

# Workshop 7.B

Rigenerazione urbana multiscalare

—

**Coordinatori:** Angela Alessandra Badami, Donatella Cialdea

**Discussants:** Romeo Farinella, Ester Zazzerò

La pubblicazione degli Atti della XIX 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 XIX Conferenza nazionale SIU, Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del paese, Catania 16-18 giugno 2016, Planum Publisher, Roma-Milano 2017.

© Copyright 2017



Roma-Milano

ISBN 9788899237080

Volume pubblicato digitalmente nel mese di marzo 2017

Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) | Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, 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.



# RIGENERAZIONE URBANA MULTISCALE

**Coordinatori:** Angela Alessandra Badami, Donatella Cialdea

**Discussants:** Romeo Farinella, Ester Zazero

La crisi del modello della città fordista, la dismissione delle aree produttive che hanno esaurito il proprio ciclo di vita, i nuovi ruoli che le città assumono negli scenari della globalizzazione, favoriscono questi modelli di riorganizzazione e riqualificazione improntati alla integrazione dei temi ambientali, sociali ed economici, quanto dei soggetti che concorrono alla denizione e attuazione dei programmi di trasformazione della città in chiave di rigenerazione urbana.

Al livello nazionale non esistono direttive sulla Rigenerazione Urbana; in assenza di una cornice normativa nazionale si sono quindi avviate forme locali di sperimentazione di diversa natura che, spesso hanno guardato ai modelli europei più evoluti e, pur nella diversità dei contesti territoriali e normativi di riferimento, hanno portato a sperimentazioni di rigenerazione urbana intesa come politica che sviluppa azioni integrate a carattere fisico ed economico con un'enfasi particolare sull'inclusione sociale. In tal senso, si sostanzia il carattere innovativo della rigenerazione, in relazione con le capacità di trasformazione territoriale dei processi e degli strumenti di pianificazione tradizionali.

È opportuno non ridursi esclusivamente alla considerazione della dimensione della città, ma guardare anche la conformazione della sua struttura urbana e il sistema territoriale in cui è inserita: la rete dei collegamenti naturali, storici e infrastrutturali rappresenta il connettore delle risorse ambientali, paesaggistiche, storiche e culturali presenti sul territorio.

In tal senso, il tema della rigenerazione assume connotazioni particolari, essendo il tessuto della "parte urbana" in stretta correlazione con il territorio rurale e con le infrastrutture storiche che rappresentano, in molti casi, elementi generatori dello sviluppo urbano.

Obiettivo del workshop è quello di valutare una nuova stagione di esperienze italiane, guardando soprattutto alla loro eventuale traduzione in prassi ordinaria di intervento sulla città contemporanea, in particolare nelle regioni che hanno attivato nuove stagioni di pianificazione d'area vasta e indagando le capacità di integrazione con i processi di valorizzazione territoriale orientati alla sostenibilità.

## PAPER DISCUSSI

### **Epicentri di rigenerazione nei contesti regionali: il Progetto di Innovazione Urbana di Empoli**

Francesco Alberti, Francesco Berni, Simone Scortecci

### **La rigenerazione urbana nei territori della marginalità: apprendimenti possibili dal Regno Unito**

Irene Amadio

### **Rigenerazione ecologica, quindi transcalare ed integrata**

Stefano Aragona

### **La Politique de la Ville. Aspetti della rigenerazione urbana avviati in Francia a partire dagli anni '70**

Angela Alessandra Badami

### **L'ex area Snia a Varedo e il Seveso: sperimentazioni di laboratorio per la ristrutturazione territoriale**

Chiara Barattucci, Renzo Rosso

### **Quartiere Isolotto. Segnali di rigenerazione**

Elisabetta M. Bello

### **Strategie di rigenerazione territoriale e azioni di innesco del reticolo insediativo storico minore**

G. Bertrando Bonfantini, Nausicaa Pezzoni

### **Environmental regeneration into metropolitan planning. Some considerations about the Metropolitan City of Cagliari**

Ignazio Cannas, Daniela Ruggeri

### **Flegrea.Net. Una rete tra l'area Flegrea e la Città Metropolitana di Napoli**

Stefania Carnevale, Patrizio De Rosa, Gerardo Giordano, Rosa Massimino, Nicoletta Schiano Di Cola, Marcellino Vitolo

### **Prove di rigenerazione urbana: norme, modelli, contesti nella sperimentazione istituzionale ANCI/Regione Toscana per la calibrazione della L.R.65/2014**

Massimo Carta, Francesco Monacci

**La rigenerazione delle città in contrazione.  
Il caso dei comuni medio-piccoli del Nord Italia**  
Barbara Caselli, Paolo Ventura

**Dimensioni e contesti negli interventi di rigenerazione**  
Donatella Cialdea, Nicola Quercio

**Fare e ri-fare città. Un esperimento nel centro storico  
di Raffadali**  
Giorgio D'Anna, Anna Maria Ferraro

**Infrastrutture multilivello**  
Claudia Di Girolamo

**Urbanizzare la regione: la rigenerazione urbana  
ristruttura la metropoli**  
Marco Facchinetti

**Quartieri popolari tra ambizioni e complicazioni**  
Giuseppe Galiano, Silvia Cioci, Alessandro Cutini

**Strategie di recupero funzionale e riqualificazione  
urbana: il centro storico di Scalea**  
Giuseppe Galiano, Giulia Forestieri

**Strumenti cognitivi e governance dei processi di  
trasformazione urbana a Milano**  
Valentina Gingardi

**Bellaria Igea Marina, le nuove centralità urbane.  
Il centro commerciale naturale e l'asta fluviale, nello  
sviluppo della città diffusa del sistema turistico  
costiero da Ravenna a Cattolica**  
Cristian Gori

**Dall'urbanistica dell'espansione all'urbanistica della  
rigenerazione**  
Federica Greco, Francesco Rotondo

**Ragusa. Inclusione sociale e interculturalità nella  
rigenerazione del territorio storicizzato**  
Mariagrazia Leonardi

**Periferie e nuove città metropolitane. Palermo XL**  
Barbara Lino

**ContHORTI. Verde terapeutico e spazi interstiziali urbani**  
Ferdinando Manconi

**Riqualificazione urbana e radicamento affettivo: quale  
scala per l'emotività? Un'osservazione sui contesti  
periferici di Trieste**  
Paolo Papale

**La pianificazione strategica intercomunale:  
uno strumento per il rafforzamento dei territori**  
Massimo Parrini

**Strategie di rigenerazione della città consolidata.  
Il caso della città di Parma**  
Patrizia Rota, Michele Zazzi

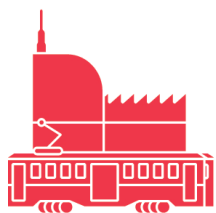
**Rigenerazione di aree produttive dismesse nel  
territorio della Val Chisone in Piemonte. L'ex setificio  
Gütermann di Perosa Argentina**  
Federica Scaffidi

**Nuove strategie di piano per la città: il caso di Acireale**  
Sergio Tarquinio

**La variante generale al PGT di Brescia:  
strumento nuovo per rinnovare e riqualificare il  
territorio urbanizzato**  
Michela Tiboni, Gianpiero Ribolla, Silvia Rossetti, Laura  
Treccani

**Approcci e strumenti per pianificare la città in  
contrazione. Le sfide del nuovo quadro normativo per il  
governo del territorio del Trentino**  
Bruno Zanon

**R&G.U.F. Regeneration & Green Urban Factories**  
Ester Zazzerò



Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU  
**CAMBIAMENTI. Responsabilità e strumenti  
per l'urbanistica al servizio del paese**  
Catania, 16-18 giugno 2016

 Planum Publisher  
ISBN 9788899237080

## Rigenerazione ecologica, quindi transcalare ed integrata

**Stefano Aragona**

Università *Mediterranea* di Reggio Calabria  
Dipartimento PAU, Patrimonio, Architettura, Urbanistica  
Email: [saragona@unirc.it](mailto:saragona@unirc.it); [stefano.aragona@gmail.com](mailto:stefano.aragona@gmail.com)  
Tel: 0965.1696323; 3202347796

### Abstract

Occorre intendere la cosiddetta crisi, *κρίσις*, quale occasione di superamento del paradigma formatosi dalla I rivoluzione industriale del '700 ed i cui limiti stanno sempre più emergendo da decenni, evidenziati nel testo edito nel 1972 *The limits of Growth*. Quindi dare avvio all'implementazione/costruzione di un approccio ecologico nei processi di antropizzazione, avendo come presupposto il principio di "0" consumo di nuovo suolo urbanizzato e le tematiche connesse alla "chiusura dei cicli". L'argomento si pone in sintonia con il vasto dibattito che sta riguardando il ripensamento complessivo del senso di spazio. A partire dalle esigenze del *cum-cives*, cioè dell'abitante che con gli altri, la *societas*, condivide l'idea di *civitas*, che richiede/prende spazi vivibili ed accessibili, spazi pubblici e qualità urbana. Ricordando le indicazioni della Carta di Lipsia (2007) che vuole strategie integrate di pianificazione tra aree rurali ed urbane, piccole, medie e grandi, metropolitane. Avendo la Convenzione sul Paesaggio come riferimento materiale e sociale e l'obiettivo di Smart City – ovvero costruire Comunità inclusive e sostenibili fisicamente e socialmente – nella prospettiva di Horizon 2020. Lo scritto si confronta con tali tematiche ponendo in evidenza i molteplici aspetti, qualitativi oltre che quantitativi. Sottolineando che la politica, cioè le scelte, devono essere efficaci oltre che efficienti, per creare benessere che sia equo e solidale.

**Parole chiave:** ecology, spatial planning, landscape.

### 1 | Una visione integrata ed ecologica del territorio

La Carta di Lipsia del 2007 (pag.3) precisa che "*Coordination at local and city-regional level should be strengthened. An equal partnership between cities and rural areas as well as between small-, medium-sized and large towns and cities within city-regions and metropolitan regions is the aim. We must stop looking at urban development policy issues and decisions at the level of each city in isolation. Our cities should be focal points of city-regional development and assume responsibility for territorial cohesion.*". questo deve essere lo scenario complessivo in cui inserire le politiche di rigenerazione. Rigenerazione che deve essere considerate territorialmente, ovvero – ribaltando le scelte di Agenda Urbana UE<sup>1</sup> – le città come elementi di un reticolo territoriale, base per una prospettiva multiscale.

Ed occorre che la politica, cioè l'arte di gestire la polis, ma in senso più vasto, il territorio, riprenda il comando delle operazioni. Lasciato dall'epoca della Thatcher all'economia, anzi alla finanza globalizzata ed incontrollata – non "intelligente"<sup>2</sup> – che ha avuto esiti spaziali relevantissimi<sup>3</sup>. Le trasformazioni spaziali di molte città inglesi formatesi come centri industriali e nei decenni diventate altro a seguito di opzioni di politiche macroeconomiche. Con effetti devastanti sotto il profilo socio-economico e spaziale poiché le

<sup>1</sup> Si vedano le critiche di Aragona (2016) nel saggio "Infrastrutture ed equità spaziale" in (a cura di) Fabbro S., Pedrocchi P., *Ordinamenti spaziali e infrastrutture. Ripensare le reti per riqualificare il Paese*.

<sup>2</sup> L'opposto di quella richiesta dell'economia di Harvard (Boston) D. Rodrik (2011) ed i cui guasti sono evidenziati da ricercatori come Piketti (2014) oltre che da critici come il geografo antropologo David Harvey di cui si veda il volume (2012) *Il capitalismo contro il diritto alla città. Neoliberalismo, urbanizzazione, resistenze* ennesima riflessione sull'ingiusta dinamica sociale ed urbana attuale.

<sup>3</sup> Rischio che si già in *La Città virtuale. Trasformazioni urbane e nuove tecnologie dell'informazione* Aragona (1993a) paventava parlando della situazione dei Paesi Bassi, degli USA, del Giappone e l'Italia.

città sono state sempre più soggette alla gentrificazione, le periferie sempre più trascurate, i processi di inurbamento sempre più intensi. Le rivolte sociali e politiche di questi anni, urbane e dei territori, stanno a testimoniare tutto ciò. Ovvero di quanto tali politiche siano sbagliate. E l'urbanistica, la pianificazione territoriale, sono scienze sociali, come lo è l'economia, che hanno conferma della correttezza delle scelte fatte solo attraverso una modalità: la verifica o meno degli obiettivi raggiunti. Obiettivi che vanno misurati in termini di efficacia (sociale) ed a cui l'efficienza (tecnica) deve essere servizio.

Con grande piacere si evidenzia che gli elementi base della la visione complessiva di territorio e città di cui si scrive da anni – è dal 2010 che si promuove la Sessioni Organizzata “Pianificazione e progettazione integrata per il territorio e la città ecologica”<sup>4</sup> alla Conferenza Scientifica Annuale dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali – sono condivisi da colleghi e pianificatori. Tanto che sono stati tra quelli cardine della relazione di apertura del Presidente dell'INU, Silvia Viviani, al XXIX Congresso INU 2016 di Cagliari dedicato ad un *Progetto di Paese*. L'attenzione è alla città, intesa come luogo di formazione di cittadini, ed il fine di chi si occupa di urbanistica è il benessere di questi. La cornice complessiva in cui ci si muove è quella della limitatezza delle risorse in ogni attività umana, risiedere, produrre, muoversi, tempo libero – gli elementi della Carta di Atene – e della necessità di essere coerenti con tale evidenza.

Occorre costruire due percorsi, uno riferito ad orizzonti di medio, lungo periodo, l'altro per il “breve”. Essi devono essere coerenti l'un l'altro e quindi integrati sia rispetto le tematiche che i tempi. La Germania da molti anni<sup>5</sup>, ha avviato politiche di supporto alle energie rinnovabili che ne ha fatto il Paese con la più grande diffusione in Europa. Friburgo è stato l'emblematico ed anticipatorio esempio di tale scelta fino a divenire riferimento internazionale della sostenibilità. Un segnale positivo per il nostro Paese è il caso di Faenza che sta seguendo tale strategia di trasformazione sostenibile del suo territorio<sup>6</sup>.

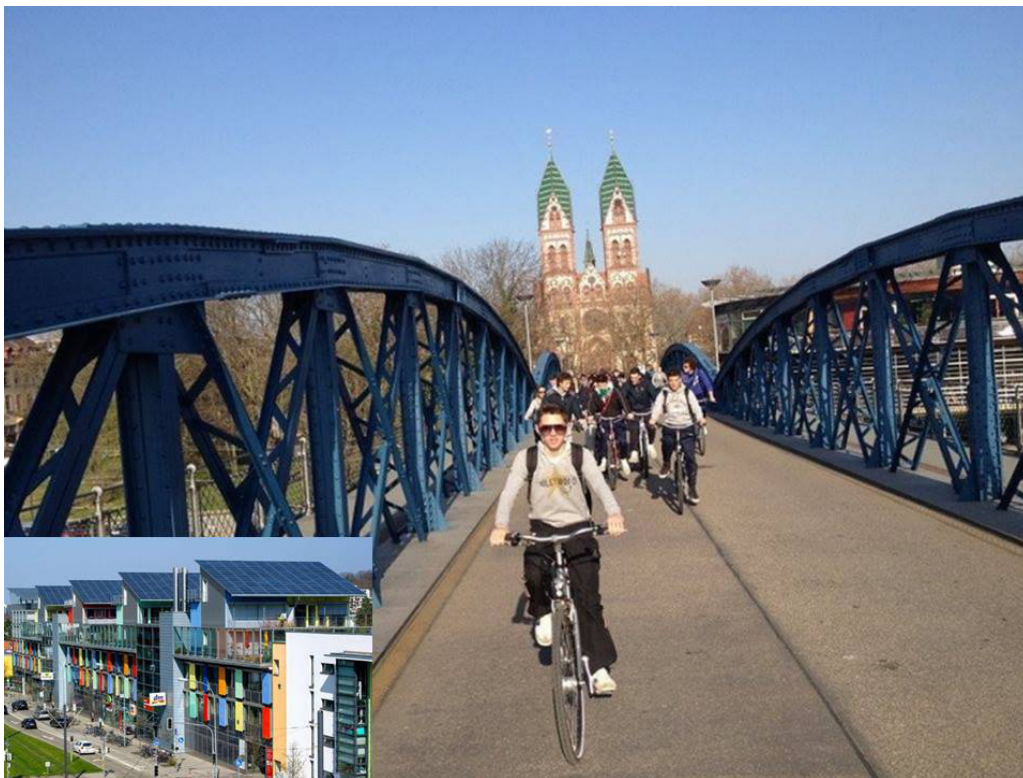


Figura 1 | Friburgo

Fonte: ponte, Legambiente; Residenze, Newsmartlife.

<sup>4</sup> Negli anni 50 promossa da Dioxiadis con la linea di pensiero di Eckistics e Mcharg con *Design with nature* nel 1969.

<sup>5</sup> Già subito dopo la crisi energetica del 1973 vi fu interesse in tal senso, nel 2000 la legge EEG (*Erneuerbare Energien Gesetz*) definì il regime di incentivi. Non casualmente è del 1972 lo studio commissionato da Aurelio Peccei, Presidente del Club di Roma, all'MIT di Boston pubblicato con il significativo titolo *I limiti dello sviluppo*.

<sup>6</sup> Non casualmente il caso di Friburgo illustrato da W. Daseking, Direttore dell'Ufficio di Pianificazione della città, è stata seguito da quello di Faenza, esposto dal Direttore dell'Ufficio di Pianificazione E. Nanni, nella Seconda Sessione Plenaria *Le città nel cambiamento, buone pratiche ed esperienze in corso* alla XIX Conferenza Nazionale della Società italiana degli urbanisti.

La città di Friburgo di Brisgovia si trova nel sud del Baden-Württemberg, 15 km dalla Francia e 50 km dal confine svizzero. Dista poco dalla Foresta Nera, è vicina un'area di origine vulcanica e si caratterizza per il clima particolarmente favorevole che ha reso il territorio conosciuto per la produzione vinicola. Gli abitanti sono c.a. 230 mila abitanti con 35 mila universitari. Tutto nasce da una protesta popolare contro la costruzione di un impianto nucleare a circa 20 km dalla città. Si è iniziato a pensare ad alternative e deciso di scommettere sull'energia solare, possibile fonte di sviluppo per la città e per l'economia. Nel 1969 il Comune di Friburgo elabora il suo primo piano di mobilità urbana per migliorare la qualità della vita e il benessere dei cittadini senza compromettere sviluppo e crescita della città.

Si decide di adottare come mezzo di trasporto principale la bicicletta così il governo ha incentivato l'uso in massa del mezzo. Oggi vi sono c.a. 500 km di pista ciclabile ed oltre 200 mila biciclette, il doppio degli autoveicoli (Garcia, 2015). Grazie alle politiche di mobilità sostenibile basata sul trasporto pubblico, non possiede un'auto di proprietà il 58% dei residenti: pubblico. Un punto di scambio intermodale è alla stazione centrale che è anche stazione delle biciclette (Legambiente, 2016). Lungo il Dreisam, il fiume della città, si può passeggiare o in bicicletta e visitare il quartiere "senz'auto" Vauban dove i bambini possono giocare in strada da soli. (Fig.1).

Gran parte delle abitazioni sono "case passive", cioè in grado di coprire la maggior quota del fabbisogno di energia per riscaldare o raffreddare l'ambiente interno, senza impianto di riscaldamento. Va evidenziato ancora il Solarsiedlung (Villaggio Solare) le 1800 ore di sole annue sono utilizzate per generare oltre 4 volte l'energia che si consuma grazie ai 1.800 pannelli solari (su un' area di 400 metri quadrati). E l'area di Vauban, prima citata – già base militare francese nella II Guerra Mondiale, immediatamente chiusa dopo il crollo del muro di Berlino – caratterizzata da uno stile di vita basato sulla sostenibilità. In essa dal 1997 al 2006 sono state costruite 2000 ville per oltre 5 mila persone; case passive e pannelli solari, quando vi è energia eccedente viene rimessa nella rete pubblica cosicché viene prodotto il 20% c.a. della domanda locale di elettricità. La cooperazione tra governo, cittadini, comunità scientifica ed enti private ha reso possibile realizzare una società sostenibile (Garcia, 2015).



Figura 2 | Faenza, Elementi del Piano Strutturale Comunale Associato  
Fonte: Comune di Faenza

Faenza (RA) è cittadina di media/piccola dimensione con ca. 58.541 abitanti su 215,76 km<sup>2</sup>, tipica espressione dell'Italia dei 100 Campanili. Quattro gli obiettivi del disegno urbano del PRG del 1996. I) Come ottenere dal privato senza espropri aree edificabili e per servizi: utilizzando l'accordo. II) Realizzare

quartieri belli, creativi, vivibili, misti ed identificabili: attenzione alla qualità (identità e integrazione). III) Progettare quartieri a bassissimo consumo energetico: quindi sostenibilità ambientale. IV) Consumare meno terreno agricolo possibile e comunque dare una risposta molteplice alle esigenze insediative urbane: densificazione. La pianificazione è considerata come un processo di progetto, partecipato, riferito al territorio, alla città, ai quartieri, ai tessuti ed ai dettagli. La verifica è il risultato concreto, visibile e valutabile. Il metodo di lavoro è valido per tutte le scale è basato su Principi, diversificati per la campagna, la città ed in questa il centro storico; Prestazioni riferite alla sicurezza, sostenibilità, identità; Valutazioni relative ad i incentivi, alternative, ipotesi progettuali (Nanni, 2016). È un processo di apprendimento reciproco tra cittadini, amministratori, tecnici.

L'Ufficio di Pianificazione della città ha elaborato nel PRG del 1996 10 punti per un'urbanistica sostenibile: 1. Individuare i confini del centro urbano. 2. Libertà nelle destinazioni d'uso (*dezonizzazione*). 3. Le zone paesaggistiche (l'alternativa allo *zoning*). 4. Meno valore ai parametri edilizi tradizionali. 5. Incentivi urbanistici: il mercato della qualità. 6. Gli accordi coi privati: i *patti operativi*. 7. Regole non prescrittive ma presuntive. 8. Progetti specifici per ogni area. 9. La semplificazione normativa. 10. Gli aggiornamenti *continui* del piano.

Il Piano Strutturale approvato nel 2009, è "Associato", oltre Faenza riguarda, Brisighella, Casola Valsenio, Castel Bolognese, Rio Terme e Solaro, per un totale di 86.000 abitanti e ca. 600 kmq. è in continuità con la filosofia sopra esposta, e si pone 4 obiettivi legati alla qualità (Fig.2). La qualità sociale: Edilizia sociale, 20% delle previsioni di PSC, composta da casa in affitto per lavoratori, casa temporanea per studenti, casa per attrarre giovani, laureati, creativi, ricercatori, studenti. Nei nuovi ambiti produttivi: quota di alloggi in affitto da destinare a lavoratori della zona. Aree e immobili in uso agevolato a creativi e imprenditori innovativi. La qualità insediativa: Nei nuovi quartieri si dovranno affrontare coerentemente le differenti problematiche inerenti al risparmio energetico, al mix di funzioni, alla densità, alla qualità dell'insediamento. Attenzione all'architettura per le infrastrutture. Aumento della popolazione in ambito urbano favorendo densificazione. La qualità ecologica: risparmio energetico ed energie rinnovabili, minimo 20% con obiettivo del 30% con incentivi, conservazione dell'acqua. La qualità paesaggistica: riqualificazioni rurali (demolizione edifici incompatibili), estetica del paesaggio rurale (conservazione degli scenari), promozione del territorio (valorizzazione eccellenze), mitigazioni paesaggistiche e ambientazione. (Faenza, 2010).

## 2. | Conoscenze, esternalità e scelte

Occorre tornare al territorio ed alle sue mappe, ovvero a conoscere il contesto in cui si agisce.

Gli eventi legati a terremoti ed ai dissesti idrogeologici, che sono un dato caratterizzante la nostra nazione, mostrano come questa sia una condizione basilare, imprescindibile, per modalità di antropizzazione corrette. Quindi per ridurre il rischio ed utilizzare le risorse naturali in modo sostenibile ambientalmente e socialmente<sup>7</sup>.

A questa conoscenza deve associarsi la politica, cioè l'arte di gestire la polis, a cui spettano le scelte. Scelte in cui vanno coinvolti gli abitanti. Scelte che per lo più abbracciano molteplici aspetti che vanno da quelli della sicurezza fisica alle tematiche economiche e sociali, da emergenze ambientali alle necessità infrastrutturali. E' opportuno infatti ricordare che il rischio è una funzione dipendente da tre variabili indipendenti: pericolosità, vulnerabilità, esposizione. Quest'ultima è esito della politica, ovvero degli obiettivi che essa si pone relativamente alla densità insediativa, nelle scelte sulle infrastrutture – sia a rete che puntuali – nell'importanza che da alla tutela e messa in sicurezza di beni storico-artistici, etc. Si noti che molte di queste opzioni sono intrinsecamente multiscalarari e interdisciplinari.

Come esempio emblematico di ciò si cita la condizione in cui sono molto spesso le cosiddette aree interne, o marginali nel nostro Paese. Esse vivono una situazione di abbandono. Questo fa sì che il loro territorio perda attività, legate per lo più alla agricoltura, alla forestazione o similari. Le conseguenze dirette sono di due generi. Una di tipo sociale poiché pian piano si ha un crescente spopolamento associato ad un invecchiamento dei residenti. L'altra consiste nell'aumentare del rischio idrogeologico a causa del venir meno della manutenzione delle aree, si pensi alla manutenzione dei muri "a secco".

Ma vi sono anche conseguenze indirette. La emigrazione da questi territori porta un aumento di inurbamento nei principali centri visti come potenziali punti per trovare lavoro ed avere servizi. Poiché questi a seguito di scelte nazionali, in ossequio ad indicazioni europee, privatizzati e tagliati, stanno diminuendo in numero e qualità. Ciò assieme alla riduzione dei collegamenti – in primo luogo ferroviari –

---

<sup>7</sup> E' "l'alleanza con la natura" di cui parla Scandurra dal 1995.



avviata dal 1992 (Aragona, 1993b). Ovviamente tutto questo spinge ad un uso più esteso dell'auto privata. Mentre, si dichiara, di avere come obiettivo la mobilità sostenibile e si cerca di innalzare il basso livello della qualità urbana nelle zone che accolgono le masse crescenti di questi spopolamenti, ovvero le periferie cittadine. Ed altrettanto ovviamente il rischio "a valle" si innalza poiché "a monte" si sono allentati gli elementi che aiutano a controllare l'origine dei possibili, probabili, rischi.

Così il paesaggio di entrambi i luoghi, le aree interne minori e quelle dei suburbi, che poi sono quelle più estese dei centri urbani, viene ad essere sempre più stravolto. Ed il motivo ha origine in motivi principalmente economici, di microeconomia riferibili sia ad un teorico beneficio del consumatore e sia a risparmi per le casse nazionali. Che però nel medio, lungo periodo creano effetti a scala macro a causa dei legami transcalari che connettono i diversi domini tematici.

Per superare tale meccanismo occorre introdurre le esternalità negative sinteticamente prima esemplificate ed introdurle nelle valutazioni che quindi non possono essere solo economiche, nel senso di costi/benefici. Né solamente in termini di diminuzione del costo unitario di un servizio: per risparmiare su questo infatti si riducono od i luoghi o gli orari di offerta: esempi sono gli Uffici Postali, le farmacie comunali, etc. Ma se per fruirne devo fare decine di km. questo costo deve essere rinternalizzato altrimenti diviene una diseconomia. In realtà quelli che nella costruzione del welfare State, dal dopoguerra in poi si è cercato di costruire come diritti, vengono "disvestiti" di tale carattere e trasformati in prodotti da acquistare.

Ed è indispensabile tradurre aspetti qualitativi in quantità, misurazioni. Per questo è necessario utilizzare una visione multicriteria confrontandosi con tali questioni. Cioè fin dalla fase di analisi porsi in un'ottica che segua la linea di pensiero che portò alla VIA e poi alla VAS. Deve essere un approccio transcalare che, come scritto nella Carta di Lipsia inizialmente ricordata, si basi su politiche integrate tra aree rurali e città piccole, medie, grandi ed aree metropolitane. E transcalare anche temporalmente poiché vanno considerati gli effetti diretti ed indiretti nel breve, medio e lungo periodo.

Non occorre costruire un modello ma "integrare" le varie tematiche, così come si va sostenendo da tempo (Aragona, 2011). Lo spazio che si articola in reti, così come dal 1985 scrive Dematteis il "reticolo territoriale" è la nuova interpretazione/progettazione che struttura lo spazio costituito da reti e nodi. Per tale motivo le città devono aggregarsi, costruire relazioni sinergiche. In una prospettiva che tuteli il suolo agricolo secondo la filosofia di consumo "0" di nuova urbanizzazione. Coniugando tale filosofia con quella della rigenerazione dell'impianto industriale: laddove è ancora esistente da rendere sostenibile, laddove è abbandonato da demolire e ripristinare condizioni "naturali" o comunque compatibili con un uso ecologico del territorio<sup>8</sup>. Occorre agire secondo Piattaforme Strutturali, composta da Piani "incerti" diversamente dai piani cogenti. La necessità di agire a scala di Area Vasta deriva dalla constatazione che è quella ove si svolgono gli scambi di beni, persone ed avvengono i fenomeni naturali.<sup>9</sup>

Quindi questo ancor di più rimarca come occorra superare l'approccio piramidale costruendo un collegamento con gli strumenti urbanistici a scala urbana. L'approccio fenomenologico deve essere alla base della nostra disciplina poiché se cambiano i fenomeni è *"necessario ricostruire/costruire un linguaggio/lessico comune (indispensabile ad interpretarli e trattarli) per capirci tra noi"* afferma la Viviani. Questo già lo si diceva al Pechino Forum (2012a) confrontandosi con culture molto differenti lì presenti: la nostra idea di città e di cittadinanza, nata in ambito greco con la polis e poi trasformata nell'urbs romana con i polites prima e cives poi (Cacciari, 1991), è adeguata nel descrivere i processi di antropizzazione di mondi con altra storia? Queste considerazioni comportano una radicale critica alle scelte Ue e nazionali sullo sviluppo. Se l'accento è posto sulle città, come fa Agenda Urbana Ue e Nazionale – oltretutto solo alcune poche città – il resto del territorio decadrà. Tale scelta è fatta in base all'unico criterio della competitività economica, inoltre senza tenere in conto le esternalità negative che si creano di cui prima si è fatto un esempio a cui se ne potrebbe affiancare un altro: quello dei centri commerciali. Questi spazi che obbligano all'uso dell'auto privata – e la mobilità sostenibile dove va a finire? – agendo secondo una logica di "dumping economico" sono responsabili della chiusura di molti negozi di vicinato, indispensabili alla vita dei quartieri. Sembra che le considerazioni Convenzione Europea sul Paesaggio del 2000 siano state dimenticate. Dimenticata la multidimensionalità che caratterizza i processi di antropizzazione e la creazione di luoghi, identità e comunità. Ecco che appare l'altro aspetto fondamentale dell'approccio transcalare: il benessere dei cittadini. Elemento complesso ed articolato ma essenziale nelle scelte pianificatorie ed urbanistiche. Tanto

---

<sup>8</sup> Si pensi alle tante aree del mitico nord-est devastate da capannoni industriali abbandonati, od anche, ai tanti centri commerciali che in nazioni come gli US sono ormai spazi enormi in disuso tanto che è sorta un'Associazione per la loro demolizione.

<sup>9</sup> La cosiddetta abolizione delle Provincie, contestata dall'INU, ha disconosciuto tale dimensione. Invece che migliorarla ne ha tolto sia elementi di democraticità che efficienza operativa.

che il Cnel con l'Istat dal 2013 sta proponendo il BES, Benessere Equo e Solidale, indicatore composto da 134 elementi divisi per 12 aree tematiche e finalizzato a descrivere la qualità della vita.

Ma è ovvio che tutto quanto sopra detto è strettamente legato anche ad opzioni di tipo “macro”. Così se creiamo linee ad alta velocità tra alcuni centri, oltre a svantaggiare gli altri, ed al tempo stesso continuiamo a tagliare i collegamenti interni (lo scellerato “taglio dei rami secchi” delle ferrovie avviato nel 1992 dal Governo Amato, vedi la critica citata di Aragona del 1993) l'esito non potrà che sollecitare l'abbandono di tali aree con le conseguenze sopra dette ed i relativi costi: cioè “allontaniamo chi è vicino”, i tanti piccoli centri spesso interni, ed “avviciniamo” chi è lontano ovvero i maggiori poli. Esito auspicato secondo una visione “polarizzante” della globalizzazione, ma esito che giudicano positivo quelli che vedono lo sviluppo secondo l'unico criterio che è quello economico. La finanza è stata liberalizzata ed i grandi gruppi hanno iniziato a speculare in modo massiccio sulle città divenute merci e non più luoghi di vita (Tocci, 2009). Questo trionfo del pensiero economicista, che è alla base della città americana (basta pensare ad un'immagine di New York del '700 e di quella odierna paragonate a quelle di Amsterdam in epoche corrispettive), sta mostrando i suoi limiti. Limiti che sono strutturali poiché oltre una soglia le economie urbane divengono diseconomie. Ed iniziano ad emergere i limiti ambientali, tanto che la Cina ha recentemente stanziato 150 milioni di dollari per bonificare aree urbane inquinate e sono state emanate norme di tutela ambientale per le fabbriche: evidentemente dover portare una mascherina un giorno su tre ha reso consapevole il Governo cinese dell'impraticabilità di uno sviluppo senza limiti, fosse solo per i costi sociali e sanitari che comporta, oltre a quelli del consenso politico. Quindi si sta facendo strada un pensiero ecologico.

### 3 | Tra questioni aperte e nuovi utili strumenti, spunti conclusivi

Questo in un contesto complessivo ove, nonostante le leggi esistenti, quelle nuove e tutte le dichiarazioni di consumo “0” di nuovo suolo, Governo e stampa sono molto preoccupati e si deprimono perché “l'edilizia non riparte” ed il mercato immobiliare vede prezzi in discesa. Mentre città come Roma hanno centinaia di migliaia di case non vendute e migliaia di cittadini senza abitazione. Lo stesso “Sblocca Italia” rischia di riavviare un'idea di sviluppo nel nostro Paese basata sulle costruzioni, ovvero grandi opere e binomio residenze ed autovetture: cioè espansione edilizia e modo per raggiungere i luoghi di essa, ovvero il veicolo privato. Al contrario si deve puntare sulla trasformazione dell'esistente, sull'aumento della sicurezza dei territori, sulla proposizione di nuovi paesaggi o ripristino di quelli danneggiati. Creando le premesse di “moltiplicatori” sociali e spaziali, di tipo intersettoriale.

In tal senso i Contratti di fiume (Fig.3) ed i Piani di Azione per l'Energia Sostenibile offrono interessanti opportunità.

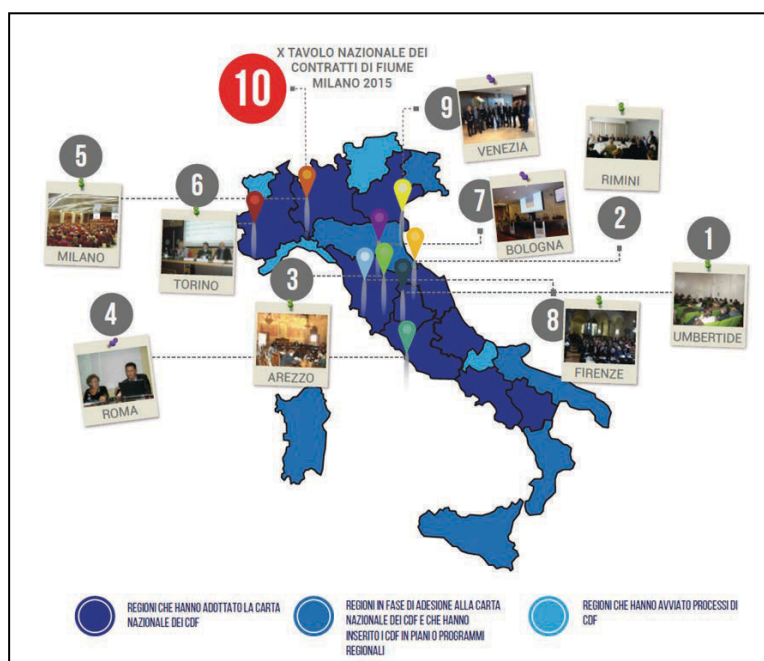


Figura 3 | Contratti di fiume al 2015. Fonte: Ecoazioni.

Si prendono in considerazione questi strumenti poiché riguardano due tematiche che sono emblematiche della necessaria transcalarità della pianificazione territoriale. La prima è l'acqua, cioè il rapporto tra modalità di antropizzazione e la risorsa idrica. Le città sono sorte sulle rive di fiumi o mari e come ricorda Giuseppe Roma (2016) quasi tutte le maggiori città sono porti. *“I Contratti di Fiume sono strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale. I soggetti aderenti al CdF definiscono un Programma d’Azione (PA) condiviso e si impegnano ad attuarlo attraverso la sottoscrizione di un accordo. Rientrano in questa definizione anche i contratti di lago, di costa, di acque di transizione, di foce e di falda, qualora gli strumenti sopra descritti vengano utilizzati ponendo l’attenzione a categorie di corpo idrico diverse dal fiume.”* (Ecoazioni, 2015).

L'altro tema riguarda il rapporto con l'Energia. Il Piano Energetico della Regione Lazio (Tocchi, 2015). Questo è il primo indispensabile passo per costruire modalità di insediamento, produzione e vita secondo una logica ecologica ed integrata. Come facevano già i Borbone dalla fine '700 (Aragona, 2012b), cioè innescare moltiplicatori sociali ed economici, attenti alle “quantità” ed alla “qualità” – da cui la necessità di una analisi multicriteria – delle scelte. E da non scordare che Smart City (Ue) parla di gestione di flussi di energia e comunicazioni per costruire Comunità inclusive e sostenibili socialmente ed ambientalmente.

Da quanto scritto emerge sempre più nell'urbanistica e nella pianificazione territoriale l'importanza degli aspetti gestionali. Rilievo crescente ha anche la consapevolezza dei consumatori. Così ad es. acquistare agrumi dalla Sicilia o Calabria aiuta il mantenimento di economie locali. Ciò significa aiutare il mantenimento di paesaggi oltre che non comprare prodotti lontani e quindi non aumentare l'inquinamento legato al trasporto e l'effetto serra, cioè il riscaldamento globale con l'innalzamento del livello dei mari: una transcalarità transdisciplinare e transnazionale.

Quindi vi sono trasformazioni di tipo locale e di cui si è dato esempio citando Friburgo o Faenza, ma queste devono essere considerate nodi, luoghi, di quelle strategie territoriali di scala vasta. Che possono crearsi e/o resistere se la visione integrata multidisciplinare citata si concretizza in modo sempre più sostanzioso.

Gli esempi positivi locali mentre necessitano di leggi nazionali, i centri più deboli, quindi gran parte di quelli esistenti, sono maggiormente soggetti alle scelte sovranazionali, in Europa legati alle opzioni comunitarie. Che fino ad ora, da quasi un ventennio, con lo SDEC, Schéma de Développement de l'Espace Communautaire del 1999 (Fig.4), privilegiano alcune aree in collegamenti – i corridoi europei ne sono un esempio simbolico – e servizi, basati su una visione principalmente economicistica.

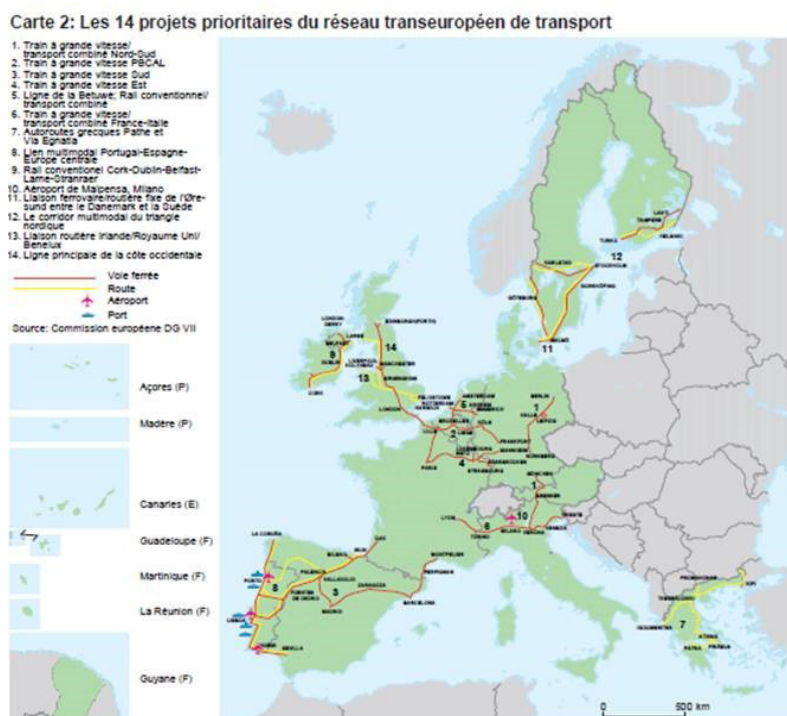


Figura 4 | Reti di trasporto prioritarie previste nello Schema di Sviluppo dello Spazio Comunitario. Fonte: Ue, Comitato per l'assetto spaziale).

Dopo un periodo così lungo gli esiti sono dirompenti ed hanno creato sempre più iniquità economica e sociale spingendo verso la perdita di senso ed identità dei luoghi. Trascurare tutto ciò porta a situazioni di cui la Brexit è chiaro esempio, segnale. Questi territori e le aree periferiche delle città si rivoltano a politiche che arricchiscono pochi ed impoveriscono sempre più abitanti.

La multiscalarità delle scelte, e delle responsabilità, è ormai evidente. Altrettanto devono essere le risposte, articolate, operative e di scenario che gli urbanisti ed i pianificatori devono fornire per non lasciare all'antipolitica la trasformazione sociale e dello spazio.

### Riferimenti bibliografici

- Aragona S. (1993a), *La città virtuale: Trasformazioni urbane e nuove tecnologie della 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 dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali, vol.2, Bologna.
- Aragona S. (2011), "Progettare la città ecologica è progettare la città" in Contributi per il XXVII Congresso INU, Livorno, 7 - 9 Aprile, INU Edizioni, pp.12, relazione scelta nella Sessione *Le risorse per la Città nella crisi e dopo la crisi*.
- Aragona S. (2012a), "The integrated City as renewable common good", paper presentato al Pechino Forum 2012 *The Harmony of Civilizations and Prosperity for All, Challenges and Opportunities: New Thinking in New Reality*, The 5<sup>th</sup> International Workshop of RSAI in China, Sez. Inheritance of the World Cities Spirit: Experience and Innovation, Pechino, Cina, 2 - 4 novembre.
- Aragona S. (2012b), *Costruire un senso del territorio. Spunti, riflessioni, indicazioni di pianificazione e progettazione*. Gangemi Editore, Roma, cap.1.
- Aragona S. (2016), "Infrastrutture ed equità spaziale", in (a cura di) Fabbro S., Pedrocco P., *Ordinamenti spaziali e infrastrutture. Ripensare le reti per riqualificare il Paese*, Aracne editrice, Ariccia (RM).
- Cacciari M. (1991), "Aut civitas, Aut polis", in ", in (a cura di) Mucci, E., Rizzoli, P., *L'immaginario tecnologico metropolitano*, F. Angeli, Milano.
- Comune di Faenza – Settore Territorio (2010), *Dal Prg al PSC all'insegna della Sostenibilità*.pdf.
- Daseking W. (2016), "Freiburg: The city That Did It All", Seconda Sessione Plenaria *Le città nel cambiamento, buone pratiche ed esperienze in corso*, XIX Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, *Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del Paese*, Catania, 16 – 18 giugno.
- Dematteis G.(1985), "Controurbanizzazione e strutture urbane reticolari", in (a cura di) Bianchi, G., e Magnani. (a cura di), *Sviluppo multiregionale: teorie, metodi, problemi*, Milano, Franco Angeli.
- Doxiadis C. A. Ekistics: *An Introduction to the Science of Human Settlements*. Oxford University Press, New York (1968) in [www.ekistics.org](http://www.ekistics.org).
- Ecoazioni, "Cos'è un Contratto di fiume?" in:  
<http://nuke.a21fiumi.eu/CosèunContrattodifiume/tabid/56/Default.aspx>.
- Garcia M. (2015) *Friburgo: La città 100% sostenibile* in <http://www.newsmartlife.altervista.org/friburgo-la-citta-100-sostenibile/>.
- Harvey D. (2007), *Breve storia del neoliberismo*, Il Saggiatore, Milano.
- ISTAT – CNEL (2013), *Bes 2013 Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia*, Tipolitografia CSR, Via di Pietralata, 157, Roma.
- Legambiente Scuola e Formazione, *Friburgo, una gita nella città sostenibile* in <http://www.legambientescuolaformazione.it/articoli/friburgo-una-gita-nella-citt%C3%A0-sostenibile>.
- McHarg I.L., (1969), *Design with Nature*, (1989), N.Y. "Progettare con la natura".
- Meadows et. al (1972), *I limiti dello sviluppo*, Mondadori, Milano.
- Nanni E. (2016), "Il caso di Faenza", Seconda Sessione Plenaria *Le città nel cambiamento, buone pratiche ed esperienze in corso* alla XIX Conferenza Nazionale della Società italiana degli urbanisti, *Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del Paese*, Catania, 16 – 18 giugno.
- Piketti T. (2014), *Il capitale nel XXI secolo*, Bompiani, Roma.
- Rodrik D., *La globalizzazione intelligente*, Laterza, Bari (ed. or. The Globalization Paradox, 2011).
- Roma G. (2016) *La città è il futuro*, Lectio Magistralis, *Segretario Generale RUR*, Università Pegaso, 30 maggio.
- Scandurra E. (1995), *L'ambiente dell'uomo*, Etas libri, Bologna.

- Tocchi L. (2015), “Il documento strategico per il piano energetico della regione lazio: efficienza energetica, sviluppo sostenibile delle fonti rinnovabili, green economy e modernizzazione del sistema di governante”, in Atti della XXXVI Conferenza italiana di Scienze Regionali, *L'Europa e le sue regioni Disuguaglianze, capitale umano, politiche per la competitività*, Sessione Organizzata *Pianificazione e progettazione integrata per il territorio e la città ecologiche. Sperimentazioni e proposte*, Cosenza, 14 – 16 settembre.
- Tocci W. (2009), “L'Insostenibile ascesa della rendita urbana”, in *Dialoghi Internazionali. Città del mondo* n. 10
- Ue, SDEC, Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, 1999, Comitato per l'assetto spaziale,
- Ue (2000), *Convenzione del Europea del Paesaggio*, Firenze.
- Ue, *Carta di Lipsia* (2007).
- Viviani S. (2016), “Relazione Introduttiva”, XXIX Congresso INU *Progetto Paese*, Cagliari in <http://www.inu.it/congressocagliari/index.html>.



**Planum Publisher**

Roma-Milano

[www.planum.net](http://www.planum.net)

ISBN 9788899237080

Volume pubblicato digitalmente nel mese di marzo 2017