territorio attraverso il disegno di una trama produttiva. In questo scenario la condizione di marginalità del territorio sarebbe quindi superata non più attraverso logiche di polarizzazione ma grazie alla realizzazione di un supporto produttivo capace di risolvere, attraverso prototipi di complementarietà tra produzione e urbano, le incoerenze funzionali che il progetto della città compatta non è riuscito a risolvere, causando, di fatto, l'esclusione della produzione dal paesaggio della 'città tradizionale'.

Parole chiave: city-regions, industrial sites, local development.

Per una priorità d'intervento

Nel tentativo di mettere a punto prospettive per un diverso futuro del territorio, propongo di partire dalla dimensione concreta della piccola e media produzione industriale in ambito diffuso, aprendo riflessioni critiche in merito alle dinamiche di polarizzazione e marginalizzazione dei territori in atto oggi in Italia. La scelta di occuparsi dei territori secondari, va di pari passo alla necessità di re-industrializzare il Paese, considerando la produzione come un motore di sviluppo e benessere legato all'economia reale. La ristrutturazione dei territori marginali e secondari, non corrisponde oggi al modello di 'città tradizionale' sul quale il potere istituzionale è solito riflettere ed investire. Indicativa è stata la scelta del Governo Renzi, che nel febbraio 2014 ha licenziato il Ministero per la Coesione territoriale.
Questo contributo, così com'è qui presentato, fa parte di un tema di ricerca dottorale che vuole riflettere sul progetto della città territorio europea partendo dai processi di razionalizzazione e dalle dinamiche funzionali della produzione in ambito diffuso. Il tema di ricerca, oggi in fase iniziale, verrà dunque qui sviluppato attraverso i seguenti argomenti:

1. la rilevanza del fenomeno della dispersione insediativa in Italia e più in generale in Europa, e i rischi di dinamiche polarizzatrici legate a modelli di sviluppo policentrico;
2. la possibilità di un nuovo ordine urbano coerente con il progetto civico europeo;
3. l'ipotesi di intervenire sulla città territorio partendo dagli spazi della produzione.

1.1 | Una tradizione di città-territorio

«L'Europa non è connotata da grandissime città come il continente americano o l'Est asiatico. Una serie di città di media o piccola dimensione con una lunga storia ed importanti istituzioni ha sempre opposto, in Europa, una fiera resistenza all'egemonia della grande città capitale» (Secchi, 2005).

Osservando oggi la lista mondiale delle trenta maggiori agglomerazioni che superano i dieci milioni di abitanti, non vi troveremo nemmeno una città italiana. Ad eccezione delle grandi agglomerazioni come Milano, Napoli, Roma e alcuni capoluoghi di Regione, la dimensione delle città italiane non supera i 300.000 abitanti. Buona parte della crescita urbana avviene quindi nelle piccole e medie città o nei territori tra le città. Mentre da una parte la crescita esponenziale delle megalopoli asiatiche faceva gridare al caos di una congestione incontrollabile, dall'altra il fenomeno della dispersione urbana veniva condannato in Italia e in Europa come immorale, perché diverso dall'idea tradizionale di città compatta. Com'è noto, nel dibattito urbanistico, il fenomeno della diffusione è stato duramente attaccato dal punto di vista della sostenibilità sociale, spaziale ed economica (le maggiori critiche avanzate riguardano la dissoluzione morfologica della città, l'aumento dell'individualismo all'interno della società, il consumo di suolo e lo spreco di risorse). Queste critiche hanno contribuito al rifiuto − anche istituzionale − di occuparsi seriamente del fenomeno della dispersione insediativa. Il risultato è che nella maggior parte dei casi, nel nostro Paese, la città diffusa è cresciuta e si è sedimentata in assenza di un progetto esplicito.

Al contrario, vista la specificità della crescita urbana europea che rifiuta i gigantismi metropolitani, la città-territorio è un fenomeno che per la sua consolidata presenza merita di essere studiato attentamente. Osservando la carta della densità alla scala europea (*Figura 1*) è chiaro che oggi questa dinamica di diffusione va al di là dei confini regionali e nazionali dei singoli stati. È evidente inoltre che l'elemento su cui è necessario riflettere sia il 'colore intermedio' della carta, piuttosto che quello scuro rappresentante i poli delle città compatte.

Figura 1 | La densità di popolazione in Europa in abitanti per Km^2.
Fonte: EPSON GEOSPECS, 2012, dati: Regional level LAU 2.

1.2 | Riflessione critica sulla polarizzazione del territorio

Come rendere attrattiva la condizione di dispersione insediativa? È questa, a mio avviso, la domanda alla quale la nuova agenda urbana europea dovrebbe cercare di rispondere.

A differenza della metropoli territoriale americana, che si distingue per accettare il principio di crescita per ripetizione attraverso moduli elementari costanti, o di quella asiatica che si rinnova piuttosto per

sostituzione, la città-territorio europea ha il tempo e la possibilità di crescere attraverso le sue eterogeneità, stratificandosi e risolvendo le incoerenze che man mano si producono nel corso della sua storia. Questo contesto esprime, più che altrove, la potenzialità di un progetto in cui le contraddizioni non vengano annullate, ma formalmente accettate come elementi eterogenei di un nuovo ordine spaziale.
Numerosi sono oggi gli studi e i documenti programmatici che invocano e presentano le potenzialità di un'Europa policentrica[1]. Il termine policentrismo ha un significato ambiguo per via dei diversi usi ai quali si presta. La struttura policentrica potrebbe essere una soluzione spaziale coerente con il concetto di 'orizzontalità' e il principio di uguaglianza tra i territori. Ma, se si osservano bene le frecce, i *cluster* e le bolle di molti di questi schemi progettuali, essi nascondono, nell'incoerenza delle diverse scale di progetto, una rigida struttura gerarchica (*Figura 2*). Le immagini che restituiscono diventano quindi veicolo di progetti polarizzatori, totalmente l'opposto di una visione 'orizzontale' e democratica. Invocare il policentrismo non può, a mio avviso, essere dunque l'unica soluzione progettuale europea per occuparsi dello sviluppo del territorio.

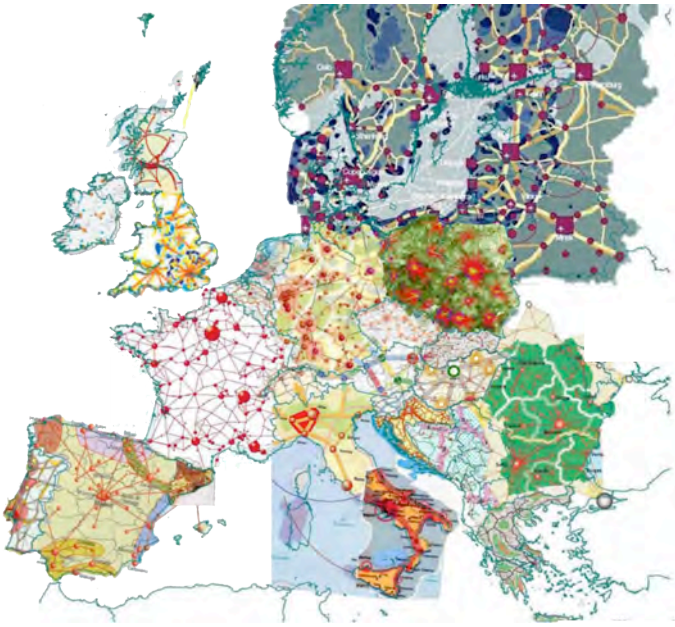


Figura 2 | Collection of Territorial Visions of Europe (2014),
Making Europe Open and Polycentric.
Fonte: ESPON ET2050 (www.et2050.eu).

2 | Dimensione locale e federale

Secondo Francesco Indovina, che a lungo si è occupato del fenomeno della dispersione, non c'è «nell'esplosione urbana nessun elemento attribuibile ad una tendenza anti-urbana, ma, piuttosto, [...] la ricerca di una migliore città e di un più soddisfacente ambiente»[2]. È attraverso questa visione che, a mio avviso, il fenomeno della dispersione europea può essere considerato dai progettisti una potenziale città contemporanea in attesa di essere formalizzata[3]. È necessario però che il suo progetto non contraddica i motivi per i quali la popolazione e le imprese hanno scelto di territorializzare[4] nella città diffusa i propri investimenti, rifiutando implicitamente il tradizionale modello della città compatta.
Nonostante l'alta qualità o il basso costo della vita, la città-territorio soffre oggi della mancanza di una struttura urbana e risente di una marginalità governativa istituzionale essendo un fenomeno che difficilmente si presta ad essere organizzato da un'istituzione gerarchica come lo Stato.

[1] Uno tra tutti il rapporto EPSON 'Vision for the European territory towards 2050' in cui si immagina «an open and polycentric territorial vision for Europe 2050».
[2] Francesco Indovina (2014), 'La metropoli europea, una prospettiva', Milano, Franco Angeli.
[3] Disegnata dai progettisti e governata da un potere istituzionale che sia conscio della sua struttura, delle sue potenzialità e differenze rispetto al modello della città compatta.
[4] «Individui e imprese si sono sempre spostati da un luogo all'altro, da una città all'altra alla ricerca di un contesto relazionale più conveniente – non solo dal punto di vista economico – nel quale territorializzare i processi sociali ed economici» A. G. Calafati (2009), Economie in cerca di città, Roma, Donzelli.

Per sua natura la politica gerarchica ed autoritaria degli stati europei (ad eccezione di quelli a struttura più federale) valorizza lo sviluppo delle capitali e dei grandi poli economici prima di investire nelle città medie o nella città-territorio, creando così disequilibri ed ingiustizie spaziali. Tuttavia è auspicabile che il governo della città-territorio venga affrontato applicando regole d'interesse collettivo piuttosto che condannando queste dinamiche all'autogestione di scelte individuali che, a lungo andare, comprometterebbero lo stesso territorio. Per questo motivo le istituzioni locali devono essere messe in grado di governare efficacemente il proprio territorio.
La riscoperta di sovranità da parte della dimensione locale, nel governo del territorio, è indice di una maggiore 'orizzontalità' sociale e spaziale. Il concetto di orizzontalità si riferisce qui all'ideale politico-istituzionale di uguaglianza territoriale e di effettiva partecipazione al potere. Questa posizione richiama le critiche che, il pensiero federalista ottocentesco prima e quello regionalista poi, hanno avanzato a loro tempo contro un potere statale autoritario, disinteressato alla pluralità dei fenomeni sociali e spaziali del territorio, e quindi alle sue eterogeneità.
La conseguenza di un assetto meno gerarchico, nel quale si permetta agli enti locali di valorizzare le proprie risorse, corrisponde all'idea di un territorio più 'orizzontale', in cui siano risolte le ingiustizie sociali e spaziali. Questo proposito si ritrova oggi nei programmi politici dell'Unione Europea, che incentiva il locale ad organizzarsi come attore politico scavalcando di fatto il ruolo dello Stato. Attraverso i fondi europei per la coesione territoriale, il 'patto dei sindaci' o le 'unioni intercomunali', ad esempio, la scala del locale è messa in condizione di superare le frammentazioni amministrative e gli impedimenti burocratici, riscoprendo quindi il potere di governare il proprio territorio (*Figura 3*). Questa novità politica, nei casi europei più all'avanguardia, sta permettendo già a poteri amministrativi limitrofi di convergere su concreti progetti federatori.
Non abbiamo bisogno di nuovi modelli di città, ma di strategie progettuali che valorizzino le specificità presenti nei territori europei, al fine di permettere, alle città oggi compatte e ai territori oggi urbanizzati in modo diffuso, la possibilità di trovare entrambi un nuovo ordine urbano, espressione fisica della nuova concezione politica democratica ed egualitaria di cui l'ambizioso progetto civico europeo si fa carico.

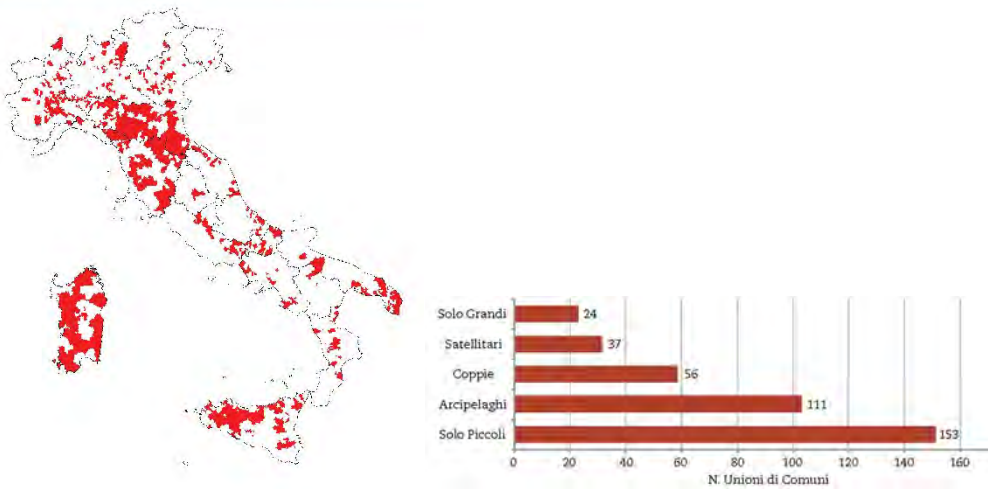


Figura 3 | Nuove geografie di potere.
'La distribuzione delle Unioni di Comuni in Italia' e 'La struttura delle Unioni per tipologia di comuni che vi partecipano'.
Fonte: elaborazione IFEL-Dipartimento Economia Locale su dati Anci ed Istat, settembre 2014.

3 | Produzione funzionale

Saper leggere e descrivere le specificità della città-territorio, al di la delle gerarchie e delle dipendenze verso la città tradizionale, può essere un mezzo per uscire dalla dualità di un modello di sviluppo obsoleto che oppone alla centralità una condizione di marginalità.
Bernardo Secchi, già negli anni Settanta, rifletteva sullo sviluppo economico legato al territorio. Attraverso un approccio strutturalista dell'economia, propone di uscire dal modello dualista di aree sviluppate contro aree sottosviluppate, prendendo piuttosto in considerazione le caratteristiche strutturali e le differenze dei diversi territori.

L'interesse ad occuparsi di produzione industriale sta nel fatto che, oltre ad essere una delle caratteristiche della città territorio, è una dinamica effettiva di sviluppo insediativo. La produzione è interessante perché dipende da logiche razionali funzionali: ha la capacità di legarsi al territorio traendone forza (promozione dei prodotti locali, fiducia al consumatore) o addirittura lo modifica, grazie alla sua forte razionalità insediativa, adattando il territorio alla sua funzione (basti pensare al livellamento della topografia, l'impermeabilizzazione del suolo, l'inquinamento o lo sfruttamento delle risorse).
Negli ultimi decenni la produzione è stata uno degli elementi del territorio che è cambiato maggiormente in Europa, ed è allo stesso tempo quello che meno è oggetto di riflessione da parte di architetti ed urbanisti. Scarseggia infatti una letteratura di progetti contemporanei esemplari realizzati soprattutto in contesto diffuso che leghino esplicitamente la produzione al funzionamento della città.
La produzione è inoltre uno dei primi indici a determinare se un territorio è attrattivo o risulta in crisi economica. Se la produzione è in crisi, o il numero di disoccupati di lunga durata raggiunge valori a dir poco allarmanti[5], in che stato ci aspettiamo che sia il nostro territorio?

L'ipotesi, che corrisponde più in generale alla questione di ricerca, è che la produzione influenzi, o possa influenzare, il funzionamento della città territorio. Progettare quindi il suo rapporto con l'urbano e con il territorio può essere un modo per intervenire sulla struttura specifica di ogni singola città-territorio.
Alcuni autori hanno descritto la relazione tra produzione e sviluppo del territorio attraverso la storia. Geddes e Mumford tra tutti, hanno proposto di dividere le epoche storiche in paleotecnico e neotecnico, caratterizzate rispettivamente dal dominio del carbone e dell'energia. Mumford, descrivendo le tendenze del processo neotecnico scrive: «Il periodo neotecnico ripristina la possibilità della piccola fabbrica rispetto allo stabilimento unico e concentrato. Henry Ford, ad esempio, ha utilizzato lo stabilimento a grande dimensione per l'ultima opera di assemblaggio, ma nei processi e prodotti intermedi è giunto ad affidarsi sempre più alle piccole fabbriche decentrate, situate in relazione con la campagna, prive della congestione e della confusione caratteristiche di una crescita eccessiva, quasi metropolitana». Oggi, Jeremy Rifkin introduce l'avvento della 'Terza rivoluzione industriale' «caratterizzata dalla compresenza di risorse energetiche e mezzi di comunicazione idonei, nonché all'impellente necessità di prevenire una catastrofe climatica». Senza abbandonarsi a tecnicismi risolutori, trovo interessante riflettere a nuovi scenari di produzione in ambito diffuso partendo dalla crisi energetica, dai cambiamenti climatici, e dai nuovi sistemi di sinergie e produzione energetica.

Conclusioni

L'obbiettivo è quello di comprendere se a diverse logiche di produzione in ambito diffuso possano corrispondere diversi funzionamenti di città-territorio, evitando la settorializzazione delle funzioni, attraverso un progetto di dinamica evolutiva e strutturalista.
Il termine 'ecologie produttive' potrebbe aiutare a chiarire il motivo per il quale si considera qui come 'società produttiva' un supporto (sociale e spaziale)[6] capace di strutturare la città-territorio. Il progetto di un supporto potrà definire un nuovo ordine urbano tra elementi eterogenei, ora disposti senza una coerenza comune. La rivoluzione energetica, una migliore accessibilità del territorio, insieme alle riforme di *governance*, potrebbero essere alcuni dei presupposti di questo nuovo ordine urbano.
Come strategia progettuale si propone di intervenire a diverse scale attraverso ricomposizioni funzionali e morfologiche delle eterogeneità presenti sui territori. La trasformazione dei territori dovrà avvenire attraverso processi d'ibridazione, e non di contrapposizione dialettica tra gli elementi, come ora avviene nella 'città tradizionale' europea. Nuovi prototipi spaziali investigheranno possibili coesistenze tra produzione e urbano, risolvendo, ad una scala più grande, le incoerenze funzionali tra i diversi sistemi.
Propongo quindi di ritornare[7] a riflettere sulla produzione diffusa a piccola scala, attraverso nuovi scenari di sviluppo, ripercorrendo le radici della produzione europea, descrivendone le condizioni attuali,

[5] Rapporto Oecd 360, 2015. L'Italia è il quarto paese dell'area Ocse per percentuale di disoccupati di lunga durata, (ovvero che non lavorano da un anno o piu' sul totale dei senza lavoro). http://www.oecd360.org/italy.
[6] Adriano Olivetti: «L'impresa non è solo un luogo di produzione, ma è anche il motore principale dello sviluppo economico e sociale e come tale ha delle responsabilità verso la collettività e il territorio».
[7] Tutti questi aspetti descritti nel testo tendono a favorire un diverso modello di industrializzazione, vicino al modello NEC descritto da Fuà negli anni '80, un modello caratterizzato da una diffusione sul territorio «corrispondente ad una logica di sviluppo che valorizza al massimo le pre-esistenze e minimizza i traumi e le fratture».

interpretando le nuove tendenze produttive e le possibilità offerte dalla produzione energetica delocalizzata.
A mio avviso si possono individuare oggi in Italia alcuni fattori che esplicitano la possibilità e la necessità di innescare un cambiamento a livello produttivo. Di seguito viene proposto un primo elenco non esaustivo.

Aspetti tecnici:
- migliore e più efficiente accessibilità del territorio;
- produzione energetica diffusa e sinergie funzionali;
- minore spreco di risorse e più cicli di vita per i materiali;
- progresso tecnico ed informatico nelle nuove produzioni industriali a piccola scala.

Aspetti amministrativi:
- ridefinire marginalità e centralità, ovvero una nuova governance che parta dall'unione dei comuni;
- riduzione di gerarchie statali ed immobilismi burocratici;
- costruzione di un'Europa federale.

Aspetti sociali:
- tendenza universale al ridimensionamento delle ore e dei ritmi di lavoro;
- maggiore elasticità nei turni e nei ruoli di lavoro;
- ridefinizione della fascia d'età giovanile alla quale garantire il maggiore potere d'acquisto;
- resistenza nell'abbandonare in modo definitivo il luogo di origine per una destinazione che non garantisce le stessa qualità di vita;
- mettere a profitto competenze artigianali già presenti in loco, valorizzandole come eredità del passato.

Riferimenti bibliografici

Calafati A. G. (2003), *Economie della città dispersa*, Economia Italiana n.1.
Calafati A. G. (2009), *Economie in cerca di città, La questione urbana in Italia*, Donzelli Editore, Roma.
Calafati G. A. (a cura di, 2014), *Città tra sviluppo e declino, Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli Editori, Roma.
Cribari V. (2014), *Dalle trasformazioni recenti delle produzioni ai luoghi: tassonomie per il riciclo delle aree industriali miste,* in Sentieri Urbani, 14, pp 14-25.
De Carlo G. (1962), *La nuova dimensione della città - la città regione*, convegno ILSES a Stresa.
Fuà G. (1980), *Problemi dello sviluppo tardivo in Europa*, il Mulino, Bologna.
Fuà G., Zacchia C. (a cura di, 1983), *Industrializzazione senza fratture*, il Mulino, Bologna.
Indovina F. (2014), *La metropoli europea. Una prospettiva*, Franco Angeli, Milano.
Kropotkin A. P. (1898), *Campi, fabbriche ed officine*, G.P. Putnam's Sons.
Mumford L. (1961), *The City in History. Its Origins, its Transformations and its Prospects*, Harcourt, Brace and World Inc, New York.
Piccinato G., Quilici V., Tafuri M. (1962), *La città territorio: verso una nuova dimensione*, in Casabella continuità, 270, pp 16-25.
Riftkin J. (2011) *La terza rivoluzione industriale*, Edizioni Mondadori, Milano.
Samonà G. (1959), *L'urbanistica e l'avvenire delle città negli stati europei*, Editori Laterza, Bari.
Secchi B. (a cura di, 1965), *Analisi delle strutture territoriali*, Franco Angeli, Milano.
Secchi B.(2005), *Medium sized european cities and the new forms of the metropolis*, a Graz.
Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Bari.
Secchi B. (1974), *Squilibri regionali e sviluppo economico*, Marsilio, Padova-Venezia.

Sitografia

Rapporto Oecd 360, 2015
http://www.oecd360.org/italy.

ITALIA
45 ·· 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Il territorio e l'economia: analisi di *place marketing* e linee guida per la creazione di un modello museale indirizzato all'uso e allo sviluppo territoriale

Sara Maria Serafini
Università della Calabria
Dipartimento di Ingegneria civile,
Email: *saramariaserafini@gmail.com*

Abstract
Partendo dal presupposto che con il termine paesaggio agrario s'intende quel particolare paesaggio dei campi, sia che si tratti di impianti agrari semplici che complessi, persiste la volontà di recuperarlo e valorizzarlo, affermando un'identità culturale che esprima il valore complessivo del territorio.
Oggi, il paesaggio agrario è seriamente compromesso, pertanto è necessario connettere le politiche agricole con quelle territoriali, al fine di sensibilizzare popolazione e Stato sulla questione paesaggio, creando alternative di valorizzazione e fruizione che meglio si adattano a questi tempi moderni.
La conoscenza di un patrimonio come quello del paesaggio agrario ripropone i caratteri di casualità propri della sua formazione, con conseguenze gravi per la tutela e la conservazione. Si parla di un patrimonio di cui si ignora l'esistenza e che invece dovrebbe essere 'esposto' proprio come accade per un quadro in un museo.
Quello turistico è un settore chiave della nostra economia, e l'interesse che la popolazione mostra rispetto al patrimonio e alle attività culturali, è in progressivo aumento; in quest'ottica, ben si colloca il museo territoriale, un modello museale che si compone di una sede fissa, ma soprattutto di una rete digitalizzata, che gli permetta di creare diverse soluzioni, in base alle caratteristiche proprie del territorio a cui si riferisce, e alla tipologia di utenza.

Parole chiave: landscape, economics, planning.

1 | Il paesaggio agrario oggi

Il paesaggio, inteso come espressione della complessa interazione tra società e natura, è una delle più importanti categorie della Lista del patrimonio mondiale UNESCO.
Introdotto nel sistema della Convenzione del patrimonio mondiale 1992 con il termine di 'paesaggio culturale', questa categoria è stata scelta da molti Stati dei diversi continenti per identificare e proteggere aree di particolare bellezza e di grande valore culturale e spirituale. Oggi i paesaggi culturali nella Lista del patrimonio mondiale sono 66, appartengono a tutte le regioni e culture del mondo, e sono testimonianza della ricchezza e dell'importanza del paesaggio per l'identità culturale dei popoli.
Per queste ragioni, quale definizione di paesaggio si assume quella della Convenzione Europea del Paesaggio (2000):
«[...] designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni» (Cartei, 2007).
In questo ambito patrimoniale, l'Italia ha un ruolo molto speciale e privilegiato. La sua conformazione fisica, la posizione geografica, le ricche vicende storiche, hanno permesso la formazione di una grande varietà di paesaggi culturali di straordinaria bellezza, che ha pochi paralleli a livello internazionale.

Tuttavia, una parte del paesaggio italiano, quello agrario, è seriamente compromesso, in particolare solo il 10% del territorio agricolo viene utilizzato, mentre la restante parte soffre dei tipici fenomeni d'erosione, causati dal classico *urban-sprawl*, dovuto al fenomeno dell'urbanizzazione che ha svuotato le campagne in favore del sogno di prosperità economica legato ai nuovi processi di industrializzazione che hanno interessato quasi tutte le nazioni negli anni della ricostruzione, e dal semplice abbandono, dovuto a molteplici condizioni sfavorevoli, tutte in qualche modo collegate all'economia (Agnoletti, 2010).

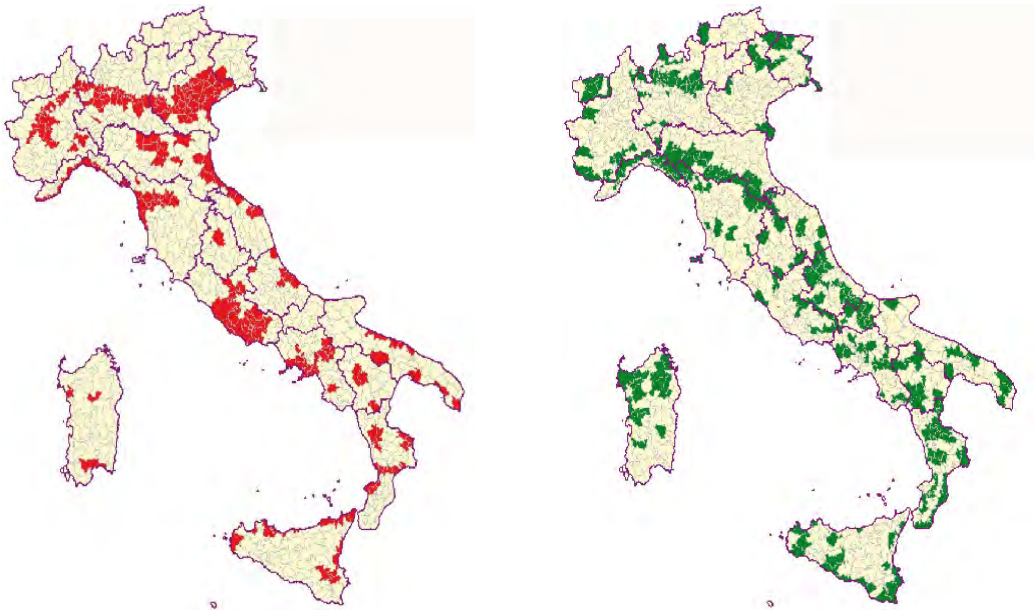


Figura 1 | Erosione delle aree rurali dovute a urban sprawl (rosso) e abbandono (verde) - Dati ISTAT 1991/2001.

Nel nostro Paese, lo spazio rurale ha indubbiamente sperimentato in ritardo, rispetto agli spazi urbani, i criteri del razionale sviluppo del sistema insediativo. Solo a partire dalla seconda metà del Novecento, a seguito delle notevoli evoluzioni socio economiche che lo hanno interessato, ha iniziato a essere oggetto di radicali trasformazioni (Carci, 2005). Lo spazio rurale cessa per la prima volta di essere considerato come 'carta bianca' indistinta, o come 'spazio residuo', per assumere il significato strategico di complessa realtà portatrice di risorse e processi essenziali per la qualità della vita (Romano, 1991). All'attività agricola, ad esempio, viene associato il requisito della multifunzionalità, rilevandone non solo il tradizionale ruolo economico ma promuovendone anche il ruolo sociale ed ecologico-ambientale. Lo spazio rurale assume rilevanza anche dal punto di vista politico e culturale, acquisendo nel tempo un forte valore patrimoniale con significativi caratteri di attrazione turistica e di destinazione a fini ricreativi.
Le trasformazioni del paesaggio agrario sono legate a quattro fattori di mutamento: antropici, endogeni, naturali ed esogeni, che vanno a costituire la multifunzionalità del paesaggio stesso (Pericoli, 2013).
Già solo l'agricoltura, oltre alla funzione strettamente produttiva, svolge altre quattro tipologie di funzioni: le funzioni verdi (gestione del paesaggio e tutela della biodiversità); funzioni blu (gestione delle risorse idriche, prevenzione rischi idrogeologici); funzioni gialle (sostegno allo sviluppo rurale, riferimento identitario e culturale, attrattore turistico); funzioni bianche (qualità, sicurezza e salubrità degli alimenti).
É proprio la multifunzionalità, infatti, che definisce le traiettorie del paesaggio agrario; pertanto è logica conclusione, affermare che il futuro dei paesaggi agrari, dipende dalle azioni di tutela e valorizzazione; ma esso viene sempre più a dipendere dalla capacità delle comunità rurali di reinterpretare in maniera innovativa l'eredità culturale, materiale e immateriale, che hanno ricevuto dal proprio passato, facendosi protagoniste attive di un modello di sviluppo endogeno e auto centrato, imperniato sulla valorizzazione della propria identità piuttosto che sulla ricerca di improbabili modelli da emulare (Pollice, 2002).

2 | Le componenti economiche del paesaggio e le strategie di marketing legate al territorio

Come anticipato, la formazione del paesaggio agrario è frutto dell'interazione 'casuale' dell'azione umana a quella della natura e, proprio per queste caratteristiche, è complicato studiarne le trasformazioni, ma

soprattutto è difficile diffonderne la conoscenza e applicare azioni di tutela che siano capaci di conservarlo e valorizzarlo allo stesso tempo.
Si parla di un patrimonio di grande appeal anche presso un pubblico vasto, per il potere evocativo di suggestioni ed emozioni che richiamano storie antiche, accadimenti recenti e leggende; un patrimonio che è, nella maggior parte dei casi, sconosciuto e che, invece, dovrebbe essere considerato una delle maggiori attrattive dal punto di vista culturale e turistico. Infatti, l'idea generale è che il paesaggio agrario venga considerato al pari di un'opera d'arte e che si sfrutti la struttura capillare del museo moderno per 'esporlo' e creare un meccanismo di fruizione da parte di un'utenza specifica e non.
Il settore turistico, da solo, ricopre il 10% del Pil nazionale, nonostante il settore culturale soffra, da diversi anni, di una gravissima sottrazione di risorse, specchio di una sostanziale assenza di politiche mirate alla promozione del territorio (Barbi et al., 2012).
Nonostante le stime pessimistiche, l'interesse della popolazione verso il patrimonio e le attività culturali, è in continuo aumento, così come è in aumento la spesa della popolazione per questo settore, considerato da sempre di nicchia.
Per queste ragioni, si è reso necessario comprendere come convogliare l'interesse della popolazione verso il patrimonio paesaggio, un bene immenso, che può essere letto in chiave turistica, in modo da diffondere una cultura del paesaggio, l'amore e l'attrazione verso una risorsa dall'incredibile ricchezza, che è al tempo stesso una grande opportunità.
La strategia possibile sembra essere quella di creare all'interno del territorio dei meccanismi di coesione sociale e di fruizione delle risorse disponibili, di usare il territorio stesso come una risorsa economica, in modo da coinvolgere la popolazione locale, e creare una rete d'interazione con enti a vari livelli. Il risultato è una vera e propria macchina, che potrebbe tradursi nell'ideazione di un nuovo modello museale, quello del territorio, che poiché è legato alla terra, alle popolazioni, alle vicende storiche, sociali e agrarie, non potrà mai essere statico, ma sarà il museo del luogo, del tempo e dello spazio (Kotler et al., 1993).
A questo punto, restano le questioni legate alla possibilità o meno di poter trattare il paesaggio come un elemento tipico dell'analisi economica.
Una possibile risposta la si può ricercare nelle teorie del *place marketing*, che comprende tutte quelle attività di marketing che hanno come oggetto il territorio, e come obiettivo quello di attrarre investimenti e sostenere lo sviluppo locale (Caroli, 1999).
Andando più in profondità, il termine marketing territoriale può essere utilizzato in almeno tre accezioni differenti:

- come promozione del territorio, delle sue caratteristiche e delle sue prospettive, al fine di attirare dall'esterno investimenti e visitatori;
- come finalizzazione delle politiche territoriali e urbane;
- come riorganizzazione complessiva delle procedure amministrative.

In realtà, come spesso accade, queste accezioni del termine non sono alternative ma, piuttosto, complementari (Napolitano, 2000).

3 | Caso studio: Piano di Marketing territoriale strategico per l'Area Morenica Mantovana

Il caso presentato, mostra l'ideazione di un piano strategico indirizzato allo sviluppo della capacità competitiva territoriale.
L'Area Morenica Mantovana copre un territorio di circa 60.000 abitanti, si relaziona direttamente con il bacino del Garda verso Nord, e con i territori del bresciano e del veronese, e mostra un'interessante dinamica economica sia per la produttività, che per i flussi turistici.
L'area è caratterizzata da una forte densità di insediamenti e infrastrutture: questo dato è decisamente positivo se trattiamo la sfera produttiva, ma rappresenta una minaccia per l'identità paesistica e per l'ambiente naturale. Sotto quest'aspetto, l'Area Morenica Mantovana costituisce un'eccezione, con il mantenimento dell'integrità dei propri caratteri originari, valorizzati anche dalla contiguità con il sistema ambientale del Parco Naturale del Mincio.
Il Piano realizzato è orientato allo sviluppo turistico e si articola in azioni progettuali simultanee e integrate quali: turismo, ambiente, beni culturali, ambientali e paesaggistici, formazione, comunicazione.
Queste azioni evidenziano la determinazione di valorizzare il territorio a partire da elementi ambientali, storico-culturali e socio-economici riconoscibili, che concorrono organicamente a delineare l'identità condivisa dell'area.
Tale ipotesi di lavoro si desume dal percorso metodologico con cui è stata affrontata la ricerca:

- Perimetrazione dei possibili confini d'identità;
- Individuazione delle opportunità competitive;
- Ideazione di un 'orientamento strategico di sistema' fondato sulle specificità e le vocazioni locali;
- Costruzione di un sistema di alleanze, basato sulla sollecitazione/partecipazione attiva degli operatori socio-economici alla realizzazione del progetto.

Per quanto riguarda i risultati progettuali, la ricerca ha assunto quale obiettivo la definizione di un documento di strategia, e delle relative politiche di marketing territoriale. L'azione di ricerca si è strutturata inoltre attraverso una fase di audit del territorio e degli stakeholder.
Dopo una verifica preliminare, il Piano è stato pubblicato nel luglio 2005, la sua particolarità è creare azioni sinergiche e alleanze tra realtà locale e PA, così da rafforzare i legami all'interno di una rete che necessita di nodi più stabili.

4 | Il metaprogetto del museo: un modello di sviluppo territoriale

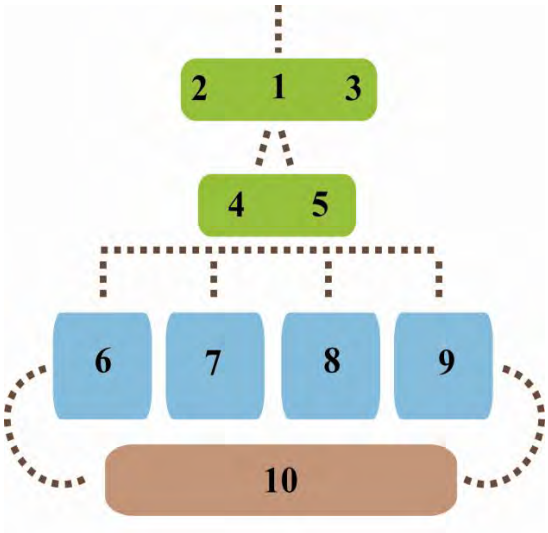
La costruzione del modello museale, avviene attraverso un processo progettuale che passa attraverso la metaprogettazione.
L'azione progetto è un'istituzione mediante la quale è possibile disciplinare le modalità con cui, intervenendo nella realtà presente, se ne può orientare o determinare l'evoluzione futura (Riva, 2008).
La difficoltà di un'elaborazione progettuale del genere è determinata dal rapporto tra l'idea progettuale e il confronto con l'infrastruttura tecnologica utilizzabile, e dal rapporto tra il progetto vero e proprio e la sua evoluzione come prodotto.
È l'introduzione del concetto di 'sistema', che apre una nuova strada nella ricerca della giusta metodologia progettuale. Un sistema è 'un complesso organico di elementi uniti tra loro e interdipendenti'[1].
Assunto il concetto di sistema all'interno della progettazione, è il progetto stesso a divenire sistemico, per cui si è proceduto a individuare le componenti principali: le unità ambientali e quelle tecnologiche.
Prima di addentrarci nel metaprogetto[2] di queste unità, è d'obbligo definire cosa si intende oggi per museo: luogo, all'aperto o al chiuso, nel quale vengono conservati materiali di qualunque natura, considerati utili al mantenimento, all'approfondimento, all'evoluzione e al diffondersi del sapere e della cultura: quindi anche la strada cittadina, la città, il territorio e cioè 'il museo fuori dal museo'[3] (Minucciani, 2005).
Si potrebbe pensare, a questo punto, che anche una biblioteca o un archivio possano essere considerati musei, ma essi non prevedono un'azione fondamentale per il museo: l'esposizione.
Un museo, infatti, si riconosce perché, oltre al ruolo di proteggere e conservare, permette la visita del pubblico. Un altro aspetto importante è l'aggiunta di altre finalità quali la comunicazione e la didattica, che si sono rese necessarie dati i cambiamenti sociali degli ultimi decenni (Clemente, 2004).
Il nuovo concetto di museo, infatti, propone un modello in grado di attivare ricerche, elaborare sistemi di informazione, approfondimento e innovazione a vari livelli, e di coinvolgere il visitatore, avvalendosi di sistemi multimediali e interattivi (Monaci, 2006).
Per cui, accanto alla tipologia del museo tradizionale, che espone oggetti cercando con vari mezzi di esprimere e comunicare i loro significati, si è formata un'altra tipologia che, per perseguire gli stessi fini, adotta sistemi molto più sofisticati. Infatti, il museo tradizionale al massimo integra l'opera esposta con didascalie, cataloghi, audiovisivi, pannelli; promuove giornate di studio e allestisce mostre tematiche. Il tipo museale 2.0, non espone opere, ma modelli, plastici, copie, macchinari, simulazioni 2 e 3D, ripetizioni di fenomeni in laboratorio, illustrazioni, grafici, serre e vivai; si avvale di tecnologie di comunicazione come computer, quadri di comando, pulsanti, schermi, audio, video etc., allargando i concetti originari di tutela e conservazione a quello di diffusione della conoscenza.
Passiamo adesso al metaprogetto delle unità ambientali, che prevede la costituzione di un modello rivolto alla necessità di ottimizzare l'assetto funzionale-spaziale di ciò che si sta proponendo.

---

[1] Definizione dal Dizionario Garzanti della lingua italiana, Milano, Garzanti Editore, 1965.
[2] In progettazione il metaprogetto, anche detto fase metaprogettuale, è l'attività progettuale di natura teorica, avente per obiettivo la gestione e l'indirizzo strategico del processo di transizione tra la fase di istruttoria del progetto (raccolta dei dati e analisi) e la fase di formalizzazione e sintesi dello stesso.
[3] Minucciani (2005).

Per cui, questa parte, si riferirà proprio alla costituzione fisica del modello, individuando le funzioni minime necessarie e dalle attività che si vogliono far svolgere all'utenza all'interno dello spazio museale, arrivando alla definizione 'aspaziale' del museo.
Data la premessa, appare evidente la complessità di organizzazione delle funzioni dei musei moderni. In generale, possiamo dire che esiste uno schema di distribuzione pianificato sulla base di tre fasce principali:

- Prima fascia: rappresentata in Figura 2 col colore verde: ingresso/uscita (1), informazioni (2), cataloghi (3), servizi igienici (4), bar (5);
- Seconda fascia: dedicata al contatto con il pubblico e rappresentata in Figura 2 col colore azzurro: esposizioni permanenti (6), esposizioni temporanee (7), aule didattiche e convegni (8), laboratori (9);
- Terza fascia: rappresentata in Figura 2 col colore rosa: archivio, elaborazione dati, infrastruttura tecnologica e centro di visualizzazione (10).



1. Ingresso/uscita
2. Informazioni
3. Cataloghi
4. Servizi igienici
5. Bar

6. Esposizioni permanenti
7. Esposizioni temporanee
8. Aule didattiche
9. Laboratori

10. Archivio – elaborazione dati – infrastruttura tecnologica (centro di visualizzazione)

Figura 2 | Schematizzazione delle tre fasce funzionali con indicazione delle unità ambientali citate nel testo.

Come per il sistema ambientale, è evidentemente possibile costruire anche per le unità tecnologiche, un sistema virtuale, ovvero un modello informazionale che completa l'azione metaprogettuale.
All'interno del metaprogetto del modello museale, la parte tecnologica è destinata alla ricerca, all'elaborazione di dati, all'utilizzo di infrastrutture tecnologiche capaci di fornire strumenti utili all'ottenimento dell'obiettivo primario: la diffusione della conoscenza, e la valorizzazione del tema come risorsa. Per questo si è pensato di dotare la parte fisica del museo di un centro di visualizzazione, capace di fornire servizi sulla base della strumentazione e delle unità operative disponibili.
Le principali tecnologie sono quelle dedicate al rilevamento, alla mappatura, alla modellazione, alla georeferenziazione, e alla creazione di piattaforme, app e servizi (sensori, GIS, droni, telerilevamento, open data).
Alla luce di quanto detto, più che di musei virtuali, si deve parlare di musei interattivi; musei reali che utilizzano al loro interno tecnologie digitali, volte a rendere accattivante e dinamica la visita, a coinvolgere appieno il visitatore nell'esperienza museo, in quanto la percezione degli oggetti e la loro comprensione dipende solo ed esclusivamente dalle sue azioni, e a diffondere la conoscenza attraverso allestimenti che sfruttano le ultimissime tecnologie digitali.
Ma l'elemento che davvero rende il museo del territorio un museo 2.0, è la rete. Infatti, per mezzo della rete esso diventa il luogo in cui la realtà e l'immagine del paesaggio combaciano e si allacciano in un intreccio di relazioni culturali.
Grazie alla rete, il museo non ha nulla delle istituzioni museali che l'hanno preceduto, non è statico e cristallizzato nel tempo, ma è parte di una realtà complessa, che sulle basi del passato, delle stratificazioni e delle connotazioni sociali, geografiche ed economiche odierne, muta continuamente volto indicando le giuste direzioni di sviluppo. Esso è un'istituzione che si occupa di studiare, conservare, valorizzare e presentare la memoria collettiva di una comunità e del territorio che la ospita, delineando linee coerenti per lo sviluppo futuro; è il frutto del rapporto tra la popolazione, la sua amministrazione e un'equipe

pluridisciplinare di esperti; è un organismo che, pur rivolgendosi anche ad un pubblico esterno, ha come interlocutori principali gli abitanti della comunità i quali, anziché visitatori passivi, vogliono diventare fruitori attivi.
Infatti, le componenti essenziali della rete sono: il territorio, la popolazione e il patrimonio.
Un modello come questo, pone al centro della propria attenzione tutto il territorio come un museo diffuso, e si propone:

- di essere il punto di riferimento regionale per le politiche agro-economiche;
- di essere polo di riferimento interregionale, per attuare processi di sviluppo interagenti e mirati a una cooperazione;
- di essere centro di ricerca per lo sviluppo delle tecniche agricole;
- di essere banca del seme e centro di scambio tra le diverse colture, sia all'interno di zone appartenenti alla stessa regione, che ad altre regioni;
- di essere un'alternativa d'integrazione sociale;
- di creare nuovi metodi d'approccio alla cultura attraverso l'istituzione di cicli seminariali, conferenze o summer school tematiche;
- di offrire spunti di formazione culturale alle istituzioni scolastiche, attraverso l'organizzazione di visite presso aziende biologiche, aree protette o bioparchi;
- di tutelare il paesaggio rurale attraverso l'istituzione in situ di ecomusei in cui si salvaguardino particolari tecniche o bio-diversità;
- di essere il punto di riferimento per quella fetta di turismo espressamente interessata ad attività eco, a soggiorni naturali o a ricevere una formazione specifica coerente con la definizione classica di sviluppo sostenibile.

I vantaggi di questo modello museale sono facilmente intuibili. Il paesaggio tornerà a pieno titolo a occupare un ruolo di fondamentale importanza all'interno della comunità sociale, sia per le caratteristiche tipiche di patrimonio, quali bellezza, valore e unicità, ma anche e soprattutto grazie alla nuova veste di risorsa, mirata a sostenere l'economia della regione e a guidarla verso scenari di prosperità e crescita.

Riferimenti bibliografici

Agnoletti, M. (a cura di, 2010), *Paesaggi rurali storici per un catalogo nazionale*, Editore La Terza, Roma.
Barbi, C., Camaleonte, F., La Marca, D., Modesti, V. (2012), *Cultura e turismo. Locomotiva del paese,* Federculture.
Carci, P. L. (2005), *Le trasformazioni del paesaggio*, Gangemi Editore, Roma.
Caroli, M. (1999), *Il marketing territoriale*, Franco Angeli Editore, Roma.
Cartei, G. F. (2007), *Convenzione europea del paesaggio e governo del territorio*, Il Mulino Edizioni, Bologna.
Clemente, P. (2004), *Museografia e comunicazione di massa*, Aracne Editore, Roma.
Kotler, P., Heider, D. H., Rein, L. (1993), *Marketing place*, The Free Press, New York.
Minucciani, V. (2005) *Il museo fuori dal museo. Il territorio e la comunicazione museale*, Lybra Immagine Edizioni, Milano.
Monaci, S. (2006) *Il futuro del museo. Come i nuovi media cambiano l'esperienza del pubblico*, Guerini Edizioni, Milano.
Napolitano, M. R. (2000), *Dal marketing territoriale alla gestione competitiva del territorio*, ESI, Napoli.
Pericoli, T. (2013), *I paesaggi*, Adelphi, Milano.
Pollice, F. (2002), *Territori del turismo. Una lettura geografica delle politiche del turismo*, Franco Angeli, Roma.
Romano, G. (1991), *Studi sul paesaggio*, Einaudi, Torino.
Riva, R. (2008), *Il meta progetto dell'eco museo*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Sitografia

Convenzione Europea del Paesaggio
http://www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it/
Registro nazionale dei paesaggi rurali storici
http://landscapeunifi.it/it/registro-nazionale-paesaggi-rurali-storici
Sito Istat, Sezione Regione Calabria
http://www.istat.it/it/calabria

ITALIA
45 - 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

La VAS per il superamento della marginalità delle aree interne

Luca Torrisi
Università degli studi di Palermo
Master di II livello in Pianificazione Integrata per lo Sviluppo Sostenibile
Email: *clauto@alice.it*
Tel: 366.3169487

Abstract
Per la pianificazione delle aree interne, la VAS va considerata quale strumento non più compilativo bensì come elemento fondamentale della qualità di progetto. Per fare ciò è opportuno adottare un catalogo di soluzioni, partendo da una selezione di indicatori dell'ISPRA relativi a campi disciplinari differenti. Questi indicatori vengono tradotti in azioni pratiche in fase di progettazione, da applicare a piani e progetti, anche già esistenti, relativi alla produzione di energia ed ai parametri di acque, suoli, biodiversità e beni culturali e paesaggistici, coadiuvati dagli strumenti di pianificazione vigenti. Infine, viene redatto un abaco di soluzioni che permette di adottare le azioni proposte.
L'obiettivo è attuare una pianificazione strategica che guardi alla sostenibilità ed allo sviluppo, muovendo dai caratteri del territorio, attraverso una strategia partecipata e continuativa. A tal fine, la VAS deve guardare alle normative comunitarie, nazionali e regionali vigenti e sfruttare le risorse comunitarie, nonché i programmi operativi nazionali e regionali, come le strategie di sviluppo locale e delle aree interne e il patto dei sindaci.
Tale percorso è applicabile anche in una realtà come quella dei monti Sicani, in Sicilia. La peculiarità agricola del territorio può sfruttare la produzione agricola, e di converso la trasformazione della stessa, ma anche la produzione di energia tramite biomassa - anche se solo come integrazione ad altre forme di energia rinnovabile - la mitigazione, la tutela e il monitoraggio di habitat, specie e paesaggi, oltre al trattamento dei rifiuti e delle acque reflue.

Parole chiave: governance, sustainability, development.

1.1 | Stato di fatto

Le aree interne, che riguardano una significativa fetta della popolazione nazionale, sono contraddistinte da fattori di marginalità principalmente correlati alla diminuzione dei fenomeni occupazionali e della popolazione. Lo sviluppo di tali territori risente dell'età media elevata degli abitanti nonché dello stato dei servizi, pubblici e privati, relativi agli ambiti sanitario, infrastrutturale e scolastico. Tali dati, a cui si aggiunge il fenomeno dell'immigrazione, indicano il forte tasso di incidenza della popolazione non produttiva su quella che determina reddito, rappresentano la desertificazione che, a sua volta, influisce sullo scarso utilizzo del capitale territoriale. Valutato che i processi[1] risultano proporzionalmente simili nelle aree metropolitane e in quelle interne, ne consegue che risultano assai incidenti in queste ultime in considerazione del loro status di aree marginali, legato in particolar modo alla staticità dei processi di innovazione e sperimentazione relativi alle risorse locali.

[1] Dati relativi alle indagini effettuate presso gli Uffici di Anagrafe nell'anno 2014 (*demo.istat.it*).

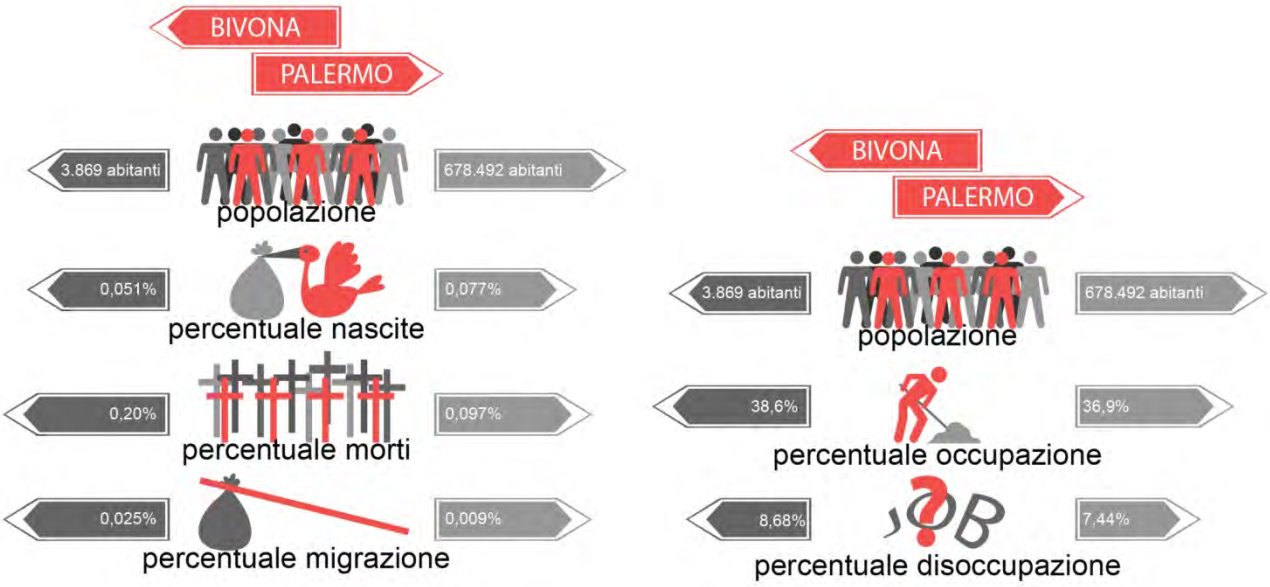


Figure 1 e 2| Confronto tra i dati demografici relativi ad un Comune appartenente alle aree interne e il capoluogo regionale (demo.istat.it; www.istat.it/it/lavoro). Elaborazione personale

1.2 | La VAS come strumento per lo sviluppo sostenibile

Un *nuovo paradigma* che guardi in maniera differente alla realtà urbana e alla sua evoluzione[2], in una con lo sviluppo sostenibile: è la Valutazione Ambientale Strategica. Il documento oggi ha valenza compilativa di tipo amministrativo-burocratico; potrebbe divenire uno strumento capace di incidere sulla qualità della pianificazione e dei processi progettuali[3]. In atto, la compilazione della VAS comporta la verifica all'assoggettabilità dei piani e dei progetti, l'elaborazione di specifico rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni con i soggetti coinvolti, così da pervenire a specifica decisione valutativa da comunicare al proponente, nonché il periodico monitoraggio quale efficace strumento di conoscenza e di informazione. Le competenze specifiche del tecnico variano la tipologia compilativa della VAS: metodo opposto all'approccio interdisciplinare, capace di ampliare i parametri entro cui il processo di valutazione deve muoversi perché guarda ad una «idea sintetica di un contesto naturale e culturale, ecologico e sociale al tempo stesso».[4]
Per garantire un punto di vista sul cambiamento è necessario che vi sia una sensibilità, non solo tecnica, ovvero urbanistica o naturalistica, che guardi a stili di vita più sostenibili, intelligenti e creativi[5] tramite l'azione di più campi disciplinari che puntino alla programmazione futura, anche in campo comunitario, come nel caso della *Strategia 202020*, in seguito al protocollo di Kyoto, in cui vengono valutate le emissioni di gas serra, la produzione di energia da fonti rinnovabili e il risparmio energetico. Vanno valutate altresì, in tutte le possibili sfaccettature, le acque superficiali e sotterranee, ovvero distinte in base al loro differente utilizzo per la balneabilità o per uso sanitario; vanno monitorati gli effetti legati alla produzione di rifiuti che influiscono, insieme ai fattori energetici, sullo sfruttamento delle risorse naturali e quindi sulla conservazione e gestione delle stesse. È necessario guardare alle specie floristiche e faunistiche che tipicizzano i territori, individuati tramite le schede SIC: indicano, tramite l'azione della rete *Natura 2000*, habitat e specie da tutelare, oltre ai suoli atti all'estrazione di minerali, aree forestali o agricole nonché soggetti alle azioni di contaminazione. Un'ulteriore tutela va posta sui siti culturali di tipo archeologico e paesaggistico che qualificano l'identità del territorio.

2| L'incidenza di norme e bandi sulla progettazione

La VAS è uno strumento che, partendo dalle norme comunitarie, assume un rilievo sempre maggiore. Deriva dalla Direttiva della Comunità Europea 2001/42/CE, legata all'operatività dal punto di vista ambientale nei

[2] Si veda in particolare M. Ricci (2012), *Nuovi paradigmi*, List, Trento.
[3] G. Trombino, *Presentazione*, in I. Vinci (a cura di, 2010), *Pianificazione strategica in contesti fragili*, Alinea editrice, Firenze
[4] J. Nunes (2010), *PROAP architettura del paesaggio*, Lisbona (www.proap.pt/it)
[5] M. Carta (2014), *Reimaging Urbanism: città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano,* List, Trento.

processi decisionali strategici; persegue gli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e fondata sul principio della precauzione.[6] Ne conseguono ulteriori accorgimenti a livello comunitario che guardano alle attività industriali dall'elevato potenziale di inquinamento e muovono dalla necessità di un apporto ambientale che parta dal monitoraggio e dalla salvaguardia delle attività esistenti in situ.[7]
Anche a livello nazionale si ricerca una pianificazione strategica che tenga d'occhio la qualità ambientale, puntando sulla qualità della vita umana, in una con la salvaguardia e il miglioramento delle condizioni ambientali ed il controllo dell'uso delle risorse naturali proprie del territorio.[8] Si introducono così le procedure VAS, VIA e AIA con funzione di garanzia della salvaguardia e del monitoraggio del regime ambientale, per fornire ai tecnici uno strumento di controllo sulla qualità di piani e progetti. In seguito[9], viene rafforzato il valore ambientale di VIA e VAS, in coerenza con le Direttive europee in materia di valutazione ambientale.
La Regione Siciliana, con il Decreto Presidenziale n. 23/2014, ha recepito le indicazioni di carattere ambientale di livello comunitario e nazionale. La delibera di Giunta n.119/2014 ha regolamentato la procedura e alcuni contenuti della VAS, ritenuta elemento cardine dell'intero iter di adozione ed approvazione di piani e programmi in linea con le normative nazionali.
Gli strumenti operativi per perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale vanno ricercati nella programmazione strategica che, dal livello europeo a quello nazionale e regionale, si propone di affrontare le suddette tematiche. L'ottimizzazione del ricorso alla programmazione strategica si ottiene superando il perverso meccanismo di 'inseguire' il finanziamento prescindendo dalla qualificazione della pianificazione a lungo periodo. Al contrario, il principio stesso della pianificazione si fonda sulla definizione oculata ed attenta delle condizioni esistenti, delle necessità accertate e degli interventi programmati. Il principio programmatorio dovrebbe costituire il sostrato della coniugazione della pianificazione e della programmazione nell'intento di razionalizzare le risorse disponibili e privilegiare le aspettative e le prospettive di crescita e di sviluppo. In questa ottica, lo strumento della VAS non deve rappresentare un 'ulteriore' prodotto che si aggiunga ad una pletora di strumenti, piuttosto la garanzia di un elevato livello di protezione ambientale che abbia come oggetto piani e programmi, definiti, validati ed aggiornati, idonei a perseguire effetti significativi sull'ambiente.
Le risorse comunitarie, nazionali e regionali, nella programmazione 2014-2020, come la strategia *Europa 2020*, mirano ad incrementare il modello di sviluppo, dettando le condizioni per una crescita più sostenibile. All'interno di *Europa 2020* rientrano il programma quadro *Horizon 2020,* relativo ai temi di ricerca e di innovazione, e *Life 2020* con spiccata attenzione alle tematiche ambientali. A livello nazionale occorre prendere in considerazione i PAES; essi muovono dagli obiettivi posti dalla *Strategia 202020*, dettandone azioni pratiche e progetti che il Comune metterà in atto in collaborazione con altri Comuni circonvicini. Invero, è possibile fare riferimento ai PON Metro, relativi alle aree metropolitane, e alla SNAI che mirano ad una crescita intelligente, inclusiva e sostenibile del territorio e, specie per le aree interne, capace di creare lavoro, realizzare inclusione sociale, ridurre i costi dell'abbandono del territorio. In ambito regionale, la Sicilia, tramite i POR, mira a definire un sistema di strategie che determini un connubio tra innovazione e sviluppo, sfruttando la competitività dei sistemi produttivi territoriali e sociali.

[6] 2001/42/CE del Parlamento Europeo, emanata in data 27 giugno 2001.
[7] 2008/1/CE del Parlamento Europeo, emanata in data 15 gennaio 2008.
[8] Decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152.
[9] Decreti legislativi del 16 gennaio 2008, n.4 e del 29 giugno 2010, n.128.

Tabella I | Le leggi che, ad oggi, regolamentano la VAS in ambito comunitario, nazionale e in Regione Siciliana. Elaborazione personale

Tipologia	Ambito	Numero	Descrizione
Direttiva	Comunitario	2001/42/CE	protezione, controllo e sviluppo della qualità ambientale, della salvaguardia della salute umana e dell'utilizzo delle risorse naturali tramite la precauzione.
Direttiva	Comunitario	2008/1/CE	Obbligo di dotarsi di autorizzazione per attività industriali e agricole dall'elevato potenziale di inquinamento. Questo avviene se le imprese si fanno carico della prevenzione e della riduzione dell'inquinamento che possono causare.
Decreto legislativo	Nazionale	152/2006	disciplina le procedure concernenti l'applicazione di VAS, VIA e AIA, promuovendo la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali.
Decreto legislativo	Nazionale	4/2008	Pone delle innovazioni in merito a VIA e VAS, secondo le direttive europee, dettando le competenze statali e regionali relativamente alle due valutazioni, per coordinare e semplificare i procedimenti, nonché portare all'informazione e alla partecipazione dei cittadini ai procedimenti di VAS e VIA.
Decreto legislativo	Nazionale	128/2010	Modifica e innova le direttive relative a VIA e VAS, considerandole come procedimenti correlati al fenomeno ambientale validandone le effettive conseguenze sull'ambiente e, in ambito VIA, se i progetti possano avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente.
Decreto Presidenziale	Regionale	23/2014	Rende la VAS obbligatoria nella redazione di piani e programmi relativi alla pianificazione territoriale e alla destinazione urbanistica, individuando il Dipartimento regionale urbanistica dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente quale autorità competente.
Delibera	Regionale	119/2014	Impone una maggiore efficienza e velocità nell'iter relativo alla VAS, affinché si abbia una gestione territoriale maggiormente legata alle tematiche ambientali, in una con i regolamenti relativi alla VAS stessa per piani e programmi afferenti alla Regione siciliana.

2.1 | Elaborazione progettuale

È necessario puntare alla piena integrazione progettuale che guardi alla sostenibilità non solo ambientale ma anche socio-economica e vada al di fuori dei meri confini amministrativi[10], usufruendo di strumenti come la VAS: non più mnemonico garante della qualità ambientale dell'azione progettuale, ma strumento per superare i rischi di 'parcellizzazione' derivanti dalle logiche 'limitate' e 'datate' dei singoli piani regolatori generali, mediante le letture integrate e sinergiche dei territori presi in esame nel loro insieme e nelle loro specificità. Il processo di pianificazione e valutazione della VAS, in coerenza con i principi programmatori, non deve limitarsi alla valutazione degli sviluppi attuali, bensì deve guardare prospetticamente verso gli accadimenti futuri al fine di valutare gli effetti di piani e programmi sull'ambiente naturale. Questo perché la città, pur mantenendo pressoché inalterata la sua conformazione, nei dettagli è in continua evoluzione.[11]
La VAS diviene elemento inscindibile della pianificazione strategica indirizzata verso la valorizzazione delle risorse territoriali, nel contesto dello sviluppo sostenibile, tramite regole procedimentali che consentano di applicare la stessa a casi reali di trasformazione, di esplicitare soluzioni capaci di migliorare la vita urbana a varie scale, da quella regionale a quella di quartiere, passando per la dimensione cittadina.
Per rendere la VAS multidisciplinare e conforme nella sua complessità, si prendono le mosse dall'individuazione di un set di indicatori, già proposti dall'ISPRA ottenendo una *check list* che porti alla

[10] Si veda in particolare V. Provenzano (a cura di, 2009), *Lo sviluppo locale e la marginalità di Castronovo di Sicilia*, Carbone editore, Palermo.
[11] K. Lynch, P. Ceccarelli (a cura di, 2013), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.

«adozione di principi e perseguimento di strategie che si traducono nell'assunzione di azioni specifiche mirate alla protezione, gestione e pianificazione del territorio».[12] La base di indicatori si traduce in un'indicazione pratica per piani e progetti da applicare in fase progettuale, comprendenti diversi ambiti di intervento. Così per l'energia, come produzione di energia da fonte rinnovabile e emissione di gas serra, in maniera concorde con la *Strategia 202020*, nonché per la rete di trasmissione dell'energia elettrica. Ed ancora, la tutela di natura ambientale che guardi alla presenza di attività estrattive, di suoli soggetti a contaminazione e relativi stabilimenti a rischio incidente, nonché all'azione di fattori legati all'attività antropica che condizionano la sostenibilità, come nel caso delle acque sotterranee e quelle reflue oltre alla produzione di rifiuti. In termini di tutela ambientale e paesaggistica, è necessario considerare la presenza di superfici forestali e aree agricole di pregio, se non acque dolci e coste balneabili che risultano essere caratteri fondamentali per la tipicità di un sito. Il che si coniuga con la tutela del patrimonio culturale, quale elemento di ricchezza territoriale, definito da aree archeologiche vincolate e beni di interesse culturale. Senza sottacere le risorse naturali costituite dalle specie floristiche e faunistiche, nonché dagli habitat.
Selezionati gli indicatori, relativi a campi disciplinari differenti, vanno individuati interventi e azioni che consentano di realizzare gli interventi descritti, coerenti con i piani vigenti così che diventino il trait d'union tra la pianificazione esistente e i piani e progetti di successiva realizzazione. Così la VAS diviene strumento pratico della progettazione, con una pianificazione strategica che guarda verso lo sviluppo e la sostenibilità.
Definiti gli ambiti di intervento, si individuano specifiche soluzioni che possano influire nel raggiungimento degli obiettivi che tali indicatori pongono. La loro individuazione non può prescindere dall'analisi del sito in cui si inseriscono e dall'apporto che possono dare in termini di caratteristiche. L'obiettivo è mirare ad una pianificazione che tenga in considerazione non il valore assoluto del cambiamento apportato, bensì un differenziale che evidenzi il rapporto tra le migliorie apportate da piani e progetti e lo status antecedente alla loro realizzazione.

Figura 3 | Scheda esemplificativa del passaggio dall'indicatore ISPRA alle azioni. Elaborazione personale.

Se dovesse prendersi in esame un edificio, si definirà una distinzione secondo la tipologia urbana a cui questo appartiene, muovendo dalla distinzione tra: la città storica, che risente prevalentemente di alcuni vincoli legati dalle normative tecniche per i centri storici secondo cui, in particolare, è impossibile aumentare la volumetria della fabbrica suddetta; la città consolidata, che non risente del regime vincolistico a cui si attengono gli edifici

[12] M. Carta, *Prefazione*, in D. Ronsivalle (2007), *Ri-generare il paesaggio*, Franco Angeli, Milano.

in zona territoriale omogenea di tipo A ma si trovano nella città compatta e, comunque, con una sua conformazione già definita; l'espansione urbana, che non risente dei limiti dovuti dalle normative dei centri storici e della densificazione urbana che caratterizzano la città compatta. In caso di interventi che non siano sulla terraferma, sarà necessario effettuare una distinzione tra aree di costa, area portuale e mare aperto, in quanto vi sono delle differenze sia nelle funzioni che nell'azione del moto ondoso.
Di volta in volta i parametri possono modificarsi, in relazione alla gamma di soluzioni che l'intervento può comportare. In alcune occasioni è necessario tenere presente che, nell'abaco delle soluzioni, sia possibile riscontrare un'unica funzione possibile; nella fattispecie, è necessario rimandare alle amministrazioni e alle normative di dettaglio di livello nazionale e regionale. In altri casi sarà possibile mettere in sinergia le soluzioni affinché la "vita" degli elementi analizzati venga vista come un'energia potenziale prolungata nel tempo, tramite trasformazione e riutilizzo, non limitata alla sola prima fase di "produzione". Infine, alcune soluzioni contrastano con l'idea di un intervento che duri nel tempo, il più a lungo possibile, in quanto risultano ultimative. È il caso dell'impianto a biomassa: bruciando i residui forestali e della produzione di legname non è possibile apportare ulteriori soluzioni per incrementare il processo di trasformazione. Il suo utilizzo va previsto come integrazione con altre fonti energetiche rinnovabili.

Figura 4 | Scheda esemplificativa dell'abaco delle soluzioni. Elaborazione personale

2.2 | Il caso dell'area dei Monti Sicani

L'attuazione dell'abaco delle soluzioni risulta auspicabile in un'area come quella dei Monti Sicani, in Sicilia, per sperimentare e innovare, muovendo dalla marginalità delle aree interne, nonché dalla peculiarità degli elementi tipicizzanti del territorio. Per la forte attinenza delle trasformazioni con le questioni ambientali, si ricorre alle risorse comunitarie che, con la programmazione 2014-2020, trattano queste tematiche sia all'interno dei bandi *Horizon 2020* che, prevalentemente, tramite *Life 2020*. In ambito nazionale, si fa riferimento allo SNAI, tenendo presenti le risorse ambientali e culturali di differente natura, conseguenti a differenti processi di antropizzazione. Esse riguardano la tutela territoriale, la valorizzazione, secondo parametri di sostenibilità, delle risorse territoriali di tipo naturale e culturale, nonché relativa ai sistemi agro-alimentari e di sviluppo locale. In particolare, si ricorre a fondi comunitari (FESR, FSE, FEASR, FEAMP) per

far leva sul marketing territoriale coadiuvando, in tempi medio-lunghi, le azioni partecipate di promozione e sviluppo delle peculiarità territoriali. Inoltre è necessario, in un contesto locale, far leva sul *Patto dei Sindaci*, quale strumento di pianificazione intercomunale, nonché sul PAES, per raggiungere e superare gli obiettivi posti con il Protocollo di Kyoto.
Per garantire la riduzione dei consumi energetici e dell'incidenza dei gas ad effetto serra, si prevede l'adozione, a livello anche intercomunale, di un impianto di illuminazione a LED, accompagnato da un sistema di accensione e spegnimento automatizzato e fruibile tramite widget o fotocellule, che muova da una percentuale minima di illuminazione, stabilita in base alla parte di città in cui viene innestato il sistema, fino alla massima illuminazione nel caso di effettivo utilizzo. Per la produzione di energia, a scala urbana ed architettonica, si utilizzano fonti energetiche rinnovabili che possano consentire il totale o parziale distacco dalla rete pubblica di energia elettrica. Si usano impianti di riscaldamento come i pavimenti radianti coadiuvati da un impianto a pellet, impianti eolici o fotovoltaici per la produzione di energia che, insieme ad una smart grid, mettono in circolo l'energia prodotta autonomamente senza utilizzare l'accumulo dell'energia e, anche parzialmente, la rete elettrica pubblica.
L'area dei Monti Sicani è tipicizzata dalla forte propensione all'attività agricola. Si prevedono interventi di diverso tipo che garantiscano una pianificazione sostenibile. Dal punto di vista energetico, sarà possibile sfruttare gli impianti a biomassa utilizzando le coltivazioni energetiche in terreni agricoli in eccedenza, gli scarti della catena della distribuzione e dei consumi finali relativi ai rifiuti organici, i residui animali, forestali e della produzione di legname, quelli della produzione agricola derivati dai processi di produzione e trasformazione, i sottoprodotti o gli scarti dell'industria agroalimentare, le coltivazioni in terreni degradati, le residualità dei processi di deforestazione. I rifiuti permettono la produzione di energia e di metano; possono essere anche impiegati nelle operazioni di riciclaggio e riutilizzo degli stessi, ricavandone ulteriori conformazioni completamente differenti da quella iniziale. Prioritaria sarà la riduzione preventiva che punta alla diminuzione del volume dei rifiuti prodotti.
Un processo sostenibile prevede il prolungamento della filiera produttiva dato che, successivamente alla raccolta agricola, una parte della produzione non può essere riutilizzata per la diretta immissione sul mercato in quanto la domanda risulta essere inferiore all'offerta ovvero perché, nell'aspetto, è meno appetibile sul mercato. Si prevede la trasformazione della produzione, ricavandone prodotti differenti da quelli iniziali che possano avere una ulteriore e differente collocazione sul mercato e non siano soggetti al fenomeno della degenerazione. Il che, grazie ai maggiori tempi di conservazione, consente una migliore possibilità di trasporto. Il 'trasformato', inserito nel mercato, consente un maggior guadagno rispetto al prezzo del prodotto di base. Il drenaggio dei suoli consente la raccolta delle acque piovane, per il riutilizzo e l'immissione all'interno della rete idrica destinandole agli scopi così detti "meno nobili", quali irrigazione dei giardini, scarico dei wc, lavaggio di superfici esterne e automobili.
In un contesto di sostenibilità, vanno considerati la tutela e il monitoraggio degli habitat e delle specie floristiche e faunistiche, con riferimento alla scheda SIC ITA 04007- Pizzo della Rondine, Bosco di Santo Stefano Quisquina. Nei processi per il miglioramento della gestione e per lo sfruttamento delle risorse naturali rinnovabili, la mitigazione dell'effetto negativo di natura ambientale, in particolare nell'applicazione in ambito di *Zero Energy Buildings*, consente di ridurre al minimo o addirittura a sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Gli impatti vanno evitati, ridotti o minimizzati col fine di migliorare le condizioni dell'ambiente interessato, compensando gli impatti residui.
Per la mitigazione si impiantano specie differenti, tenendo conto delle caratteristiche pedoclimatiche e geobotaniche ovvero sostituendo le specie abbattute con lo stesso tipo di vegetazione. Questo è utile in particolare per le conifere che, una volta tagliate, non ricrescono. Tali interventi risultano essere necessari al fine di ridurre il dispendio di risorse proprie del territorio, per ricavare un utile dal punto di vista socio-economico, per di più a chilometro zero.

Riferimenti bibliografici

Carta M. (2014), *Reimaging Urbanism: città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano*, List, Trento.
De Carlo G., Marini S.(a cura di, 2013), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet, Macerata.
Lynch K., (Ceccarelli P., a cura di, 2013), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.
Provenzano V. (2009), *Lo sviluppo locale e la marginalità di Castronovo di Sicilia*, Carbone Editore, Palermo.
Ricci M. (2012), Nuovi paradigmi, List, Trento.
Ronsivalle D. (2007), *Ri-generare il paesaggio*, Franco Angeli, Milano.
Vinci I. (a cura di, 2010), *Pianificazione strategica in contesti fragili*, Alinea editrice, Firenze.

ITALIA
45 ▪ 45
Radici, Condizioni, Prospettive
Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti
Venezia, 11-13 giugno 2015
Planum Publisher ISBN 9788899237042

Torino. Lo spazio urbano al centro della negoziazione

Ianira Vassallo
Università IUV di Venezia
Scuola di dottorato in Architettura, Città e Design, curriculum Pianificazione Territoriale e Politiche Pubbliche
E-mail: *archivassallo@gmail.com; ianira.vassallo@polito.it*

Abstract
Questa ricerca si struttura come un'indagine su tre casi studio localizzati nella città di Torino. Sono territori molti diversi ma è interessante osservare come all'interno di ognuno di essi si siano innescati dei movimenti di reazione alle politiche pubbliche istituzionali che, a causa della crisi, hanno subito una forte battuta di arresto lasciando questi spazi *in sospeso*. In essi è possibile osservare degli *slittamenti* tra modelli progettuali propri della città moderna e una micro progettualità alternativa che nella sua manifestazione puntuale, per fasi, con poche risorse, dal basso, stabilisce la lontananza con quel modo di pensare alle trasformazioni urbanistiche.
Lo spazio diventa l'oggetto della transazione che si costruisce al loro interno come *patrimonio* in tre situazioni molto diverse: il monumento (La Cavallerizza Reale), la città fordista (Mirafiori Sud) e il tessuto industriale (Barriera di Milano). I soggetti che "costruiscono" patrimonio sono da una parte soggetti pubblici, mandatari di politiche istituzionali di trasformazione urbana, ma non solo. In reazione a queste, e mettendo in luce l'inattuabilità delle loro proposte, si definiscono nuovi soggetti privati che così facendo sperimentano il proprio ruolo di attori.
A Mirafiori si tratta di un'associazione locale che grazie ad una consolidata conoscenza territoriali sviluppa un progetto capace di accogliere nuovi abitanti nel quartiere, alla Cavallerizza, un gruppo di cittadini composto da lavoratori nel mondo dello spettacolo, professionisti, studenti che propone un modello di gestione alternativo del bene pubblico e in Barriera di Milano, negli spazi industriali dismessi, un imprenditore locale in collaborazione con un'associazione culturale propone un progetto di riconversione dei suoi capannoni in spazi per manifestazioni artistiche e culturali.
Nel 2010 il volume *Il patrimonio e l'abitare* a cura di C. Andriani raccoglieva una serie di posizioni utili a fare il punto sul tema del patrimonio e delle differenti declinazioni. Le riflessioni presentate in questo testo, propongono un approfondimento sull'argomento e hanno preso forma all'interno della ricerca *Territori nella crisi.*[1].
In questa cornice diventa visibile la distanza tra il concetto di *patrimonio* come oggetto riconosciuto da una memoria egemone e il patrimonio definito dalla memoria locale, la cui identità si costruisce attraverso un'appropriazione conflittuale del bene. Ci si chiede dunque cosa e chi definisce oggi un patrimonio? Q*ueste* progettualità minori, che evidenziano nuove competenze e forze economiche, sono in grado (per quanto tempo?) di dare vita a luoghi che nell' affermazione di un valore universale hanno mostrato tutta la loro fragilità?

Parole chiave: social capital, housing, urban practices.

Nuovi condensatori

I territori osservati non hanno la pretesa di raccontare Torino nella sua interezza, né si possono relazionare gli uni agli altri attraverso comparazioni, ma cercano piuttosto di *far luce* su come la città oggi si trovi a far fronte a debolezze progettuali, economiche, sociali e politiche che nella crisi si manifestano con maggior radicalità. Sono condensatori del rapporto tra spazio, economia e società e mettono in luce i punti problematici di questa relazione. All'interno di questi luoghi si sono, infatti, innescati dei movimenti di reazione ai programmi di sviluppo urbano di matrice istituzione che hanno rivendicato una progettazione

diversa, minuta, fatta per parti e con poche risorse, mettendo in luce l'inefficacia e l'obsolescenza di un tradizionale modo di procedere.
Il quartiere Barriera di Milano è situato a nord dell'area metropolitana torinese Antico agglomerato di case e botteghe definisce la sua struttura intorno alla costruzione della prima cinta daziaria che separava l'ingresso alla città dalla campagna. Negli anni '60 si trasforma in un quartiere industriale ed economico. E' qui che si stabiliscono alcune importanti società torinesi: dalla Fiat Grandi Motori, alla CEAT (industria di pneumatici) a diverse industrie tessili. Negli anni '80 la crisi industriale investe l'intera città e il quartiere diventa progressivamente una imponente piastra manifatturiera in disuso.
Il quartiere oggi, risulta uno spazio in sospeso, se lo si accosta ai progetti della grande trasformazione pensata all'interno del programma Variante 200. Torino negli ultimi decenni ha sempre messo in gioco importanti parti di città per ripensare la propria immagine proponendo interventi consistenti e programmi di sviluppo ventennale. La Variante 200 rappresentava, all'interno di un processo più ampio di trasformazione della città, un tassello significativo per la metamorfosi che la company town stava compiendo.
Purtroppo a distanza di 10 anni, questa enorme piastra dismessa appare inalterata e le immagini patinate emerse dal Concorso internazionale istituito ad hoc sono un lontano ricordo. Addentrandosi nell'ex quartiere industriale però, il progetto UrbanBarriera in atto negli ultimi 5 anni ci permette di osservare spazi inattesi, nuove attività ludiche e commerciali, la presenza di realtà associative e culturali e piccoli interventi di presa in cura dei luoghi che raccontano un spaozio tutt'altro che abbandonato ma piuttosto la volontà di un *vivere bene* , di *un vivere con poco e diversamente* e di ripensare da dentro un welfare locale lontano dal sistema di regolazione universalistico legato al mondo del lavoro. Lo spazio, qui come altrove, è la manifestazione più evidente di un modo di pensare, progettare e vivere la città diverso.
Lo spazio in questi processi, diventa l'elemento centrale della negoziazione, con i suoi vincoli e le sue vocazioni, diventa motore delle progettualità e luogo del conflitto e ridefinisce se stesso come patrimonio cambiandone l'accezione da dentro. I casi di seguito presentati evidenziano però alcuni aspetti comuni:
1. La patrimonializzazione è sempre un processo negoziale, a volte altamente conflittuale, nel quale si ridefiniscono oggetti / soggetti / azioni
2. Lo spazio si costruisce come patrimonio mettendone in luce le contraddizioni e le difficoltà di definire questo concetto soprattutto quando viene rivendicato dalla comunità locale
3. Si assiste ad una nuova fase del rapporto tra soggetto pubblico e privato all'interno del quale quest'ultimo pretende di essere riconosciuto come attore economico delle trasformazioni rivendicando le proprie competenze specifiche.

Partendo dal presupposto che al termine patrimonializzazione possono essere attribuite connotazioni molto diverse: da un lato il riconoscimento di valori universali, che possono rappresentare l'eredità del passato (la memoria egemone), la protezione e spesso la valorizzazione di qualcosa che conta; dall'altro lato l'appropriazione, la rivendicazione di un diritto, di un bene a disposizione nel quale si riconosce un'identità locale; i tre casi analizzati permettono di indagare *da dentro* quello che succede cercando di entrare nel merito di questa classificazione.
Mirafiori Sud, la Cavallerizza Reale e *Barriera di Milano* sono oggetto di politiche istituzionali molto chiare e definite, all'interno delle quali delle micro trasformazioni mettono in discussione le progettualità future e i valori che questi luoghi rappresentano.

Mirafiori Sud. Il lascito della città fordista

La realizzazione del quartiere di Mirafiori Sud è la rappresentazione più evidente del rapporto Città-Azienda. La sede storica della produzione di massa d'impronta fordista in Italia è stato il comparto industriale di Mirafiori. Stabilimento inaugurato nel 1939 che ha reso visibile il rapporto tra capitale e lavoro della produzione industriale di massa e ha costruito una città. Il quartiere di Mirafiori Sud è parte di quella città. Localizzato a sud est di Torino, ai confini dell'area metropolitana, ha un'estensione di 1.100 ettari e definisce la propria struttura attraverso la presenza di un consistente patrimonio di edilizia pubblica residenziale, la presenza di ampi spazi aperti ad uso collettivo e il comparto industriale della FIAT che copre un'ampia porzione di superficie pari a 100 ettari (3.000.000 mc di edifici per 22.000 operai).
Dopo la crescita caotica e massiccia avvenuta tra gli anni '50 e '70 del secolo scorso, l'arrivo della crisi del settore automobilistico portò ad un progressivo deterioramento fisico, economico e sociale del quartiere.
Durante la stagione urbanistica della rigenerazione urbana (anni '90), l'amministrazione comunale fece rientrare il quartiere entro il Progetto Periferie della Città di Torino realizzando il P.R.U. (Piano di

Recupero Urbano) nella zona Basse Lingotto e il Contratto di quartiere di via Artom. Il progetto di *gentrification* sperato, però, non ha mai preso forma e la crisi economica degli ultimi anni ha accentuato le dinamiche di isolamento e segregazione in atto da sempre nel quartiere.
Oggi, la presenza di persone anziane nella circoscrizione ha valori molto superiori alla media cittadina, con un picco nell'area di Mirafiori Sud (31% rispetto al 22% della media cittadina) e le condizioni sociali ed economiche dei suoi abitanti risultano allarmanti (il reddito medio pro-capite non arriva agli 800 euro al mese).
La crisi attuale porta al radicalizzarsi del processo di abbandono in atto, che non consiste più solo nella dismissione del comparto industriale ma di un progressivo svuotamento degli edifici d' edilizia residenziale. I servizi nel quartieri sono carenti, le attività commerciali ridotte e i collegamenti con il resto della città, nonostante la vicinanza, radi e discontinui.

Qui, lo sgretolarsi della rete di protezione sociale costruita negli anni '70 è ancora più evidente.
Nel 2005, dopo un lungo e controverso processo di negoziazione, si è costituita la società TNE (Torino Nuove Economie) per la gestione del comparto industriale. Era prevista la costruzione di un nuovo polo universitario con la delocalizzazione in queste aree della Facoltà di Design dell'Autoveicolo del Politecnico di Torino pensando ad un ulteriore incremento delle attività didattica e con la creazione di nuove strutture di studentato, in parallelo, la costruzione di un polo industriale sempre a servizio del mercato automobilistico attraverso la partnership con importanti investitori stranieri per le ricerca e l'innovazione meccanica.
Oggi, a 10 anni di distanza , la visione di sviluppo del quartiere mostra tutta la sua debolezza: il polo universitario ha visto naufragare il progetto di un incremento delle attività universitarie causata dalla difficoltà per gli studenti di trovare servizi adeguati e alloggio nel quartiere. Gli studentati non sono mai stati realizzati come neanche il polo di ricerca automobilistica.
In questa cornice l'Associazione di Promozione sociale Aris ha costruito il progetto Alloggiami. Il progetto s'inserisce all'interno di uno dei complessi di edilizia residenziale pubblica e propone un nuovo modello di coabitazione mettendo in contatto la popolazione anziana locale con la richiesta di alloggio da parte di studenti universitari stranieri del Politecnico di Torino. Il progetto tenta di coinvolge non solo gli abitanti del quartiere, ma anche i commercianti, creando una rete tra le attività commerciali che vi aderiscono, in cambio di agevolazioni e sconti agli studenti al fine di incentivare l'economia locale. Si tratta di un progetto nato nel 2012 e che nei primi due anni di attuazione ha visto crescere il numero di studenti partecipanti da 28 a 289 l'anno e che ha triplicato il numero degli alloggi disponibili.
Gli alloggi di ampie dimensioni, un tempo progettati per le numerose famiglie operaie, oggi rappresentano spazi dell'abitare inadeguati per la popolazione locale, costituita per la maggior parte da persone sole e con redditi molto bassi che non gli permettono di coprire le spese di manutenzione degli immobili.
I medesimi appartamenti però possono essere un'occasione di co-abitazione a prezzi calmierati per gli studenti stranieri del Politecnico che in questo modo sono agevolati con un servizio ad hoc che permette contratti adeguati alle loro esigenze e la vicinanza con la sede degli studi.
Nuovi modelli abitativi mettono insieme individui soli (spesso figure emblematiche di una fragilità sociale emergente) e cambiano dall'interno uno spazio pensato per altre popolazioni (Bianchetti, 2013).
La forte rete associativa locale, che con il tempo ha costruito un legame di fiducia e ascolto con la popolazione locale, è stata quindi in grado di intercettarne le necessità e i bisogni e di generare quel processo di ricambio di popolazione e attività che la TNE pensava da tempo. Si tratta indubbiamente di un progetto a piccola scala, che mostrando la sua efficacia è stato presto istituzionalizzato.
Osservando il caso studio di Mirafiori sud ci si chiede: cosa significa patrimonializzare un bene immaginato e costruito per rispondere ad un diritto? Il passaggio dal diritto all'abitare al diritto di proprietà non può essere eluso in un ragionamento sullo sgretolarsi (o ri-articolarsi) della città del welfare.
La patrimonializzazione, che in un contesto puramente italiano, è stata intesa per anni come garanzia per il futuro da un lato, acquisizione di consenso dall'altro, redistribuzione di ricchezza dall'altro ancora nell'idea progettuale utopica della "casa per tutti" oggi mostra tutte le sue debolezze. La crisi porta alla luce i costi che questa scelta porta con sé: assorbimento di risorse familiari (quando non indebitamento), riduzione della mobilità, inerzia di un patrimonio che nel tempo si rivela inadeguato agli usi. (Bianchetti 2014).

La Cavallerizza Reale. Il patrimonio monumentale

Il complesso della Cavallerizza Reale è collocato nel cuore del centro storico della città. Il progetto della sua costruzione risale al 1668 ed è collocato all'interno del piano di riorganizzazione urbanistica pensato da

Carlo Emanuele II di Savoia per dotare Torino di un'Accademia Militare, in grado di formare alti ufficiali, attingendo dalle giovani leve della nobiltà piemontese e non solo. Le documentazioni conservate presso l'Archivio di Stato di Torino testimoniano la costruzione del complesso soltanto tra il 1740 ed il 1741 secondo il disegno di Benedetto Alfieri, per uso dell'Accademia Militare. Da allora il compendio ha mantenuto fino alla fine dell'Ottocento la sua funzione di area delle attività di servizio al Palazzo Reale e agli edifici di comando dello Stato Sabaudo.
A metà degli anni '50 del '900, La Polizia di Stato si trasferì nell'edificio che affaccia sulla via Verdi e, di conseguenza, la Cavallerizza venne utilizzata come ricovero per i suoi mezzi, mentre parte degli edifici circostanti furono destinati ad abitazioni popolari degli impiegati postali. Alla fine del secolo scorso il Comune di Torino decise di acquistare dal Demanio l'intera area con l'idea, sulla scia gloriosa delle Olimpiadi, di restaurarla e ristabilire il progetto unitario che le collegava con il Teatro Regio, il Palazzo Reale e il Duomo.
Dal 2001 fino al 2013 il Maneggio Reale, la Manica Lunga, la Manica Corta e il Salone delle Guardie furono temporaneamente affidati al Teatro Stabile di Torino. I vari ambienti, oltre che a servire come palcoscenico, furono utilizzati come spazi per prove, depositi, ripostigli, camerini, sala di montaggio scenografie. Negli stessi anni alcuni spazi del compendio ospitarono diverse esposizioni artistiche e manifestazioni (La Biennale Internazionale Arte Giovane negli anni 1997/2000/2002; Operae, mostra di Design Autoprodotto nel 2012; l'evento di arrampicata urbana Street Boulder nel 2010).
Nel 2011 l'Amministrazione pubblica e i rappresentanti degli Istituti di Credito coinvolti nell'investimento decisero, però, in ragione della crisi economica e del crescente debito pubblico locale, di vendere il complesso.
Dopo alcuni tentativi di asta pubblica, andati deserti, che hanno portato ad una drastica diminuzione del valore sul mercato immobiliare, oggi, il patrimonio architettonico della Cavallerizza Reale viene messo in vendita tramite trattativa privata a evidenza pubblica.
Il compendio risulta iscritto nell'elenco dei beni Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell´UNESCO come parte integrante dell´area della "Zona di comando", parte del più ampio insieme delle residenze sabaude che indica che per la tutela del bene sono necessarie l'integrità fisica degli edifici e la loro fruizione pubblica in ambito culturale. Tuttavia, l'amministrazione comunale nel 2012 ha deliberato che la Cavallerizza potesse essere destinata a usi di carattere privato, come residenze ed esercizi commerciali.
Nonostante la volontà di vendere il complesso, dalla dismissione complessiva del complesso, la Cavallerizza risulta uno spazio *in attesa*.
Il 23 maggio del 2014 La Cavallerizza viene occupata da un gruppo di operatori del mondo dello spettacolo, che dopo mesi di riunioni interne, decide di manifestare il proprio dissenso alla vendita del complesso e ne rivendica la destinazione culturale e pubblica. Questo processo di riappropriazione mette in discussione e richiede una nuova definizione dei concetti di *occupazione* e *legittimità dell'utilizzo dello spazio pubblico* manifestando il diritto alla città (Harvey).
L'Assemblea Cavallerizza 14:45 (questo il nome del gruppo che organizza la protesta) chiede da subito, attraverso comunicazioni formali e l'utilizzo dei media, un confronto con l'Amministrazione rivendicando una legittimità all'utilizzo dello spazio in virtù di un'offerta culturale alternativa e auto-organizzata. All'Assemblea aderiscono in poco tempo alcune persone che si possono riconoscere nell'élite culturale torinese e non solo (Ugo Mattei, Tomaso Montanari, Luigi Bobbio, Maurizio Cilli…) e gli Istituti Universitari della Città (Politecnico di Torino e Università degli Studi) trovano al loro interno rappresentanti interessati a partecipare alla protesta. L'Assemblea si costituisce così in gruppi di lavoro (Gruppo Città – Gruppo Giuridico – Gruppo Organizzativo – Gruppo Comunicazione…) che si riuniscono settimanalmente per trattare alcuni temi specifici e restituiscono il lavoro durante l'Assemblea pubblica settimanale alla quale viene invitata a partecipare tutta la città. Si tratta di un movimento che utilizza facebook, twitter, i quotidiani locali, il passaparola e l'organizzazione di dibattiti, spettacoli teatrali e musicali gratuiti per comunicare la propria presenza sul territorio.

In questa cornice diventa visibile la distanza tra il patrimonio come oggetto riconosciuto dalla memoria egemone (Patrimonio UNESCO) e il patrimonio definito dalla memoria locale, la cui identità si costruisce attraverso un' appropriazione conflittuale del bene.
La Cavallerizza, nella sua veste di patrimonio universale, mette in luce le difficoltà che incombono su un complesso edilizio di così grande pregio e riconoscimento nel trovare un nuovo valore d'uso pur rimanendo un bene pubblico. Al contempo, attraverso un progetto di opposizione alla vendita, l'Assemblea attribuisce non solo un nuovo valore d'uso al complesso ma si fa garante della memoria locale dell'immobile erigendolo a simbolo della propria protesta e prendendosi cura dello spazio mostrando

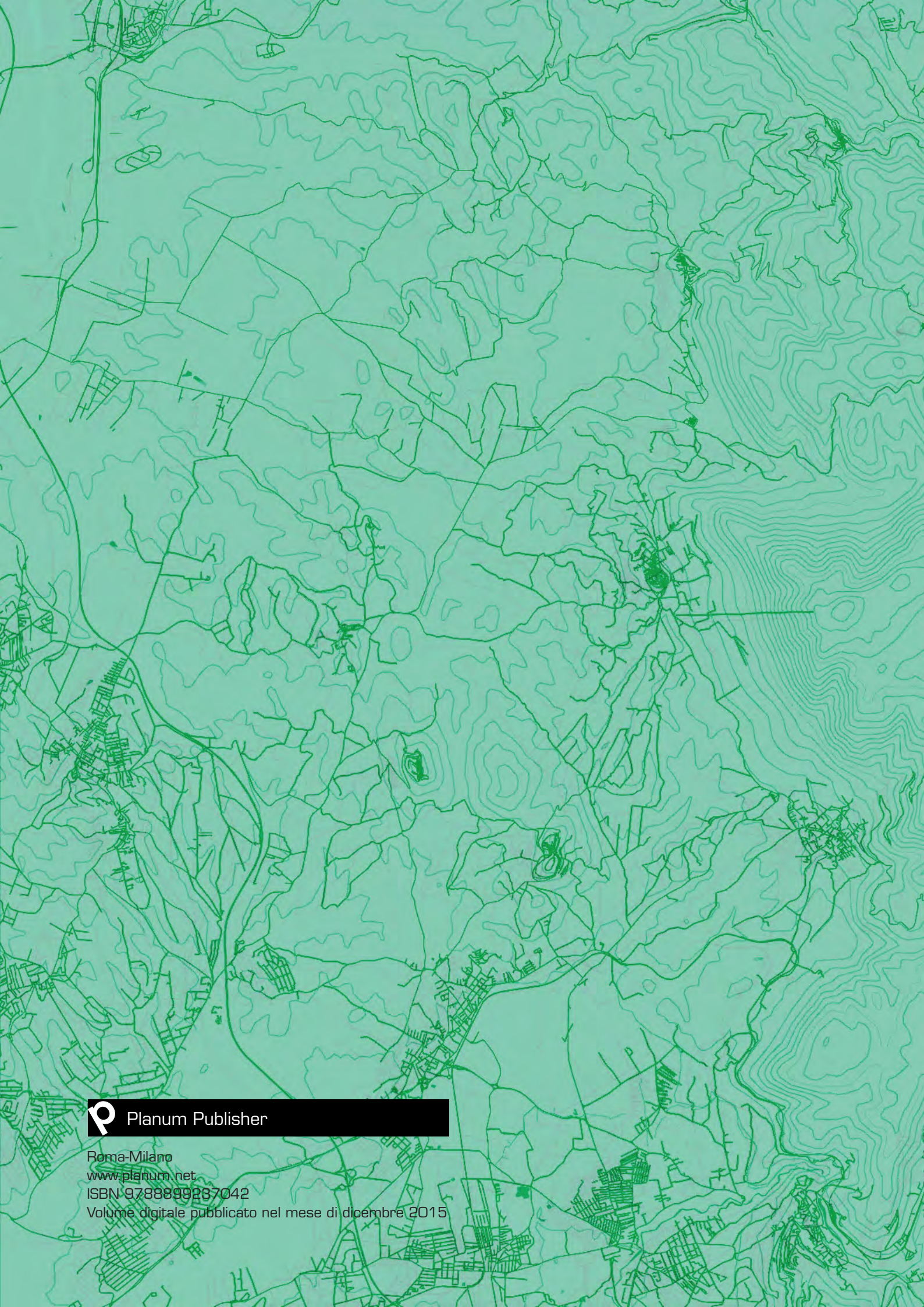
l'inadeguatezza degli strumenti urbanistici attuali e la rigidità delle procedure. *Prendersi cura* del compendio rappresenta da una parte una legittimazione e dall'altra un manifesto di una progettualità minore che evidenzia nuove competenze e forze economiche in grado (per quanto tempo?) di dare vita ad un luogo che nell' affermazione del suo valore universale ha mostrato tutta la sua fragilità.

Queste riflessioni nascono entro l'ambito della ricerca Territori nella crisi. Architettura e urbanistica a fronte dei mutamentoi economici e istituzionali (Progetto di internazionalizzazione della ricerca 2013-2014, coordinato da Cristina Bianchetti, DIST Politecnico di Torino, e dal referente dell'università partner Elena Cogato Lanza, Lab-U EPFL). I materiali della ricerca, le ipotesi e le esplorazioni effettuate, sono consultabili sul blog www.territoridellacondivisione.wordpress.com.

Riferimenti bibliografici

Andriani C.,(2010) *Il Patrimonio e l'abitare*, Donzelli, Roma.
Bagnasco A. (1986), *Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Torino.
Bagnasco A. e Olmo C. (2008), *Torino 011: Biografia di una città: saggi,* Electa, Milano.
Bianchetti C. (2013), *"Lieux et droits: en quoi se traduitle droit collects à l'habiter",* in Cogato Lanza E., Pattaroni L., *De la différence urbaine. Le quartier des Grottes*, Metis Presses, Genève.
Crosta P.L. (2003), *"Reti translocali. Le pratiche d'uso del territorio come politiche e come politica",* in Foedus 7
Davallon J.(2006), *Le don du patrimoine : une approche communicationnelle de la patrimonialisation*, ,Lavoisier, Paris.
Hirshmann A.O. (1970), *Exit, Voice, and Loyalty. Responses to Decline in Firms*, Organizations, and States, Harvard University Press, Cambridge.
Lefebvre H. (1968), *Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos.
Olmo C. (2010), *Architettura e novecento. Diritti, conflitti e valori.* Einaudi, Rome.

ITALIA
45 45



Planum Publisher

Roma-Milano
www.planum.net
ISBN 9788899237042
Volume digitale pubblicato nel mese di dicembre 2015