

# BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

21

numero 2 anno 2021





# BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

## 21

numero 2 anno 2021

### **Inner and Marginalized Areas: Geographies and Alliances Towards New Cohesion Policies**

**Guest Editors**

Gabriella Esposito De Vita

Elena Marchigiani

Camilla Perrone



# **BDC**

**Università degli Studi di Napoli Federico II**

Via Toledo, 402  
80134 Napoli  
tel. + 39 081 2538659  
fax + 39 081 2538649  
e-mail [info.bdc@unina.it](mailto:info.bdc@unina.it)  
[www.bdc.unina.it](http://www.bdc.unina.it)

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard  
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II  
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000  
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

#### **Editor in chief**

**Luigi Fusco Girard**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### **Co-editors in chief**

**Maria Cerreta**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Pasquale De Toro**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### **Associate editor**

**Francesca Ferretti**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### **Editorial board**

**Antonio Acierno**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Luigi Biggiero**, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Francesco Bruno**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Vito Cappiello**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Mario Coletta**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Teresa Colletta**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Ileana Corbi**, Department of Structures for Engineering and Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Livia D'Apuzzo**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Gianluigi de Martino**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Stefania De Medici**, Department of Civil Engineering and Architecture, University of Catania, Catania, Italy  
**Francesco Forte**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Rosa Anna Genovese**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Fabrizio Mangoni di Santo Stefano**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Luca Pagano**, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Stefania Palmentieri**, Department of Political Sciences, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Luigi Picone**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Michelangelo Russo**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Salvatore Sessa**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### **Editorial staff**

**Mariarosaria Angrisano**, **Martina Bosone**,  
**Antonia Gravagnuolo**, **Silvia Iodice**,  
**Francesca Nocca**, **Stefania Regalbuto**,  
Interdepartmental Research Center in Urban Planning  
Alberto Calza Bini, University of Naples Federico II,  
Naples, Italy

#### **Scientific committee**

**Roberto Banchini**, Ministry of Cultural Heritage and Activities (MiBACT), Rome, Italy  
**Alfonso Barbarisi**, School of Medicine, Second University of Naples (SUN), Naples, Italy  
**Eugenie L. Birch**, School of Design, University of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America  
**Roberto Camagni**, Department of Building Environment Science and Technology (BEST), Polytechnic of Milan, Milan, Italy  
**Leonardo Casini**, Research Centre for Appraisal and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy  
**Rocco Curto**, Department of Architecture and Design, Polytechnic of Turin, Turin, Italy  
**Sasa Dobricic**, University of Nova Gorica, Nova Gorica, Slovenia  
**Maja Fredotovic**, Faculty of Economics, University of Split, Split, Croatia  
**Adriano Giannola**, Department of Economics, Management and Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Christer Gustafsson**, Department of Art History, Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden  
**Emiko Kakiuchi**, National Graduate Institute for Policy Studies, Tokyo, Japan  
**Karima Kourtit**, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands  
**Mario Losasso**, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Jean-Louis Luxen**, Catholic University of Louvain, Belgium  
**Andrea Masullo**, Greenaccord Onlus, Rome, Italy  
**Alfonso Morvillo**, Institute for Service Industry Research (IRAT) - National Research Council of Italy (CNR), Naples, Italy  
**Giuseppe Munda**, Department of Economics and Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, Spain  
**Peter Nijkamp**, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands  
**Christian Ost**, ICHEC Brussels Management School, Ecauissines, Belgium  
**Donovan Rypkema**, Heritage Strategies International, Washington D.C., United States of America  
**Ana Pereira Roders**, Department of the Built Environment, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, The Netherlands  
**Joe Ravetz**, School of Environment, Education and Development, University of Manchester, Manchester, United Kingdom  
**Paolo Stampacchia**, Department of Economics, Management, Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**David Throsby**, Department of Economics, Macquarie University, Sydney, Australia





## Indice/Index

- 169 Editoriale  
*Luigi Fusco Girard*
- 175 Introduzione. Uno sguardo “fuori baricentro”  
sulle aree interne  
*Gabriella Esposito De Vita, Elena  
Marchigiani, Camilla Perrone*
- Approcci e strumenti per le aree interne**
- 183 Sui margini: una mappatura di aree interne e  
dintorni  
*Gabriella Esposito De Vita, Elena  
Marchigiani, Camilla Perrone*
- 217 Oltre la “non-coesione”. Verso politiche di  
coesione territoriale autonome, non fragili e  
coevolutive  
*Luciano De Bonis*
- 231 Per uno sviluppo resiliente dei territori interni:  
uno strumento operativo  
*Adriana Galderisi, Giovanni Bello, Giada  
Limongi*
- 253 Dimensione finanziaria ed impatti locali della  
programmazione comunitaria e nazionale. Il  
caso del Matese in Campania  
*Claudia de Biase, Piergiuseppe Pontrandolfi,  
Priscilla Sofia Dastoli*
- 275 Appennino marginale: diversi interventi, quali  
cambiamenti?  
*Marco Mareggi*
- 297 Aree interne, aree di sperimentazione con le  
comunità  
*Nicola Flora*

**Territori e pratiche nelle aree interne e dintorni**

- 317 Mappare il futuro, oltre la path-dependence. Paesaggi in conflitto e ipotesi di lavoro in un'area interna siciliana  
*Laura Saija, Sara Altamore, Giusy Pappalardo*
- 337 Pratiche abilitanti di innovazione territoriale. Il progetto Monti Picentini CiLAB  
*Maria Cerreta, Katia Fabricatti, Stefania Oppido, Stefania Ragozino*
- 359 Il potenziale delle aree marginali dentro ai sistemi urbano-montani: il caso della media Valle di Susa  
*Federica Corrado*
- 375 Strategia Nazionale delle Aree Interne e programmi straordinari di ricostruzione post sisma 2016: una convergenza possibile e necessaria per rigenerare i territori fragili e marginalizzati dell'Appennino Centrale  
*Francesco Rotondo, Giovanni Marinelli, Luca Domenella*
- 395 Piccoli arcipelaghi come aree interne  
*Mariella Annese, Nicola Martinelli, Federica Montalto*
- 413 SNAI ed aree di domanda debole del trasporto, un approccio place-based: il caso dell'area Antola-Tigullio  
*Ilaria Delponte, Valentina Costa*
- 433 Progettare in prossimità: tattiche di progetto per le aree interne  
*Francesca Iarrusso*

**Prospettive di implementazione e politiche**

- 447 Local needs and global challenges, how Next Generation Italia addresses the territorial disparities. A resilient reinterpretation of the Reggio Calabria Metropolitan Strategy  
*Carmelina Bevilacqua, Ilaria Romeo*
- 473 Alterno-interno: una nuova questione urbanistica  
*Sergio Fortini*
- 487 Oltre il feticcio della competitività. Costruire territori desiderabili per la ripresa postpandemica  
*Fausto Carmelo Nigrelli*



**ALTERNO-INTERNO: UNA NUOVA QUESTIONE URBANISTICA***Sergio Fortini***Sommario**

Il testo si focalizza su una messa a sistema possibile delle diverse missioni che il PNRR si prefigge di raggiungere all'interno di una visione strategica contestuale, capace di sintonizzare le urgenze di una transizione ecologica valorizzando il paesaggio-infrastruttura come premessa per una rigenerazione diffusa e come motore di ripartenza per territori di prossimità. Come caso *in itinere*, viene esplicitata la visione strategica di *Metropoli di Paesaggio*, in via di sviluppo nella provincia ferrarese e campo di dialogo per una nuova questione urbanistica: la capacità dei vuoti territoriali di generare figure di senso al pari dei contesti urbani, partendo dagli intrecci che la rete continua degli spazi non edificati può garantire, come telaio portante su cui i pieni esistenti si appoggiano, si avvicinano e ritrovano ragion d'essere, connessioni, produttività, socialità.

Parole chiave: territorio, mobilità, ambiente

**INNER-ALTERNATE: A NEW MATTER OF URBAN PLANNING****Abstract**

The text focuses on a possible system of the different missions that the PNRR aims to achieve within a strategic contextual vision, able to tune the urgencies of an ecological transition, enhancing the landscape-infrastructure as a prerequisite for widespread regeneration and as a restart engine for local areas. As a work-in-progress practice, the strategic vision of *Metropoli di Paesaggio* - developing in the province of Ferrara - is explained, as a field of dialogue for a new planning issue: the capacity of territorial voids to generate figures of meaning like urban contexts do, starting from the interlacements that the continuous network of non-built spaces can guarantee, as a supporting frame on which the existing solids lean, get closer and find their *raison d'être*, connections, productivity, sociality.

Keywords: territory, mobility, environment

### **1. In itinere (una premessa)**

Attraversare in treno questa Penisola è una delle azioni che permettono di pensare al mestiere del pianificatore come a una mescolanza di ebbrezza e senso d'impotenza. La stupefacente capacità del paesaggio di presentarsi al finestrino del viaggiatore come un palinsesto diacronico capace di generare, chilometro dopo chilometro, composizioni improbabili di meraviglie ambientali, lacerazioni infrastrutturali, suggestioni architettoniche e relitti edilizi (abitati o meno che siano) è, oltre ogni retorica, un carattere distintivo che deve farci ragionare – ancor prima che programmare – circa la materia fragile e promettente sulla quale abbiamo la responsabilità di lavorare. Strutturare il pensiero sui caratteri e sulla composizione – materica e (in)formale - dei luoghi e degli spazi che contraddistinguono i territori prepara il campo a un dialogo sulla complessità. Ho appositamente e temporaneamente discostato da questa premessa la componente umana per concentrare il ragionamento sulla sintassi dei territori, su quegli elementi costitutivi che, isolati o per associazioni, hanno la capacità di costruire significato e definire un lessico per il quotidiano di uomini e comunità. In questo momento storico, un lessico poco familiare.

### **2. Fuggire sì, ma dove**

Davanti a questo scenario, il tema dei finanziamenti di macro-scala del PNRR richiede una fuga in avanti. La delicata partita necessita, al contempo, di scelte rapide e di accurata conoscenza dei territori e si innesta in molti casi sul lavoro svolto fino a questo momento attraverso la Strategia Nazionale sulle Aree Interne - SNAI del quale, attraverso un equilibrato raccordo, potrebbe costituire naturale evoluzione superandone i limiti finora riscontrati (ForumDD, 2020). La SNAI ha permesso (e sta permettendo) di innescare percorsi sperimentali di rigenerazione e di ricucitura sociale in luoghi precari abitati da "uomini e donne a una dimensione" (Bertuzzi *et al.*, 2019, p. 93), apparentemente privi di qualsiasi ipotesi di futuro. attraverso un ventaglio eterogeneo di progetti e processi, spesso ideati dal basso o comunque con il contributo indispensabile delle comunità. Al tempo stesso, l'esigenza di percorsi pragmatici e comunque tendenzialmente innovativi a supporto dei progetti, rispetto alle abitudini istituzionali, ha in molti casi rivelato, come in una prova di laboratorio, alcune criticità strutturali: la difficoltà generale di scardinare una attitudine all'iniziativa singola, non concertata, così come l'incapacità di diversi soggetti istituzionali di uscire dalla logica dell'urgenza quotidiana e dell'*hic et nunc* per concepire strategie articolate e sviluppi per fasi, nonché la tendenza ad applicare forme di interazione desuete e farraginose nei momenti di tensione decisionale hanno rappresentato gli ostacoli più frequenti, di fatto restituendo un quadro abbastanza definito di assetti tecnico-politici fragili almeno quanto le aree che essi sono deputati a governare. Almeno due famiglie di criticità, all'interno delle amministrazioni, palesano un bisogno urgente di contributo, in termini di risorse e di riflessioni: il tema della visione, come atto politico necessario per profilare le prossime stagioni di programmazioni, interventi e azioni sul campo; quello della mancanza di persone formate capaci di gestire progetti complessi e pilotare contemporaneamente le velocità diverse da questi richieste. Per quanto sembrino spesso ancora le comunità stesse gli attori inadeguati a recepire un cambio di rotta, i segnali di una fuga anelata verso una qualità altra del vivere e un diverso rapporto con gli ecosistemi ambientali che ci ospitano si susseguono sotto forma di leggeri slittamenti d'abitudini, in cui nuove sensibilità si sostituiscono ad ancestrali pigrizie e non possono non richiamare l'ascolto attento di chi dirige la cosa pubblica.

### 3. La foga dopo la tempesta (borghi, borghetti e caffè-sport)

Non ultima, una inaspettata pandemia ha di fatto riaperto, all'interno della società civile, una serie di comportamenti indirizzati verso la riscoperta degli spazi aperti come valore quotidiano e catalizzato verso forme alternative di mobilità come risorsa applicabile ben oltre il regime di urgenza. Al tempo stesso, l'universo della ricerca e delle professioni gravitanti attorno alla disciplina urbanistica è stato mosso – con uno zelo che ricorda pionieristiche esperienze novecentesche – da un'ansia narrativa nei confronti di nuovi scenari, volti da un lato a conciliare le naturali contraddizioni urbane e metropolitane con nuove soluzioni trasportistiche e, dall'altro, a riscoprire la facciata mite e bucolica di borghi e frazioni nascoste come panacea per i problemi relativi all'abitare, al produrre, al rigenerare. Ecco che il "Bar-Sport-qualcosa-punto zero" assume a metafora e simbolo di un senso comunitario che vuole coniugare qualità della vita ed efficienza lavorativa, *genius loci* e accelerazione contemporanea (Chiodi, 2021), con la presunzione di ovviare alle distorsioni di una urbanizzazione più che diffusa attraverso la rielaborazione in chiave tecnologica di un ritorno alle origini. Se tale impulso ha talvolta provocato insospettabili fughe in avanti caratterizzate da una certa dose di ipocrisia e *naivité* oratoria, esso ha avuto il merito di accendere un dibattito dinamico e non scontato sulla necessità di coniugare la questione abitativa con l'urgenza ambientale e sociale.

### 4. Premesse per una nuova questione urbanistica

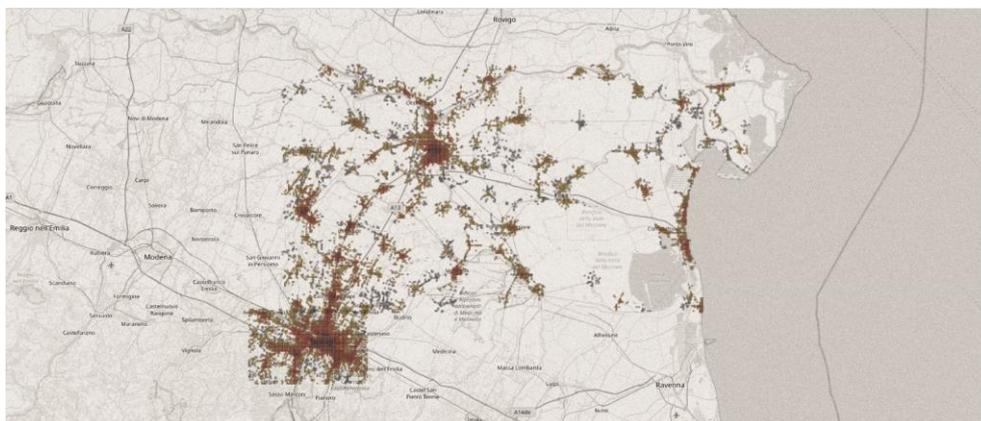
Sotto il profilo disciplinare, la Strategia Nazionale sulle Aree Interne ha più o meno consapevolmente impostato una nuova narrazione, non esclusivamente polarizzata su forme e contenuti dei tessuti urbani bensì mirata a spostare il baricentro sull'enorme capitale di aree fragili che popolano il territorio italiano e lo rendono assai diverso dal resto d'Europa. Riaccendere i riflettori su tutto quello che non è prettamente città ha comportato un messa in discussione di un apparato di strumenti urbanistici ormai consolidato sull'idea che l'agglomerazione urbana fosse il modello di sviluppo su cui lavorare. Tale riflessione ha portato alla ribalta almeno tre macro-temi, ridefinendone i confini: il concetto di margine, la necessità di servizi alla collettività, la questione ambientale. Il primo punto ha sancito un chiarimento sull'equivoco storico che aveva dipinto molte aree del Paese come "margini naturali" e, dunque, inevitabilmente predisposte allo spopolamento, rintracciando invece le cause di un depauperamento sociale ed economico in una effettiva marginalizzazione di natura esogena, indotta da politiche sovralocali che, in anni passati, avevano deliberatamente scelto di penalizzare determinati contesti rurali a vantaggio dell'urbanità. Il secondo punto riguarda un ripensamento del ruolo dei servizi basilari per la collettività (*in primis* i trasporti, la sanità, la scuola), individuati non più in logica *ex post*, come collante necessario di un primigenio abitare, bensì come condizione *ex ante*, premessa strutturale per il funzionamento di un sistema insediativo che abbia la possibilità di svilupparsi. Il terzo punto attiene alla presa di coscienza di un pericolo non più prevedibilmente imminente ma definitivamente immanente: la questione ambientale assume, in questo momento storico, i contorni di un problema fuori controllo e in costante accelerazione, destinato a segnare i territori ben prima che la pianificazione urbanistica li ri-disegni.

### 5. Una staffetta per la transizione

La presa di coscienza contestuale dei suddetti macro-temi non può non sollecitare la necessità di un cambio di paradigma nei confronti degli strumenti di lettura dei territori,

basato su una compresenza di urgenze (sociale, economica, ambientale) non più governabile attraverso un approccio prioritariamente settoriale; forse mai come in questo momento storico, si avverte il bisogno di uno sguardo orizzontale, capace di collegare le diverse criticità all'interno di un sistema comune di soluzioni finalizzato a generare risposte polivalenti e quasi sempre interagenti. Sotto tale profilo, il lavoro sviluppato in questi anni all'interno della SNAI da attori istituzionali e comunità appare – pur con le contraddizioni del caso - come un sorprendente patrimonio di valori e strumenti d'uso, potenzialmente in grado di suggerire approcci operativi efficaci anche e soprattutto in logica PNRR. Se si analizzano le sei grandi aree di intervento caratterizzanti il regolamento del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (*RRF - Recovery and Resilience Facility*) e sulle quali il PNRR si dovrà focalizzare, non si fatterà a trovare un lessico comune a molte delle Strategie d'Area che hanno contraddistinto le politiche e le azioni sulle Aree Interne: “transizione verde”, “trasformazione digitale”, “crescita intelligente, sostenibile e inclusiva”, “coesione sociale e territoriale”, “salute e resilienza economica, sociale e istituzionale”, “politiche per le nuove generazioni, l'infanzia e i giovani” sono termini già affrontati da qualche anno anche all'interno dei gruppi di lavoro *place based* che stanno sviluppando le azioni previste dalle varie comunità locali. Questa continuità rappresenta una cristallina opportunità per un “passaggio di testimone” tra le esperienze più efficaci in ambito SNAI e la ricerca di strategie operative di cui i processi attinenti al PNRR abbisognano. In particolare, il senso di questo ragionamento trova il proprio *focus* a partire dalle leve di due componenti – transizione energetica e mobilità sostenibile (M2C2) e intermodalità e logistica integrata (M3C2) – per arrivare a disegnare uno scenario progettuale organico, che attraversa diverse componenti delle sei missioni.

**Fig. 1 – Provincia di Ferrara: uno *sprinkling* da sistematizzare**



Fonte: *Landscape Metropolis – elaborazione Dedagroup Public Services su dati O.S.M. (2021)*

Per affrontare in modo più incisivo il cambio di paradigma, il percorso si apre a una diversa lettura dei territori: la sintassi dei luoghi – veniva evidenziato in premessa - è cambiata, mentre cresce l'urgenza degli attori, siano essi comunità o singoli portatori di interesse. L'apparente o reale perdita di significato (Rodriguez-Pose, 2017) di interi sistemi di spazi

può essere rielaborata e restituita a figure di senso attraverso un altro lessico. La questione si fa (anche) urbanistica.

### **6. Una nuova questione (di forma) urbanistica**

Per cogliere in modo efficace gli spunti che il PNRR offre e rielaborarli in politiche territoriali volte alla ripartenza, è necessario un cambio di sguardo (e di lettura, appunto) nei confronti degli elementi strutturali che disegnano i territori. Le nuove generazioni di piano hanno affermato con forza alcuni principi per il cambiamento: riuso e rigenerazione urbana, consumo (quasi) zero di suolo, individuazione delle isole di calore, qualità ecologico-ambientale, *desealing*, semplificazione della disciplina del piano, processi partecipativi sono elementi costitutivi di una trasformazione in atto in diverse regioni.

Sotto questo profilo, ancora una volta la regione Emilia Romagna ha provato – attraverso la Legge Regionale 24/17 – a riformare le procedure, rendendole più snelle e più coerenti con la incalzante temporalità delle trasformazioni urbane e territoriali, e a inserire strumenti prescrittivi e vincolanti sui temi della qualità urbana e ambientale così come del contenimento dell'uso del suolo. Ma la componente più innovativa rimane, a mio parere, in filigrana tra le righe delle norme: una pianificazione che concentra i propri sforzi sulla rigenerazione e che si pone come obiettivo il consumo zero di suolo e una qualità diffusa degli spazi sta evidentemente tracciando una netta discontinuità con la rincorsa alla plenitudine della pianificazione classica. In un susseguirsi di dismissioni diffuse, il “già costruito” è diventato un problema, poiché spesso inutilizzato e origine di degrado.

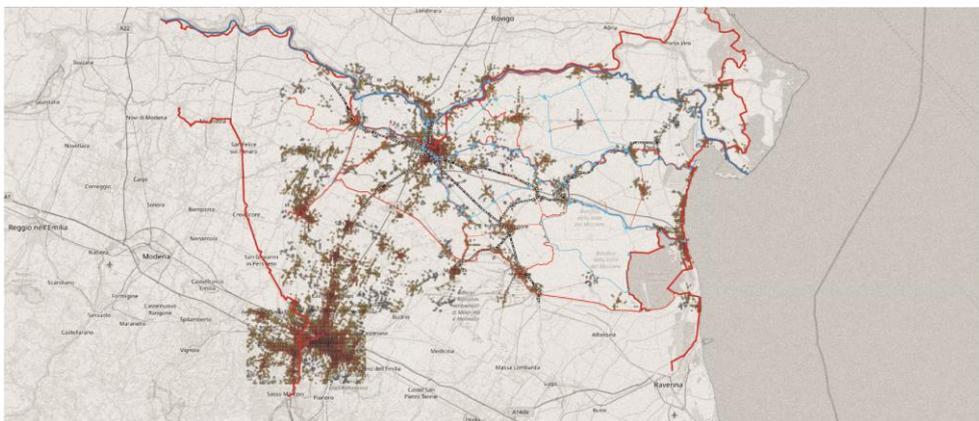
Finalmente la riflessione urbanistica, benché in modo implicito e quasi con imbarazzo, si concentra sul vuoto: il vuoto nelle sue varie declinazioni – gli spazi pubblici urbani, i margini tra costruito e campagna, i corridoi di paesaggio, le ampie distese rur-urbane – diventa struttura del piano (Fortini, 2021). La nuova pianificazione conferisce di fatto al vuoto il ruolo di regolatore di flussi e ri-generatore di qualità per il costruito esistente. Spazi collettivi, interstizi, linee ecologiche e/o infrastrutturali, paesaggi naturali e artificiali acquisiscono valore e valenza (entrambi derivanti dal latino *valere*): il primo termine riassume la capacità di originare o riattivare senso (anche economico) ai luoghi, riconferendone la funzione di spazi abilitanti; il secondo termine assorbe il significato dalla chimica e definisce la capacità di combinare tra loro elementi diversi, ridisegnanone forma e qualità intrinseche. Il modo di leggere i territori, su questi presupposti, prende un'altra forma.

### **7. Energia del vuoto e territori di prossimità**

Ogni qual volta il dibattito urbanistico si è concentrato su questioni di forma, ha storicamente dato per assunto che si trattasse di forma della città. Di fatto, nulla di illegittimo, considerata anche l'etimologia della parola che individua la disciplina. Tuttavia tale inclinazione ha implicitamente avvallato il pensiero che i fenomeni insediativi caratterizzanti le ultime decadi di questo Paese – in particolare *sprawl* e *sprinkling* – non potessero restituire forme fisiche di senso compiuto lontanamente paragonabili ai poligoni irregolari, dai margini più o meno sfrangiati e dalle configurazioni più o meno radiali, che distinguono gli insediamenti urbani di ogni dimensione. Laddove la conformazione insediativa non prende i caratteri della metropoli o di un tessuto urbano mediamente compatto, il disegno cartografico rivela spesso le pieghe e le trame di una orografia rugosa. Mentre il paesaggio scivola e disvela le proprie suggestioni, qua e là sembrano comparire,

come elementi avulsi al contesto, nuvole di edifici senza legame apparente, tracce di un incipiente abbandono. Compito dell'attuale pianificazione diventa allora analizzare e restituire scelte in merito alla opportunità di quegli agglomerati di recuperare significato, funzioni, persone; a partire proprio da una questione di forma, poiché essa aiuta a rintracciare la rilevanza possibile di uno sviluppo futuro o, al limite, di una rinuncia. Assumere il vuoto come struttura degli strumenti di nuova pianificazione non significa solo rielaborare il valore sociale ed economico dello spazio non costruito; concettualmente, tale approccio comporta la riformulazione dei codici semantici territoriali, finalizzata a una riappropriazione di senso della miriade di grappoli di edificato che marciano le aree interne della Penisola, immersi in una qualche ipotesi di paesaggio. La grande quantità di simili situazioni distribuite lungo la Penisola e le qualità che quei luoghi, spesso dall'alto valore ambientale e paesaggistico, portano con loro determinano, in potenza, un sorprendente giacimento di nuove o rinnovate economie e comunità (Venturi e Zandonai, 2019), che possono riattivarsi seguendo un paradigma di sviluppo assai differente da quello che ha contraddistinto la rincorsa all'espansione dal dopoguerra ai nostri giorni. Inversamente a una "pianificazione plenicentrica", la rete continua degli spazi non edificati può garantire, attraverso impostazioni tecniche strategiche e adeguate (se non lungimiranti) scelte politiche, il telaio (infra)strutturale su cui i pieni esistenti si appoggiano, si avvicinano e ritrovano ragion d'essere, connessioni, produttività, socialità. Quella che si potrebbe definire *energia del vuoto* diventa base teorica e fisica per un'azione politica sui territori: questo costituisce il nevralgico punto di nesso dove le opportunità del PNRR – ma anche degli altri dispositivi di finanziamento europei e regionali - possono ricadere selettivamente e strategicamente sui nuovi "territori di prossimità".

**Fig. 2 – Provincia di Ferrara: territori di prossimità**



Fonte: *Landscape Metropolis* – elaborazione Dedagroup Public Services su dati O.S.M. (2021)

## 8. Una Metropoli di Paesaggio

La continuità del paesaggio come potente e capillare infrastruttura di comunicazione tra

luoghi trasforma radicalmente la visione urbano-centrica della pianificazione, ponendo le basi per una urbanistica meno metropolitana e più territoriale, che dispone del vuoto (lineare o areale che sia) come struttura per nuove configurazioni di senso dell'abitato. Da tale concatenazione di considerazioni nasce "Metropoli di Paesaggio", visione strategica fondata sul principio di valorizzazione del paesaggio come infrastruttura (Fortini, 2018).

**Fig. 3 – Metropoli di Paesaggio: progetto-pilota 2019**



Fonte: *Landscape Metropolis* (2019)

L'apparente ossimoro del nome indirizza il pensiero verso quel cambio di sguardo esplicitato nelle righe precedenti: fuori dalle città, il disegno strategico di linee di paesaggio organizzate per il trasporto sostenibile di persone e merci individua una nuova tessitura abilitante, su cui possono poggiare miriadi di agglomerati di media, piccola e piccolissima dimensione, protagonisti dormienti dello *sprinkling* italiano. La vitalità latente e in via di decadimento di comunità sociali e produttive necessita in primo luogo una democrazia dell'accessibilità, condizione primigenia e non sostituibile per la rigenerazione dei luoghi. La politica territoriale di *Metropoli di Paesaggio* si è posta dal 2017 questo obiettivo a partire da un efficace laboratorio di sperimentazione: i circa 2600 chilometri quadrati della Provincia di Ferrara, storicamente marginali (e marginalizzati) rispetto agli assi trainanti e iper-antropizzati della regione Emilia-Romagna, come la Via Emilia e la costa romagnola.

La particolare orografia di un lembo apparentemente così laterale, fluttuante tra terra e acqua mediamente sullo zero del mare, ha ispirato un ragionamento sulle possibili connessioni fisiche presenti in filigrana sul disegno del suolo: l'esito di un lungo lavoro di analisi sta dimostrando come sia possibile, qui come in altri luoghi, strutturare una rete intermodale di percorsi ciclabili e vie d'acqua, interagenti con quelli già esistenti ferroviari e carrabili (per quanto riguarda il trasporto pubblico elettrico), finalizzata a irradiare quella moltitudine di aree fragili in via di costante spopolamento che accomunano, pur con caratteristiche differenti, più del 60% del territorio italiano. La fitta trama che ne emerge garantisce – quasi fosse un altro ossimoro - un passo snello alla mobilità lenta e la capacità di connettere in modo efficace comunità vicine senza utilizzare l'automobile.

Dentro a una Metropoli di Paesaggio, il paesaggio sovrasta un antropizzato disseminato tra le sue pieghe, e detta le linee trasportistiche sostenibili attraverso cui ricucirlo e connetterne i centri di attività. Si concretizzano, in tal senso, quei territori di prossimità sui quali individuare, nelle vicinanze dei nodi della rete, le nuove polarità da rigenerare. Da una premessa legata alla mobilità nascono dunque i presupposti per una rigenerazione dei luoghi e per l'attivazione di economie di scala legate sia alla realizzazione fisica della nuova trama territoriale, sia all'innescò di nuove dinamiche produttive e sociali all'interno dei luoghi risignificati: sul solco del ragionamento articolato per le missioni e le componenti del PNRR, Metropoli di Paesaggio si pone l'obiettivo di sistematizzare diverse componenti in un intreccio strategico capace di tenere insieme ripartenza economica e senso di appartenenza, ripartenza agricola e salvaguardia ambientale, igiene psico-motorio e sicurezza stradale, patrimonio culturale e nuovi turismi.

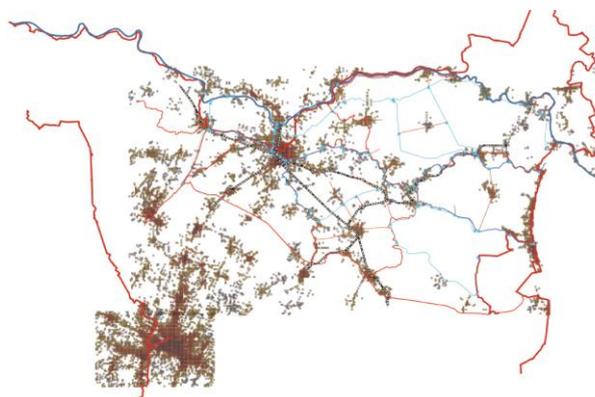
### **9. Riassetto delle infrastrutture di ogni colore**

Questa impostazione strategica permette anzitutto di analizzare lo stato di fatto delle reti, esistenti e potenziali, che traspaiono dal paesaggio come un disegno *in itinere*, passibile di cuciture e integrazioni. Quella che potremmo definire una "impronta dell'infrastruttura-paesaggio" stabilisce la configurazione di partenza per individuare i luoghi da connettere e quelli da lasciare. La sovrapposizione delle linee e degli ambiti di connessione verdi e blu con le ferrovie e con le strade deputate al trasporto pubblico (nell'ottica di una graduale quanto improrogabile commutazione dal carburante al motore elettrico) configura una rete estesa e intensiva al tempo stesso, globale rispetto al territorio di riferimento ma con un grado di dettaglio commisurato alla dimensione ridotta dei luoghi che attraversa. Al di là di due progetti-pilota sulle vie d'acqua (rispettivamente, canale di Burana e Po di Volano), che, con efficace componente evocativa e convinta partecipazione delle comunità, hanno acceso l'utilizzo di due nuovi approdi nella fascia rur-urbana della città di Ferrara, l'organizzazione di Metropoli di Paesaggio è in corso di sviluppo attraverso un masterplan che sovrappone in un disegno di senso complessivo la maglia infrastrutturale intermodale e sostenibile con quella degli immobili dismessi di proprietà pubblica. L'immagine che appare è a prova di equivoco: la maglia si esplicita in un intreccio fitto di linee sulle quali i grappoli di edificato si appoggiano, a formare una rappresentazione grafica morfologicamente chiara almeno quanto quella del poligono irregolare e sfrangiato che solitamente identifica un nucleo urbano. Solo che, in questo caso, è il vuoto dell'infrastruttura-paesaggio che detta lo schema e, diramandosi nello spazio, recupera il significato dei volumi esistenti. Nel farlo, esso suggerisce un principio selettivo per la rigenerazione: come in corone concentriche di un campo magnetico, gli edifici in

prossimità dei nodi (*hub*) della rete acquisiscono *ipso facto* un valore potenziale per la riattivazione, in certi casi immediatamente reale: si configura dunque una traccia dei luoghi possibili attraverso i quali innescare una ripartenza, garantita dalla tenuta della trama di percorsi intermodali che solca, attraversa, connette; una trama che, replicata in differenti aree fragili, rispecchia fedelmente la varietà, la ricchezza, i caratteri di una identità italiana, provvedendo alle premesse per reinterpretarne funzionalità e relazioni in chiave contemporanea. La componente tecnologica diventa, in un simile schema, il tassello di completamento: ogni ragionamento fin qui espresso non può trovare effettiva concretizzazione senza il collante tecnologico. Il concetto di accessibilità deve rispondere ad angolo giro alle urgenze emergenti dai territori. Una tecnologia di avanguardia è una tecnologia silente, non invasiva ma pervasiva, non fine bensì strumento per muoversi, lavorare, monitorare, condividere.

#### **10. L'impronta infrastrutturale al servizio dell'impronta ecologica**

La tessitura e la sovrapposizione delle reti fisiche acquisisce incontrovertibile operatività attraverso il dispositivo tecnologico, utilizzato nelle molteplici declinazioni: la mobilità (i mezzi di trasporto, le forme di interscambio *on demand*, i rifornimenti), il lavoro (la banda larga a servizio del telelavoro, lo *sharing* commerciale e non commerciale), la gestione dell'ambiente. Quest'ultimo tema rielabora l'impronta infrastrutturale (delineata dal paesaggio-infrastruttura) ponendola a servizio dell'impronta ecologica. La combinazione coordinata di infrastruttura fisica e virtuale costituisce difatti l'apparato strumentale per il monitoraggio e, dunque, il governo, delle situazioni ambientali che il susseguirsi di paesaggi di volta in volta determina o subisce. Dalla necessità impellente di ridurre le emissioni di biossido di carbonio e di polveri sottili alla perdita di biodiversità e di fertilità dei suoli, dall'acidificazione e plastificazione delle acque all'inquinamento dell'aria, tutto quello che rientra nel macro-tema del cambiamento climatico necessita di un controllo ormai continuo, analitico, minuzioso: ciò che il governo delle reti di paesaggio, come sistema capillare per un monitoraggio puntuale e complessivo al tempo stesso, può fornire. Se il paesaggio diventa la più efficiente delle infrastrutture, esso, coadiuvato dalla componente tecnologica con cui dotare i mezzi di trasporto, potrà costituire il telaio operativo per una propria manutenzione quotidiana e per una prevenzione costante dei piccoli o grandi disastri ambientali che costellano i territori; un apporto sensibile e scientifico al mantenimento (in molti casi a un recupero) dell'equilibrio tra uomo e ambiente. Esempio concreto ne sono gli innovativi sensori applicabili ai mezzi di trasporto pubblico che, in siffatto sistema, a bordo di bus, di barche, di biciclette, diventano efficienti vedette per il monitoraggio minuzioso e puntuale, su vasta scala e anche al di fuori dei bordi urbani, dello stato di fatto dell'ambiente. Come in una estensione del concetto di *citizen science*, il singolo individuo viaggiante così come il mezzo di trasporto che lo ospita possono rivestire il ruolo di indagatori e controllori di un ambiente fragile in continua trasformazione. L'applicazione incrementale della componente tecnologica all'accessibilità democratica che una visione strategica di tale portata prevede conferisce al funzionamento del sistema intermodale un ulteriore livello abilitante e, alle comunità non necessariamente urbane, la possibilità di diventarlo non per estensione antropica bensì in termini di servizi effettivi e di applicazione dell'innovazione, scudo incisivo alla retorica nostalgica rurale del "come eravamo".

**Fig. 4 – Metropoli di Paesaggio: *figure ground* del sistema intermodale terra-acqua**

Fonte: *Landscape Metropolis – elaborazione Dedagroup Public Services su dati O.S.M. (2021)*

### 11. Un'architettura di area vasta

Ancora una volta si sta dunque esaminando un sistema complesso, all'interno del quale la specificità dei temi non può essere affrontata settorialmente ma deve essere interpolata e stabilizzata in una visione strategica orizzontale. Lo specialismo che spesso ha contraddistinto il dibattito scientifico (Coccia, 2021), contaminando anche la disciplina urbanistica, si è gradualmente diluito, negli ultimi anni, in un approccio più trasversale. Conosciamo ormai l'importanza che gli studi economici, geografici, socio-antropologici, etno-culturali e financo filosofici e narrativi possono rivestire nei confronti delle interpretazioni di cui le trasformazioni in corso abbisognano, così come delle rielaborazioni concettuali che possono introdurre a nuovi scenari; simile consapevolezza può forse aiutarci nell'applicazione di un cambio di sguardo, nella tradizionale dicotomia città-campagna, come base per una azione politica sui territori. A tale proposito, la componente tecnologica non riguarda soltanto una rinnovata sostenibilità dei mezzi di trasporto o una approfondita capacità di monitoraggio delle fragilità ambientali. Il ruolo dell'agricoltura rientra di diritto all'interno di una visione strategica che identifica il vuoto come struttura di pianificazione e prepara il terreno (anche in senso letterale) per ripensare il ruolo economico e culturale del lavoro nei campi come duplice opportunità: la ripartenza di un sistema produttivo essenziale – non solo per l'Italia – attraverso un apparato articolato di dispositivi tecnologici in evoluzione continua, che portano necessariamente a ripensare la professione dell'agricoltore attraverso un passaggio di consegne tra antichi saperi e nuove applicazioni digitali; la riappropriazione, da parte dell'ecosistema rurale, di una indispensabile funzione regolatrice, in termini paesaggistici e ambientali, individuando nelle comunità i principali attori di una filiera di gestione del patrimonio che parte dal trattamento quotidiano dei suoli e arriva agli strumenti istituzionali per la conservazione. La manutenzione del territorio non è più da considerarsi attività distaccata dalla produzione di economie ma diventa occasione di rilancio delle aree fragili, fino alla possibilità di ridisegnare i margini periurbani dei nuclei insediativi (Cellamare, 2021) e, con essi, rivalutare quella intelligenza delle periferie (Petrillo, 2020) che giace, sottocoperta ma resistente, in transizione perenne. Sotto questo

aspetto, l'azione pianificatoria può, in molti casi, garantire continuità strategica tra urbanizzato e paesaggi rurali. È quello che si prefigge di fare il nuovo Piano Territoriale d'Area Vasta della Provincia di Ferrara che, adottando *Metropoli di Paesaggio* come visione strategica strutturale del piano, valuta la prospettiva di un ribaltamento di valore tra costruito e paesaggio. L'infrastruttura-paesaggio, nelle sue molteplici declinazioni, assume il compito di legante di una necessità ambientale: obiettivo è quello di garantire continuità tra la qualità ecologica e ambientale della rete di spazi pubblici all'interno del tessuto urbano e la riorganizzazione di un paesaggio di grande valore naturalistico - ambiti Unesco e MAB Unesco, zone SIC, ZPS, Rete Natura 2000 - intesa come sommatoria di patrimoni (patrimonio di patrimoni), trasversale all'aspetto agricolo, all'opportunità turistica, all'accessibilità, alla sicurezza territoriale, alla tutela e riproducibilità delle risorse.

## 12. Generazione di valore (ovvero: del fare con poco)

Una prospettiva appare chiara, ancorchè non di immediata fattibilità: i nuovi strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale, in corso di elaborazione nel panorama nazionale (meglio si dovrebbe dire: "nei diversi panorami regionali"), possono costituire naturale evoluzione delle opportunità offerte dal PNRR e considerate in chiave sistemica. Dalla "città-rurale" (Pincin, 2021) alla metropoli di paesaggio, la ricerca di una sintonizzazione dell'urgenza ambientale attraverso la riconfigurazione del rapporto classico tra costruito e paesaggio è un orizzonte da esplorare anche con l'esplicito obiettivo di una riclassificazione valoriale. Una volta assorbita la banale epifania di come la costante necessità di espandere il mercato abbia di fatto reso il capitalismo – come l'abbiamo conosciuto – assai poco sostenibile, una strada percorribile per uscire dal *cul de sac* di un fasullo realismo capitalista (Fisher, 2018), è costituita da un riposizionamento valoriale del capitale paesaggistico come concentrazione di opportunità economiche e sociali. Lo strumento pianificatorio, in questa logica, deve vestirsi della responsabilità di piano strategico per le comunità, non in termini di decrescita controllata (Latouche e Faletra, 2019), bensì in qualità di dispositivo programmatore di come le nuove condizioni fisiche necessarie alla mitigazione e all'adattamento climatico possano contribuire alla rigenerazione di spazi e comunità. La riduzione del consumo di suolo (fino allo zero), lo sviluppo di reti intermodali di mobilità sostenibile, il monitoraggio ambientale sistematico attraverso l'infrastruttura-paesaggio, la rigenerazione degli spazi, la possibilità contestuale di organizzare *green communities*, le dinamiche legate ai nuovi turismi non solo agiscono nella direzione di salvaguardia, ma implicano una convergenza di fini tra tutela e capacità di generare valore economico. La resilienza cede così il passo a un'evoluzione anti-fragile dei luoghi. I piani fondati sull'espansione di volumi, nei casi migliori, non potevano non rivelare la propria natura "difensiva" nei confronti dei servizi eco-sistemici – di cui ignoravano la ricchezza in termini di ecologia economica e in assenza, all'epoca, di indicatori di integrazione del PIL - proprio perché questi ultimi venivano sovente a trovarsi nella condizione di essere insidiati da una colonizzazione aggressiva; i piani che individuano il vuoto come propria (infra)struttura, conferendo al paesaggio la funzione di innervare il costruito a partire dai margini del tessuto urbano, si garantiranno invece l'opportunità di sistematizzare la componente "rigenerativa" all'interno di un nuovo lessico rur-urbano, aggiungendo alla valorizzazione del capitale tangibile e intangibile le premesse per la costruzione di "capitale futuribile" (Fortini, 2018) e recuperando quel legame intrinseco tra comunità e patrimoni rurali che ne facilita la gestione (Vigotti, 2021), alimentando il senso di appartenenza. In

questa direzione, all'interno della politica territoriale di Metropoli di Paesaggio, si sta elaborando un progetto, denominato "A.P.P.I. Farm" (Fortini, 2021) - dove l'acronimo sta per Ambiente Paesaggio Produzione Innovazione - che mira a un triplice obiettivo: rigenerare un sistema di spazi di proprietà pubblica, da anni dismesso; generare micro-economie di scala attraverso un distretto produttivo di nuova generazione incentrato sulle opportunità di lavoro originabili sotto il binomio ambiente-paesaggio (dall'agricoltura di precisione alle tecnologie per mezzi elettrici; dai vestiti eco-sostenibili alla filiera della bio-edilizia, solo per citarne alcuni); tutelare e mettere a sistema il valore-paesaggio attraverso le infrastrutture verdi e blu che intersecano il luogo prescelto rendendolo un potenziale *hub* di un nuovo modello insediativo, con sensibili ricadute sulla collettività e sull'indotto turistico, data anche la vicinanza a due ciclovie nazionali (la VenTo e la Adriatica). Tale approccio suggerisce che uno dei temi emergenti, sotto un profilo pianificatorio ed economico, è quello del "fare con poco": la cucitura dei percorsi di terra e di acqua come innesco del processo richiede investimenti macroscopicamente inferiori rispetto a quelli impiegati nei progetti infrastrutturali canonici, così come le singole rigenerazioni di spazi e volumi rimangono lontane dai solitamente faraonici progetti di scala urbana. Questo può aiutare a spiegare come diventi fondamentale tracciare, attraverso la pianificazione, rotte di senso che riabilitino territori, anche assumendo la responsabilità di scegliere e discriminare tra ciò che, dei luoghi e delle comunità, può essere recuperato e riattivato e quello che invece è meglio restituire alla natura, arrestando il passo.

**Fig. 5 – Metropoli di Paesaggio: progetto-pilota 2020**



Fonte: Dino Buffagni (2020)

### 13. Una transizione in transizione

“Sulle prime fu una percezione confusa. Sotto al non finito, al mai fatto, al residuale cui questa città ci ha abituato fin da piccoli, noi nati subito dopo la Seconda Mondiale, avvertivo il senso di una possibile bellezza naturale, antica e misteriosa, uccisa sul nascere e successivamente divorata dall’energia distruttiva della città in espansione. Poi, ma solo dopo qualche anno, mi fu chiaro che il Quadrante era stato marcato indelebilmente da una storia di uomini e di produzione industriale, di fatica in fabbrica, di tecnica, di estrazione intensiva di materia prima. Ciò che appariva solo come il solito scrauso sub-urbano invece era frutto di un raro (per noi di queste parti) episodio del conflitto otto-novecentesco tra Capitale e Lavoro, mai prodotto in modo così limpido nelle vicende millenarie della Città di Dio” (Pecoraro, 2019).

Ogni suolo racchiude tracce e sedimenti di epoche più o meno lontane; a volte, queste tracce sembrano riemergere e raccontano di inusitate bellezze, così come di ferite mai rimarginate. Dentro le città, i segni sono spesso lividi e tenui, e si fanno rintracciare soprattutto sulle facciate dei palazzi o su rovine addormentate; mano a mano che gli spazi aperti prendono il sopravvento, appaiono i segni più orizzontali e tutto, dal filare di alberi alla roccia solitaria al piccolo oratorio sul crocevia, conserva un’ombra che non si stacca da terra e la disegna. Tutto è sempre stato in transizione. Il sostantivo femminile “transizione” deriva dal latino *transitio*, a sua volta derivato dal verbo *transire*, che significa “passare”. Lo stato di passaggio che stiamo vivendo sembra avere, come altri prima d’ora, la forza di metter in discussione modi, tempi e obiettivi di un modello sociale ed economico che ha disvelato i propri pericolosi limiti. I finanziamenti a scala nazionale costituiscono il pretesto per un cambio di paradigma che, al di là dei grandi interventi previsti e prevedibili, può essere attuato attraverso una scala di azioni articolate, estese, minuziose e accurate, a fedele corrispondenza della natura dei luoghi. Altre immagini di senso sono in costruzione e serviranno a leggere meglio e a estrapolare quelle tracce in filigrana che ora possono tornare utili alla ripartenza. “Ogni forma è lenta. Ogni forma è una deviazione. L’economia dell’efficienza e dell’accelerazione la porta alla scomparsa” (Han, 2018, p. 69). Ci vorrà tempo per costruire nuove forme, sulla base dei principi che ho tentato di descrivere nei paragrafi precedenti e pensando di utilizzare questo momento storico come una opportunità per rivedere codici e *governance*. Lo sforzo di rinnovamento e di regia gestionale che ogni singola amministrazione è chiamata a fare per risultare all’altezza delle trasformazioni realizzabili costituisce forse la vera sfida (ForumDD, 2021) e la condizione affinché il lavoro strategico non venga vanificato negli anni immediatamente a seguire. Forse è la prima volta, in epoca contemporanea, che, pur con colpevole ritardo, la società civile è riuscita a esprimere la consapevolezza di una transizione *in itinere*, cercando di dettarne principi e regole per incanalare in una più promettente proposta di vita. E mai come in questo periodo storico il racconto urbanistico può incidere sugli assetti sociali, cimentandosi nel disegno sottile e reticolare di quella che sommariamente si sarebbe definita entropia.

#### Riferimenti bibliografici

Bertuzzi N., Caciagli C., Caruso L. (a cura di, 2019), *Popoli chi? Classi popolari, periferie e politica in Italia*, Ediesse, Roma.

Cellamare C. (2021), *Abitare le periferie*, Bordeaux edizioni, Roma.

Chiodi S. (2021), *Genius loci*, Quodlibet, Macerata.

- Coccia E. (2021), *La vita delle piante*, il Mulino, Bologna.
- Han B. C. (2020), *La società della stanchezza*, Nottetempo, Milano.
- Fisher M. (2018), *Realismo capitalista*, Nero, Roma.
- Fortini S. (2018), "Metropoli di Paesaggio", Atti della XXI Conferenza Nazionale SIU, *Confini, Movimenti, Luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione*, Firenze, 6-8 giugno 2018, Planum Publisher, Roma-Milano
- Fortini S. (2020), "Metropoli di Paesaggio: policentrismo dolce per aree fragili" in *Urbanistica Informazioni – Special Issue*, INU Edizioni, Roma, n. 289 s.i., pp. 42-46
- Fortini S. (2021), "Metropoli di Paesaggio: basso, (anti)fragile, potente", Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU, *Downscaling, Rightsizing. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale*, Torino, 17-18 giugno 2021, Planum Publisher, Roma-Milano, pp. 129-134.
- ForumDD (2020), *Liberiamo il potenziale di tutti i territori - con una politica di sviluppo moderna e democratica*, <https://www.forumdisuguaglianzediversita.org>
- ForumDD (2021), *Oltre il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: rigenerare la PA intera*, <https://www.forumdisuguaglianzediversita.org>
- Latouche S., Faletta M. (2019), *Hyperpolis – Architettura e Capitale*, Meltemi editore, Milano.
- Pecoraro F. (2019), *Lo stradone*, Adriano Salani Editore, Firenze.
- Petrillo A. (2020), *La periferia non è più quella di un tempo*, Bordeaux edizioni, Roma.
- Pincin A. (2020), *La città rurale. Paesaggi in continuo divenire*, Asterios Editore, Trieste.
- Rodríguez-Pose A. (2017), "The revenge of the places that don't matter (and what to do about it)". *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 11 (1), Oxford University Press, Oxford, pp. 189-209.
- Ufficio di Piano della Provincia di Ferrara (2020), *Documento degli obiettivi strategici del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Ferrara*, <https://www.provincia.fe.it>
- Venturi P., Zandonai F. (2019), *Dove. La dimensione di luogo che ricomponne impresa e società*, Egea, Milano.
- Vigotti F. (2021), *I paesaggi rurali come patrimonio nei territori interni*, Altralinea Edizioni, Firenze.

### **Sergio Fortini**

Società Cooperativa Città della Cultura | Cultura della Città

Via Tito Strozzi, 18 – I-44121 Ferrara (Italy)

Tel.: +39-0532-760050; email: [sergio.fortini@progettocanape.eu](mailto:sergio.fortini@progettocanape.eu)



