

Capitolo III Infrastrutture ed equità spaziale

di Stefano Aragona

3.1. *Comunicazioni, linfa essenziale dei territori*

Ogni società ha avuto ed ha le comunicazioni come elemento base di strutturazione. Città sorgevano in relazione alla capacità di essere connessi e consentire gli scambi commerciali. Samarcanda, sulla Via della Seta ne è fulgido esempio (Figura 1). I romani nelle loro conquiste assieme alle fortificazioni realizzavano prima di tutto le strade di accesso all'*urbs*. Il geografo francese Raffenstein nello sviluppo dei diversi tipi di civiltà - agricola, industriale, contemporanea - nel 1987 considerava le vie di comunicazione il terzo elemento *invariante* assieme alle *aree* ed ai *poli* dei processi di antropizzazione.

Le vie di comunicazione nelle società che basavano la loro ricchezza sulle produzioni agricole, e quindi sulla estensione dei territori dominati, erano una necessità legata al controllo e poi allo scambio delle merci.

Esse, vie d'acqua e poi di terra quindi d'aria, sono sempre state una componente essenziale dei processi di antropizzazione. Nel formarsi della società industriale sono accresciuti d'importanza i centri, formandosi i poli produttivi, così è diminuito il loro peso relativo. Anche se sarebbe meglio dire che questo si è trasformato con il modificarsi delle modalità di trasporto. Così con il suo svilupparsi via mare le grandi navi *container* hanno evidenziato l'importanza dei centri portuali. Ma se tali nodi non hanno infrastrutture di gestione delle merci trasportate - come la possibilità di *transshipment* che rende praticabile il passaggio dai grandi vettori ad altri più piccoli - e se non è associata poi una rete infrastrutturale di distribuzione, assieme ad uno scambiatore intermodale la loro utilità è funzionale solo alle attività tecniche essendo quasi inesistenti i benefici per il territorio che li accolgono.



Figura 1: Samarcanda, vine del centro (fonte: [http://www.viaggi24.ilsole24ore.com-tagSamarcanda](http://www.viaggi24.ilsole24ore.com/tag/Samarcanda)).

L'esempio del porto di Gioia Tauro in tal senso è emblematico della mancanza di “*linkages*” orizzontali abili ad innescare processi moltiplicatori, sinergie, per e con l'area in cui è presente. Analoghe considerazioni valgono per i poli aeroportuali. Non a caso questi sono tanto più efficienti quanto più sono collegati con i centri urbani accanto ai quali sono stati costruiti.

Nonostante l'affermarsi della “Società della comunicazione” le connessioni materiali rimangono essenziali. Dopo un periodo in cui si stava diffondendo l'idea che grazie alla modalità di comunicazione interattiva - la cosiddetta telematica (Aragona, 1993a) - le distanze si annullassero e venissero meno i presupposti della classica gerarchia urbana, la globalizzazione moderna sta invece sollecitando il riaffermarsi del primato delle polarità urbane. Questo grazie anche alla scelta in atto ormai dall'avvio dell'epoca thatcheriana, liberalizzazioni e privatizzazioni basate più sull'individuo che sulla società (per la Sig.ra Thatcher esisteva solo il primo e non la seconda), di lasciare il comando all'economia e non alla politica.

Così per agevolare il più possibile lo scambio delle merci si creano i “corridoi europei” che disegnano un Continente deformato nelle sua accessibilità.

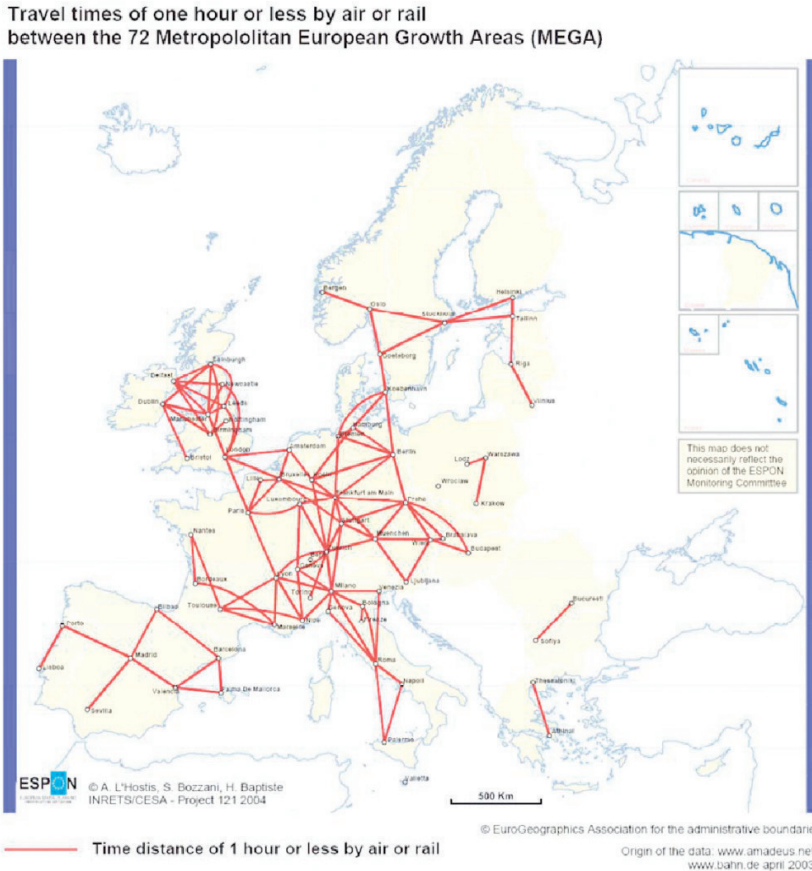


Figura 2: Tempo di viaggio collegamenti in un'ora o meno tra le principali città europee (fonte: Nordregio, 2006).

Di queste la mappa dei tempi di viaggio, una sorta di isocrone semplificata (Figura 2) rappresenta meglio delle mappe geografiche le vere distanze tra i centri.

Tutto ciò ispirandosi alla realtà USA ove la mobilità della forza lavoro – da una costa all'altra – è l'altra parte del mercato lì esistente a scala nazionale, ovvero continentale. Obiettivo che si intende conseguire con l'unificazione europea.¹

1. Così la cosiddetta "fuga dei cervelli", in una prospettiva di Europa Unita, sembra termine improprio. Certamente non lo è se si considerano i territori ed il loro capitale in termini di conoscenza e di opportunità economiche, sociale e di qualità della vita.



Figura 3: Idrovia Padova - Venezia (fonte:http://geograficamente.files.wordpress.com/2013/04/idrovia_pd_ve.jpg).

Quindi certamente in tali opzioni vi è anche un significato emblematico, un segnale forte, concreto per proseguire, rafforzare tale processo. Però altrettanto certamente è un segnale principalmente utile all'economia ed alle classi alte di utenti o di professionisti. Un'élite sempre più ristretta che, come mostrano le più ampie recenti vicende europee, sta in modo crescente allontanandosi dalla grande massa delle popolazioni locali. Queste spesso sono in disaccordo con scelte di cui le motivazioni sono discutibili, come esempio emblematico la TAV in Val di Susa², ma la loro opinione difficilmente trova luogo di ascolto. Adeguamenti delle linee esistenti non utilizzate nella loro piena capacità, come nel caso ora citato, sarebbero soluzioni non solo più economiche ma anche meno impattanti sull'ambiente e quindi più efficaci garantendo comunque la necessaria efficienza tecnica.

Tali posizioni critiche degli abitanti trovano ulteriore forza dal fatto che contemporaneamente a questi indirizzi di infrastrutturazione a

2. Si vedano le osservazioni critiche in <http://areeweb.polito.it/eventi/TAVSalute/>.

grande scala molto spesso vi sono riduzione nei collegamenti locali. Cioè nelle connessioni capillari che mantengono vivo un territorio: una delle componenti essenziali che hanno permesso la formazione di quelli che Dematteis definì dal 1986 “reticoli territoriali”, presupposto dell’affermarsi di un modello alternativo alla gerarchia urbana. Macro scelte che anche possono stravolgerne l’assetto, il paesaggio. Esempio il caso della camionabile Venezia - Padova che è stata pensata nonostante dal 1955 vi fosse un progetto, ed in gran parte già realizzato, di un canale tra questi due centri e che potrebbe svolgere anche un’essenziale funzione di riduzione del rischio idrogeologico (Figura 3)³.

3.2. Comunicazioni, elemento di equilibri/disequilibri territoriale ed ecologico

Ma quali sono le scelte strategiche che si stanno proponendo? In modo sintetico si sta seguendo il criterio di avvicinare i poli urbani principali per rafforzarne la competizione globale. Treni ad Alta Velocità, sempre più numerosi e rapidi, stanno avvicinando le maggiori città d’Europa. Questo però, come prima accennato, si sta realizzando contemporaneamente alla progressiva riduzione in reti, mezzi e servizi del Trasporto Pubblico Locale, innanzitutto regionale come mostra Pendolaria (2014), il Rapporto annuale di Legambiente sul trasporto locale. Tale scelta pubblicizzata con lo slogan “taglio dei rami secchi delle ferrovie”, inserita in un più vasto quadro finalizzato alla riduzione del debito pubblico del Paese, venne criticata già al suo nascere nel 1992 (Aragona, 1993b). Essa, opzione di macroeconomia ma che ha operato con soli criteri di costi/benefici riconducibili alla logica della microeconomia, ha avuto ed ha un impatto i cui esiti negativi stanno emergendo in modo sempre più evidente in questi anni, ovvero il medio/lungo periodo da considerare per

3. Canale artificiale progettato negli anni ‘60 e costruito negli anni ‘80 del secolo scorso con lo scopo di realizzare una via fluviale di comunicazione tra la zona industriale di Padova e il porto di Venezia. Non fu mai completato: dei previsti 27 km di lunghezza ne sono stati realizzati 17 - Secondo il professor Luigi D’Alpaos (Ordinario di idrodinamica alla Facoltà di Ingegneria dell’Università di Padova) quest’opera andrebbe al più presto completata (mancherebbe la parte intermedia). Il costo finale è stimato in 150 milioni di euro: «Una cifra importante ma non proibitiva che permetterebbe di ultimare un’opera che svolgerebbe molteplici funzioni: canale navigabile, scolmatore per le piene del bacino Brenta-Bacchiglione, strumento di valorizzazione territoriale» (sebastianomalamocco, 2014).

valutarne gli esiti. Cioè mentre si “allontana” chi è vicino, i centri minori, quelli interni, si “avvicinano” le realtà lontane ovvero le grandi realtà urbane che tra loro sono al tempo stesso interlocutori e competitori a scala prima nazionale e poi globale.

Accanto alla questione dei trasporti anche le scelte più generali di trasformare – con liberalizzazioni e/o privatizzazioni – in prodotti servizi considerati fino ad un recente passato diritti assieme alla riduzione di presidi della sanità o sicurezza e giustizia, stanno destrutturando i territori, soprattutto quelli non centrali. Stazioni, uffici postali, farmacie, caserme di polizia o dei carabinieri, eccetera vengono eliminate e così scompaiono gli elementi che rappresentano gli assi portanti del paesaggio caratteristico del Paese delle 100 Città. Tutto ciò aggravato dalla chiusura di ospedali e tribunali. I riferimenti territoriali ed urbani letteralmente vengono meno, le aree perdono il loro essere luoghi. La morfologia urbana, il tessuto antico perde la sua funzione oltre che forme e spazi. Le piazze rimangono definite spesso solo dai loro prospetti, facciate che divengono quinte teatrali dietro le quali si sta creando il vuoto sociale.

La popolazione è sollecitata ad abbandonare questi territori. Quindi abbandonare la quotidiana presenza che rappresenta il primo, fondamentale, elemento del mantenimento di buone condizioni di sicurezza capaci di contenere il rischio idrogeologico locale. Ma tale perdita “a monte” poi si riverbera “a valle”, aumentando il rischio su città e metropoli. Si spinge verso i principali poli urbani, aumentandone le condizioni di insostenibilità e le dichiarazioni ed intendimenti sulla mobilità sostenibile divengono stridenti incongruenze sia a scala vasta – sollecitando l’uso dell’auto privata – che a quella urbana rendendo ancora più grande la domanda di trasporto nei centri principali.

In tal modo aumentano le disuguaglianze tra condizioni di vita tra abitanti delle aree “non centrali” e quelli di quelle “centrali”. Si sottolinea che inoltre nel nostro Paese il meccanismo ora detto si riscontra in modo molto forte anche a livello nazionale ove le scelte politiche hanno fatto sì che le connessioni nel centro-nord Italia siano enormemente più frequenti, rapide e di qualità⁴ rispetto a quelle del meridione.

4. Dei pochi treni veloci che arrivano fino a Reggio Calabria solo uno ci impiega 5 ore e 45' ed è l'unico con connessione internet, ma solo fino a Salerno- gli altri non meno di 6 ore e 5 minuti. La cosa paradossale è che da quel citato 1992 i collegamenti con il Sud hanno visto il peggioramento di treni e servizi: taglio di Intercity, cancellazione di bar e/o punti ristorazione anche in treni che ad esempio dalla Capitale terminano a Palermo.

Tutto ciò è agli antipodi dell'approccio ecologico che si sta proponendo da anni.⁵ Approccio che ribalti la logica tecnicistica, l'approccio "industrialista" indifferente quasi sempre ai luoghi, che violentandone la natura ha condotto ad uno sviluppo insostenibile. Così come anticipato nel 1972 dal Club di Roma nel noto rapporto commissionato all'MIT (Meadows et. al.) *The Limits of Growth*. Per far ciò occorre un approccio multicriteria, integrato e che ipotizzi gli scenari nel breve, medio e lungo periodo. Capace di considerare gli aspetti quantitativi e quelli qualitativi. Che quindi consideri non solo i costi e benefici diretti ed indiretti ma anche le esternalità, con una logica accennata ad esempio nella VAS, ma da applicarsi al territorio nel suo insieme e considerando i soggetti, le aree ed i campi di attività/tematiche coinvolti.

Sulla base di tale approccio vanno costruite quindi politiche territoriali, non solo urbane – come invece è in Agenda Urbana Ue – seguendo quello che si stava facendo con *le piattaforme territoriali ed i territori snodo* (Fabbro e Mesolella, 2010; Clementi et al., 2006) ma evitando che

«...i grandi sistemi infrastrutturali si tramutino in fattori di debolezza, di accentuazione degli squilibri, in negazione della coesione...» (Lavori Parlamentari XIV Leg., 2006, p.18) (Figura 4).

È a partire da tali opzioni che si assecondano e si indirizzano processi di territorializzazione, di ri-territorializzazione ma anche di deterritorializzazione come precisa Raffenstein prima citato. Quested dinamiche sono infatti legate al rapporto con l'innovazione e certamente strade, autostrade, ferrovie, alta velocità sono esse stesse portatori di innovazione. Ma l'innovazione dipende da come è utilizzata, ovvero quale scelta guida la sua implementazione.

È necessario che vi sia una "tecnologia colta" come chiede Romano Del Nord (1991) che mostri la sua sapienza (...come il nome dell'Università romana) nell'impiegare le conoscenze tecnologiche in modo da garantire uno sviluppo equo ed equilibrato, oltre che sostenibile. Così le scelte di collegare o meno dei territori può confermare il modello della società e città di massa, dando origine a "gigantismi" come quelli di realtà cinesi oppure puntare a modalità di antropizzazione diverse, più eque ed equilibrate.

5. Si vedano gli Atti delle Conferenze dell' AISRe 2011, 2013, 2014, Sessione Organizzata "Pianificazione e progettazione integrata per il territorio e la città ecologica" coordinata da Stefano Aragona in www.aisre.it/conferenze.

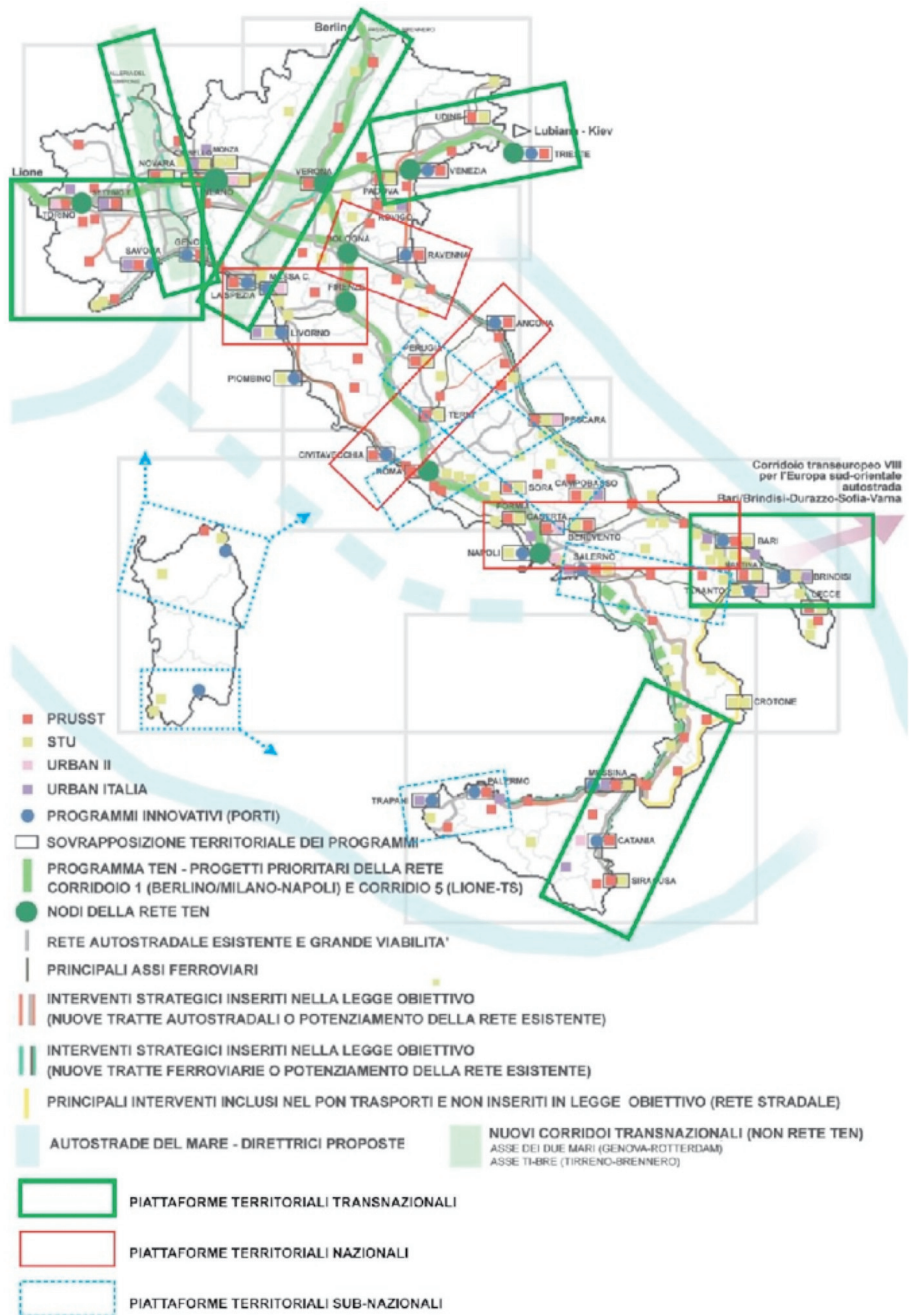


Figura 4: Piattaforme territoriali (fonte: Clementi et al., 2006).

Capaci di conservare il paesaggio italiano formato dalle innumerevoli presenze di borghi antichi, paesi, piccole realtà che costituisce uno dei principali valori del Bel Paese⁶

«...un patrimonio di beni culturali, ma anche di tradizioni artigianali, scienza, produzioni, contesti ambientali antropomorfizzati (le terrazature della costa ligure, per esempio)»

viene precisato dal Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane nel Documento *Metodi e contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana* del 2013.⁷

3.3. Comunicazioni, elemento di tutela del territorio

Detto delle questioni, problemi di disequilibri territoriali che si stanno creando, le difficoltà di accessibilità sono anche un obiettivo elemento per preservare i luoghi. Paradossalmente tale isolamento è anche il motivo principale per cui un luogo rimane tale. Difficilmente accessibili sono fuori dai circuiti del turismo di massa.

Quindi risultano molto meno soggetti alle spinte di standardizzazione/industrializzazione del “prodotto” turismo. Ovvero la *gentrification* delle aree più pregiate cioè per lo più i centri storici e lo sconvolgimento del territorio per consentire alte capacità di passaggi dei flussi, l’altro grande effetto della realizzazione di opere che rendano più accessibile una località. Così facendo il paesaggio viene trasformato, modernizzato, modificata la sua composizione sociale e perde gran parte del suo *appeal*.

Si ricordi che nella Convenzione Europea del Paesaggio (2000) l’attenzione alla componente sociale ha un ruolo non meno importante di quella fisica. Si noti inoltre che anche organismi internazionali dedicati alla valorizzazione dell’*heritage*, cioè dei beni culturali, stanno evidenziando l’importanza di questi come “strumento” per accrescere

6. Famoso non solo per il *Gran Tour* degli artisti romantici ma anche grazie ai paesaggisti di tutta Europa che dal ‘700 in poi lo hanno disegnato e reso noto al mondo.

7. Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane nel Documento, *Metodi e contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, 1 2013, p. 27.

la dimensione culturale sia della popolazione locale che dei visitatori di essi. Quindi il loro “valore d’uso” e non solo quello “di scambio”.⁸

È evidente che queste considerazioni sono legate a come si valuta il “bene” territorio. Ovvero quali elementi vengono presi in considerazione. E come essi sono utilizzati. Il criterio che qui si suggerisce è quello che si rifà operativamente alla logica del BES (Benessere Equo e Solidale), indicatore composto da 134 componenti relativi a 10 domini, proposto dal 2013 da parte dell’ISTAT e CNEL, finalizzato ad evidenziare la qualità della vita derivante dalle condizioni fisico/funzionali degli spazi antropizzati.⁹ Criterio da affiancare ai tradizionali altri classici parametri legati al reddito procapite, eccetera. Tali componenti sono essenziali nell’approccio ecologico prima citato che non è “solo” materiale ma anche si caratterizza per la sfera sociale e culturale.

La questione accennata richiede strategie di politiche territoriali ed urbane per cercare di evitare non solo di continuare la mercificazione del paesaggio e del patrimonio storico e naturalistico ma anche per non avere un “sovra uso” di questi che ne determini la progressiva scomparsa.

3.4. *Comunicazioni, spunti conclusivi per una strategia ecologica ed equa*

Tutto questo offre la possibilità di trasformare la crisi che coinvolge le urbanizzazioni in opportunità per la costruzione di modalità di antropizzazione nuove, ecologiche. La strada da percorrere deve essere quella suggerita da studiosi come Rodrik che vede ne *La globalizzazione intelligente* (2011) la possibilità di governare le scelte e non essere dominati dall’economia. Occorre essere veramente *smart*, innanzitutto nel trasformare l’esistente. Esempio la proposta di pensare nuove utilizzazioni di un tratto dell’A3 in prossimità di Scilla (RC) non demolendolo – risparmiando circa 40 milioni di euro – ma ponendolo a servizio del territorio in modo sostenibile,¹⁰ proponendone un uso

8. Questo aspetto è stato sottolineato da Maurizio Quagliariolo, Segretario di Herity International alla Conferenza svoltasi a Firenze nel 2014.

9. Anche se ancora l’indagine ha riguardato solo i 15 principali centri urbani.¹⁵

territorio in modo sostenibile,¹⁰ proponendone un uso ecologico anche sociale, riprendendo un'espressione dell'Enciclica "Laudato Sii" di Papa Francesco (2015) quando parla di "Ecologia umana".

Brevemente si riporta tale vicenda come esempio di scelte errate derivanti sia da "cieca" prassi burocratica, anche se verrebbe da pensare ad interessi economici in gioco messi in discussione, e sia da una visione del paesaggio "non colta".

Da quasi vent'anni sono in corso lavori di ammodernamento ed ampliamento dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Tra i vari interventi, con costi molti elevati, l'Anas prevede anche l'abbattimento dell'originario tratto in dismissione tra Scilla e Bagnara, una delle più belle aree costiere della Provincia di Reggio Calabria. Da sottolineare che la zona ha poche infrastrutture viarie. Così nel 2007 nacque l'idea del Parco Solare Sud sostenuta dall'allora Assessore Regionale all'Urbanistica e Governo del Territorio Tripodi. Elaborata nell'ambito dell'Open Space Technology Meeting (Reggio Calabria) promosso dallo stesso Assessorato, nell'ambito del Programma Paesaggi&Identità, con l'intento di ispirare strategie ed azioni per valorizzare il territorio, riscoprire i paesaggi della Calabria ed intervenire sugli ecomostri. E' stata successivamente posta all'attenzione dei Ministri delle Infrastrutture, dell'Ambiente, dello Sviluppo economico e dei Beni culturali ed al Presidente dell'Anas.

Invece della demolizione, riuso del tratto dismesso che sarebbe potuto divenire luogo di sperimentazione ecologica, utilizzando le gallerie dismesse per la localizzazione di laboratori e dei componenti di accumulo e trasformazione dell'energia, migliorando l'accessibilità al territorio ed evitando milioni di metri cubi di materiale autostradale da smaltire provenienti dalla demolizione. Quindi un risparmio economico-ambientale e, infine, la possibilità di utilizzo del "parco" come officina di studi e ricerche ma anche come luogo per attività ludico-naturalistiche (De Simone, 2010).

Leggendo il resoconto delle interrogazioni al Governo (2013, p.143) emerge un sconcertante *mix* di motivi che hanno impedito di analizzare la proposta alternativa alla demolizione. Il Ministero dell'Ambiente ne

10.http://www.archiportale.com/news/2010/12/risultati/parco-solare-sud-l-autostrada-solare -i-vincitori_20821_37.html.

richiedeva una VIA, ma essa avrebbe fatto slittare i tempi e questo – afferma il Ministro Lupi, allora a capo del Ministero delle Infrastrutture – a fronte dell'appalto quasi concluso... Va anche evidenziato il pronunciamento negativo al mantenimento del tratto in questione da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Scordando le parole di Riccardo Morandi, progettista dell'opera

«...è da augurarsi che qualche nostra opera (almeno le più impegnative) superi il periodo dell'obsolescenza per acquisire più il valore di documento di un'epoca e quindi un valore stilistico che i nostri posteri desidereranno mantenere quali testimonianze di un periodo di cultura.» (Vinca Masini, 1963)

come giustamente richiamato ne “La freccia del tempo” da Cozza e Valente nel 2014. Scordando anche la definizione di paesaggio contenuta nella Convenzione omonima e richiamandosi invece ad una asettica “inaturalizzazione” delle VIA riferite al 2002. Firme raccolte, richiesta della Provincia di Reggio Calabria (staff, 2015.06.07), nulla ha impedito questa “resa” che recentemente ha visto la demolizione di questa opera dell'uomo con esplosivo in modo pericoloso e dannoso per i luoghi (Ferrara, 2015).

La “riscoperta” da parte della Regione Veneto del Canale Padova - Venezia prima citato mostra invece come non sia mai troppo tardi a recuperare, in modo “tecnologicamente colto”, opere per realizzare soluzioni ecologicamente valide. A metà dicembre 2014 infatti l'Assessore regionale all'Ambiente e alla difesa del suolo Conte dava il semaforo verde all'Idrovia Padova - Venezia come canale navigabile e scolmatore del fiume Brenta comunicando l'esito del bando di gara e l'aggiudicazione della stesura del progetto preliminare. Durante il consuntivo delle iniziative assunte nel 2014 dalla Regione in materia di rischio idrogeologico, miglioramento dell'aria e interventi sul patrimonio forestale

«No alla camionabile, meglio puntare sulla rotaia. Presto riunita la conferenza dei sindaci» (Corsetti, 2014).

La costruzione del “senso” dello spazio, cioè di luoghi, quindi della vita dipende fortemente dalle comunicazioni.

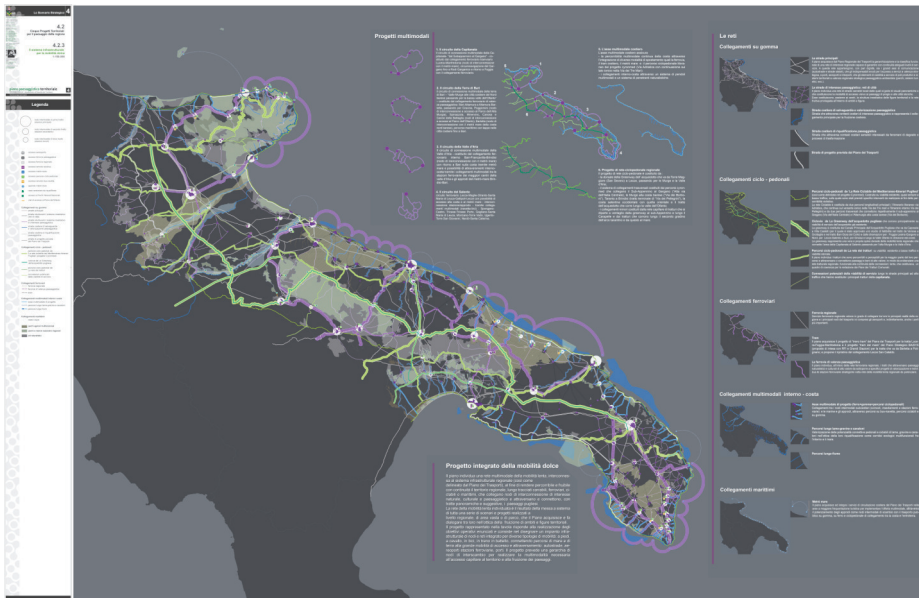


Figura 5: Il “Progetto integrato della mobilità dolce” nel PTTR della Regione Puglia. (fonte:<http://paesaggio.regione.puglia.it/index.php/home/la-struttura.html>).

Lo stesso sviluppo “*place based*” ipotizzato da Barca (2010) senza connessioni è impraticabile.¹¹ Ma occorrono scelte molto equilibrate, attente a pensare contemporaneamente l’accessibilità ed il mantenimento dell’*identità dei luoghi*, che rappresenta la grande risorsa del Paese. In tal senso il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è un esempio operativo con la proposta del ‘Progetto integrato della mobilità dolce’ (Figura 5).

D’altronde dal dopoguerra in poi si era ben compreso che per colmare il *gap* di sviluppo creatosi dall’Unità del Paese vi era la necessità di portare i servizi essenziali e le infrastrutture anche al meridione. Così gli Enti Pubblici di varia natura (energia elettrica, telefonia, eccetera) avevano l’obbligo di destinare una parte cospicua dei loro investimenti annuali in tale parte dell’Italia.

Venendo meno il predominio della politica sull’economia e dando il comando delle scelte a quest’ultima le distanze riprendono ad accrescere. Ed altrettanto accade nei confronti delle aree interne o non centrali.

11. Si veda cap.1 in Aragona (2012) “Costruire un senso dei luoghi.

Va dato corpo alle intenzioni della Carta di Lipsia che richiede politiche integrate a scala territoriale tra aree rurali e centri urbani piccoli, medi e grandi, aree metropolitane, ed avere la finalità di Smart City cioè costruire comunità inclusive sostenibili socialmente ed ambientalmente.

Note bibliografiche

- ARAGONA S. (1993a), *La città virtuale: Trasformazioni urbane e nuove tecnologie dell'informazione*, Gangemi Editore, Roma-Reggio Calabria.
- ARAGONA, S. (1993b), "Infrastrutture di comunicazione, trasformazioni urbane e pianificazione: opzioni di modelli territoriali o scelte di microeconomia?", in *Atti della XIV Conferenza della Associazione Italiana di Scienze Regionali*, vol.2, Bologna, 1993.
- ARAGONA S. (2012), *Costruire un senso del territorio Spunti, riflessioni, indicazioni di pianificazione e progettazione*, Gangemi, Reggio Calabria - Roma.
- BARCA F. (2010), *Un'agenda per la riforma della politica di coesione. Una politica di sviluppo rivolta ai luoghi per rispondere alle sfide e alle aspettative dell'Unione Europea*. Rapporto indipendente, predisposto nell'aprile 2009 su richiesta di D. Hübner, Commissario europeo alla politica regionale, Sintesi e traduzione in italiano, autorizzata dall'autore, dell'Introduzione e dei capitoli I e V del Rapporto "An Agenda for a Reformed Cohesion Policy", 2009.
- CLEMENTI A. (et al.) (2006), *L'armatura infrastrutturale e insediativa del territorio italiano al 2020. Principi, scenari, obiettivi*, Ricerca SIU-MIT/DiCoTer.
- COZZA C., VALENTE I. (a cura di) 2014, *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*, Mondadori Bruno, Milano.
- DEL NORD R. (1991), "Presentazione", in Mucci E., Rizzoli P. (a cura di), *L'immaginario tecnologico metropolitano*, Franco Angeli, Milano.
- DEMATTEIS G. (1986), "L'ambiente come categoria e il mondo come rete", in *Urbanistica*, n. 85.
- FABBRO S., MESOLELLA A. (2010), "Le piattaforme territoriali strategiche. Esiti e prospettive di una politica nazionale di territorializzazione delle infrastrutture", in *Urbanistica Dossier*,

- zazione delle infrastrutture”, in *Urbanistica Dossier*, n.122, INU Edizioni.
- MALAMOCCO S. (2014), “Il Veneto e le alluvioni”, in [https:// geograficamente.wordpress.com/2010/11/14/il-veneto-e-l%E2%80%99 alluvione-acque-fiumi-e-utopie-concrete-per-il-paesaggio-veneto-la-possibile-svolta-nella-gestione-territoriale-vie-d%E2%80%99 acqua-artificiali-dismissioni-di-inutili-zon/](https://geograficamente.wordpress.com/2010/11/14/il-veneto-e-l%E2%80%99-alluvione-acque-fiumi-e-utopie-concrete-per-il-paesaggio-veneto-la-possibile-svolta-nella-gestione-territoriale-vie-d%E2%80%99-acqua-artificiali-dismissioni-di-inutili-zon/)
- MEADOWS H.D. (et al.) (1972), *I limiti dello sviluppo*, Club di Roma, Mondadori, Milano.
- NORDREGIO (2006), *ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe*.
- QUAGLIUOLO M. (2014), “Introduction”, The 5th HERITY Conference Services for Culture: A Visit of Quality, Florence, Basilica di Santa Croce, Sala Del Cenacolo, 4-6 December.
- RAFFENSTEIN C. (1987), “Repers pour una theorie de la territorialite' humaine”, in *Cahier* n. 7, Groupe Reseaux, Parigi.
- VINCA MASINI L., MORANDI R. (1963), De Luca Editore, Roma.
- CIPU, Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (2013), *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana* ed Allegato 2 *Contributi pervenuti dalle Amministrazioni componenti il CIPU*, 20 marzo 2013.
- DEC/VIA n. 6921 del 23 gennaio 2002.
- DEC/VIA n. 7014 del 23 febbraio 2002.
- Enciclica *Laudato Sii* (2015).
- ISTAT – CNEL (2013), *Bes 2013 Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia*, Tipolitografia CSR, Via di Pietralata, 157 Roma.
- Legambiente, *Pendolaria 2024*.
- UE (2000), *Convenzione europea sul paesaggio*, Firenze.
- UE (2007), *Carta di Lipsia*.
- UE (2010), *Smart City*.
- <http://www.viaggi24.ilsole24ore.com/tag/Samarcanda/>
- https://geograficamente.files.wordpress.com/2010/11/idroviapadova_venezia.jpg
- <http://areeweb.polito.it/eventi/TAVSalute/>
- http://legxiv.camera.it/_dati/leg15/lavori/documentiparlamentari/indicetesti/057/001a2/00000002.pdf
- <http://paesaggio.regione.puglia.it/index.php/home/la-struttura.html>

- http://www.archiportale.com/news/2010/12/risultati/parco-solare-sud-l-autostrada-solare-i-vincitori_20821_37.html)
- <https://villaedintorni.wordpress.com/2015/06/07/a3-sa-rc-disagi-e-denunce-non-fermano-la-demolizione-del-vecchio-tracciato-giorni-intensi-tra-scilla-e-bagnara/> di Staff, 2015.06.07
- <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/295706.pdf>
- <http://www.tecnologia-ambiente.it/progetto-eco-per-la-salerno-reggio-calabria> di Anna De Simone, 2010.11.14
- <http://www.costaviolanews.it/index.php/attualita/2297-a-scilla-si-contano-i-danni-dopo-la-demolizione-del-viadotto-costa-viola> di Tina Ferrara, 2015.06.11
- <http://www.opzionezero.org/2014/12/16/gazzettino-idrovia-padova-veneziana-semaforo-verde-dalla-regione-il-canale-navigabile-e-una-priorita/> di Vector Maria Corsetti, 2014.12.16.