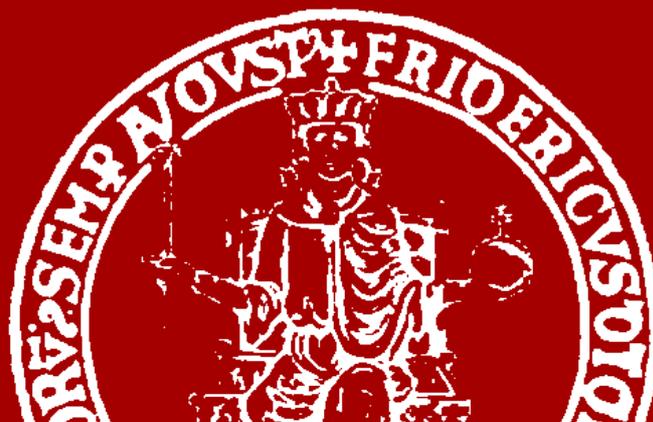


BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 1 anno 2014



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 1 anno 2014

**Complex
Evaluations
for Hybrid
Landscapes**



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
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
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

Alfredo Franciosa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesca Nocca, Department of Architecture,
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,
Ecaussinnes, 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

- 7 Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 11 Verso il Piano Strategico
di una città storica: Viterbo
*Luigi Fusco Girard, Fortuna De Rosa,
Francesca Nocca*
- 39 Valutazioni multi-metodologiche
per il Paesaggio Storico Urbano:
la Valle dei Mulini di Amalfi
Maria Cerreta, Viviana Malangone
- 61 Valori e valutazioni del Paesaggio Storico
Urbano: metodologie ed approcci per la
conservazione integrata e gestione
dei siti UNESCO
Fortuna De Rosa
- 85 Il paesaggio urbano delle città portuali: la
dimensione complessa nella valutazione
dello sviluppo sostenibile
Maria Di Palma
- 109 La valutazione delle trasformazioni urbane
nell'ambito del Grande Progetto Pompei
*Mariarosaria Angrisano, Antonia
Gravagnuolo, Ester Cozzolino, Claudia
Cusano, Chiara Ficarra, Anna Macolino,
Daniele Militello, Alessandra Zurolo*
- 129 Urban design, institutional context and
decision-making process. Two cases of
waterfront regeneration in Apulia (Italy)
*Raffaele Attardi, Antonietta Canta,
Carmelo Maria Torre*

- 145 Valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e promozione d'impresa: il caso The Brewery, Boston
Gabriella Esposito De Vita, Claudia Trillo
- 165 Marketplace e spazio pubblico. Sviluppo urbano nella città consolidata tra crisi e ri-localizzazione
Stefania Ragozino
- 185 Valutazioni multicriterio e GIS: analisi del mercato immobiliare ed indirizzi progettuali per le Zone a Traffico Limitato nel centro storico di Napoli
Pasquale De Toro, Flavia Soprani
- 203 Gothic line: mapping Gothic in Naples. Sharing culture for conservation
Mara Capone
- 221 La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso
Stefania Oppido

EDITORIALE

Luigi Fusco Girard

Questo numero di *BDC* raccoglie alcune delle attività intraprese negli ultimi mesi dal Centro Calza Bini (nel corso dei quali si sta concludendo la sua trasformazione da Centro Interdipartimentale a Centro Interateneo di ricerca) per contribuire a promuovere la costruzione di un futuro sempre più desiderabile e sostenibile delle città.

Il filo conduttore unitario tra gli articoli proposti è rappresentato dall'interpretazione del paesaggio come risorsa fondamentale per lo sviluppo locale.

Si tratta, come è evidente, di una tematica di particolare importanza perché il paesaggio rappresenta la risorsa fondamentale con cui l'Italia può concorrere nella competizione, ormai globale: l'elemento "attrattore" che conferisce un vantaggio differenziale.

Quali idee, dunque, per valorizzare il paesaggio? Quali visioni? Quali strumenti? Come migliorare la qualità dei processi decisionali per costruire un futuro più desiderabile e sostenibile da parte di tutti?

I am a city changer era lo slogan del sesto World Urban Forum delle Nazioni Unite tenuto a Napoli nel settembre 2012. In quest'occasione si è cercato di discutere più in particolare come ogni soggetto può diventare un *city changer*, cioè un co-costruttore di un futuro più desiderabile, a partire dalle azioni per la salvaguardia, la trasformazione e la rigenerazione del paesaggio urbano.

I processi di ibridazione che hanno caratterizzato il "paesaggio storico urbano" in molte città possono rappresentare una prospettiva di rigenerazione, perché l'integrazione tra le molteplici dimensioni, il dialogo con il contesto, l'insieme dei legami sinergici e simbiotici possono promuovere nuove forme di vitalità.

Conservare il paesaggio non è più sufficiente, alla luce delle violente azioni di manipolazione speculativa cui esso è stato sottoposto. Occorre un approccio attivo e rigenerativo. Quali approcci sono i più fecondi?

La lista delle attività seminariali intraprese dal Centro Interdipartimentale di Ricerca in Urbanistica Alberto Calza Bini da dicembre 2013 a giugno 2014 consente di ripercorrere i diversi approfondimenti di ricerca attivati sul tema del paesaggio:

- *Sustainability challenges for "idyllic landscapes". A systemic stakeholder perspective*, Peter Nijkamp, Free University of Amsterdam, Napoli, 2 dicembre 2013;
- *Principles and applications of urban facebook for landscapes*, Karima Kourtit, Free University of Amsterdam, Napoli, 2 dicembre 2013;
- *Law and (dis-)order in spatial/landscape planning under uncertainty*, Peter Nijkamp, Free University of Amsterdam, Napoli, 3 dicembre 2013;
- *The new urban world "urban piazza" landscape framework*, Karima Kourtit, Free University of Amsterdam, Napoli, 3 dicembre 2013;
- *La valutazione del paesaggio*, Tiziano Tempesta, Università di Padova, Progetto di Ricerca F.A.R.O. "CilentoLabscape. Un modello integrato per l'attivazione di un Living Lab nel Parco del Cilento e Vallo di Diano", Napoli, 11 dicembre 2013;
- *Governare le trasformazioni del Paesaggio Storico Urbano*, Workshop, Progetto di Ricerca F.A.R.O. "CilentoLabscape. Un modello integrato per l'attivazione di un Living

- Lab nel Parco del Cilento e Vallo di Diano”, Sassano (SA), 17-18 gennaio 2014;
- *Circolarizzazione dei processi urbani, economia e gestione dei rifiuti: verso un nuovo paesaggio*, Andrea Masullo, Università di Camerino, Napoli, 25 febbraio 2014;
 - *Circolarizzazione dei processi urbani, economia e gestione dei rifiuti: verso un nuovo paesaggio. La gestione dei rifiuti solidi in una logica di economia circolare*, Andrea Masullo, Università di Camerino, Napoli, 2 aprile 2014;
 - *Human development: forgotten landscapes and modern neighborhoods*, Jerko Rosin, president of the Global Parliamentarians on HABITAT for Europe, Napoli, 4 aprile 2014;
 - *La tutela del paesaggio: fondamenti culturali, quadro normativo, pianificazione paesaggistica*, Roberto Banchini, Direttore Generale f.f. del Servizio “Tutela e qualità del paesaggio”, MIBACT, Napoli, 10 aprile 2014;
 - *Creativity in safeguarding the historical cities. Urban heritage protection policy. The case of the Greece*, Sofia Avegerinou Kolonias, Luigi Fusco Girard, Teresa Colletta, Napoli, 11 aprile 2014;
 - *Historic Urban Landscape: Tools for transforming principles into implementations*, Ana Pereira Roders, Eindhoven University of Technology, Napoli, 12 maggio 2014;
 - *Equità fiscale e valutazioni: dismissione dei beni pubblici e valorizzazione del patrimonio storico, culturale e paesaggistico*, Rocco Curto, Politecnico di Torino, Napoli, 4 giugno 2014;
 - *Multi-Criteria decision theory for planning and design choices*, Giuseppe Munda, Universitat Autònoma de Barcelona, Napoli, 9-12 giugno 2014;
 - *Beyond growth: evaluation issues*, Giuseppe Munda, Universitat Autònoma de Barcelona, Napoli, 11 giugno 2014.

In ogni occasione è emersa la necessità di migliorare l’interazione, l’interdipendenza e le relazioni tra tutti gli elementi che compongono il paesaggio urbano, nonché di elaborare idonei strumenti.

Questo numero di *BDC* raccoglie e comunica, dunque, la ricerca in corso di svolgimento da parte di vari docenti, ricercatori, dottori e dottorandi.

Nei contributi che seguono si parte da un’occasione concreta, e cioè il ruolo del paesaggio storico urbano per l’elaborazione del Piano Strategico di Viterbo.

Fusco Girard, De Rosa e Nocca propongono un’interpretazione del paesaggio storico urbano fondata sulla circolarizzazione, sulle sinergie e sulle simbiosi, da realizzare attraverso una “strategia dei luoghi”, che vede il suo baricentro nella “piazza”, luogo storico di ibridazione.

I contributi di Cerreta e Malangone, De Rosa e Di Palma sviluppano approcci valutativi per migliorare i processi decisionali. In particolare, Cerreta e Malangone, mediante l’applicazione di valutazioni multi-metodologiche, strutturano un percorso decisionale adattivo di supporto all’individuazione di strategie alternative di valorizzazione del paesaggio storico urbano di Amalfi e della Valle dei Mulini. De Rosa presenta una proposta metodologica per il paesaggio storico urbano del centro storico di Napoli nell’intento di strutturare un sistema di supporto alle decisioni orientato alla definizione di una visione condivisa per lo sviluppo futuro della città. Di Palma esamina le esperienze di interventi di trasformazione del paesaggio di alcune città portuali europee, strutturando un approccio valutativo integrato teso all’individuazione delle componenti innovative che hanno caratterizzato i processi di rigenerazione urbana.

Gravagnuolo, Angrisano, Cozzolino, Cusano, Ficarra, Macolino, Militello e Zurolo focalizzano la loro attenzione sul paesaggio dei comuni vesuviani inclusi nel “Grande Progetto Pompei”, con specifico riferimento alla rigenerazione del *waterfront* di Torre Annunziata, strutturando un approccio partecipativo di supporto al processo decisionale per l’individuazione di scelte di intervento.

Attardi, Canta e Torre si soffermano su due esempi di rigenerazione del *waterfront* in Puglia, individuando una selezione di criteri utili per una valutazione multidimensionale dei processi di trasformazione urbana, attivati attraverso le procedure di assegnazione degli incarichi di progettazione per interventi pubblici.

Esposito De Vita e Trillo, attraverso il tema della valorizzazione del patrimonio storico-architettonico del caso di studio del “The Brewery” di Boston, analizzano il sistema di relazioni che lega i processi di rigenerazione urbana a partire dal concetto di *brand* territoriale.

Ragozino, soffermandosi sul tema dello spazio pubblico, propone un modello interpretativo integrato nell’intento di descrivere la complessità dei fenomeni che caratterizzano le trasformazioni urbane connesse alla delocalizzazione di attività commerciali, e gli impatti sulla città consolidata.

De Toro e Soprani individuano una proposta metodologica, che integra valutazioni multicriterio e GIS, tesa ad esplicitare gli effetti delle trasformazioni urbane sull’andamento del mercato immobiliare nell’area del centro storico di Napoli, con riferimento al sistema di regolamentazione delle Zone a Traffico Limitato.

Capone integra la riflessione sul centro storico di Napoli sperimentando specifiche azioni comunicative in grado di catalizzare l’interesse verso un patrimonio religioso minore al fine di contribuire alla risoluzione di problematiche di natura gestionale e progettare sistemi di “fruibilità sostenibile” dei beni destinati a diversi utenti.

Infine, Oppido affronta il tema del recupero del patrimonio ferroviario dismesso come strumento di valorizzazione diffusa, in grado di attivare strategie di sviluppo locale, con attenzione a processi di riconversione delle ferrovie dismesse già avviati a livello internazionale.

VERSO IL PIANO STRATEGICO DI UNA CITTÀ STORICA: VITERBO

Luigi Fusco Girard, Fortuna De Rosa, Francesca Nocca

Sommario

L'Amministrazione Comunale di Viterbo ha recentemente deliberato di dotarsi di un Piano Strategico che abbia come *vision* generale un migliore posizionamento territoriale della città, fondato su collegamenti efficienti con le aree urbane forti, partendo dalla valorizzazione sinergica delle testimonianze archeologiche/architettoniche/culturali e delle risorse termali/naturalistiche. Si propone di fondare tale Piano Strategico sul modello della "città rigenerativa". La qualità del paesaggio viene ad essere interpretata come un catalizzatore/motore di una nuova dinamica economica, e cioè come la più importante risorsa, capace di migliorare la capacità di attrazione della città e di ricostruire "legami" e nuove relazioni, cioè processi "circolari virtuosi", e quindi "sinergie" e "simbiosi". La nozione di "paesaggio urbano complesso" si propone come interpretazione dell'approccio dell'Historic Urban Landscape (HUL), elaborato dall'UNESCO. Esso si attua attraverso una strategia spaziale, cioè una "strategia dei luoghi", basata sulla rigenerazione della "piazza", come luogo di processi di ibridazione. La piazza riflette il vero spirito della sostenibilità, che è la cultura dell'insieme, del tutto, dell'unità.

Parole chiave: rigenerazione urbana, simbiosi, ibridazione

TOWARDS THE STRATEGIC PLAN FOR A HISTORICAL CITY: VITERBO

Abstract

The municipal administration of Viterbo has recently decided to provide itself with a Strategic Plan having as its general vision a better territorial positioning of the city, based on efficient links with urban areas, starting from the strong synergistic enhancement of the archaeological/architectural/cultural proofs and thermal/natural resources. The proposal is to establish this Strategic Plan on the model of the "regenerative city". Landscape quality should be interpreted as a catalyst/engine of a new economic dynamic, indeed, as the most important resource, which is able to enhance the city attractiveness and to rebuild "bonds" and new relationships, i.e. a "circular virtuous" processes, and therefore "synergy" and "symbiosis". The concept of "complex urban landscape" is introduced as an interpretation of the Historic Urban Landscape (HUL) approach, proposed by UNESCO. It is implemented through a spatial strategy that is a "place strategy", based on the regeneration of the "square/piazza", as a place of hybridization processes. The square reflects the true spirit of sustainability, which is the culture of the totality, of the whole, of the unity.

Keywords: urban regeneration, symbiosis, hybridization

1. La pianificazione strategica ed il caso di Viterbo: un quadro generale

Il Piano Strategico nasce negli anni '70 negli USA come strumento per la gestione d'impresa e viene utilizzato per la prima volta in ambito urbano a San Francisco nel 1984. A partire dagli anni '90, la pianificazione strategica approda in Europa per dare una risposta innovativa alla crisi degli strumenti tradizionali di controllo del territorio, utilizzando risorse materiali e immateriali. Nell'epoca di passaggio dall'economia industriale all'economia della conoscenza, le città cercano di adottare strategie nuove, orientate alla cultura, per potersi caratterizzare sul mercato globale. In questa prospettiva il capitale culturale, sia nella sua dimensione "materiale" (spazi pubblici, opere di architettura, luoghi simbolici, ecc.), sia nella sua dimensione "immateriale" (idee, innovazione, creatività, valori, ecc.), diventa la nuova base economica della città, su cui la pianificazione strategica agisce (Fusco Girard e You, 2006). In tale contesto, hanno assunto particolare importanza il capitale umano, la coesione sociale, la solidarietà, l'identità, la partecipazione della comunità locale, il sentimento di fiducia nel futuro della città e nei rapporti interpersonali e nelle relazioni tra cittadini e istituzioni. La cultura diventa dunque la forza che orienta il cambiamento e che sostiene le trasformazioni della città (Franke e Verhagen, 2005).

Rispetto agli strumenti "regolativi" tradizionali del territorio, quali ad esempio il Piano Regolatore Generale, il Piano Strategico si configura dunque come atto principalmente "politico" di costruzione e condivisione di una visione futura della città; del suo posizionamento rispetto ad altre città; di esplicitazione di obiettivi e strategie da conseguire attraverso politiche ed interventi pubblici e privati. Il Piano Strategico offre, infatti, rispetto ai piani di tipo strettamente regolativo, una serie di benefici: una visione "sistemica" di obiettivi ed azioni; un orizzonte temporale di più ampio respiro; l'identificazione di tendenze ed opportunità per un'area, che permette di individuare una graduatoria di priorità degli interventi e quindi di concentrare in maniera più efficiente l'allocatione delle risorse finanziarie disponibili; di costruire una coscienza collettiva, attraverso la condivisione degli obiettivi. I piani urbanistici tradizionali ed il Piano Strategico sono dunque strumenti diversi che si integrano e necessariamente "dialogano" tra loro, in una maniera tanto più efficiente quanto più questi sono costruiti in tempi vicini tra loro o, quantomeno, in una sequenza consapevole, in grado di perseguire strategie comuni.

È possibile, pertanto, definire il Piano Strategico come uno strumento che propone la rappresentazione di lungo periodo del territorio, attraverso l'individuazione di obiettivi strategici condivisi e la loro successiva traduzione in azioni specifiche mediante il coinvolgimento attivo di attori pubblici e privati. «I Piani Strategici agiscono attraverso la costruzione ampia di un impegno collettivo che incorpora la molteplicità dei centri decisionali a partire dal basso e la fa convergere su una visione socio-politica della città e del suo territorio proiettata in un futuro anche lontano, ma realizzabile sulla base di partenariati, di risorse, di tempi individuati, di interessi convergenti, del monitoraggio dell'efficacia dei tempi di attuazione» (Spaziante, 2003, p. 42). Un Piano Strategico è dunque uno strumento politico-tecnico rivolto alla costruzione di una coalizione intorno ad alcune linee strategiche condivise di sviluppo locale (Mazza, 2000).

A partire dal 2008, il perdurare di una crisi economica gravissima che non ha risparmiato il territorio della Tuscia, e quindi il suo capoluogo Viterbo (Fig. 1), ha obbligato gli amministratori locali e tutte le forze sociali ad alcune riflessioni sulle modalità per un rilancio dell'economia locale. È ormai forte l'esigenza di ricerca di nuovi percorsi di sviluppo orientati ad una valorizzazione delle risorse ambientali, culturali, storiche che

possano rappresentare una opportunità per migliorare la competitività economica, identificando un nuovo ruolo della città anche in relazione ad un contesto nazionale ed internazionale e quindi migliorare la qualità della vita dei suoi cittadini.

Fig. 1 –Viterbo e il territorio della Tuscia



Fonte: <http://inviaggionellatuscia.it/>

Ad oggi, l'unico strumento urbanistico vigente è Piano Regolatore Generale, approvato nel 1979. La direzione verso cui si stanno orientando, però, negli ultimi anni, le scelte politiche a scala locale, provinciale e regionale è di un ampliamento della prospettiva di sviluppo, secondo la logica della "messa in rete" delle diverse risorse del territorio. In particolare, la volontà dell'Amministrazione Comunale di Viterbo di dotarsi di un Piano Strategico da redigere con la collaborazione di tutti i rappresentanti degli enti pubblici e privati, anche sovramunicipali, di maggior rilievo, è stata annunciata in Consiglio Comunale nell'ottobre 2013. In particolare, l'intenzione è quella di dotare la città di un Piano Strategico che abbia come *vision* generale un migliore posizionamento territoriale di Viterbo fondato su collegamenti efficienti e sulla competizione con le aree urbane forti (Civitavecchia-Orte, collegamenti ferroviari con Roma) e come obiettivi specifici:

- gestione dell'area della Tuscia in sinergia con un territorio più vasto, fino a Terni;

- sviluppo di ricerca e formazione come risorse decisive per lo sviluppo locale e per il miglioramento dell'immagine nazionale ed internazionale;
- impiego delle nuove tecnologie come leva per l'evoluzione di Viterbo da città d'arte e di cultura ad area anche imprenditoriale ed occupazionale forte e innovativa;
- sviluppo delle grandi potenzialità attrattive storico-artistico-culturali e termali esistenti;
- valorizzazione economica delle produzioni locali, apertura ai mercati nazionali ed internazionali con un'adeguata dotazione infrastrutturale e logistica;
- realizzazione di uno sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale;
- realizzazione di una città più vivibile a beneficio della cittadinanza.

Più precisamente, l'obiettivo è quello di valorizzare in maniera sinergica principalmente due aspetti della città di Viterbo e del territorio circostante: le testimonianze archeologiche di epoca etrusca ed architettoniche/culturali successive e l'aspetto del benessere/natura, legato allo sfruttamento delle risorse termali e delle numerose aree naturalistiche presenti.

Orbene, nei paragrafi che seguono dopo un'introduzione sul ruolo dei Piani Strategici, si formuleranno alcune proposte fondate su un modello specifico di tipo "circolare", adoperando le Raccomandazioni dell'UNESCO sul Paesaggio Storico Urbano. Esso bene si presta ad essere applicato alla città Viterbo considerando il carattere sistemico con cui le diverse forme di capitale sono qui combinate insieme.

La tesi di questo contributo è che il modello di "città rigenerativa" (Girardet, 2010) è capace di fermare i processi di degrado determinati dallo spopolamento/invecchiamento, di ricostruire l'economia locale e dunque di stimolare una nuova domanda. La qualità del paesaggio viene ad essere interpretata come un catalizzatore/motore di una nuova dinamica economica, e cioè come la più importante risorsa endogena che sostituisce le ciminiere nel modello di sviluppo basato sull'industrializzazione (Fusco Girard, 2013a).

Il modello di città "eco-sostenibile" è diventato insufficiente di fronte ai gravi danni ecologico/ambientali. Occorre "andare oltre". Il modello della "città rigenerativa" è stato proposto recentemente nella convinzione che non è più sufficiente conservare le esistenti forme di capitale, ma è diventato necessario aumentare le stesse, creando plus-valori economici, sociali, ambientali. Occorre proporre un nuovo modello, anzi un nuovo paradigma (secondo UN Habitat): il paradigma della rigenerazione, affinché la città sia capace di rimediare ai danni di *Petropolis*, con azioni pro-attive verso *Ecopolis*.

Tale modello rigenerativo è fondato sulle capacità di ricostruire "legami" e nuove relazioni. Questo paper pone l'attenzione su "come" portare avanti la realizzazione del modello di "città rigenerativa": come sia possibile incentivare e moltiplicare i "legami" e le relazioni circolari, cioè i processi "circolari virtuosi", e quindi le "sinergie" e le "simbiosi".

I processi circolari sono quei processi che imitano l'organizzazione dei sistemi naturali, che sono in grado di autoriprodursi (autopoietici) e, allo stesso tempo, "sostenere" altri sistemi (essendo eteropoietici). Affinché tale rigenerazione sia realizzata praticamente, il modello di "rigenerazione urbana" richiede comportamenti cooperativi-collaborativi tra le diverse componenti.

In questo paper, la nozione di "paesaggio urbano complesso" si propone come un'interpretazione dell'Historic Urban Landscape, elaborata dall'UNESCO (UNESCO, 2011). È proposta una strategia spaziale, cioè in particolare una "strategia dei luoghi", basata sulla rigenerazione della "piazza" per ricreare le relazioni sociali ed ecologiche, e quindi anche economiche, riducendo la de-coesione esistente oggi sui diversi piani.

Se la categoria del paesaggio è interpretata come risultato di un sistema complesso dinamico e adattivo, nel quale il “centro” sono le “relazioni” (tra soggetti e sistemi naturali/manufatto; comunità ed ecosistemi; e tra comunità e componenti economiche, ecc.), è possibile affermare che il Piano Strategico debba attuare azioni innovative per “rigenerare” il paesaggio locale: rigenerare relazioni nel paesaggio naturale, manufatto, culturale, sociale, economico ed umano, con il risultato del miglioramento della resilienza del paesaggio stesso (Plieninger e Bieling, 2012).

La sfida è insomma quella di creare paesaggi organizzati come i processi viventi: paesaggi di relazioni circolari, di sinergie e di simbiosi dinamiche che “parlano di” e, a loro volta, promuovono nuove connessioni, relazioni di reciprocità e interdipendenze.

In questa prospettiva “complessa” e “multidimensionale” il paesaggio diventa non solo uno strumento per la rigenerazione della memoria collettiva e di legami comunitari, ma anche il primo passo per ricostruire capacità attrattiva, e quindi lavoro e sviluppo.

2. La pianificazione strategica in Italia

L’affermarsi, anche in Italia, della pianificazione strategica quale nuovo paradigma dell’azione locale, ha posto in maniera sempre più urgente la necessità di individuare nuove prospettive per la risoluzione del conflitto tra conservazione e innovazione nelle aree urbane. Per questo motivo il Piano Strategico si è delineato come uno strumento di forte coordinamento fra amministratori, attori economici, sociali, culturali e cittadini per realizzare la visione del futuro della città. In quest’ottica è necessario quindi il superamento dei particolarismi ed è favorita la coesione della comunità locale su valori d’interesse generale, ragione per cui il Piano Strategico si configura come una delle più rilevanti innovazioni della *governance* urbana e territoriale emerse nel corso degli ultimi 20 anni.

Le principali caratteristiche che connotano la pianificazione strategica in ambito territoriale, alcune delle quali strettamente interconnesse, sono pertanto (Martinelli, 2005):

- il carattere negoziato e, possibilmente, partecipato del piano, attraverso la costruzione di una “visione” del futuro condivisa dal maggior numero di attori locali;
- il carattere operativo, cioè orientato alla promozione di azioni e progetti;
- il carattere flessibile, ovvero suscettibile di aggiustamenti, revisioni e feedback;
- l’approccio integrato (economia, società, ambiente, cultura), che mette in relazione una pluralità di attori;
- la funzione di quadro strategico di lungo periodo entro il quale assicurare coerenza ai singoli progetti;
- la partnership pubblico-privato nella promozione (e nel finanziamento) degli interventi;
- la dimensione territoriale di area vasta, cioè sovracomunale, orientata al superamento dei cosiddetti eccessi del localismo (Gibelli, 2003);
- l’adesione ai principi dello sviluppo sostenibile, che comporta tra l’altro l’introduzione di valutazioni quanti-qualitative (qualità della vita, sviluppo umano, conservazione delle risorse non rinnovabili, ecc.).

In Italia la pianificazione strategica nel governo locale si è affermata nella seconda metà degli anni ’90 e, a tutt’oggi, nonostante la varietà di pratiche e di esperienze, si sono riscontrate una serie di criticità diffuse che ne hanno messo in crisi l’efficacia.

Negli ultimi decenni si è andato sempre più rafforzando il legame tra politiche urbane e crescita economica e con esso le esperienze di pianificazione strategica, che si prefiggono di superare i limiti della pianificazione tradizionale, troppo concentrata sul problema della

regolamentazione dell'uso del suolo, a discapito della promozione dello sviluppo economico locale (Healey, 2007).

La pianificazione strategica opera dunque in un orizzonte di lungo periodo, formulando obiettivi e strategie per lo sviluppo locale condivisi dagli attori sociali, i quali si impegnano, mediante il "patto" con la città sancito attraverso il piano stesso, ad attuare tali misure per perseguire un progetto di città e di società per il futuro.

Il Piano Strategico non è solo quindi un piano economico (anche se mette in evidenza le azioni per migliorare la competizione economica); non è solo un piano urbanistico (anche se ne è parte); non è solo un piano ambientale (anche se questo è incorporato); non è solo un piano regolatore sociale che cerca di ridurre le disuguaglianze; è un piano che "mette a sistema" queste componenti, attraverso la partecipazione di tutti gli attori, identificando gli obiettivi della città ed ordinandoli in una graduatoria di priorità (Fusco Girard e You, 2006).

In Italia la pianificazione strategica nel governo locale si afferma quindi relativamente in ritardo, solo nella seconda metà degli anni '90 e con un numero limitato di applicazioni. Nel 2000 è la città di Torino, trasferendo il modello Barcellona, ad approvare il primo Piano Strategico italiano. Negli ultimi anni le esperienze di pianificazione strategica hanno subito una forte accelerazione: accanto alle città pioniere in quest'ambito come La Spezia, Genova, Firenze, Pesaro, Trento, Verona e Venezia si sono, infatti, aggiunte numerose città che hanno realizzato il loro primo Piano Strategico.

Altre città e altri territori, infine, si stanno oggi avviando sulla stessa strada, con un picco dal 2006 al 2008 dovuto all'entrata in scena di molte città del sud Italia, sulla scia di incentivi del governo centrale soprattutto attraverso l'interesse e il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Oggi sono una quarantina le città (grandi e medie, piccoli centri e associazioni di comuni) che adottano il Piano Strategico (Florio, 2010). Città che sono approdate alla pianificazione strategica per motivi più contingenti, riconducibili alla crisi di identità e alla necessità di ritrovare una vocazione territoriale come è avvenuto a Torino, La Spezia e Lamezia Terme; per gestire un forte cambiamento di scenario socio-economico che richiedeva di valorizzare la vocazione tradizionale innovandone gli elementi di eccellenza (soprattutto nelle città d'arte come Firenze e Venezia); per affrontare la globalizzazione economica e la richiesta di competitività internazionale come in molte città medie storicamente ricche e con alta qualità della vita (Trento, Bolzano e Ferrara ad esempio); per ricostruire un tessuto sociale e un senso di appartenenza al territorio in realtà con capitale sociale e relazionale estremamente disperso, come è il caso di Bari e di Napoli; per costruire un *expertise* di alto livello capace di gestire processi decisionali complessi e accedere a finanziamenti per realizzare opere pubbliche (per lo più infrastrutturali) come è avvenuto per la maggior parte delle città meridionali.

Non essendo formalizzato in Italia dal punto di vista normativo, il Piano Strategico si configura in sostanza come un atto volontario degli attori del governo locale. Non essendo codificato in maniera prescrittiva nella struttura, nei contenuti e nelle modalità di costruzione e di gestione, è quindi soggetto ad un ampio margine di variabilità in relazione al singolo contesto di riferimento. Ma, sebbene il quadro delle esperienze italiane di pianificazione strategica risulti vasto ed eterogeneo, è possibile scandire in tre momenti il percorso di definizione di tali processi da parte dei governi locali (Fondazione Censis, 2006):

- la fase di sperimentazione pionieristica;

- la fase della diffusione nel Centro-Nord;
- la fase della recente diffusione al Sud.

La condivisione delle scelte rappresenta l'elemento fondamentale per lo sviluppo della *vision* strategica. Data la natura partecipativa del processo decisionale ed il coinvolgimento di interessi non sempre condivisi da un così eterogeneo pubblico di soggetti, è importante garantire, da parte dell'amministrazione proponente, una sorta di consenso preventivo su alcune scelte fondamentali. Quest'ultimo aspetto costituisce la dimensione politica e l'aspetto forse più critico del Piano Strategico, che propone la costruzione di un'alleanza intorno ad alcune linee di azione e ad un conseguente programma operativo. L'individuazione degli assi strategici rappresenta la fase più delicata del processo decisionale e non può compiersi senza un'efficace comunicazione tra i vari assessorati all'interno dell'amministrazione locale. Spetta a questi ultimi, che svolgono prevalentemente un ruolo di regia, favorire, in un secondo momento, le condizioni per una equilibrata sinergia con i rappresentanti della società civile.

Alla luce della complessa esperienza condotta nelle diverse città, è possibile concludere che uno degli elementi connotanti e di successo del Piano Strategico è sicuramente il processo partecipativo, per studiare i fenomeni, comprenderli, produrre e condividere analisi, elaborare visioni, decidere le direttrici dello sviluppo e predisporre progetti, intervenire in modo coerente sui luoghi strategici, mettere a punto nuove metodologie programmatiche e trasferirle nell'ambito delle decisioni. Un Piano Strategico, quindi, per realizzare quanto sopra, deve creare innanzitutto un "ambiente" idoneo alla cooperazione, investendo nella produzione di "fiducia": tra cittadini ed istituzioni, tra cittadini, tra istituzioni pubbliche, private e sociali, come fondamento e preconditione di qualunque coordinamento, cooperazione, produzione di sinergie e quindi di ricchezza (Fusco Girard, 2006).

3. Quale modello per il Piano Strategico di Viterbo?

Nella città il rapporto uomo/natura è andato man mano deteriorandosi. Oggi occorre ritrovare questo inscindibile legame.

L'uomo sta estraendo dalla natura tutto ciò di cui ha bisogno causando un deficit ecologico senza precedenti. Bisogna rivedere questi processi e ristrutturarli in maniera circolare, proprio come fa la natura. La natura deve essere la nostra grande maestra.

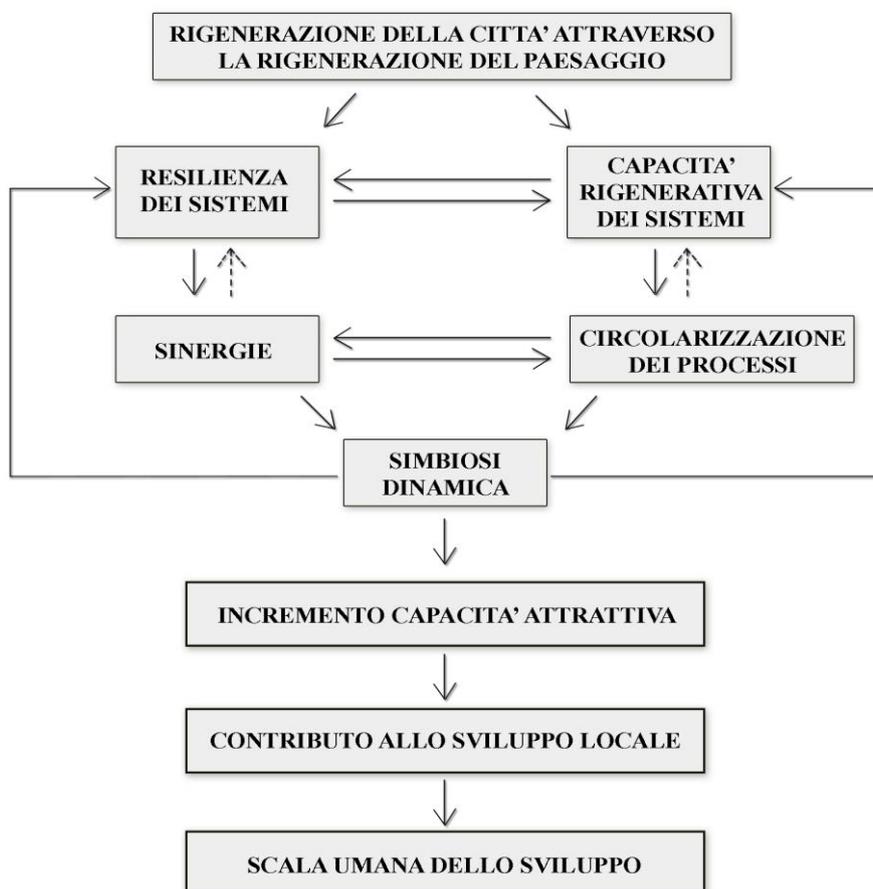
La sostenibilità deve mirare non solo alla conservazione delle diverse forme di capitale esistenti, ma alla circolarizzazione dei processi.

La natura è resiliente. La resilienza è condizione necessaria per la sostenibilità; è la capacità di un sistema di adattarsi mantenendo la propria identità originaria in seguito ad eventi esterni.

La natura stessa si basa sul principio della circolarizzazione. Sinergie e circolarizzazione producono simbiosi, ovvero un rapporto collaborativo tra elementi che "si aiutano" reciprocamente. Simbiosi è dunque collaborazione, scambio; il prodotto di uno diventa nutriente per l'altro. Si crea, in questo modo, un "legame" stabile.

Il modello che qui si propone può riassumersi nello schema in Figura 2. Esso si fonda sulla capacità di rigenerare capacità attrattiva di una città migliorando il "paesaggio urbano complesso", e cioè migliorando la resilienza delle città attraverso la promozione dei processi sinergici e l'organizzazione circolare di diversi processi.

Fig. 2 - Il modello per il Piano Strategico di sviluppo urbano



Il modello ha l'obiettivo fondamentale di ricostruire *legami* sui diversi piani. Dalla densità dei legami scaturiscono attività di sviluppo. Dalla maggiore densità di legami nascono valore aggiunto e lavoro/occupazione e quindi la capacità di umanizzazione dello sviluppo, poiché il lavoro è la discriminante principale.

Il modello assume dunque i processi sinergistici, di circolarizzazione e di simbiosi come strumenti per moltiplicare i "legami", che a loro volta generano nuove sinergie, circolarità e simbiosi.

La nozione di simbiosi diventa centrale. Questa nozione non deve essere limitata al campo industriale e della produzione dei rifiuti, ma deve essere allargata alla sfera urbana e sociale. La circolarizzazione dei processi può essere trasferita dal settore industriale all'organizzazione stessa della città, alla sua economia, al suo sistema sociale, alla sua *governance* (Fusco Girard, 2013a).

L'organizzazione della città determina la sua forma. Non determina solo la tipologia, ma anche la morfologia urbana.

Certamente esistono diverse forme di simbiosi. La simbiosi industriale, così come definita da Chertow (2000), è un'attività che «coinvolge industrie normalmente separate in un approccio collettivo verso il vantaggio competitivo, coinvolgendo scambi fisici di materiali, energia, acqua, e/o sottoprodotti. Le chiavi della simbiosi industriale sono la collaborazione e le possibilità sinergiche offerte dalla prossimità geografica». La simbiosi industriale fa parte della sfera più ampia dell'ecologia industriale (di cui ne è una diretta applicazione) che, ottimizzando il ciclo dei materiali, ha ripercussioni sulla pianificazione, sulla gestione ambientale e sullo sviluppo economico.

Un'estensione della simbiosi industriale è la simbiosi urbana, attività che trasforma i rifiuti solidi urbani in input per le industrie. È stata introdotta da van Berkel *et al.* (2009) per indicare le attività di riciclo che trovano la loro ragione d'essere nella prossimità geografica e nel rapporto sinergico tra i produttori di rifiuti solidi urbani e le industrie.

Il concetto di simbiosi urbana è strettamente legato «all'uso di sottoprodotti (rifiuti) provenienti dalle città (o aree urbane) come materie prime alternative o fonti di energie nelle operazioni industriali», con la conseguente riduzione di emissioni inquinanti e recupero di materie prime.

Creando un legame tra i rifiuti solidi urbani e le industrie locali si generano nuove opportunità simbiotiche. Questa ciclicità richiama i processi dell'ecosistema naturale. Un'altra simbiosi è quella tra città e territorio extraurbano (Fujita *et al.*, 2013).

I benefici dei processi sinergistici, simbiotici e di circolarizzazione sono rappresentati non solo da minori costi ambientali, ma anche dalla produzione di maggiori convenienze economiche e di nuova occupazione. Essi pertanto determinano una specifica capacità attrattiva di un'area rispetto alle altre.

In sostanza, tali processi danno forma al paesaggio urbano ed extra urbano: lo rendono più o meno attraente alla localizzazione di nuove attività, di nuovi investimenti, di forza lavoro specializzata.

Questo modello di economia locale, fondato sul sistema delle relazioni territorializzate, risulta più resiliente nei confronti degli shock dell'economia globalizzata e consente anche di migliorare le possibilità dell'auto-governo e dell'auto-sostenibilità. Esso identifica i diversi circuiti di creazione di valore (culturale, economico e civile), che sono tra loro messi in sinergia, sulla base del principio unitario della relazionalità tra produttività economica, capitale manufatto e infrastrutturale, patrimonio culturale, capitale sociale, capitale ambientale/naturale, capitale umano/creatività.

4. L'approccio proposto con l'Historic Urban Landscape

Per realizzare le diverse simbiosi alle varie scale, si fa qui riferimento all'Historic Urban Landscape (HUL).

L'approccio HUL colloca la conservazione del patrimonio in una nuova visione sistemica che lega tradizione e modernizzazione, presente e passato, presente e futuro in una prospettiva circolare e sinergica. Esso propone, prima di tutto, un modo di pensare le iniziative urbane in uno spazio multidimensionale, sottolineando l'attenzione alle interdipendenze ed alle relazioni tra i diversi aspetti e il tutto. Nell'approccio HUL l'interpretazione della conservazione è orientata a rispettare l'integrità dei valori ed evitarne l'alterazione, ma assumendo una prospettiva generale di cambiamento (Bandarin e van

Oers, 2011). La città è il soggetto centrale, e non il singolo monumento: la città come complesso sociale e patrimonio vivo; cioè la città come “sistema dinamico complesso adattativo”. La conseguenza dell’interpretazione del patrimonio culturale come un sottosistema del complesso sistema dinamico e adattativo di una città, è che il patrimonio culturale dovrebbe evolvere con la società, riflettendo i suoi cambiamenti, adattandosi alle nuove esigenze degli abitanti, in modo adattivo e circolare. L’approccio HUL, riconoscendo i collegamenti, le relazioni e le connessioni, può essere interpretato, quindi, come una leva indiretta per circolarizzare il modello economico tradizionale (a partire dall’economia dei beni culturali) e per promuovere sinergie tra i diversi agenti/istituzioni, attraverso una integrazione creativa tra conservazione e sviluppo, da un punto di vista dinamico e proattivo (Fusco Girard, 2013b).

Esso riflette un punto di vista culturale unificante basato sul principio della relazionalità. Il principio di relazionalità si riflette nella capacità di esplorare/comprendere i sistemi complessi, riconoscendo le interdipendenze, i collegamenti, le connessioni, anche quando essi sono impliciti. Si assume un punto di vista multidimensionale: un modo per interpretare la realtà in una prospettiva globale/olistica che non esclude, ma integra, aspetti e valori economici, estetici/visivi, di equità, ecc. Il principio di relazionalità è il fondamento concettuale dell’approccio della conservazione integrata. Si valorizza, in questo modo, l’interazione positiva tra componenti diversi di un sistema. La presenza stessa di un elemento determina un incremento di valore per altri elementi, alla luce della loro complementarità. Il progetto di conservazione “integrata” è volto a promuovere in modo intenzionale la complementarità di elementi/componenti eterogenei (per esempio tra un sito ed il suo generale contesto urbanistico/territoriale, ecc.) alla ricerca di quelle particolari condizioni che determinano una reciproca valorizzazione (Fusco Girard, 2013b).

In molte esperienze il capitale culturale della città è stato riconosciuto come il punto di partenza per aumentare la prosperità economica, la qualità ambientale e la vitalità sociale, dal momento che la conservazione del patrimonio culturale è stata considerata come una attività produttiva.

La storia della città, la memoria e l’identità sono state conservate in modo creativo, combinando la conservazione con le innovazioni, passato e presente, presente e futuro, in un processo circolare. Insomma, la conservazione dei luoghi in una prospettiva dinamico/produttiva è stata interpretata come un processo di valorizzazione, una creazione di un valore aggiunto (in termini di valori d’uso, valori sociali, valori simbolici, valori di mercato) attraverso la circolarizzazione e le sinergie. Nella nuova economia “circolare” del patrimonio”, la capacità di importazione (attrattività per i turisti, visitatori, talenti, capitali) e la capacità di esportazione (prodotti di artigianato, arte, prodotti di identità locali, prodotti della conoscenza) sono integrati in processi di creazione di ricchezza (Fusco Girard, 2013a).

L’HUL, per la sua natura sistemica, contribuisce ad aumentare gli effetti della conservazione del patrimonio culturale in termini di creatività, capacità di recupero e sostenibilità e sottolinea l’integrazione della conservazione del patrimonio culturale nella pianificazione della città, rompendo l’approccio prescrittivo delle diverse Carte sulla conservazione (Bandarin e van Oers, 2011), in una prospettiva più flessibile e in continua evoluzione. In questa visione, la conservazione del patrimonio culturale diventa una “attività produttiva”, in grado di aumentare i valori nelle molteplici dimensioni. L’approccio alla “conservazione integrata” dei valori storico/culturali, basato sulla

categoria del paesaggio, serve per migliorare l'organizzazione degli interventi nelle città: per migliorare la qualità della vita mantenendo lo spirito dei luoghi, sollecitando la coesione sociale, quale condizione anche per una maggiore produttività economica.

In particolare, l'HUL, sottolineando l'innovazione nella conservazione (interpretata in una prospettiva dinamica), si oppone alla standardizzazione, si concentra sulla conservazione creativa per un effettivo sviluppo (non solo legato al turismo) e stimola nuove sinergie (ad esempio tra antico e nuovo, tra economia e storia). Il sistema di gestione è quindi un elemento chiave per la conservazione dei valori esistenti e la produzione di valori "nuovi" (non già "dati") con un processo di ricreazione di valori materiali e immateriali, e stimola, attraverso l'apprendimento e l'interpretazione, la metabolizzazione di tali valori.

Il ruolo di un sistema di gestione strategica, secondo l'approccio HUL, è pertanto quello di evitare che il patrimonio culturale conservato rimanga solo come una testimonianza di un passato antico, incapace di trasmettere significati e senso (al di là della dimensione estetica) nel tempo presente, e di stimolare processi circolari tra i beni comuni (patrimonio culturale, paesaggio, ecc.) e la comunità (produzione di valori relazionali/legami), promuovendo una nuova capacità di auto-organizzazione/auto-gestione (trasformando i valori culturali in valori civili), che trasformi i conflitti in sinergie.

Pertanto, l'approccio HUL costituisce la garanzia che la transizione verso il modello di sviluppo sostenibile della città venga basata su specifiche risorse culturali locali e non solo sulle innovazioni tecnologiche: sia fondata, cioè, su una solida strategia che pone l'utilizzo delle risorse culturali come elemento centrale nello sviluppo urbano (Mercier, 2006; Fusco Girard, 2012). Inoltre, l'approccio HUL non solo stimola le sinergie e i processi circolari negli spazi/luoghi concreti delle città (Cohendet *et al.*, 2011) per ottenere il bene maggiore per tutti gli attori (miglioramento della qualità della vita, condizioni di efficienza produttiva, senso di identità), ma sottolinea anche la necessità di individuare nuovi strumenti per sostenere economicamente i cambiamenti urbani.

L'attuazione dell'HUL richiede, quindi, non solo strumenti tecnici, ma anche un forte processo intellettuale e critico di interpretazione e di mediazione tra le diverse forze in conflitto, alla ricerca di un equilibrio/bilanciamento, collegando interessi dei diversi. Il successo dell'implementazione dell'HUL dipende, di conseguenza, anche da un forte sostegno dal basso verso l'alto: da una base culturale forte della città, che stimoli approcci cooperativi e un modo circolare di pensare, verso il raggiungimento dell'interesse generale.

5. La nozione di "paesaggio urbano complesso"

La ricchezza della città di Viterbo è rappresentata dal valore complessivo delle diverse forme di capitale dei beni (materiali e immateriali) che essa possiede, da cui si origina un flusso di servizi/prestazioni che è in grado di favorire il benessere degli abitanti (Fusco Girard, 2013a). A ciascuna forma di capitale corrisponde uno specifico "paesaggio". Dalla reciproca combinazione ed intensità dei diversi paesaggi consegue l'identità specifica di Viterbo. Tale modello può essere applicato anche alla città di Viterbo (Fig. 3).

Il paesaggio urbano complesso, in altri termini, è la combinazione di, e l'iterazione tra, sei paesaggi: paesaggio naturale, manufatto, manufatto/culturale, economico, sociale e umano. Il carattere specifico della città, la sua particolare identità /attrattività, deriva dalla particolare intensità e dalle combinazioni reciproche di questi paesaggi (Fusco Girard, 2013a):

- il *paesaggio naturale* è formato dal capitale naturale esistente (biomassa, biodiversità, parchi e corridoi urbani, aree agricole, ecoservizi naturali, laghi, fiumi, risorse energetiche, ecc.);
- il *paesaggio infrastrutturale manufatto* è formato dalle infrastrutture e dal sistema di attrezzature (strade, porti, aeroporti, percorsi ciclabili, acquedotti, fognature, reti e comunicazioni di energia e ICT; residenze, spazi pubblici, ecc.);
- il *paesaggio culturale manufatto* è prodotto nel corso della storia. È il patrimonio (memoria culturale) delle generazioni passate che deve essere trasferito alle generazioni future (centri storici, “luoghi” urbani, piazze ed edifici storici, paesaggi e luoghi sacri, ecc.) come elemento fondamentale dell’identità;
- il *paesaggio sociale* è rappresentato da reti sociali/civili, densità di organizzazioni, dal terzo settore, dal volontariato, dalle reti di prossimità, che aumentano le relazioni, i legami e la coesione sociale;
- il *paesaggio umano* riflette la competenza, la conoscenza del territorio, l’imprenditoria locale e la creatività dei singoli.
- il *paesaggio economico* è costituito dagli istituti di credito locali, dalle fondazioni, dalle banche co-operative, dalle organizzazioni del terzo settore, dalle istituzioni che promuovono il finanziamento dei progetti di quartiere, e/o dalle organizzazioni religiose che offrono micro-credito.

Secondo le premesse di cui sopra, la qualità del paesaggio complesso (cioè l’insieme dei suoi valori) diventa l’elemento centrale del Piano Strategico urbano, ovvero il punto di ingresso per nuove dinamiche di sviluppo della città. Attraverso il Piano Strategico, la città di Viterbo dovrà infatti investire non solo nella manutenzione, nel recupero e nel restauro urbano, nonché nella nuova architettura e nel paesaggio manufatto/culturale, per diventare più capace di attivare simbiosi e quindi di essere fonte di attrazione. Dovrà investire nella valorizzazione del proprio paesaggio ecologico/naturale a partire dall’elevato potenziale di risorse termali di cui dispone la città.

Incrementando la qualità dello spazio e migliorando l’integrazione funzionale tra residenza, lavoro, tempo libero, mobilità, servizi sociali e culturali si attraggono nuovi investimenti nella struttura spaziale urbana che producono differenti incrementi di valore, combinando bellezza, creatività, conoscenza, *milieu* sociale ed economia.

Si promuove in questo modo una “economia dei luoghi” in grado di integrarsi con l’“economia dei flussi”, in cui diventa di fondamentale importanza la dimensione estetica. La bellezza di un territorio attrae e consente anche di esportare beni/servizi all’esterno: diventa un fondamentale “fattore di forza” del territorio, catalizzatore di sviluppo economico (Grefe, 2005).

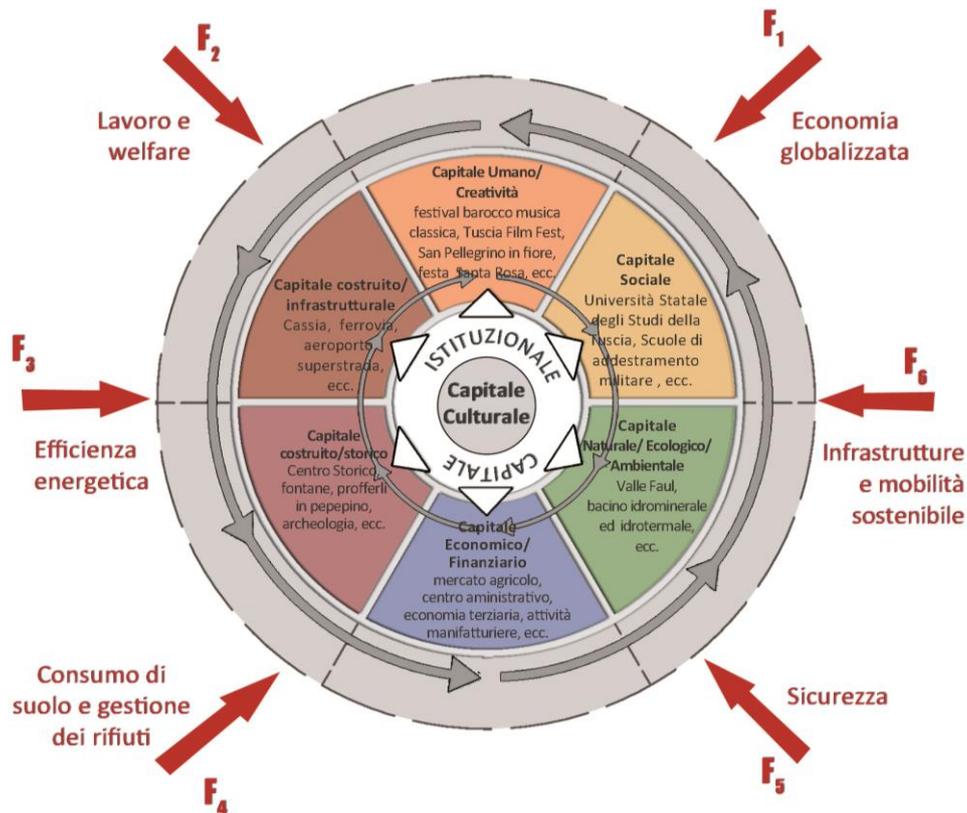
In questo contesto, la pianificazione strategica assume, pertanto, una particolare rilevanza per la sua capacità di incrementare i valori dei luoghi, la loro identità, la loro diversità: la loro capacità di dare un senso ed un ruolo ad ogni porzione di territorio/spazio urbano, e dunque di stimolare crescita economica e lo sviluppo.

Il progetto urbano diventa dunque l’elemento chiave della “economia creativa” (Florida, 2005) nell’era della competizione globale, perché contribuisce ad incrementare il valore dei luoghi, rigenerando la catena dei valori e, allo stesso tempo, promuove nuove connessioni ed interazioni tra diversità ed unità in una combinazione sempre nuova.

Ma la città di Viterbo dovrà investire innanzitutto nel suo paesaggio umano e sociale per costruire un futuro più desiderabile. Infatti questi processi circolari, che contribuiscono alla

generazione di resilienza, e quindi allo sviluppo della città, hanno una buona probabilità di attuazione solo se vi è un forte capitale/paesaggio sociale ed umano.

Fig. 3 - Il modello sinergico tra le diverse forme di capitale e di paesaggio di Viterbo



Fonte: adattato da Fusco Girard (2013)

6. Il successo del Piano Strategico: condizioni per una nuova base ecologica/economica

A partire dalla ri-creazione di un paesaggio complesso è possibile stimolare/rigenerare domanda, e dunque la redditività economica per gli investimenti.

Il successo del Piano Strategico è basato sulla capacità di integrare il paesaggio naturale e costruito con la qualità del paesaggio sociale, umano e manufatto (Fusco Girard, 2013a): in questo modo è possibile ricreare un nuovo e duraturo trend positivo.

Per generare occupazione, senza che l'economia locale dipenda sempre più dai trasferimenti pubblici (pensioni, ecc.), occorre intervenire, in primo luogo, nelle attività

innovative volte alla promozione di un'economia locale più resiliente. Esse tendono a concentrarsi nel paesaggio naturale, ed in particolare nelle seguenti aree:

- produzione agricola/alimentare;
- gestione dell'acqua;
- energia;
- diversi prodotti locali;
- riciclo dei rifiuti;
- uso più efficiente di altre risorse locali naturali.

Esse incentivano la promozione di micro-imprese (in particolare nella produzione agricola e negli impianti di energie rinnovabili), così come le reti di micro- e piccole attività, per lo più a carattere familiare, connesse da circuiti di nuove sinergie.

Questo approccio verso economie circolari tra città e campagna (riciclando rifiuti solidi e liquidi), tra agricoltura e allevamento (introducendo fertilizzanti organici, ecc.) rende l'economia locale più resiliente. In tal modo, infatti, le imprese "circolari" si integrano nel territorio.

Anche nel campo dell'efficienza energetica degli edifici (paesaggio costruito) e delle energie rinnovabili (eolica, solare, biomassa, geotermia), la rete di micro-imprese produce nuovi posti di lavoro, così come nuovi profitti e ricavi, a beneficio della popolazione locale; l'occupazione è un requisito essenziale per lo sviluppo umano.

La conservazione del paesaggio complesso diventa integrata con lo sviluppo economico, in quanto il paesaggio, naturale, manufatto e sociale, contribuisce allo sviluppo che, a sua volta, migliora il paesaggio stesso.

La bellezza del paesaggio, sia naturale che manufatto, è stata oggetto di attente strategie di conservazione e valorizzazione (Fusco Girard, 1989; 2013b), sia direttamente che indirettamente e, come tale, può essere considerata un punto di ingresso per le diverse politiche di sviluppo locale.

Le politiche di sviluppo basate sulla qualità estetica del paesaggio, per essere davvero efficaci, devono essere integrate con il paesaggio sociale e umano, nella prospettiva del già citato "paesaggio complesso": in questo modo possono funzionare, e quindi rigenerare la dinamica economica.

Il modello di economia circolare è già stato applicato in alcune esperienze con l'intenzione di promuovere forme di "economia relazionale": ad esempio un'economia che è "circularizzata" e quindi "chiude" i circuiti, trasformando le "catene" in spirali virtuose, riunisce alcune di queste esperienze concrete.

Dalle integrazioni dei sistemi tra città e campagna risultano processi simbiotici che migliorano l'autosufficienza, e quindi la resilienza, del sistema. Alcuni benefici che derivano dal "Km0" determinano impatti positivi anche sull'economia immobiliare. Inoltre, ulteriori benefici si ottengono dalla produzione di biogas proveniente dai rifiuti e dalle acque reflue.

Un esempio di economia "integrata" è quella riferita all'ecologia. Esso imita i processi simbiotici naturali: ad esempio, propone la trasformazione dei rifiuti o dei suoi sottoprodotti in nuove risorse e ricchezze (riducendo le emissioni di inquinanti e di gas serra) e promuove il riciclo e il riuso di materiali/energia/acqua (Fujita, 2012; Pauli, 2010). È, dunque, l'economia che connette (creando sinergie) il settore privato (gestito secondo logiche capitalistiche) con il settore pubblico e con il settore sociale/civile/solidale dell'economia.

L'economia sociale/solidale (Hiez e Laurent, 2011), che trasforma investimenti in profitti da reinvestire per soddisfare al meglio la domanda sociale, è una forma di economia circolare/relazionale. L'economia di cooperazione e l'economia di scambio sociale sono forme di mutue relazioni di mercato che migliorano la reciprocità, essendo basate su un circolo virtuoso: dare/ricevere; donare/accettare. Tali relazioni trasformano il tradizionale "paesaggio economico", e si aprono verso una nuova prospettiva di "economia umana" più aperta e più ricca (Hart *et al.*, 2010).

La "circolarizzazione" ha contribuito a sostenere e finanziare le attività di manutenzione delle diverse forme di capitale, il riutilizzo e la rigenerazione. Nell'economia circolare sono implementati la manutenzione, il riutilizzo, il ripristino, il recupero, il riciclo, la rigenerazione di materiali e di energia.

Un possibile modello di economico/circolare si fonda più in generale su processi di creazione di valore che vengono generati dalla simbiosi tra le attività produttive, tra città e attività produttive, e tra città e campagna, producendo, come nell'esperienza giapponese (Fujita, 2012), nuova ricchezza e nuovi posti di lavoro.

Un'altra forma di rapporto sinergico si può avere tra la città di più grande dimensione e città piccole.

È importante che il terzo settore (e, in generale, il paesaggio sociale) contribuisca a svolgere un ruolo di crescente supporto nel soddisfacimento della domanda sociale di servizi, che deriva anche dall'invecchiamento della popolazione.

Altrettanto rilevante è il ruolo degli spazi pubblici, "luoghi", piazze, giardini, spazi aperti e siti monumentali come elementi centrali nella attuazione dell'approccio proposto dall'Historic Urban Landscape, che si intende proporre per il Piano Strategico di Viterbo.

7. Il ruolo dei "luoghi" nel Piano Strategico Urbano

I "luoghi" rappresentano lo "spirito" di una città: sono i siti che rendono una città unica, speciale, particolare. Nei "luoghi" urbani si riscontrano vitalità economica, vitalità sociale, energia, e attrattività particolari che sono generatrici di sinergie.

Nel corso della storia, la "piazza" è sempre stata un "luogo" speciale: un'area geografica multidimensionale e multifunzionale, dove si concentrano molteplici interazioni e interdipendenze. È lo spazio dove il paesaggio urbano raggiunge i massimi livelli di qualità, in quanto è il punto di incontro delle arti, del mercato, delle funzioni pubbliche, religiose etc. La piazza è un "luogo" che rappresenta la città: è un "luogo" simbolo della città. Esprime il modo in cui i rapporti tra interessi privati e pubblici sono interpretati, messi in relazione e (talvolta) circolarizzati.

Orbene, le "piazze", e, in generale, i "luoghi" diventano contesti nello spazio urbano nei quali è possibile incrementare oggi le sinergie e promuovere simbiosi. La "piazza" è una metafora della circolarizzazione dei processi urbani (Franklin, *et al.*, 2013).

In questi "luoghi" avviene lo scambio economico, sociale, simbolico, culturale, e di conseguenza i processi di circolarizzazione urbana possono moltiplicarsi. Qui non hanno luogo solo gli scambi materiali di beni e servizi, ma vengono anche condivise idee, esperienze, conoscenze, fiducia, emozioni.

Sono luoghi dove le opportunità sono più intense che altrove: dove la conoscenza e le idee possono essere continuamente combinate e ricombinate, rigenerando così la vita economica, sociale e culturale di una città, in una spirale che dovrebbe tendere a diventare autosufficiente nel tempo.

La piazza rappresenta uno spazio multidimensionale nel quale tutte le forme di paesaggio si intrecciano: il contesto in cui è possibile rigenerare nuovi valori (economici, ecologici, sociali, culturali, simbolici e spirituali). Infatti, la piazza è il centro delle strategie per la “città rigenerativa” (Frankling *et al.*, 2013): è lo spazio multifunzionale dove c’è un flusso continuo di risorse (naturali, energetiche, economiche, culturali, sociali, simboliche) che vengono scambiate attraverso processi di mercato e non-mercato.

Nella piazza è concentrato il patrimonio architettonico/artistico/culturale. Qui è, inoltre, concentrato anche il potenziale di investimento nel riuso, recupero, riabilitazione, ripristino, rigenerazione, cioè nel processo di circolarizzazione e di attivazione di uno nuovo “metabolismo urbano” e una nuova simbiosi (Ayres e Ayres, 2002).

Il risultato è percepibile in termini di vivibilità, fiducia, apertura, benessere, costituzione di comunità, e promozione della cultura della sostenibilità; e, più in generale, in termini di realizzazione di un’ecologia creativa e stimolante.

Nella città di piccole dimensioni, a partire dalle piazze e nonostante la mancanza di risorse finanziarie, si è spesso riusciti ad innescare un’interessante dinamica di creatività, e poi di resilienza (Fusco Girard, 2013b).

Il successo è legato alla promozione dell’investimento nel paesaggio umano, ovvero nella base culturale urbana, e cioè nel sistema di formazione/istruzione, nelle reti di scuole, e nella formazione professionale. Questo sistema può cambiare il modo di pensare (stimolando una visione a lungo termine, approcci transdisciplinari, ecc.) e rende ogni abitante più resiliente e creativo. La cultura è la vera “forza formativa” della città.

La vicinanza alla natura nelle città di piccola dimensione (come Viterbo) favorisce la percezione comune che gli esseri umani e gli ecosistemi della Terra sono profondamente collegati in un unico sistema complesso/unitario. Pertanto qui diventa più facile cambiare la visione del mondo degli abitanti.

È generalmente riconosciuto che se l’economia urbana non cambia in direzione della circolarizzazione, non c’è possibilità di migliorare il benessere.

L’economia urbana dovrebbe, quindi, essere rimodellata al fine di ricostruire un diverso/nuovo sviluppo nella direzione “verde”: nuove fonti di energia rinnovabili, architettura bio-compatibile, agricoltura urbana, trasporto verde, ecc. L’esperienza dimostra che queste economie basate sulle sinergie e supportate dalle reti dell’economia solidale basata sulla complementarità sono più efficaci di quelle basate sulla concorrenza.

I processi di economia circolare e di sinergie multiple sono basati sulla cultura della creatività, che porta ad una maggiore resilienza urbana, con maggiore attenzione ai circuiti “brevi” tra produzione e consumo: cibo locale, energia locale, risorse locali. Creatività, resilienza e sostenibilità guidano le azioni delle città nella costruzione di cicli virtuosi, che a loro volta rafforzano i legami esistenti.

Per combattere la crisi economica e sociale, molte città hanno visto nel “paesaggio” una prospettiva da cui partire per iniziare a muoversi verso la rigenerazione urbana. Il “paesaggio urbano complesso”, interpretato come il risultato di un sistema dinamico complesso e adattativo, è stato in grado, sotto determinate condizioni, di diventare dunque una “forza formativa” per il presente e il futuro. Non è considerato come uno scenario neutro, ma come il prodotto di una costruzione collettiva, in grado di comunicare e quindi di incoraggiare (o scoraggiare) scelte, comportamenti e processi.

Il piano urbanistico è stato generalmente lo strumento necessario (anche se non sufficiente) utilizzato per migliorare la qualità del paesaggio, a partire dai “luoghi”, dove esistono

sinergie multiple tra soggetti, in modo da innescare continuamente processi innovativi di circolarizzazione, capaci di produrre nuova ricchezza e occupazione, nella prospettiva di “una rete di reti”.

Piazze e “luoghi” sono spazi della “economia dell’esperienza” (Pine e Gilmore, 1999) e dell’attuazione concreta del concetto *Triple Helix* (Etzkowitz, 2008; Kourtit, 2013), per rigenerare l’economia locale in coerenza con il principio della sussidiarietà circolare.

Qui sono localizzati/concentrati molti attori: istituzioni pubbliche, istituzioni economiche, servizi pubblici di *welfare*, produttori di servizi privati e di beni, proprietari di immobili, istituzioni di prestito/finanziarie, istituzioni culturali/scientifiche, musei/organizzazioni d’arte, istituzioni sociali/comunitarie, istituzioni educative/formative ed esponenti del mondo professionale. Ognuno di questi attori ha i propri obiettivi e interessi da raggiungere ed è in questi “luoghi” che possono essere creati nuovi ponti al fine di trasformare, mediante mutue/reciproche relazioni, gli interessi da particolari in generali.

La piazza/luogo *smart* dovrebbe diventare, prima di tutto, uno spazio di nuovi legami che possano promuovere sinergie: questa è la condizione per migliorare la resilienza. La concentrazione di sinergie tra i diversi attori crea un “un campo di forze attrattive” per coloro che sono al di fuori dalla piazza, attirando talenti e attività creative: si può rigenerare domanda nella misura in cui le nuove opportunità si materializzano e nuovi processi di creazione del valore si generano (Franklin *et al.*, 2013).

Non vi è nulla di nuovo in tutto questo. Nella storia urbana europea, la piazza è stata lo spazio di comunicazione e dialogo, dove si sono incontrate anche domanda e offerta di lavoro.

Oggi, la piazza potrebbe diventare il motore di nuovi processi di metabolismo urbano, di processi circolari o a spirale, per stimolare nuove traiettorie dinamiche.

Nel corso della storia, il termine italiano “piazza” ha indicato il luogo non solo dello scambio economico di beni e/o servizi, ma anche dello scambio sociale e degli scambi culturali, simbolici e religiosi/spirituali (Kourtit, 2013): il mercato, la biblioteca, il municipio, la scuola, la chiesa si trovano nelle piazze.

Infatti, le persone non vanno nella “piazza” solo per fare acquisti, ma anche per scambiare idee, notizie, conoscenza, emozioni, attraverso l’incontro con altre persone (reale o potenziale), soddisfacendo così il bisogno umano di relazionarsi con altri. Pertanto, qui è realizzata l’idea di “essere umano relazionale”, che entra in relazione con gli altri. È lo spazio dell’“Io” e del “Noi”, dove il “Noi” può essere allargato verso gli ecosistemi naturali: la Terra e la biosfera come un unico insieme.

Un primo esempio di simbiosi è il riutilizzo dei materiali provenienti dalla manutenzione, risanamento e restauro di edifici antichi per la costruzione di nuove infrastrutture (strade, ecc.).

Un secondo esempio di simbiosi nella piazza riguarda la gestione dei rifiuti: la piazza, essendo un luogo dove sono concentrati le attività e il consumo (ristoranti, bar, alberghi, uffici, ecc.), è anche un grande produttore di rifiuti. Nella piazza vi è generalmente un processo lineare: beni e risorse entrano; sono combinati insieme e consumati; e vengono prodotti rifiuti. Questo processo può essere trasformato in un processo circolare se, per esempio, i rifiuti provenienti dai dintorni vengono raccolti e concentrati in una stazione di biogas, dove sono convertiti in energia, che viene poi restituita alla piazza sotto forma di riscaldamento per le unità residenziali, commerciali e terziarie.

Nella piazza, come spazio di energia multiculturale, è possibile che si verifichino anche processi di simbiosi culturale.

La piazza può essere rigenerata mediante i *Living Labs*, strumento per l'innovazione aperta (Chesbrough, 2003; Porter, 2003; Thomke e von Hippel, 2002; van der Walt *et al.*, 2009), ampliando l'attuale visione del mondo, stimolando un nuovo modo di pensare l'unità intrinseca in un mondo di differenze e stimolando una nuova visione rigenerativa.

I *Living Lab* rappresentano uno strumento rilevante e forse addirittura essenziale nella elaborazione di un Piano Strategico realmente partecipato.

8. Architettura, “paesaggio manufatto” e capacità della piazza a “rigenerare legami”

Il Piano Strategico trova la sua attuazione nello spazio concreto della città, attraverso il progetto di architettura.

Come sottolineava John Ruskin, l'architettura “parla”, nel senso che comunica significati, valori, senso.

Orbene, la nozione di sostenibilità non è legata esclusivamente alla progettazione di edifici sostenibili (in quanto capaci di auto-rigenerare l'energia, l'acqua, le risorse di cui hanno bisogno), ma è qualcosa di più “ampio”: è legato al rapporto tra la forma dello spazio e i comportamenti umani. Il senso del costruire non è soltanto formare degli spazi, ma stabilire un rapporto tra la forma dello spazio e i comportamenti umani (Pica Ciamarra, 2012).

Sicuramente l'architettura sostenibile ha la necessità di utilizzare le innovazioni tecnologiche specifiche, ma deve anche riuscire ad “andare oltre” il mero aspetto tecnologico, su cui oggi appare schiacciata.

Unendo la logica dei processi circolari della natura e della simbiosi urbana, anche la nuova architettura può contribuire allo sviluppo sostenibile, nel senso relazionale e più ampio del termine.

Probabilmente la risposta dipende da una serie di circostanze. Una di queste si riferisce ai processi di più o meno accentuata ibridazione che la caratterizzano.

Possiamo dire che ci stiamo dirigendo verso forme di ibridazione dell'architettura. Questo aspetto è tipico delle fasi di cambiamento ed anche di incertezza.

Il termine ibrido ha origine nella genetica ed indica l'incrocio di specie differenti; da tale incrocio possono scaturire o sterilità o vigor-ibrido. Vigor-ibrido vuol dire “mescolanza di energie creative generatrici di nuove opportunità” (Vitali, 2012), ed è proprio questa la definizione che Fenton (primo ad avere elaborato un contributo sull'architettura ibrida) usa per definire l'architettura ibrida.

Per capire meglio e in senso più ampio il risultato dell'ibrido, spostiamo un attimo la nostra attenzione, per esempio, nel settore *automotive*. La Toyota Ibrida è un'automobile dotata di due motori: uno elettrico ed uno a benzina. L'utilizzo dei due motori (uno in partenza e a basse velocità ed uno in fase di crociera) rende le prestazioni dell'automobile nettamente superiori rispetto a quelle di un'auto tradizionale. La tecnologia ibrida, mettendo insieme processi diversi/eterogenei, aumenta le prestazioni dell'automobile (bassi valori di emissione, notevole economia dei consumi, potenza e silenziosità).

Il concetto di ibrido appare ancora più evidente se rivolgiamo la nostra attenzione ai luoghi di culto: logiche organizzative diverse coesistono all'interno dello stesso edificio, fisico e metafisico; linea orizzontale e linea verticale convivono. L'edificio per il culto (chiesa, pagoda, moschea, ecc.) è un luogo di ibridazione: è uno spazio fisico finito o “ponte” che

“trasporta” il fedele verso il trascendente, verso una prospettiva metafisica. L’edificio religioso ha una funzione materiale/funzionale ma anche fortemente simbolica.

Nella struttura organizzativa delle città, la piazza stessa rappresenta uno spazio a sua volta ibrido: è sede del municipio, cioè del potere civile/politico, ma anche del mercato, cioè del potere economico: la piazza stessa è ibridazione tra potere civile e religioso, tra pubblico e privato, tra interessi particolari ed interesse generale.

L’ibrido è dunque un innesto. Il termine ibrido legato all’architettura non è un termine moderno, ma compare per la prima volta nel 1985 nell’opera *Hybrid Building* (Fenton, 1985). Nasce, quindi, in un contesto nordamericano come strumento “per occuparsi della città del XX secolo” quando, la densità urbana richiede la costruzione di edifici con mixing di funzioni, “*piling one atop another*”, possibile grazie all’evoluzione della tecnologia. Nasce, quindi, con l’obiettivo di «rivitalizzare le città nordamericane e rendere più redditizio l’uso del suolo» (Fenton, 1985).

Nonostante Fenton evidenzi la differenza in base ai programmi, la classificazione da lui effettuata fa esplicito riferimento ad un’analisi puramente formale (*fabric building, graft building, monolith building*). Holl (1985) evidenzia la differenza tra ibrido e “mixed-use”, legando al primo la capacità di «concentrare diverse funzioni e definirle in termini di struttura urbana». Il contributo di Fenton è fondamentale sia per la classificazione formale degli edifici che per la “linea di demarcazione” che egli traccia tra gli edifici ibridi e *mixed-use*.

Un centro commerciale non può essere considerato ibrido, in quanto le funzioni sono accostate tra loro senza relazionarsi e senza “condividere intensità”, caratteristica invece che contraddistingue gli edifici ibridi.

Definiti “*full time building*”, gli edifici ibridi lavorano 24h su 24h e traggono la loro energia dalla connessione delle sfere pubbliche e private (Mozas, 2014).

L’ibrido è quindi un insieme di programmi diversi che, respingendo qualsiasi tipo di categorizzazione, risponde a dinamiche economiche e sociali ed è «in grado di reagire velocemente secondo strategie di adattamento e versatilità a un contesto in stato di continua mutazione» (Vitali, 2012).

L’architetto olandese van Berkel alla fine degli anni ’90 definisce l’ibrido «un intenso mix di costruzione, materiali, circolazione e spazi di rappresentazione. [...] Le strutture ibride non hanno una scala autentica, riconoscibile, la loro organizzazione mira a permettere l’espansione e contrazione nelle funzioni e ciò risulta in sovrapposizioni e spazi indeterminati che fluiscono uno nell’altro».

Il tema dell’ibrido è stato recentemente ripreso dal gruppo A+T Research (A+T Research Group, 2014). Seppur richiamando nell’introduzione le caratteristiche dell’ibrido come un insieme di programmi che vanno al di là del semplice accostamento fisico, il suddetto gruppo presenta progetti che si risolvono nell’interpretazione di ibrido in maniera puramente formale, salvo che per alcuni di essi.

La maggior parte dei progetti, come ad esempio Torre Velasca (di BBPR) a Milano o ST. Jakob Park (di Herzog and De Meuron) a Basilea, seppur definiti ibridi, non si discostano molto dalla definizione di edificio “mixed-use”. Sia il gruppo A+T Research che Fenton, dunque, pur definendo l’ibrido come un qualcosa che va oltre il semplice accostamento di funzioni, presentano all’interno dei loro testi progetti più vicini al significato di *mixed-use*.

Nell'ibrido, invece, i diversi organismi devono creare sinergie, collegamenti (anche fisici) e cooperazioni alla luce delle logiche descritte finora e all'interno di un processo circolare in cui ognuno dà e riceve.

L'architettura ibrida, quindi, mediante la tecnologia, le risorse locali e la sua complessa relazione con gli abitanti, può diventare uno strumento importante di rigenerazione, uno strumento per realizzare strategie di sviluppo rigenerativo e quindi sostenibile.

Il ruolo dell'architettura sostenibile è dunque quello di innescare legami e relazioni a livello ecologico, sociale ed economico.

L'obiettivo è quello di trovare soluzioni alternative che rendano l'architettura uno strumento per il raggiungimento della sostenibilità nel senso più ampio del termine, e non solo sul piano tecnologico.

Occorre definire nuovi approcci dell'architettura e interpretare la simbiosi urbana nel *framework* dell'architettura.

Possiamo trasferire la nozione di simbiosi dal contesto industriale, dove produce crescita e benefici economici, sociali e ambientali, nel contesto architettonico, connettendo i diversi programmi: come afferma Vadstrup Holm occorre «legare la mentalità della natura con la tecnologia».

Il progetto *One Man's Trash, Another Man's Treasure* si pone l'obiettivo di esplorare l'architettura «come uno strumento che, ispirata all'adattabilità della natura e alla collaborazione simbiotica, possa trasformare i processi lineari in circolari stimolando un approccio strategico di pianificazione e progettazione degli spazi» (Vadstrup Holm, 2013).

Orbene, non bisogna pensare al progetto di architettura come un episodio urbano isolato, ma come uno strumento capace di innescare flussi e relazioni. Le architetture ibride non sono edifici «inseriti» nella città arbitrariamente, ma dialogano con essa, ne influenzano l'organizzazione (e quindi la forma) e si pongono con essa in un rapporto sinergico, creando vantaggi reciproci, partendo da un'idea innovativa e incoraggiando le relazioni e la coesistenza.

Il punto di forza è rappresentato dalla diversità e dalla varietà dei programmi che caratterizzano gli edifici ibridi.

L'architettura della ibridazione può diventare, quindi, strumento per la rigenerazione delle città: l'integrazione delle funzioni pubbliche e private, l'integrazione dello spazio urbano con i nuovi edifici, il dialogo con il contesto, l'insieme dei legami sinergici tra i diversi programmi possono riportare vitalità all'interno di una città.

Le architetture ibride, influenzando la definizione della forma della città, producono benefici economici e sociali. Migliorando le condizioni di vita e rivitalizzando l'ambiente circostante, gli edifici ibridi giocano, dunque, un ruolo chiave all'interno del disegno e dell'organizzazione della città. La necessità di dialogare con lo spazio circostante, fa sì che gli edifici ibridi rientrino, necessariamente, nel campo dell'*urban planning*. L'ibridazione genera trasformazioni urbane; il paesaggio e gli spazi pubblici sono quindi «ibridizzati».

L'ibrido è lo specchio dell'attuale complessità del territorio (Magri, 2012).

L'ibrido è la parola chiave per spostare la simbiosi dal campo industriale a quello architettonico. I progetti architettonici non sono più distinti, ma sono legati attraverso una rete di scambi di risorse. In tal modo l'architettura assume un ruolo cardine negli scambi tra le persone, gli edifici e i sistemi, ponendo così fine al conflitto tra lo sviluppo delle nostre città e gli ecosistemi naturali, ed attraverso dinamiche co-evolutive.

Oggi le architetture tendono a “nascondere” tutto. Dovremmo invece utilizzare l’architettura come “narratore delle connessioni e dello scambio di risorse” al fine di creare maggiore consapevolezza dei legami e delle relazioni esistenti nello spazio (Vadstrup Holm, 2013).

Potremmo anche parlare di *Flows-city* e di *Flows-architecture*: basate sulle simbiosi, sono in grado di generare flussi (sociali, economici, ambientali e di materiali) che producono benefici per i diversi ecosistemi.

Integrando le dimensioni ecologica, ambientale e sociale e combinando la sfera pubblica con la sfera privata, la *Flow-architecture* rende più forti i legami sociali, incentivando rapporti sinergici e comunicazione e diventa uno strumento chiave per la rigenerazione della città.

Queste relazioni stimolano a loro volta nuove relazioni in una duplice prospettiva (orizzontale e verticale).

9. Conclusioni: verso il superamento della sostenibilità fondata sulla sola tecnologia

La proposta delineata attraverso il presente contributo poggia sull’idea-forza che il Piano Strategico di Viterbo debba avere come indirizzo fondamentale quello di riprodurre ed anzi moltiplicare i “luoghi” della città come sorgenti di energia relazionale e di umanità (Fusco Girard, 2006): cioè come fonte di “legami”.

Il fondamento del Piano Strategico è nella rigenerazione dei “legami”, e cioè di elementi meta-economici.

La rigenerazione delle città richiede innanzitutto la ri-generazione di “legami” sui diversi piani, da cui può scaturire un uso più attento e creativo delle diverse forme di capitale che costituiscono il “paesaggio urbano complesso”.

Questa interpretazione del paesaggio come un sistema complesso, suggerita dall’approccio Historic Urban Landscape dell’UNESCO, può aiutare a identificare concrete soluzioni di sviluppo più resilienti.

La qualità del paesaggio naturale e culturale manufatto è certamente importante per la rigenerazione delle dinamiche economiche locali, e Viterbo vanta certamente un elevato potenziale in tal senso.

Ma non è sufficiente. Deve essere integrata con un paesaggio umano e sociale di alta qualità per promuovere sinergie e processi di circolarizzazione virtuosa al fine di rafforzare “legami” e ricostruire ricchezza, opportunità di lavoro, e contribuire in tal modo alla dimensione umana dello sviluppo urbano.

L’alta qualità del paesaggio complesso aumenta l’attrattività della città (attraverso più densi processi circolari, sinergici e simbiotici) e quindi le prospettive di sviluppo. L’esperienza di rigenerazione di molte città parte spesso dalla “piazza” (e/o da un “sistema di piazze”), sviluppata nel corso dei secoli e attorno alla quale sono sorti interi quartieri.

La “piazza” urbana, luogo in cui vengono massimizzati i valori del paesaggio complesso, diventa così lo spazio per implementare i legami, le sinergie e la resilienza stessa della città. Non è solo uno spazio fisico in quanto comunica valori e significati attraverso le sue architetture. Si tratta di uno spazio configurato in modo tale che le differenze diventano capaci di incontrarsi e dialogare proprio grazie allo specifico paesaggio complesso.

Oggi, il termine italiano “piazza” è diventato la metafora della rigenerazione urbana (Nijkamp e Kourtit, 2013) in quanto è legato alla valorizzazione del paesaggio umano e sociale, da cui possono scaturire cooperazione e legami simbiotici: lo spazio per le

innovazioni e anche per l'economia sociale, per il rafforzamento del capitale sociale/comunitario, e la autorganizzazione/autogestione. Produce ricchezza perché stimola una nuova visione in duplice direzione (sociale/orizzontale ed ecologica/verticale): la fiducia reciproca, la solidarietà, il rispetto e la cura tra le persone e con l'ecosistema naturale, la Terra, la biosfera.

Come catalizzatore di nuovi circuiti, la "piazza" può dunque diventare una metafora per promuovere la dimensione umana dello sviluppo urbano nei nuovi processi di urbanizzazione.

La "piazza" è non solo il "luogo" della rigenerazione urbana (come luogo e catalizzatore dello scambio sociale, economico, culturale, simbolico dei processi di "circolarizzazione"; delle "sinergie", delle "simbiosi") nel quale si ri-generano le relazioni ed i legami.

La "piazza" è anche il luogo dei processi di ibridazione, nei quali si trasformano gli interessi particolari in interessi generali.

Oggi siamo alla ricerca di nuove forme espressive e non solo organizzative per la rigenerazione urbana. La nozione di "ibrido" esprime la natura contraddittoria/duale/discordante che rimanda a logiche tra loro non congruenti (il tetto-giardino, le pareti verdi, il ponte abitabile, ecc.).

L'ibridazione può aiutare, se esprime un autentico sforzo per creare "luoghi" capaci di rigenerare la vita.

Quanto sopra richiede innovazioni nella pianificazione: la pianificazione urbanistica e la progettazione urbana dovrebbero migliorare, prioritariamente, questi spazi pubblici come "luoghi" di sinergie, circolarizzazione e simbiosi, imitando l'organizzazione circolare dei sistemi naturali, per la rigenerazione del paesaggio urbano complesso e quindi per la rigenerazione dell'economia locale.

Sono necessari nuovi approcci e nuovi strumenti per implementare i processi circolari e rendere operativo l'approccio HUL.

Alla luce di quanto detto, i *Living Labs* dovrebbero fornire un efficace strumento per la nuova pianificazione strategica della città. In tal senso, sono una piattaforma in grado di offrire molte prospettive innovative; sono "luoghi" dove le nuove idee sono prodotte, comparate e valutate, e sono utili per innescare nuovi processi di mercato; "luoghi" dove la conoscenza comune e la conoscenza esperta sono integrate, e dove il pensiero e la valutazione critica sono sviluppati per l'attuazione di approcci più *smart*. Sono, inoltre, "luoghi" per la cooperazione simbiotica: per trasformare i processi lineari in circolari, producendo così posti di lavoro e ricchezza.

È necessario inoltre strutturare un approccio innovativo all'interno del Piano Strategico, che combini la pianificazione con le valutazioni economiche e multidimensionali, nell'intento di comprendere le complessità e le contraddizioni del paesaggio e di guidare le trasformazioni in coerenza con un approccio integrato e interdisciplinare. Un aspetto essenziale del percorso valutativo è rappresentato dalla costante interazione con il processo di piano (Cerreta e De Toro, 2011).

In particolare, sono richiesti nuovi strumenti per valutare diverse alternative sulla base dei loro impatti multidimensionali: nuovi approcci sistemici e nuovi indicatori dovrebbero essere introdotti. Ad esempio, la Valutazione d'Impatto sul Patrimonio (Pereira Roders e van Oers, 2012), la Valutazione d'Impatto sul Paesaggio (Brown e Therivel, 2000), la Valutazione d'Impatto Visivo (Daniel, 2001; Streetscapes Research Group, 2002; Smit, 2011), la Valutazione d'Impatto Culturale (ICOMOS, 2011), ecc., dovrebbero essere riunite

in una più generale “strategia di valutazione territoriale integrata” per identificare i limiti di variazione accettabile e per gestire i cambiamenti sostenibili: per valutare il cambiamento di valore del paesaggio conseguente ad ipotesi di nuovi volumi (di centri commerciali, di edifici alti, di nuove strade, ecc.) e per valutare, attraverso specifici indicatori, la “capacità di assorbimento” di un determinato paesaggio (Fusco Girard, 2011).

Un adeguato sistema di supporto alla decisione deve quindi guidare il processo di piano e contribuire ad esplicitare la complessità delle relazioni che sussistono tra le diverse componenti, la scelta delle azioni compatibili e le conseguenze che possono derivare dalla loro implementazione.

Come già sottolineato, la città sostenibile ha certamente bisogno di tecnologie efficienti. Ma l'essenza della sostenibilità è correlata alle bio-scienze (e alle tecnologie pertinenti) ed alla cultura.

Prima di tutto, la città ha bisogno di una nuova visione rigenerativa, nella quale sono collegati tutti gli elementi: esseri umani (anche delle future generazioni) ed ecosistemi naturali.

Occorre sviluppare la visione di un bene comune allargato alla natura ed alle future generazioni: il futuro del pianeta Terra e la sua biosfera sono fragili e noi stiamo distruggendo il fondamento stesso della sua continuità temporale.

Per la prima volta nella storia dell'uomo la scienza ci sta consegnando delle conoscenze sullo stato del pianeta Terra e sul contesto cosmico della nostra Terra. Noi siamo la forma vivente del cosmo. Noi dobbiamo re-immaginare il nostro ruolo in questo duplice contesto, nel quale cosmo, Terra, ecosistemi ed umanità sono interdipendenti. Abbiamo il compito di sostenere la biosfera, se vogliamo essere soggetti responsabili: costruendo città più sostenibili ed architetture più sostenibili, capaci di cogliere e quindi di comunicare l'interconnessione intrinseca di tutti gli elementi (che era tipica delle grandi conoscenze sapienziali delle diverse tradizioni) se vogliamo costruire un “futuro desiderabile”. L'architettura dovrebbe comunicare questa “particolare atmosfera” di profonda unitarietà/unità/sintesi tra elementi molteplici e differenti, nella quale ogni parte rimane legata al tutto.

L'architettura dovrebbe stimolare “legami/relazioni/conessioni” in senso orizzontale (inter-personale/comunitario) ed in senso verticale (con la terra, la flora, la fauna, la biosfera e con il cosmo), a partire dai due elementi simbolici del sole/luce e dell'acqua.

Insomma l'architettura sostenibile dovrebbe essere in grado di trasformare il rapporto con il suo contesto; ma (rompendo sempre più la sua visione antropocentrica e a-cosmica) dovrebbe anche contribuire a trasformare il modo di pensare/sentire aprendo alla visione integrata, all'insieme, al tutto: ad una dimensione culturale unitaria.

Nella misura in cui questi processi si vanno attuando e moltiplicando, anche influenzando il modo di pensare degli abitanti, verso una prospettiva “relazionale”, e cioè nella misura in cui si realizza una “rigenerazione culturale”, il Piano Strategico riveste un ruolo decisivo nel rigenerare una speranza concreta di un futuro urbano più desiderabile.

Attribuzione

Il presente articolo è frutto del lavoro congiunto degli autori. In particolare, è possibile attribuire i §§ 3, 4, 5, 6, 7, 9 a Luigi Fusco Girard; il § 2 a Fortuna De Rosa; il § 8 a Francesca Nocca; il § 1 è comune agli autori.

Ringraziamenti

Questo testo riprende la relazione presentata al Convegno organizzato l'8 ottobre 2013 a Viterbo nella Sala Consiliare sul tema *Verso un Piano Strategico per la città di Viterbo: strategie di sviluppo e strumenti*, promosso dalla Sezione locale dell'Istituto Nazionale Bioarchitettura, in collaborazione con il Comune di Viterbo.

Riferimenti bibliografici

- Ayres R., Ayres L. (2002), *A Handbook of industrial ecology*. Edward Elgar, Cheltenham, UK.
- A+T Research Group (2014), *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings*. Vitoria-Gasteiz, Spain.
- Bandarin F., van Oers R. (2012), *The Historic Urban Landscape: managing heritage in an urban century*. John Wiley & Sons, New York, NY.
- Brown A., Therivel R. (2000), "Principles to guide the development of Strategic Environmental Assessment methodology". *Impact Assessment and Project Appraisal*, vol. 18, n. 3, pp.183-189.
- Cerreta M., De Toro P. (2011), "La Valutazione Ambientale Strategica per il Piano Urbanistico Comunale di Montecorvino Rovella: integrazione tra valutazione e pianificazione". Atti XXXII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, *Il ruolo delle città nella economia della conoscenza*. Torino, Italy, 15-17 Settembre 2011.
- Chertow M. R. (2000), "Industrial symbiosis: Literature and taxonomy". *Annual Review of Energy and the Environment*, vol. 25, pp. 313-337.
- Chesbrough H. (2003), *Open innovation. The new imperative for creating and profiting from technologies*. Harvard Business School Press, Cambridge, MA.
- Cohendet P., Grandadam D., Simon L. (2011), "Rethinking urban creativity: lessons from Barcelona and Montreal". *City, Culture and Society*, vol. 2, n. 3, pp. 151-158.
- Daniel T.C. (2001), "Whither scenic beauty? Visual landscape quality assessment in the 21st century". *Landscape and Urban Planning*, vol. 56, n. 1, pp. 276-281.
- Etzkowitz H. (2008), *The Triple Helix: university-industry-government innovation in action*. Routledge, London, UK.
- Fenton J. (1985), "Hybrid Buildings". *Pamphlet Architecture n.11*. Princeton Architectural Press, New York, NY.
- Florida R. (2005), *The flight of the creative class*. Harper Business, Harper Collins, New York, NY.
- Florio R. (a cura di) (2010), *10 anni di pianificazione strategica in Italia. Ragioni, esiti, criticità*. Pianificazione strategica. Istruzioni per l'uso, Quaderno 3, ReCS-Rete delle Città Strategiche. Il Bandino, Firenze.
- Fondazione Censis (2006), "Territorio e reti". *440° Rapporto annuale sulla situazione sociale del Paese*, pp. 357-434.
- Franke S., Verhagen E. (eds) (2005), *Creativity and the city. How the creative economy is changing the city*. NAI Publishers, Rotterdam, The Netherlands..
- Franklin R., Kourtit K., Nijkamp P., Rodriguez-Pose A. (2013), "A roadmap for strategic urban research: the urban piazza", in Proceedings of the International Workshop on The Future of the "New Urban World", *Economic, social and special transformation of cities*. Naples, Italy, May 2-3, 2013.

- Fujita T. (2012), “Eco future initiative in Japan as challenges to show green innovation from cities-industrial symbiosis as policy system for circularization of port cities”, in Proceedings of the Presentation Conference on *Port Cities as Hotspots of Creative and Sustainable Local Development*. Naples, Italy, September 1-2, 2012.
- Fujita T., Ohnishi S., Liang D., Fujii M. (2013), “Eco-industrial development as a circularization policy framework toward sustainable industrial cities. Lesson and suggestions from the eco town program in Japan”, *BDC*, vol. 13, n. 1, pp. 35-54.
- Fusco Girard L. (1989), *Conservazione e sviluppo*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L. (2006), “La città tra conflitto, contraddizione e progetto”. *Architecture, City and Environment*, vol. 1, n. 1, pp. 46-59.
- Fusco Girard L. (2011), “Multidimensional evaluation processes to manage creative, resilient and sustainable city”. *Aestimum*, n. 13, pp. 123-139.
- Fusco Girard F. (2012), “Innovative sustainable companies management: the wide symbiosis strategy”, in Ghenai C., (ed.), *Sustainable development – policy and urban development – tourism, life Science, management and environment*. InTech, Rijeka, Croatia, pp. 367-386.
- Fusco Girard, L. (2013a). “Creative cities: the challenge of ‘humanization’ in the city development” *BDC*, vol. 13, n. 1, pp. 9-33.
- Fusco Girard L. (2013b), “Toward a smart sustainable development of port cities/areas: the role of the ‘Historic Urban Landscape approach’”. *Sustainability*, vol. 5, n. 10, pp. 4329-4348.
- Fusco Girard L., You N. (a cura di) (2006), *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Angeli, Milano.
- Gibelli M. C. (2003), “Flessibilità e regole nella pianificazione strategica: buone pratiche alla prova in ambito internazionale”, in Pugliese T., Spaziante A. (a cura di), *Pianificazione strategica per le città: riflessioni dalle pratiche*. Angeli, Milano.
- Girardet H. (2010), *Regenerative cities*. World Future Council and HafenCity University, Hamburg, Germany.
- Greffe X. (2005), *Culture and Local Development*. OECD, Paris, France.
- Gunter P. (2010), *10 anni. 100 innovazioni. 100 milioni di posti di lavoro*. Edizione Ambiente, Milano.
- Hart K., Laville J.-L., Cattani A. D. (2010), *The human economy*. Polity Press, New York, NY.
- Healey P. (2007), *Urban Complexity and Spatial Strategies. Towards a relational planning for our times*. Routledge, London-New York, UK-NY.
- Hiez D., Laurent R. (2011), “La nouvelle frontiere de l’économie social et solidaire: l’interet general? ”, *Revue de L’Economie Social*, vol. 319.
- Holl S. (1985), “Preface”, in Hybrid Buildings. *Pamphlet Architecture n. 11*. Princeton Architectural Press, New York, NY.
- Magri R. (2012), “Ibrido come nuova natura”, in Zanni F. (a cura di), *Urban Hybridization*. Maggioli, Milano, pp. 227-235.
- Martinelli F. (ed.) (2005), *La pianificazione strategica in Italia e in Europa. Metodologie ed esiti a confronto*. Angeli, Milano, Italia.
- Mazza L. (2000), “Strategie e strategie spaziali”. *Territorio*, n. 13, pp. 26-32.
- Mercier, C. (2006), *Cultural planning for urban development and creative cities*. www.burgosciudad21.org

- Mozas J. (2014), "This is Hybrid. A historical overview", in A+T Research Group (ed.), *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings*. Vitoria-Gasteiz, Spain, pp. 20-41.
- Kourtit K. (2013) *The new urban world*. VU University, Amsterdam, The Netherlands.
- Nijkamp P., Kourtit K. (2013), "The use of visual decision support tools in an interactive stakeholder analysis – Old ports as new magnets for creative urban development". *Sustainability*, vol. 5, n. 10, pp. 4379-4405.
- Pereira Roders A., Ron van Oers, (2012), "Guidance on heritage impact assessments: Learning from its application on World Heritage site management", *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*. vol. 2, n. 2, pp.104-114.
- Pica Ciamarra M. (2012), *Amor Vacui/Interviews*. XXII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura Urbana di Camerino. 29 luglio-2 agosto 2012.
- Pine J., Gilmore J. (1999), *The experience economy*. Harvard Business School Press, Boston, MA.
- Plieninger T., Bieling C. (2012), *Resilience and the cultural landscape*. Cambridge University Press, Cambridge, MA
- Porter M. (2003), "The economic performance of regions". *Regional Studies*, vol. 37, n. 6-7, pp. 549-578.
- Smit A. J. (2011), "The influence of district visual quality on location decisions of creative entrepreneurs". *Journal of the American Planning Association*, vol. 77, n. 2, pp. 167-184.
- Spaziante A. (2003), "Introduzione. Quattro nodi ed un filo conduttore per interpretare otto piani strategici", in Pugliese T., Spaziante A. (a cura di), *Pianificazione strategica per le città: riflessioni dalle pratiche*. Angeli, Milano.
- Thomke, S., von Hippel E. (2002), "Customers as innovators: a new way to create value", *Harvard Business Review*, vol. 80, n. 4, pp. 51-61.
- UNESCO (2011), *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. UNESCO World Heritage Centre, Paris, France.
- Davies A.-M., Laing R., Craig A., Miller D., Chen W., Horne P., Morrice, J., Scott S. (2002), *Streetscapes: Their contribution to wealth creation and quality of life*. The Robert Gordon University, The Macaulay Institute, Aberdeen, UK.
- Vadstrup Holm I. (2013), "One Man's Trash, Another Man's Treasure. Architectural circuits in a global context". *BDC*, vol. 13, n. 1, pp. 53-71
- Van Berkel, R., Fujita T., Hashimoto S., Geng Y. (2009), "Industrial and urban symbiosis in Japan: analysis of the eco-town". *Journal of Environmental Management*, vol. 90, n. 3, pp. 1544-1556.
- Van der Walt J.S., Buitendag A.A.K., Zaaiman J.J., van Vuuren J.C.J. (2009), "Community Living Lab as a collaborative innovation environment". *Journal of information Science and Information Technology*, vol. 6, pp. 421-436.
- Vitali P. (2012), "Ibridi. Enti urbani di nuova generazione a funzioni complesse. Nuove tipologie e spazi ibridi", in Zanni F. (a cura di), *Urban Hybridization*. Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna (RN), pp. 303-331.

Luigi Fusco Girard

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel: +39-081-2538650; fax: +39-081-2538649; email: girard@unina.it

Fortuna De Rosa

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
email: fortuna.derosa@unina.it

Francesca Nocca

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
email: francesca.nocca@unina.it

VALUTAZIONI MULTI-METODOLOGICHE PER IL PAESAGGIO STORICO URBANO: LA VALLE DEI MULINI DI AMALFI

Maria Cerreta, Viviana Malangone

Sommario

Il paper presenta l'elaborazione di un processo valutativo integrato per l'individuazione di una strategia di valorizzazione sostenibile per la Valle dei Mulini di Amalfi. Mediante l'applicazione di valutazioni multi-metodologiche è stato strutturato un percorso decisionale adattivo di supporto all'individuazione di strategie alternative di valorizzazione territoriale, specifiche per un contesto che riflette i caratteri del concetto di Historic Urban Landscape (HUL) proposto dall'UNESCO. La selezione di azioni *context aware* consente di ridurre i conflitti trasformandoli in sinergie, riconoscendo quale presupposto le componenti essenziali di un paesaggio in continua evoluzione, multidimensionale e complesso, in cui interagiscono differenti sistemi di valori e relazioni.

Parole chiave: valori complessi, analisi multicriterio-multigruppo, Historic Urban Landscape (HUL)

MULTI-METHODOLOGICAL EVALUATIONS FOR THE HISTORIC URBAN LANDSCAPE: THE VALLE DEI MULINI OF AMALFI

Abstract

The paper shows the setting up of an integrated evaluation process to identify a sustainable valorization strategy for the Valle dei Mulini of Amalfi. Through the application of multi-methodological evaluations, it has been structured an adaptive decision-making process, supporting the individuation of alternative strategies of urban planning, specific for a context that expresses the Historic Urban Landscape (HUL) concept proposed by the UNESCO. The selection of context aware actions is able to reduce the conflicts letting to become synergies, considering as a presupposition essential components of a changeable, multi-dimensional and complex landscape, where several values and relationships systems interact.

Keywords: complex values, multicriteria-multigroup analysis, Historic Urban Landscape (HUL)

1. Introduzione

In una prospettiva integrata la valutazione può essere intesa come un'attività interna al processo decisionale, in grado di sostenere le altre attività proprie del processo, assumendo di volta in volta il ruolo più opportuno (Alexander, 2006; Strang, 2009).

La valutazione si pone alla base del dialogo tra saperi e valori, al fine di tradurre tale dialogo nella selezione di obiettivi e azioni, nell'identificazione dei valori chiave e dei significati correlati, nell'esplorazione delle opportunità e nella costruzione di alternative, analizzando i possibili impatti ed effetti, e supportando la gestione di sistemi complessi con priorità molteplici. L'integrazione dei diversi valori nel processo decisionale consente di costruire maggiore accettabilità e fiducia nelle decisioni pubbliche (Stirling, 2006), includendo le diverse prospettive e cercando di ridurre i conflitti (Liu *et al.*, 2011).

La selezione e l'articolazione delle diverse fasi, degli approcci e delle tecniche di valutazione che caratterizzano un processo decisionale possono contribuire a migliorare la decisione finale, consentendo di includere le diverse componenti che influenzano il risultato e fornendone una descrizione trasparente (Hammond *et al.*, 1999).

Una prospettiva integrata può essere guidata da una "filosofia combinatoria" (Cerreta e Diappi, 2014) basata su di un approccio per valori (Keeney, 1992) che riconosce l'esigenza di sviluppare modelli appropriati per contesti specifici mediante valutazioni multi-metodologiche, utili per esplicitare un processo decisionale incrementale, flessibile ed adattivo, attento alla complessità delle diverse componenti territoriali rilevabili.

L'applicazione di metodologie di valutazione combinate sta diventando una pratica sempre più diffusa (Medda e Nijkamp, 2003; Miller e Patassini, 2005; Fusco Girard *et al.*, 2005; Deakin *et al.*, 2007; Fusco Girard *et al.*, 2008; Munda, 2008) tesa a superare i limiti di ogni singolo metodo, a considerare una prospettiva multi-dimensionale e plurale, ad attivare processi decisionali inclusivi, ed a migliorare la qualità del processo orientato alla costruzione di scelte condivise (Carlsson-Kanyama *et al.*, 2007; Allmendinger e Houghton, 2009). L'evoluzione delle modalità di strutturazione dei processi decisionali ha portato alla combinazione di tecniche di analisi, di valutazione e di coinvolgimento pubblico, riservando particolare attenzione alla costruzione di processi valutativi deliberativi in grado di considerare i conflitti di interesse, la pluralità dei punti di vista, e le differenti responsabilità, costruiti attraverso il dialogo ed il confronto e considerando quanto la comunità sia in grado di esprimere. La valutazione diventa, pertanto, un processo di partecipazione attivo, di auto-apprendimento, di costruzione sociale di senso, di identificazione collettiva attraverso cui si modificano i valori iniziali e si costruiscono/producono nuovi valori (Fusco Girard, 2010), perseguendo le logiche della biutilità (Etzioni, 1998), che include due prospettive: il punto di vista personale ("utilità individuale") e il punto di vista comunitario ("utilità sociale").

Nel presente contributo, nell'intento di individuare una strategia di valorizzazione sostenibile per la Valle dei Mulini di Amalfi, un territorio sito UNESCO particolarmente significativo nell'Italia meridionale, caratterizzato da valori e risorse in conflitto, è stato strutturato un processo valutativo multi-metodologico teso a supportare l'elaborazione di strategie alternative di intervento. Lo studio è stato condotto nel corso dello sviluppo di una tesi di laurea, applicando tecniche e approcci sperimentali ad un caso reale.

A partire dalla definizione di Historic Urban Landscape (HUL) (UNESCO, 2011), è stato approfondito il tema del paesaggio inteso come "bene comune" (Settis, 2013), quale campo di indagine e di sperimentazione per un modello innovativo di sviluppo locale da attivare

per Amalfi e la Valle dei Mulini, espressione di un paesaggio complesso in cui permangono i valori che connotano il concetto di HUL.

La definizione di HUL costituisce il contributo più recente al dibattito internazionale in materia di identificazione, conservazione, valorizzazione e gestione del patrimonio culturale. Si può constatare come la sensibilità ai problemi della conservazione si sia gradualmente estesa da una concezione di protezione puntuale ad una più ampia considerazione dell'ambiente urbano, per giungere al principio della protezione globale e della conservazione integrata. Il concetto di HUL può essere interpretato come il risultato di una stratificazione di valori complessi che includono la topografia del sito, la geomorfologia, l'idrologia e le caratteristiche naturali, l'ambiente edificato, sia storico che contemporaneo, le infrastrutture, i modelli di uso del suolo e di organizzazione spaziale, le percezioni e le relazioni visive, le pratiche sociali e culturali, i processi economici e le dimensioni immateriali del patrimonio in relazione alle specifiche identità.

Tenendo conto di queste considerazioni, si propone un approccio al territorio che si fonda sulla trasformazione di aree in crisi in aree di nuove opportunità a partire dalla riqualificazione e valorizzazione del Paesaggio Storico Urbano. In particolare, l'area della Valle dei Mulini diventa un'occasione per Amalfi di far fronte alla territorializzazione turistica, ricostruendo l'antica integrazione tra natura e attività umana, che presuppone una diversificazione e una complementarietà di funzioni che oggi sono sempre più critiche, soffocate dal ruolo pervasivo e dalla forza omologante dell'economia turistica.

La Valle dei Mulini si estende a nord di Amalfi, lungo la stretta gola che penetra nell'entroterra, scavata dal torrente Canneto. La presenza di energia idraulica ha favorito la nascita tra il XII e XIII secolo di opifici proto-industriali ed, in particolare, di cartiere. Dalla metà dell'Ottocento la crisi delle produzioni tradizionali di carta ha portato all'abbandono progressivo delle fabbriche. Ad oggi soltanto alcune sono state riconvertite in altre funzioni. In coerenza con la definizione di HUL, il paesaggio della Valle dei Mulini si arricchisce per la presenza di acqua, sentieri, mulattiere, terrazzamenti, canali, vegetazione, agricoltura, limoneti e antichi mestieri: è un sistema interconnesso nel quale le relazioni tra gli elementi contano quanto gli elementi stessi e traggono significato proprio dal loro stare insieme.

Il contributo sviluppa un sistema di supporto alla decisione che, a partire dal riconoscimento delle specificità e delle complessità del Paesaggio Storico Urbano in esame, individua una strategia di valorizzazione *context aware*, orientata alla costruzione di nuovi valori, tangibili ed intangibili, per il territorio di Amalfi e per la Valle dei Mulini.

Il processo valutativo messo in atto, mediante un approccio multi-metodologico, integra il contributo di diversi saperi, ed è basato sulla condivisione delle responsabilità tra i differenti stakeholder e la concertazione delle scelte progettuali attraverso la complementarietà tra esperienze e competenze proprie di domini differenti.

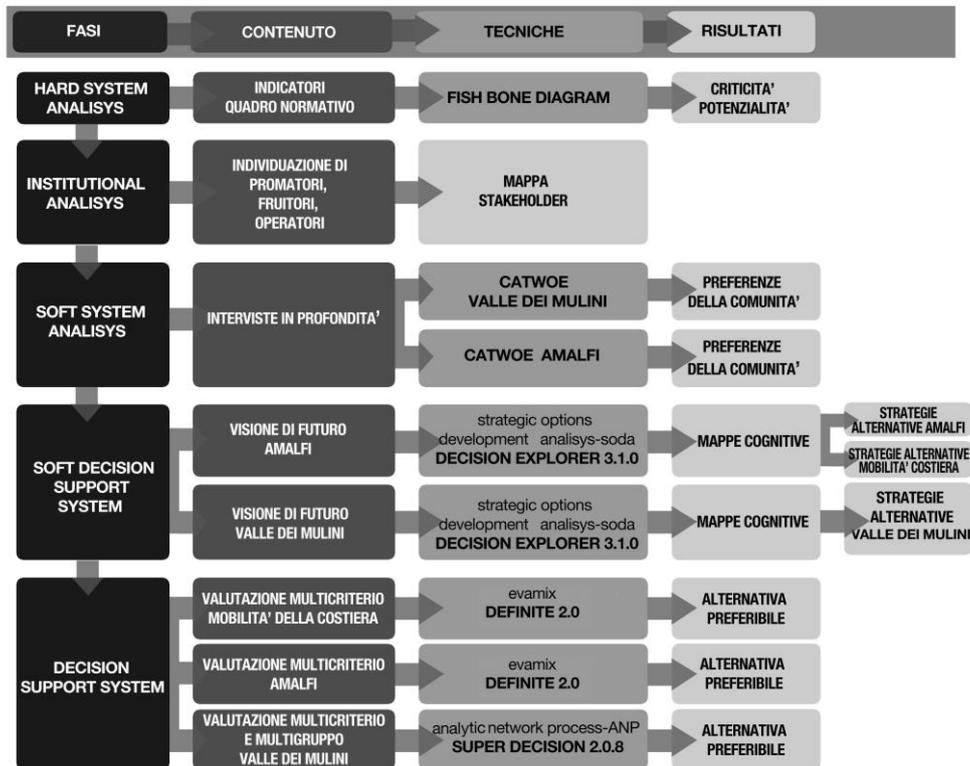
Nella prima parte viene presentato il percorso metodologico, individuando le fasi, le tecniche utilizzate e i risultati ottenuti; nella seconda parte si analizzano i risultati e si individuano le prospettive di ricerca.

2. Il percorso metodologico

Il percorso metodologico proposto (Fig. 1) è stato strutturato consentendo l'interazione tra differenti tecniche selezionate in modo da delineare un sistema di supporto alla decisione dinamico, flessibile e adattivo, attento alle specificità del contesto ed orientato

all'elaborazione di strategie di intervento basate sulla conoscenza dei saperi esperti e comuni, e sui valori riconosciuti e condivisi. L'approccio sperimentato è stato concepito secondo un percorso incrementale in cui, tenendo conto delle caratteristiche del territorio e delle questioni rilevanti, sono state selezionate le tecniche di analisi e di valutazione più opportune, in grado di supportare le esigenze del processo decisionale a partire dai caratteri emergenti. In particolare, considerando Amalfi e la Valle dei Mulini quale Paesaggio Storico Urbano espressione delle pratiche di vita ordinaria, delle relazioni e dei legami tra il contesto specifico e chi lo vive, sono state selezionate delle tecniche per ciascuna delle fasi del processo decisionale coerenti con il *Systems Thinking Approach* (Bánáthy, 2000; Jackson, 2003; Checkland e Poulter, 2006; Ackoff, 2010) applicato al *problem solving*. Secondo questo approccio i problemi decisionali sono considerati parte di un sistema globale, in grado di influenzare le abitudini, i comportamenti e le pratiche, ed i cui componenti possono essere meglio compresi tenendo conto dei rapporti reciproci, dei nessi, delle interazioni tra gli elementi che compongono la totalità del sistema e gli altri sistemi, in un processo ciclico piuttosto che lineare. L'esperienza viene considerata complementare all'osservazione ed il paesaggio viene interpretato come espressione della memoria collettiva, quale esplicitazione del più ampio contesto culturale (Smith, 2013).

Fig. 1 – Le fasi del percorso metodologico



In particolare, la combinazione di tecniche quali la *Soft Systems Analysis* e la *Hard Systems Analysis* (Wilson e Morren, 1990) ha consentito di strutturare un processo di apprendimento volto a comprendere le specificità del contesto percepite dalle diverse categorie di stakeholder, e determinare come migliorare la definizione delle componenti del problema decisionale in esame. Attraverso la *Hard Systems Analysis*, lo studio ha previsto la raccolta di dati oggettivi e misurabili. Questo tipo di approccio è caratterizzato dal fatto che il problema di base è chiaramente definito ed è, quindi, possibile strutturarne i termini e costruirne con chiarezza gli obiettivi. Tuttavia, applicato ad una situazione come quella del contesto di Amalfi, caratterizzato da problemi complessi che seguono logiche non lineari, l'approccio "hard" si rivela insufficiente a produrre risultati utili per comprendere le diverse componenti di cui tener conto. In molte situazioni reali, infatti, può essere difficile descrivere il problema decisionale in modo che possa essere facilmente affrontato. Per queste ragioni è possibile integrare l'approccio "hard" con quello "soft" e ricorrere alla *Soft Systems Analysis*, che consente di affrontare problemi non strutturati, dove gli obiettivi non possono essere facilmente specificati e i dati rilevanti non sono chiaramente individuati. L'integrazione tra questi due approcci permette di strutturare le questioni in maniera più attenta alle molteplici dimensioni di un contesto decisionale, in cui la combinazione di dati "hard" e "soft" fornisce un quadro ricco ed articolato delle questioni emergenti e delle caratteristiche significative per il caso in esame.

La fase di raccolta dei dati "soft" è stata condotta partendo dalla definizione di una mappa identificativa dei diversi attori coinvolti nel processo decisionale attraverso la tecnica dell'*Institutional Analysis* (Funtowicz *et al.*, 2002). Strutturare un processo di analisi istituzionale implica riuscire ad individuare le soluzioni alternative ed i criteri che esprimono le preferenze e rispecchiano la gerarchia degli interessi dei diversi gruppi che compongono la collettività.

Per identificare il punto di vista degli stakeholder ci si è avvalsi dell'approccio CATWOE (Rosenhead e Mingers, 2001), particolarmente adatto per analizzare le radici del problema decisionale offrendo la possibilità agli intervistati di esprimere le proprie opinioni in maniera profonda e argomentata. Il CATWOE è una tecnica di aiuto alla decisione propria della *Soft System Analysis* che fa riferimento alla *Soft System Methodology*, formulata da Checkland nel 1981. Agli stakeholder sono state sottoposte due interviste in profondità, una relativa all'intero comune di Amalfi e l'altra specifica per la Valle dei Mulini.

La fase di individuazione ed elaborazione della percezione dei problemi, delle preferenze e delle possibili soluzioni esplicitate dalla comunità è stata sviluppata attraverso l'applicazione dell'approccio *Strategic Options Development and Analysis* (SODA) (Eden e Simpson, 1989). L'approccio SODA consente di elaborare mappe cognitive a partire dal protocollo verbale di un'intervista e analizzare le preferenze elaborando i relativi ordini di preferibilità utili per identificare le visioni e le azioni condivise. Infine, sono state individuate le strategie alternative di trasformazione per Amalfi e per la Valle dei Mulini, valutate applicando rispettivamente il metodo di valutazione multicriterio EVAMIX (Voogd, 1983) e il metodo di valutazione multicriterio e multigruppo *Analytic Network Process* (ANP) (Saaty e Vargas, 2006). Il rapporto di complementarità attivato tra le tecniche proprie del *Systems Thinking Approach* ed i metodi di valutazione multicriterio e multigruppo consente di delineare un processo decisionale che si avvale delle specificità di ciascuno per migliorare la conoscenza del contesto, esplicitare le preferenze dei diversi stakeholder, costruire visioni di futuro condivise e identificare gli scenari e le azioni

preferibili, considerando sia i dati “hard” che i dati “soft”. Di seguito si riportano le diverse fasi del processo decisionale, in cui sono esplicitate le modalità di applicazione delle relative tecniche ed i risultati conseguiti.

3. La Hard System Analysis

Nell’ambito dello studio, la *Hard System Analysis* ha permesso l’organizzazione del quadro normativo di riferimento, l’individuazione degli strumenti di pianificazione insistenti sul territorio e la costruzione di opportuni indicatori qualitativi e quantitativi. La selezione degli indicatori ha consentito di strutturare un quadro conoscitivo sintetico e oggettivo del territorio in esame, individuando questioni misurabili e rappresentative dei problemi specifici, capaci di indicare i cambiamenti dei fenomeni e le relative variazioni nel tempo. Le informazioni utili a strutturare gli indicatori sono state ottenute dalle banche dati nazionali, regionali, provinciali e comunali di enti pubblici e privati operanti sul territorio di Amalfi. La costruzione degli indicatori è stata condotta con riferimento a specifiche aree tematiche, quali: popolazione, economia, turismo, trasporti, infrastrutture, suolo e sottosuolo, idrosfera, paesaggio, patrimonio culturale, servizi (Fig. 2).

Successivamente, a partire dall’analisi dei diversi indicatori selezionati, sono state individuate le criticità e le potenzialità del territorio, in funzione delle possibili azioni di progetto strutturate sulla base di un diagramma *fish bone* o “a lisca di pesce” (Gupta *et al.*, 2007), che ha permesso di classificarle tenendo conto della loro rilevanza evidenziata attraverso un’opportuna scala di valutazione (alta rilevanza, media rilevanza, bassa rilevanza), a cui è stata abbinata una scala cromatica (Figg. 3 e 4).

Fig. 2 – Un esempio di indicatori per l’area tematica “turismo”

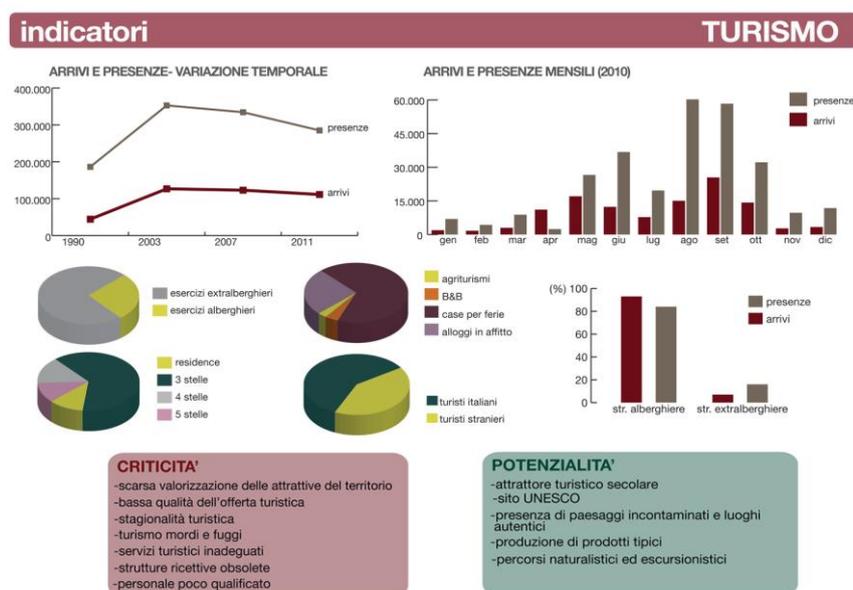


Fig. 3 – Fish bone diagram: criticità

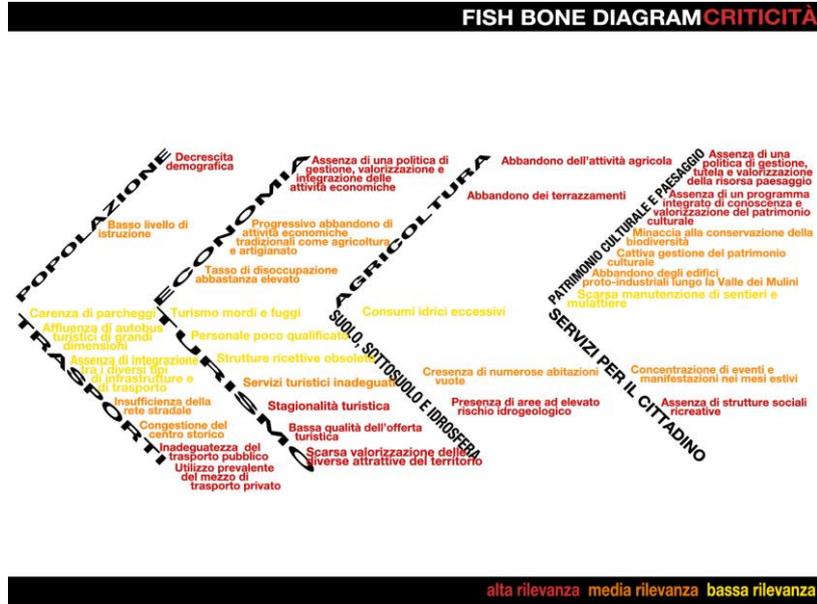
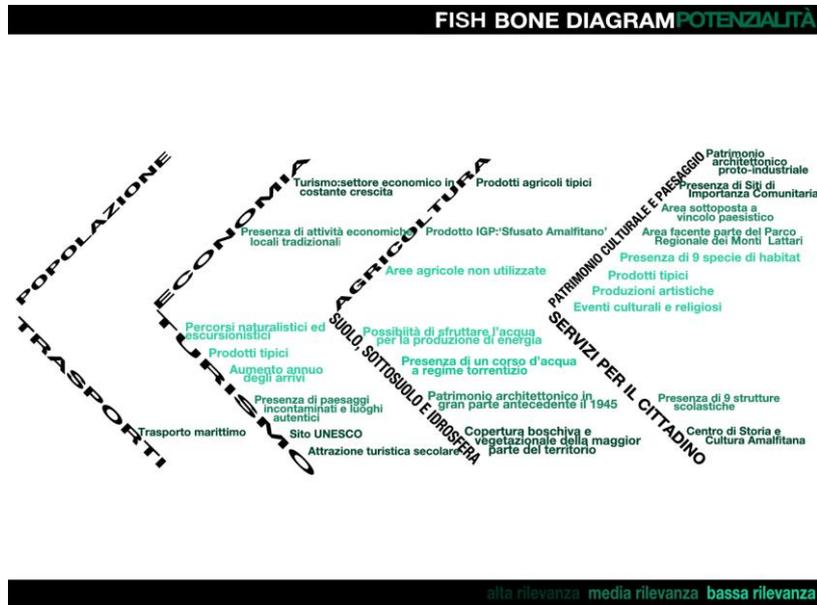


Fig. 4 – Fish bone diagram: potenzialità



4. L'Institutional Analysis

L'*Institutional Analysis* (Funtowicz *et al.*, 2002) ha supportato l'analisi e l'individuazione delle risorse umane, sociali ed ambientali endogene disponibili, nonché l'identificazione delle percezioni sociali ed economiche della comunità. Mediante l'*Institutional Analysis* è stato possibile definire una mappa identificativa dei diversi stakeholder coinvolti nel processo decisionale, attraverso un'analisi del contesto e delle sue evoluzioni nel tempo. In particolare, attraverso lo studio della storia di Amalfi e delle evoluzioni che hanno caratterizzato gli usi della Valle dei Mulini, è stato possibile rintracciare quali sono state e quali sono le figure dominanti e significative per la cultura locale e per le caratteristiche dei luoghi. Esse sono state riconosciute tra le istituzioni operanti sul territorio, i rappresentanti dei settori economici dominanti, i fruitori prevalenti, gli esperti, i gruppi organizzati locali, le associazioni influenti. Attraverso l'analisi dei principali attori coinvolti è stato possibile comprendere come le opzioni da costruire dovessero essere finalizzate a specifici interessi della collettività, prendendo in considerazione le preferenze degli attori rappresentativi di una condizione particolare o di un'esigenza più generale. Un'analisi istituzionale così orientata consente di accrescere il quadro cognitivo e migliorare la selezione degli strumenti attraverso cui sviluppare gli scenari alternativi. Gli stakeholder sono stati distinti in tre gruppi prevalenti: i promotori, gli operatori, ed i fruitori (Fig. 5).

Fig. 5 – La mappa degli stakeholder

GRADO DI COINVOLGIMENTO	GRUPPI	CATEGORIE	STAKEHOLDER
conoscenza e competenza collocazione strategica rappresentatività	PROMOTORI	ISTITUZIONI ESPERTI	amministrazione comunale parco dei monti lattari soprintendenza autorità di bacino amministrazione regionale arcidiocesi Amalfi-Cava professionisti e studiosi
alta incidenza delle scelte rispetto ai propri obiettivi alta influenza	OPERATORI	ATTIVITA' RICETTIVE ATTIVITA' PRODUTTIVE ASSOCIAZIONI	albergatori commercianti ristoratori imprenditori agricoli imprenditori industria manifatturiera Legambiente Italia Nostra WWF CAI
alto interesse bassa influenza capacità di pressione	FRUITORI	CITTADINI TURISTI	15-29 anni 30-44 anni 45-59 anni riparte in giornata pernotta più notti escursionista balneare viaggia per motivi religiosi viaggia per motivi enogastronomici viaggia per motivi culturali viaggia per altri motivi specifici

Al primo gruppo appartengono le istituzioni e gli esperti, coloro che possiedono un'alta influenza nelle scelte orientate al bene comune, grazie alle loro conoscenze e competenze, alla loro collocazione strategica ed alla loro rappresentatività.

Al secondo gruppo appartengono gli operatori delle attività ricettive e produttive, ma anche

le associazioni, ovvero coloro che hanno un alto grado di interesse e una significativa influenza nelle scelte rispetto al perseguimento dei propri obiettivi (operatori nei settori economici dominanti). Al terzo gruppo, infine, appartengono i cittadini ed i turisti, ovvero coloro che hanno un alto interesse ma una bassa influenza. Questa categoria è rappresentata da soggetti che non hanno i mezzi e gli strumenti per poter esprimere in modo forte e omogeneo i propri interessi e coincidono spesso con i destinatari delle politiche pubbliche, da coinvolgere nella formulazione delle politiche stesse.

5. La Soft System Analysis

Per identificare il punto di vista degli stakeholder sono state effettuate delle interviste in profondità con l'approccio CATWOE (Rosenhead e Mingers, 2001), una tecnica di aiuto alla decisione propria della *Soft System Analysis* (Checkland, 1981). Il CATWOE è uno strumento utile per strutturare l'intervista e per esplorare il problema decisionale da più punti di vista.

Fig. 6 – L'articolazione del modello di intervista

C CR PO A T W O E	1. Guardando al futuro, come vorrebbe diventasse Amalfi?
	2. Attraverso quali di questi aspetti immagina possa avvenire un processo di riqualificazione e valorizzazione del territorio? - culturale - ambientale - turistico - agricolo
	3. Quali sono le maggiori criticità che presenta il paese?
	4. Quali azioni si potrebbero intraprendere per superare queste criticità?
	5. Quali sono le maggiori potenzialità che presenta il paese?
	6. Quali azioni si potrebbero intraprendere per rafforzare queste potenzialità?
	7. Chi potrebbe trarre vantaggi?
	8. Chi potrebbe trarre svantaggi?
	9. Chi potrebbe promuovere un processo di valorizzazione?
	10. Chi potrebbe realizzare materialmente queste trasformazioni?
	11. Che ruolo possono svolgere in questo processo di trasformazione i cittadini, i commercianti, gli albergatori, i ristoratori, gli artigiani, gli imprenditori agricoli?
	12. Chi ostacolerebbe queste trasformazioni?
	13. Quali impatti dal punto di vista ambientale, sociale ed economico avrebbero le trasformazioni proposte sul territorio?

La comprensione delle questioni e l'individuazione delle possibili strategie si articolano secondo i seguenti punti:

- *Customers*: chi potrebbe ottenere vantaggi o svantaggi?
- *Actors*: chi esegue le trasformazioni?
- *Transformation process*: che cosa si propone in termini di input e di output?
- *Weltanschauung*: quale visione rende l'attività proposta significativa?
- *Owners*: chi potrebbe opporsi a questa attività?
- *Environmental constraints*: quali vincoli di carattere ambientale potrebbero essere condizionanti?

Il modello proposto per Amalfi arricchisce i punti del CATWOE inserendone altri due, ritenuti significativi per descrivere in modo più chiaro alcuni aspetti del problema in esame,

nell'intento di integrare le informazioni già ottenute mediante l'analisi dei dati "hard" ed esplicitate con i *fish bone diagram* (Figg. 3 e 4):

- *Criticità: quali sono le maggiori criticità?*
- *Potenzialità: quali sono le maggiori potenzialità?*

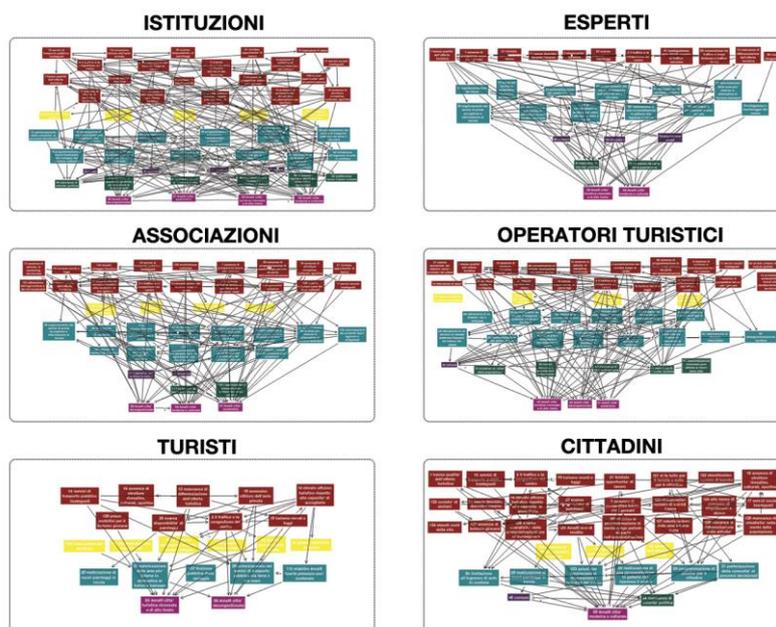
L'intervista è stata, pertanto, articolata sulla base di alcune questioni ritenute significative per il progetto di valorizzazione sostenibile del Paesaggio Storico Urbano di Amalfi, nell'intento di far emergere la percezione delle criticità e delle potenzialità, e di individuare gli scenari futuri di trasformazione e le relative strategie di attuazione (Fig. 6).

Agli stakeholder sono state sottoposte due interviste in profondità che rispettano entrambe le otto domande interpretative del CATWOE, di cui la prima relativa a comprendere le preferenze per l'intero comune di Amalfi, e la seconda per la Valle dei Mulini. L'indagine è stata, infatti, condotta a scale territoriali differenti poiché intervenire su di un'area specifica di Amalfi richiede l'esigenza di allargare lo sguardo all'intero territorio comunale ed a quello costiero, caratterizzato da potenzialità e criticità interscalari, da esplorare attraverso un confronto a differenti livelli.

6. L'approccio Strategic Options Development and Analysis (SODA)

La fase di elaborazione delle percezioni dei problemi, delle preferenze e delle possibili soluzioni esplicitate dalla comunità è stata strutturata attraverso l'applicazione dell'approccio *Strategic Options Development and Analysis* (SODA) (Eden e Simpson, 1989).

Fig. 7 – Le mappe cognitive per le diverse categorie di stakeholder



Il metodo consente di elaborare delle mappe cognitive a partire dal protocollo verbale di un'intervista, consentendo di strutturare, dal punto di vista formale e metodologico, i contenuti delle interviste e di analizzare in modo adeguato i dati di natura qualitativa. Elaborare le mappe cognitive significa rappresentare un sistema di concetti ed individuare le relazioni che intercorrono tra di essi, nell'intento di comunicare la natura del problema decisionale in esame e le implicazioni correlate.

Nel caso specifico, alle otto domande interpretative individuate con il modello CATWOE sono stati associati una tipologia di concetto (criticità, potenzialità, azioni, visioni future, ostacoli, attori, limiti ambientali) ed un colore identificativo. In questo modo per ciascun gruppo di stakeholder (istituzioni, albergatori, ristoratori e commercianti, esperti, associazioni, produttori agricoli, turisti, cittadini) è stata elaborata la relativa mappa cognitiva (Fig. 7) avvalendosi del software *Decision Explorer 3.1*. Effettuando due opportune analisi, la *Domain Analysis* e la *Central Analysis*, e confrontandone i risultati, si è giunti alla struttura delle preferenze esplicitate dai diversi stakeholder coinvolti ed alle componenti dello scenario futuro, sia relative al territorio di Amalfi che alla Valle dei Mulini. Le preferenze rilevate consentono di delineare le componenti degli scenari di valorizzazione del Paesaggio Storico Urbano di Amalfi e della Valle dei Mulini, individuando le visioni di futuro condivise.

7. La valutazione degli scenari

Le strategie alternative di trasformazione individuate per il Paesaggio Storico Urbano di Amalfi e della Valle dei Mulini sono state valutate applicando rispettivamente i metodi EVAMIX e ANP. Si tratta di metodi di supporto alla decisione che, oltre alla possibilità di considerare dati di diversa natura (quantitativi e qualitativi), offrono l'opportunità di assegnare pesi differenti ai criteri individuati, gestire le conflittualità tra gli obiettivi e dedurre le priorità tra opzioni alternative.

Per la valutazione relativa al territorio di Amalfi è stato applicato il metodo EVAMIX (Voogd, 1983) che, da un punto di vista procedurale, consente di costruire una matrice di valutazione "m×n", caratterizzata da "m" criteri ed "n" opzioni alternative, dove le componenti sono sia qualitative che quantitative, ed esprimono per riga le performance di ciascuna alternativa rispetto ad un determinato criterio (Fig. 8). Successivamente si calcolano i "punteggi di dominanza" che riflettono il grado per cui un'opzione domina un'altra. Si introducono così le priorità dei singoli criteri rispetto alle considerazioni emerse dalle interviste in profondità. Infine, vengono calcolati dei "punteggi di valutazione" per ciascuna opzione alternativa: l'opzione preferibile sarà caratterizzata dal punteggio più elevato. Il metodo EVAMIX è stato applicato utilizzando il software *Definite 2.0* (van Herwijnen e Janssen, 1988).

Tenendo conto dei risultati delle decodifiche delle interviste in profondità effettuate per Amalfi mediante l'approccio SODA, è stato possibile individuare quattro visioni di futuro prospettate dalla comunità amalfitana: "Amalfi città moderna e culturale"; "Amalfi città sostenibile"; "Amalfi città turistica rinnovata"; "Amalfi città decongestionata".

Essendo queste visioni molto vicine in ordine di preferibilità ed esprimendo strategie complementari tra di loro, sono state riunite in un'unica visione: "Amalfi città sostenibile, moderna, culturale e turisticamente rinnovata".

Ai fini della valutazione, la visione futura prospettata, riconosciuta come una sorta di metaprogetto, è stata confrontata con lo stato di fatto. Si è costruita, pertanto, una matrice di

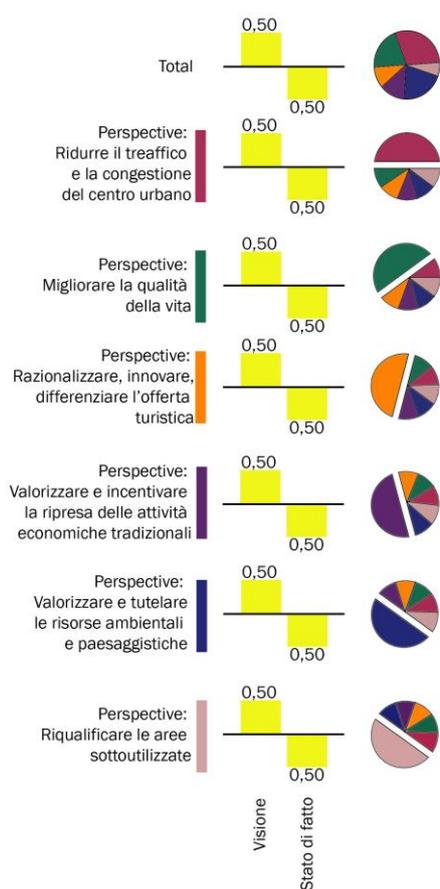
valutazione che pone in relazione: obiettivi generali; obiettivi specifici; azioni strategiche; indicatori; unità di misura; verso dell'indicatore; stato di fatto; visione di futuro (metaprogetto). Gli obiettivi generali sono stati individuati a partire dall'analisi del quadro conoscitivo, ossia dalle criticità e potenzialità evidenziate dall'*Hard System Analysis* e dalla *Soft System Analysis* attraverso i *fish bone diagram*, tenendo conto delle preferenze espresse dalla comunità, raggruppati per macro-temi: mobilità, qualità della vita, turismo, economie locali, ambiente e paesaggio, aree sottoutilizzate. Per ognuno di essi sono stati indicati gli obiettivi specifici, le azioni strategiche ed i relativi indicatori necessari alla identificazione degli impatti ed al confronto con lo stato di fatto. Applicando il metodo EVAMIX si è giunti al risultato conclusivo che mostra la preferibilità della visione futura prospettata per Amalfi rispetto allo stato di fatto, evidenziando le ragioni che contribuiscono a determinare tale preferibilità attraverso l'elaborazione di un'opportuna analisi di sensitività, che esplicita anche la robustezza dell'alternativa (Fig. 9).

Fig. 8 – Amalfi: la matrice di valutazione

VISIONI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI STRATEGICHE	INDICATORI	U.M.	min/max	STATO DI FATTO	METAPROGETTO	
AMALFI CITTA' MODERNA, CULTURALE, SOSTENIBILE E TURISTICAMENTE RINNOVATA	Ridurre il traffico e la congestione del centro urbano	Migliorare e razionalizzare il sistema della mobilità	Riduzione dell'uso del veicolo privato nel centro urbano	Veicoli per 100 abitanti	(-,-,-,-,0)	min	[66,5]	---	
		Potenziamiento del sistema di trasporto pubblico urbano	Media corse urbane giornaliere	(0,+,,+,+,+)	max	[90]	+	+++	
		Miglioramento del sistema di ZTL	ZTL	Si/NO	max	-	SI	SI	
	Migliorare la qualità della vita	Favorire la crescita culturale del paese	Realizzazione di strutture culturali	Strutture culturali	(0,+,,+,+,+)	max	[9]	+	+++
			Organizzazione di attività culturali per i cittadini	Attività per i cittadini	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++
			Organizzazione di manifestazioni ed eventi durante tutto l'anno	Manifestazioni ed eventi	(0,+,,+,+,+)	max	[5]	+	+++
		Potenziare la dotazione e la qualità dei servizi per il cittadino	Incremento delle aree libere attrezzate	Aree libere attrezzate	(0,+,,+,+,+)	max	[2]	+	++
			Realizzazione di strutture sportive	Strutture sportive	(0,+,,+,+,+)	max	[1]	+	++
			Organizzazione di manifestazioni e tornei sportivi	Manifestazioni sportive	(0,+,,+,+,+)	max	[1]	+	++
	Dare risposta alle esigenze delle fasce sociali più deboli	Realizzazione di strutture e servizi dedicati	Strutture sociali	(0,+,,+,+,+)	max	[1]	+	++	
		Organizzazione di attività	Servizi assistenziali	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	++	
		Organizzazione di attività	Attività per disabili e anziani	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	++	
	Sensibilizzazione dei giovani verso le opportunità occupazionali che offre il territorio	Convolgimento delle scuole in azioni di conoscenza delle risorse del territorio	Attività extra-didattiche	Si/NO	max	-	NO	SI	
		Incremento e miglioramento delle possibilità di formazione professionale e imprenditoriale	Corsi di formazione professionale e imprenditoriale	(0,+,,+,+,+)	max	[0]	0	+++	
		Incremento e miglioramento delle possibilità di formazione professionale e imprenditoriale	Corsi di formazione professionale e imprenditoriale	(0,+,,+,+,+)	max	[2]	+	+++	
	Razionalizzare innovare e differenziare l'offerta turistica	Migliorare la strategia di conoscenza e promozione del territorio	Creazione di un centro di accoglienza e informazione turistica	Info point	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++
		Realizzazione di un Piano di Marketing Turistico	Attività di marketing	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++	
		Migliorare le strutture ricettive esistenti	Riqualificazione e adeguamento delle strutture alberghiere ed ostalberghiere esistenti	Qualità delle strutture ricettive	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++
	Valorizzare e incentivare la ripresa e l'innovazione delle attività produttive tradizionali	Destagionalizzare il turismo e differenziare l'offerta	Nascita di nuove forme di ricettività	Esercizi ricettivi alberghieri	(0,+,,+,+,+)	min	[27]	+++	+++
			Promozione di nuovi itinerari turistici	Esercizi ricettivi extralberghieri	(0,+,,+,+,+)	max	[74]	++	+++
			Creazione di un marchio di certificazione di qualità	Itinerari turistici alternativi	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++
	Valorizzare le frazioni interne	Agevolare e valorizzare l'attività agricola	Creazione di un marchio di certificazione di qualità	Prodotti certificati	(0,+,,+,+,+)	max	[1]	+	++
			Promozione e diffusione dei prodotti locali	Attività di marketing per i prodotti	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	++
			Sussidi tecnici all'attività agricola	Agevolazioni all'attività agricola	Si/NO	max	-	NO	SI
	Valorizzare e tutelare le risorse ambientali e paesaggistiche	Salvaguardia ambiente	Diffusione delle pratiche di agricoltura biologica	Coltivazioni biologiche	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++
			Incremento del numero di aziende agricole	Aziende agricole	(0,+,,+,+,+)	max	[257]	++	+++
			Incremento del numero di aziende agricole	SALUSAT	(0,+,,+,+,+)	max	[0,45]	+	+++
	Riqualificare le aree sottoutilizzate	Valorizzare l'attività artigianale	Promozione e diffusione del prodotto artigianale amalfitano	Attività di marketing per i prodotti artigianali	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	++
			Innovazione artistica nel settore della carta a mano	setto	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++
			Incremento del numero di cartiere	Cartiere attive	N.	max	[1]	+	+
Riqualificare le aree sottoutilizzate	Valorizzare gli elementi caratterizzanti il paesaggio	Recupero del sistema dei terrazzamenti e dei canali di irrigazione	Terrazzamenti	mi	max	11.726	11.726	+++	
		Ripristino e valorizzazione del sistema dei sentieri	Stato di conservazione	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++	
		Recupero/trasformazione del patrimonio edilizio esistente	Sentieri	mi	max	1.143	1.143	+++	
Riqualificare le aree sottoutilizzate	Mitigare e prevenire il rischio idrogeologico	Recupero/trasformazione del patrimonio edilizio esistente	Fruibilità	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++	
		Utilizzo di fonti energetiche da risorse rinnovabili	Patrimonio edilizio non utilizzato	(-,-,-,-,0)	min	[45]	---	---	
		Fonti energetiche rinnovabili	Fonti energetiche rinnovabili	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++	
Riqualificare le aree sottoutilizzate	Salvaguardia e potenziamento delle connessioni ecologiche	Tutela della vegetazione ripariale	Tutela della vegetazione ripariale	Si/NO	max	-	NO	SI	
		Manutenzione ordinaria dell'alveo e della montagna	Pulizia ordinaria dell'alveo	Si/NO	max	-	NO	SI	
		Sistemi di monitoraggio e allerta dei fenomeni di rischio da colata	Stazioni di monitoraggio	Si/NO	max	[0]	NO	SI	
Riqualificare le aree sottoutilizzate	Sviluppo del turismo all'interno della costa	Strutture turistiche interne	Sistema di allerta	Si/NO	max	[0]	NO	SI	
		Attività di promozione turistica	Strutture turistiche interne	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	++	
		Itinerari turistici interni	Attività di promozione turistica	(0,+,,+,+,+)	max	-	0	++	
Riqualificare le aree sottoutilizzate	Riqualificazione e valorizzazione della Valle dei Mulini	Miglioramento dei collegamenti con il centro urbano	Itinerari turistici interni	(0,+,,+,+,+)	max	-	0	++	
		Recupero degli antichi opifici industriali	Media corse giornaliere	(0,+,,+,+,+)	max	[25]	+	+++	
		Opifici industriali in uso	Opifici industriali in uso	n.	max	7	15	++	
Riqualificare le aree sottoutilizzate	Miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità della Valle	Opifici abbandonati	Opifici abbandonati	n.	min	8	0	++	
		Fruibilità della Valle	Fruibilità della Valle	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++	
		Protezione e tutela degli ecosistemi e degli habitat	Azioni di tutela degli habitat	(0,+,,+,+,+)	max	-	+	+++	

Per la valutazione relativa alle visioni di futuro preferibili per la Valle dei Mulini è stato applicato l'*Analytic Network Process*, un metodo di valutazione multicriterio ideato da T. L. Saaty (Saaty, 1980; Saaty, 2000; Saaty e Vargas, 2006) al fine di superare la struttura lineare dei tradizionali metodi di valutazione ed articolare un assetto più dinamico, in grado di considerare le complesse interazioni che caratterizzano la realtà. Nel metodo ANP ogni problema decisionale viene strutturato come un network di elementi organizzati in gruppi secondo molteplici rapporti di influenza. Tale configurazione permette di giungere ad una struttura in grado di incorporare le relazioni di interdipendenza e le retroazioni. Considerando l'esistenza di retroazioni, infatti, non solo le alternative possono dipendere dai criteri, come in una gerarchia consueta, ma i criteri possono dipendere dalle alternative e da altri elementi considerati significativi per il problema decisionale. Inoltre, il metodo consente di inserire nel network anche gli stakeholder ed il relativo punto di vista.

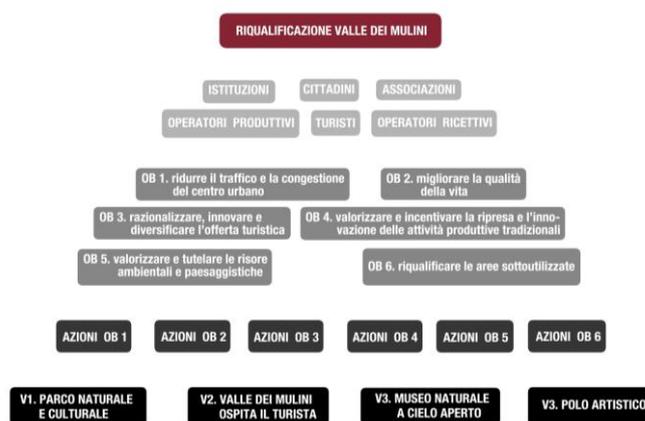
Fig. 9 – Amalfi: i risultati della valutazione con il metodo EVAMIX



La prima fase di applicazione dell'ANP consiste nella strutturazione di una gerarchia in grado di rappresentare in modo semplice ma, allo stesso tempo, esplicativo i termini del problema. In particolare, dapprima è stata individuata un'organizzazione gerarchica a cinque livelli (Fig. 10); successivamente gli elementi (o *cluster*) del problema sono stati messi in rete individuando le connessioni (Fig. 11). Dopo aver terminato la costruzione del modello è stata effettuata la valutazione mediante l'applicazione del confronto a coppie, che consente di esprimere il giudizio di preferenza tenendo conto dei collegamenti tra i vari elementi della rete. I giudizi sono espressi attraverso la "scala fondamentale di Saaty".

La decodifica delle interviste tese all'individuazione delle visioni di futuro preferibili per la Valle dei Mulini ha portato alla selezione di quattro alternative di valorizzazione sostenibile: "Valle dei Mulini: parco naturale e culturale"; "Valle dei Mulini ospita il turista"; "Valle dei Mulini: museo naturale a cielo aperto"; "Valle dei Mulini: polo artistico".

Fig. 10 – Valle dei Mulini: la struttura gerarchica



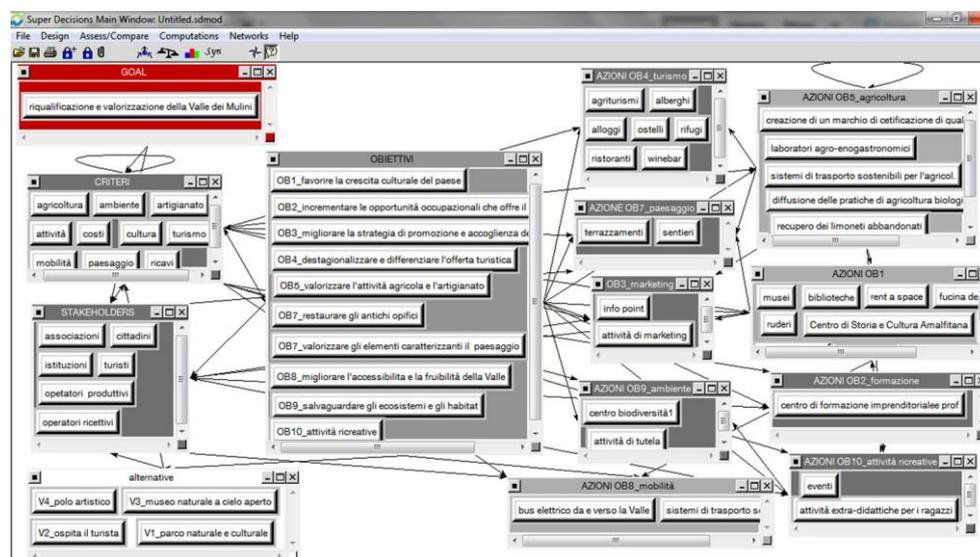
Emerge, pertanto, una concezione di sviluppo integrato della Valle, i cui elementi materiali e immateriali, che ne compongono la complessità e che rispecchiano le caratteristiche del concetto di HUL, concorrono insieme alla strutturazione di strategie di sviluppo future.

Le quattro visioni presentano obiettivi comuni, individuati a partire dall'analisi del quadro conoscitivo e dalle preferenze della comunità, dalle criticità e potenzialità emerse e dagli stessi obiettivi che si pone la visione di futuro relativa all'intero territorio di Amalfi. Sono stati individuati anche in questo caso dei macrotemi rispetto ai quali sono stati esplicitati gli obiettivi: cultura, turismo, economie locali, ambiente e paesaggio, mobilità, costi e ricavi.

In generale, le quattro visioni mirano ad innescare un processo di sviluppo in cui il sistema locale diventi auto-sostenibile e vitale, ad investire sulla creatività, sull'innovazione e sulla conoscenza, ingredienti essenziali affinché i processi di valorizzazione non siano interpretati come semplice estetizzazione dello scenario fisico-spaziale della città (Fusco Girard, 2012). Mentre gli obiettivi e le azioni sono in parte comuni alle quattro visioni

future prospettate, il peso che le azioni assumono in ciascuna delle visioni le differenzia in maniera sostanziale. Per ogni visione sono state costruite le relative mappe strategiche (Fig. 12), in cui sono individuati gli interventi: i percorsi pedonali e quelli affidati alle monorotaie, queste ultime utili sia all'attività agricola che alla mobilità di merci e persone all'interno della valle; le aree dedicate alla coltivazione agricola; le funzioni che ospiteranno i singoli opifici industriali. Inoltre, per ogni visione è stata fatta un'Analisi finanziaria, i cui risultati sono stati considerati come ulteriori criteri di cui tener conto per la valutazione multicriterio.

Fig. 11 – Valle dei Mulini: la struttura del network



La prima visione, “Valle dei Mulini: parco naturale e culturale”, vede la Valle dei Mulini come custode di storia, tradizioni, saperi locali da apprendere e conoscere lungo i sentieri e attraverso gli antichi edifici. È un percorso di conoscenza nella Valle, con una spiccata valenza didattico-formativa. Le funzioni che ospiteranno gli opifici saranno soprattutto relative ad attività museali e didattiche.

La seconda visione, “Valle dei Mulini ospita il turista”, sarà orientata al soddisfacimento dei bisogni del turista; ospiterà strutture alberghiere, ristoranti, agriturismi e prevede attività didattiche specifiche per il turista. In parte gli edifici ospiteranno anche attività museali e un centro di formazione professionale e imprenditoriale nel settore turistico.

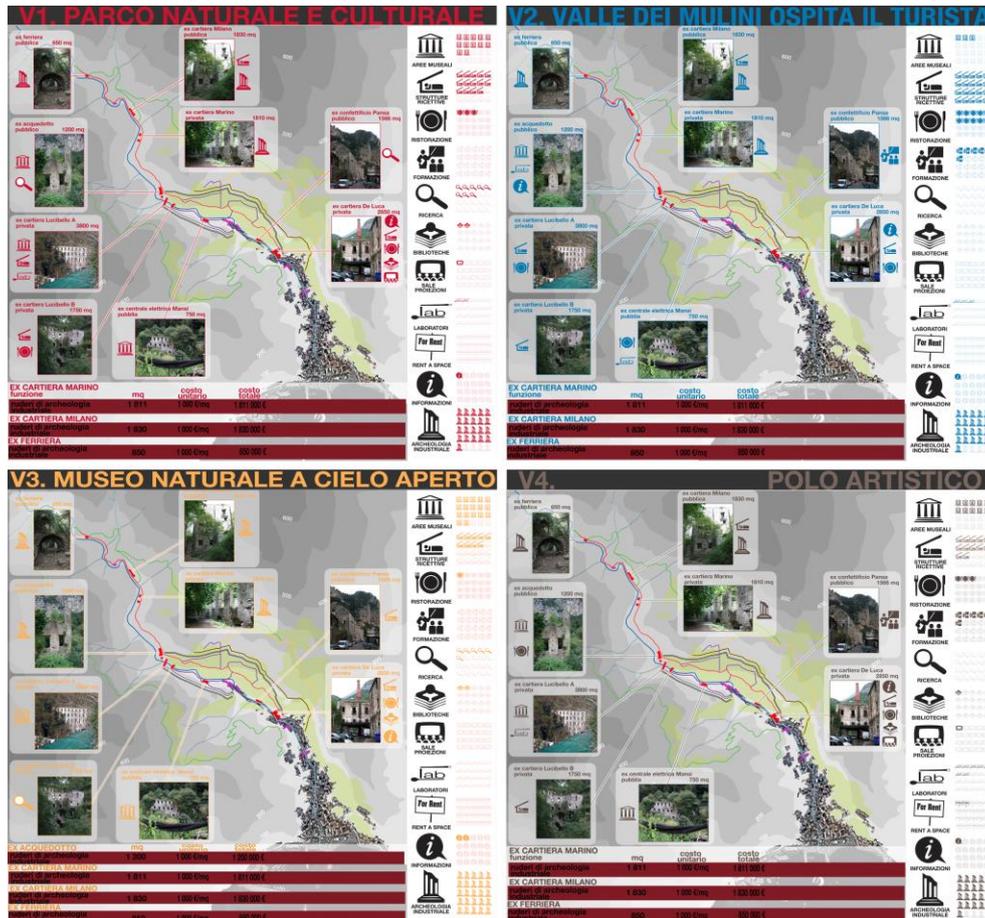
La terza visione, “Valle dei Mulini: museo naturale a cielo aperto”, intende lasciare quanto più possibile inalterato lo stato dei luoghi. Essa, infatti, nasce dalla volontà di tutelare integralmente il patrimonio ambientale riducendo al minimo gli interventi. Gli edifici prossimi al centro urbano ospiteranno attività amministrative, gestionali, museali e formative. Gli altri edifici saranno lasciati prevalentemente allo stato di rudere, dopo

opportuni interventi di restauro conservativo.

La quarta visione, “Valle dei Mulini: polo artistico”, trasforma la Valle dei Mulini in un centro di produzione artistica e artigianale, facendole recuperare l’antica funzione di cuore produttivo del paese. Gli edifici ospiteranno laboratori legati soprattutto alla tradizionale produzione di carta a mano, ed attiveranno allo stesso tempo processi di innovazione della produzione, del suo utilizzo, della sua funzione e della sua diffusione. I cittadini saranno chiamati in prima persona alla partecipazione attiva, all’organizzazione ed alla gestione dell’intero sistema.

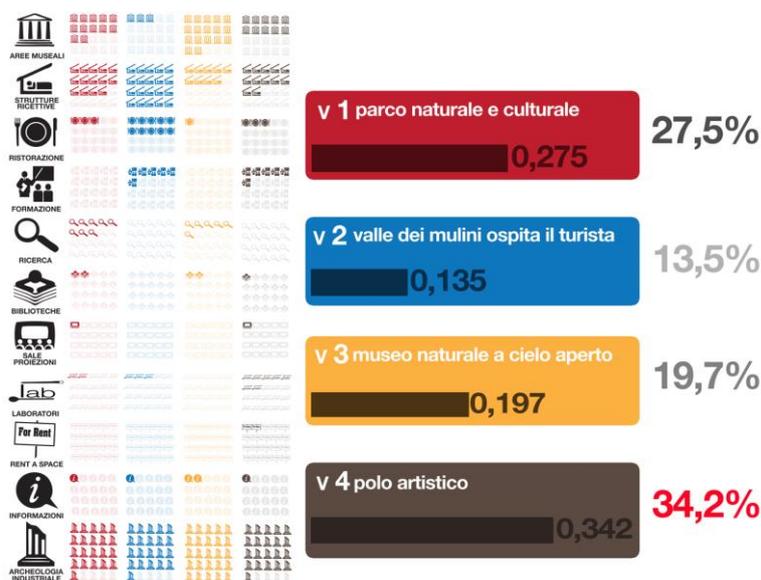
Attraverso l’applicazione dell’ANP, l’alternativa preferibile tra quelle analizzate risulta essere la “Valle dei Mulini: polo artistico” (34,2%), seguita da “Valle dei Mulini: parco naturale e culturale” (27,5%), “Valle dei Mulini: museo naturale a cielo aperto” (19,7%) e “Valle dei Mulini ospita il turista” (13,5%) (Figura 13).

Fig. 12 – Valle dei Mulini: le visioni future alternative



La visione “Valle dei Mulini: polo artistico” esprime la possibilità di valorizzare i caratteri del Paesaggio Storico Urbano attivando un processo di rigenerazione locale mediante una rete di relazioni, materiali ed immateriali, tra antiche tradizioni e nuovi usi, in cui l’arte, nelle sue molteplici declinazioni, assume un ruolo propulsivo e trainante.

Fig. 13 – Valle dei Mulini: i risultati della valutazione con il metodo ANP



Nell’intento di verificare la robustezza dell’alternativa preferibile rispetto ai dieci criteri selezionati è stata effettuata un’analisi di sensitività (Fig. 14). È possibile riscontrare come la visione “Valle dei Mulini: polo artistico” rappresenti l’alternativa in grado di raggiungere i punteggi più alti rispetto alla maggior parte dei criteri, consentendo soprattutto di soddisfarne alcuni: restaurare gli antichi opifici (OB6), valorizzare l’attività agricola e l’artigianato (OB5), destagionalizzare e differenziare l’offerta turistica (OB4), migliorare la strategia di promozione e accoglienza del territorio (OB3), promuovere le attività ricreative (OB10), incrementare le opportunità occupazionali (OB2), valorizzare gli elementi caratterizzanti il paesaggio (OB7).

8. Riflessioni conclusive

Lo studio ha esplorato le potenzialità di un approccio integrato teso all’elaborazione di strategie di valorizzazione territoriale attente alle specificità dei molteplici valori e delle complesse risorse che caratterizzano il Paesaggio Storico Urbano di Amalfi e della Valle dei Mulini. L’approccio valutativo multi-metodologico strutturato costituisce una sperimentazione che si colloca all’interno di un percorso di ricerca più ampio, che si avvale del contributo e dei risultati di esperienze di valutazione testate anche in altri contesti, teso

a delineare processi decisionali incrementali ed adattivi, orientati all'elaborazione di scelte progettuali condivise. In particolare, l'interazione tra saperi, approcci e strumenti differenti permette di formulare scenari, strategie ed azioni, contribuendo alla creazione di un contesto di conoscenza del territorio più ricco e complesso ed alla costruzione di strategie di trasformazione bottom-up e situate (Concilio, 2010), supportate da un processo decisionale attento all'identificazione dei valori ed alla comprensione dei bisogni.

Fig. 14 – Valle dei Mulini: l'analisi di sensitività

Obiettivi	Visioni	Punteggio
OB1. Favorire la crescita culturale del paese	V1 Parco naturale e culturale	0.320
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.133
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.239
	V4 Polo artistico	0.307
OB2. Incrementare le opportunità occupazionali che offre il territorio	V1 Parco naturale e culturale	0.294
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.122
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.246
	V4 Polo artistico	0.337
OB3. Migliorare la strategia di promozione e accoglienza del territorio	V1 Parco naturale e culturale	0.285
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.132
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.244
	V4 Polo artistico	0.338
OB4. Destagionalizzare e differenziare l'offerta turistica	V1 Parco naturale e culturale	0.280
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.134
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.246
	V4 Polo artistico	0.340
OB5. Valorizzare l'attività agricola e l'artigianato	V1 Parco naturale e culturale	0.280
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.134
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.246
	V4 Polo artistico	0.340
OB6. Restaurare gli antichi opifici	V1 Parco naturale e culturale	0.275
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.135
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.247
	V4 Polo artistico	0.342
OB7. Valorizzare gli elementi caratterizzanti il paesaggio	V1 Parco naturale e culturale	0.290
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.130
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.242
	V4 Polo artistico	0.337
OB8. Migliorare l'accessibilità e la fruibilità della Valle	V1 Parco naturale e culturale	0.316
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.122
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.234
	V4 Polo artistico	0.330
OB9. Salvaguardare gli ecosistemi e gli habitat	V1 Parco naturale e culturale	0.347
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.130
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.201
	V4 Polo artistico	0.333
OB10. Promuovere le attività ricreative	V1 Parco naturale e culturale	0.289
	V2 Valle dei Mulini ospita il turista	0.134
	V3 Museo naturale a cielo aperto	0.246
	V4 Polo artistico	0.333

L'applicazione combinata di metodi e tecniche differenti, provenienti anche da ambiti disciplinari non necessariamente propri della valutazione, consente di affrontare un problema decisionale complesso, caratterizzato da molteplici variabili e da un elevato livello di incertezza, in un processo di valutazione incrementale e ciclico, caratterizzato da continui feedback e da interazioni costanti, utile per delineare un progetto di trasformazione e valorizzazione consapevole e condiviso, coerente con i principi che sottendono l'approccio HUL. Un percorso decisionale così articolato richiede una collaborazione attiva tra le diverse competenze coinvolte ed il confronto costante con il territorio ed i relativi stakeholder, comportando che la durata del processo dipenda dai tempi, dalle difficoltà e dagli ostacoli propri delle dinamiche che si confrontano con i contesti reali.

Allo stesso tempo, pensare per "valori complessi" (Cerreta, 2010) permette di supportare la strutturazione di un processo decisionale integrato, orientato all'elaborazione di obiettivi strategici ed azioni in grado di creare "nuovi valori" a partire dalla pluralità della conoscenza e dalla specificità del contesto. La realtà locale, con le sue caratteristiche normative, spaziali, temporali, culturali, sociali e cognitive, costituisce l'arena in cui possono essere definite le risposte di pianificazione e progettazione. In un approccio decisionale integrato, pensare per valori complessi implica l'inclusione di una prospettiva multidimensionale, che tenga conto dei valori materiali e immateriali, hard e soft, oggettivi e soggettivi, d'uso, di non uso e intrinseci, e le loro relazioni sinergiche e complementari, nell'intento di formulare azioni situate. Un percorso metodologico elaborato secondo il modello proposto richiede che la costruzione del quadro conoscitivo si sviluppi nel tempo e accompagni l'elaborazione delle scelte progettuali, alimentandosi costantemente dei nuovi contributi e fornendo, a sua volta, nuovi stimoli utili per guidare la selezione delle informazioni, l'identificazione dei valori, l'analisi dei conflitti, la costruzione delle preferenze condivise orientate all'elaborazione di scenari di trasformazione in grado di rispondere alle esigenze di contesti decisionali caratterizzati da complessità e incertezza. Allo stesso tempo, la selezione dei metodi e delle tecniche più opportuni da utilizzare nelle diverse fasi del processo decisionale tiene conto dei presupposti teorici di riferimento propri del *Systems Thinking Approach*, a partire dai quali le tecniche di valutazione multicriterio e multigruppo più opportune sono scelte di volta in volta in base alla tipologia di problema ed ai relativi obiettivi. Nell'ambito della sperimentazione applicata ad Amalfi, l'applicazione di un approccio integrato e multi-metodologico ha consentito di prendere in considerazione i caratteri del Paesaggio Storico Urbano, le diverse componenti multidimensionali, il sistema di relazioni tangibili e intangibili, e la relativa percezione da parte degli stakeholder, individuando i pesi e riconoscendo le differenti priorità, selezionando azioni attente al contesto, in grado di riflettere le evoluzioni di un dialogo interattivo e dinamico tra le comunità, le competenze locali e gli esperti. Questo tipo di approccio valutativo prende forma e si alimenta attraverso il concetto stesso di HUL, mettendo in campo le componenti materiali e immateriali e le loro reciproche relazioni, e sviluppandosi secondo un processo dinamico ed interattivo. Allo stesso tempo, è possibile evidenziare alcune criticità dovute in alcuni casi al confronto con le specificità del contesto, ed in altri all'applicazione delle tecniche. La raccolta dei dati hard e soft e l'applicazione dell'*Hard System Analysis* e della *Soft System Analysis* richiedono un'attenta selezione delle informazioni a partire da fonti affidabili ed aggiornate, nonché la disponibilità degli stakeholder individuati a collaborare al processo decisionale ed a diventare protagonisti nella costruzione delle decisioni. L'impostazione del CATWOE, nella versione integrata

proposta, e l'applicazione dell'approccio SODA con l'elaborazione delle mappe cognitive consentono di identificare le preferenze condivise ma richiedono tempi lunghi di implementazione ed elaborazione. Inoltre, i punti di vista individuali ottenuti dalle interviste in profondità dovrebbero essere integrati con opportuni *focus group* o *forum*, in cui i diversi stakeholder possano confrontarsi e, insieme, pervenire all'individuazione di preferenze condivise. Un'altra criticità riguarda la valutazione effettuata mediante il metodo ANP, che non dovrebbe essere demandata al solo sapere esperto, ma dovrebbe consentire l'effettiva interazione tra saperi e punti di vista differenti. L'utilizzo dell'approccio ANP nell'ambito di un'assemblea di stakeholder consentirebbe di rendere esplicite le preferenze e di attivare un processo valutativo incrementale che consenta progressivamente di affrontare i conflitti e costruire le coalizioni convergenti verso visioni condivise.

Il percorso metodologico proposto costituisce una possibile modalità per affrontare la costruzione di strategie alternative di intervento in contesti che presentano le caratteristiche proprie del concetto di HUL, secondo cui il sistema di relazioni tangibili e intangibili è parte integrante dei caratteri specifici locali e richiede un approccio integrato per la sua comprensione, interpretazione e valutazione.

Attraverso un percorso metodologico flessibile ed adattivo, combinando tecniche di valutazione complesse e tecniche di coinvolgimento degli stakeholder, è possibile costruire strategie di valorizzazione e promuovere processi di *good governance*, capaci di migliorare la democrazia deliberativa locale attivando una effettiva collaborazione tra promotori, operatori e fruitori. Con il supporto di approcci valutativi integrati è possibile avviare una forma sistemica e attiva di preparazione al cambiamento, quale base per azioni condivise in una visione di lungo periodo tesa a sviluppare e costruire in modo efficace le decisioni pubbliche.

Riferimenti bibliografici

- Ackoff R.L. (2010), *Systems thinking for curious managers*. Triarchy Press, Gillingham, UK.
- Alexander E.R. (ed) (2006), *Evaluation in planning. Evolution and prospects*. Ashgate, Aldershot, UK.
- Allmendinger P., Haughton G. (2009), "Soft spaces, fuzzy boundaries, and metagovernance: the new spatial planning in the Thames Gateway", *Environment and Planning A*, vol. 41, pp. 617-633.
- Bánáthy B.H. (2000), *Guided evolution of society: a systems view (Contemporary Systems Thinking)*. Springer, Berlin, Germany.
- Carlsson-Kanyama A.K., Dreborg H., Moll H., Padovan D. (2007), "Participative backcasting: a tool for involving stakeholders in local sustainability planning", *Futures*, vol. 40, pp. 34-46.
- Cerreta M. (2010), "Thinking through complex values", in Cerreta M., Concilio G., Monno V. (eds), *Making strategies in spatial planning. Knowledge and values*. Springer, Dordrecht, The Netherlands, pp. 381-404.
- Cerreta M., Diappi L. (2014), "Adaptive evaluations in complex contexts. Introduction", *Scienze Regionali – Italian Journal of Regional Science*, vol. 13, n. 1, pp. 5-22.
- Checkland P. (1981), *System thinking, system practice*. John Wiley and Sons, Chichester, UK.
- Checkland P., Poulter J. (2006), *Learning for action*. John Wiley and Sons, Chichester, UK.

- Concilio G. (2010), "Bricolaging knowledge and practices in spatial strategy-making", in Cerreta M., Concilio G., Monno V. (eds), *Making strategies in spatial planning. Knowledge and values*. Springer, Dordrecht, The Netherlands, pp. 281-303.
- Deakin M., Mitchell G., Nijkamp P., Vreeker R. (eds) (2007), *Sustainable urban development. The environmental assessment methods, 2*. Routledge, Oxon, UK.
- Eden C., Simpson P. (1989), "SODA and cognitive mapping in practice", in Rosenhead J. (ed.), *Rational analysis for a problematic world*. John Wiley and Sons, Chichester, UK, pp. 43-70.
- Etzioni A. (1998), "A communitarian note on stakeholder theory". *Business Ethics Quarterly*, vol. 8, n. 4, pp. 679-691.
- Funtowicz S. O., Martinez-Alier J., Munda G., Ravetz J. (2002), "Multicriteria-based environmental policy", in Abaza H., Baranzini A. (eds.), *Implementing sustainable development*. UNEP/Edward Elgar, Cheltenham, UK, pp. 53-77.
- Fusco Girard L. (2010), "Creative evaluations for a human sustainable planning", in Cerreta M., Concilio G., Monno V. (eds), *Making strategies in spatial planning. Knowledge and values*. Springer, Dordrecht, The Netherlands, pp. 305-327.
- Fusco Girard L. (2012), "Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana", in AA.VV., *Nord e Sud a 150 anni dall'Unità d'Italia*. Svimez, Roma, pp. 759-779.
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P. (2005), "Integrated planning and integrated evaluation. Theoretical references and methodological approaches", in Miller D., Patassini D. (eds.), *Beyond benefit cost analysis. Accounting for non-market values in planning evaluation*. Ashgate, Aldershot, UK, pp. 175-205.
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P. (2008), "Valutazione Ambientale Integrata: una sperimentazione per la funivia Sorrento-Sant'Agata", in Colombo L., Losco S., Pacella C. (a cura di), *La valutazione ambientale nei piani e nei progetti*. Le Pensur, Brienza (PZ), pp. 481-494.
- Gupta K., Sleezer C.M., Russ-Eft D.F. (2007), *A practical guide to needs assessment*. John Wiley and Sons, San Francisco, CA.
- Hammond J.S., Keeney R.L., Raiffa H. (1999), *Smart choices: a practical guide to making better decisions*. Harvard Business School Press, Boston, MA.
- Jackson M. (2003), *Systems thinking: creating holisms for managers*. John Wiley and Sons, Chichester, UK.
- Keeney R.L. (1992), *Value-focused thinking, a path to creative decision making*. Harvard University Press, New York, NY.
- Liu S., Sheppard A., Kriticos D., Cook D. (2011), "Incorporating uncertainty and social values in managing invasive alien species: a deliberative multi-criteria evaluation approach", *Biological Invasions*, vol. 13, pp. 2323-2337.
- Medda F., Nijkamp P. (2003), "A combinatorial assessment methodology for complex transport policy analysis", *Integrated Assessment*, vol. 4, n. 3, pp. 214-222.
- Miller D., Patassini D. (eds) (2005), *Beyond benefit cost analysis. Accounting for non-market values in planning evaluation*. Ashgate, Aldershot, UK.
- Munda G. (2008), *Social multi-criteria evaluation for a sustainable economy*. Springer, Heidelberg, Germany.
- Rosenhead J., Mingers J. (2001), *Rational analysis for a problematic world revisited: Problem structuring methods for complexity, uncertainty and conflict*. John Wiley and

- Sons, Chichester, UK.
- Saaty T.L. (1980), *The Analytic Hierarchy Process, planning, priority setting, resource allocation*. McGraw-Hill, New York., NY.
- Saaty T.L. (2000), *Fundamentals of the Analytic Hierarchy Process*. RWS Publications, Pittsburgh, PA.
- Saaty T.L., Vargas L. G. (2006), *Decision making with the Analytic Network Process*. Springer Science, New York, NY.
- Settis S. (2013), *Il paesaggio come bene comune*. La Scuola di Pitagora, Napoli.
- Smith J. (2013), "Cultural landscape theory and practice. Moving from observation to experience", in Albert M.T., Bernecker R., Rudolff B. (eds), *Understanding heritage. Perspectives in heritage studies. Heritage studies*. Gruyter GmbH, Berlin, Germany, vol. 1, pp. 49-66.
- Stirling A. (2006), "Analysis, participation and power: Justification and closure in participatory multi-criteria analysis", *Land use policy*, vol. 23, pp. 95-107.
- Strang V. (2009), "Integrating the social and natural sciences in environmental research: A discussion paper", *Environment, Development and Sustainability*, vol. 11, pp. 1-18.
- UNESCO (2011), *Recommendation on the Historic Urban Landscape, including a glossary of definitions*. www.portal.unesco.org.
- van Herwijnen M., Janssen R. (1988), "Definite", in Locket A.G., Islei G. (eds.), *Improving decision making in organizations*. Springer, Berlin, Germany.
- Voogd H. (1983), *Multicriteria evaluation for urban and regional planning*. Pion, London, UK.
- Wilson K., Morren G.E.B. Jr. (1990), *Systems approaches for improvement in agriculture and resource management*. Macmillan Publishing Company, New York, NY.

Maria Cerreta

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538659; fax: +39-081-2538649; email: cerreta@unina.it

Viviana Malangone

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538656; fax: +39-081-2538649; email: viviana.malangone@unina.it

**VALORI E VALUTAZIONI DEL PAESAGGIO STORICO URBANO:
METODOLOGIE ED APPROCCI PER LA CONSERVAZIONE INTEGRATA
E GESTIONE DEI SITI UNESCO***Fortuna De Rosa***Sommario**

L'obiettivo di questo contributo è quello di presentare una proposta metodologica operativa per il centro storico di Napoli, per l'elaborazione di un Sistema Supporto alle Decisioni orientato alla definizione di una visione condivisa per il futuro sviluppo della città. L'approccio proposto si basa sul concetto di Paesaggio Storico Urbano, così come recentemente definito dall'UNESCO, per sottolineare l'interrelazione sistemica di fattori (economici, sociali, culturali) e la complessità del quadro di riferimento in cui si inseriscono gli interventi di trasformazione urbana. Il percorso strutturato è schematizzabile in un processo di apprendimento ciclico e dinamico, che parte dall'acquisizione di conoscenza esperta e si sviluppa attraverso l'analisi del contesto; l'interpretazione dei punti di vista della comunità e l'elaborazione degli scenari di trasformazione, attraverso l'utilizzo di metodi e strumenti idonei a supportare le differenti attività di elaborazione e definizione del percorso valutativo.

Parole chiave: Paesaggio Storico Urbano, processi partecipativi, valutazioni multicriterio

**VALUES AND ASSESSMENT OF HISTORIC URBAN LANDSCAPE:
METHODS AND APPROACHES FOR INTEGRATED CONSERVATION
AND MANAGEMENT OF UNESCO SITES****Abstract**

The objective of this study is to present a methodological proposal for the historic center of Naples, for the elaboration of a Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System, oriented to the definition of a shared vision for the future development of the city. The proposed approach starts from the notion of Historic Urban Landscape, as recently stated by UNESCO, to emphasize the interrelationship of systemic factors (economic, social, cultural) and the complexity of the framework in which the interventions of urban transformation are placed. The methodology can be represented in a structured cyclic and dynamic learning process which develops through the analysis of the context and combines expert knowledge with the feelings and different points of view of the community, leading to the development of feasible scenarios, through methods and tools to support the different activities of elaboration and definition of the evaluation process.

Keywords: Historic Urban Landscape, participatory processes, multi-criteria evaluation

1. Introduzione

I siti tutelati dall'UNESCO, per l'eccezionalità e l'unicità dei valori di interesse mondiale che racchiudono, offrono l'esempio più evidente di come il Patrimonio Culturale rappresenti un grande valore aggiunto, la risorsa di maggiore importanza che può consentire ad un territorio di essere competitivo sul mercato globale, attraverso l'adeguata gestione delle specificità locali. Il futuro di questi siti dipenderà dalla loro capacità di essere resilienti ai cambiamenti, rendendo sostenibili le loro trasformazioni nella competizione dell'economia globale, reinventando creativamente il loro ruolo in termini di rapporto tra economia della natura (ecologia) ed economia dell'uomo, ed il rapporto tra il lo spirito dei luoghi e la tecnologia. Alla base della capacità di progettare lo sviluppo di tali luoghi, vi è dunque un processo di comprensione, di interpretazione, di estrazione di significati e valori, di mediazione e negoziazione tra interessi e gruppi spesso in conflitto per stabilire graduatorie di priorità ed obiettivi condivisi, in sintesi un "processo di valutazione".

La definizione di Paesaggio Storico Urbano rappresenta l'apporto più recente del dibattito internazionale in materia di identificazione, conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale. La nuova categoria di Historic Urban Landscape (HUL) si riferisce, infatti, alla nozione di "contesto" per sottolineare l'interrelazione sistemica dei fattori economici, sociali, ambientali, culturali e la complessità del quadro di riferimento all'interno del quale si inseriscono le politiche di conservazione. L'approccio proposto è basato sul Paesaggio Storico Urbano come elemento fondamentale per lo sviluppo dei siti UNESCO, centrato sulle risorse locali. Tale prospettiva di rigenerazione e rivitalizzazione della città, essendo strutturalmente integrata/sistemica, consente di recuperare la relazione tra centro storico e città moderna, tra l'architettura antica e nuova, tra capitale manufatto e capitale ambientale. Il Piano di Gestione, introdotto dall'UNESCO con la Dichiarazione di Budapest del 2002, per la sua natura flessibile, rappresenta un valido strumento strategico attraverso il quale coordinare la complessità di azioni/soggetti/interessi che tale approccio implica; uno strumento in grado di adeguarsi al territorio come "sistema dinamico complesso" e di poter recepire una serie di metodologie innovative e creative per orientare lo sviluppo urbano alla sostenibilità; individuando, cioè, i punti di equilibrio tra cultura ed economia, antico e nuovo, identità locali e turismo, tutela ambientale e sviluppo, sulla base della visione condivisa di tutti gli attori locali (pubblici, privati, cittadini), in una prospettiva a somma positiva.

La gestione dei siti UNESCO è dunque una materia delicata e complessa, in cui convergono interessi ed attori numerosi e diversi; ed il Piano di Gestione dei siti UNESCO rappresenta, potenzialmente, un valido strumento strategico attraverso il quale coordinare tale complessità di azioni/soggetti/interessi. Secondo l'approccio del Paesaggio Storico Urbano la qualità del paesaggio e, in particolare, la qualità visiva del paesaggio urbano diventa inoltre una componente di importanza centrale per l'attrattività di un territorio e per i vantaggi che possono derivare da esso (Porter e Kramer, 2011; Zube, 1980; Zube *et al.*, 1982). Pertanto la valutazione delle caratteristiche che lo rendono un luogo desiderabile ed attraente diventa una priorità.

Lo studio del Piano di Gestione e del ruolo della valutazione come supporto teorico e pratico per gestire questa complessità, oggetto del presente contributo, rappresenta pertanto un significativo terreno di ricerca. In questa prospettiva, nei paragrafi che seguono, sarà affrontato il tema della gestione dei siti UNESCO secondo l'approccio dell'HUL, con particolare riferimento alla costruzione partecipata delle scelte di piano ed alla possibilità di

introduzione di modelli partecipativi nella pianificazione, fino ad arrivare ad una proposta metodologica operativa per il centro storico di Napoli.

2. La gestione dei siti UNESCO e l'approccio dell'Historic Urban Landscape

Negli ultimi anni, l'UNESCO ha deciso di rafforzare la sua azione di salvaguardia e protezione del patrimonio culturale e naturale, stabilendo l'adozione di politiche attive di tutela dei beni e provvedendo all'individuazione di nuovi strumenti gestionali, capaci di conciliare le esigenze di conservazione dei siti con le dinamiche socio culturali che trasformano continuamente le città ed il paesaggio. A tale scopo, con la Dichiarazione di Budapest del 2002 (UNESCO, 2002), l'UNESCO ha stabilito che l'inclusione di nuovi siti nella Lista del Patrimonio Mondiale debba essere necessariamente subordinata alla predisposizione di Piani di Gestione, adempimento esteso nel 2004 anche ai siti già inclusi nella lista. Obiettivo primario del Piano di Gestione è quello di assicurare un'efficace protezione del bene, per garantirne la trasmissione alle future generazioni. Per questo motivo, il Piano deve essere esplicativo delle differenze tipologiche, delle caratteristiche e delle necessità del sito, e del contesto culturale e/o naturale in cui si colloca; può inoltre recepire i sistemi di pianificazione già esistenti e/o altre modalità tradizionali di organizzazione e gestione del territorio.

In Italia l'obbligo di redazione del Piano di Gestione per i siti iscritti alla World Heritage List (WHL) è stato introdotto nel 2006, accompagnato dalla pubblicazione di un Modello per la realizzazione dei Piani di Gestione, elaborato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con il supporto della società Ernst & Young (Mi.B.A.C., 2005).

Tale modello definisce un sistema integrato di gestione territoriale che, partendo dai valori universali che hanno motivato l'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale, identifica obiettivi sostenibili di sviluppo e stabilisce i piani ed i programmi necessari per raggiungere quelli di breve e medio termine. Il Piano di Gestione, dunque, si propone come strumento strategico ed operativo che individua degli obiettivi e provvede alla definizione delle azioni e delle strategie da adottare per il loro conseguimento. La sua funzione è quella di coordinare e rendere sinergica la programmazione già attiva e consolidata dei vari soggetti istituzionali coinvolti, orientando la gestione quotidiana dei siti secondo l'ottica indotta dal riconoscimento dell'UNESCO (Fedozzi, 2008).

Così definito, il Piano di Gestione si configura come un "progetto di relazioni" che svolge un'opera di coordinamento su tutte le altre pianificazioni per il raggiungimento dei seguenti obiettivi (De Rosa, 2010):

- la conservazione e valorizzazione delle risorse e dei valori tutelati dall'UNESCO;
- la crescita del "valore" del sito; attraverso iniziative sostenibili dal punto di vista sociale, culturale, ambientale ed economico, che interessa soprattutto tre aspetti: il miglioramento della qualità della vita, la crescita culturale della comunità locale e, parallelamente, la realizzazione di una maggiore attrattività verso l'esterno (funzione sociale e culturale); il miglioramento dell'immagine turistica (funzione turistica); il miglioramento della redditività degli investimenti pubblici e privati e delle attività locali (funzione economica);
- il coordinamento e l'integrazione di funzioni, strutture, strumenti e *stakeholder* territoriali (costruzione di reti);
- l'operatività e l'efficacia economica; affinché le politiche di conservazione e sviluppo attivate siano opportunamente controllate e monitorate, e l'attivazione del piano non sia

affidata solamente alla spesa pubblica, ma possa diventare volano di iniziative di partenariato pubblico/privato in grado di realizzare concretamente le azioni previste dagli attori locali.

Attualmente dei 47 siti italiani iscritti alla WHL, ad aver completato il piano sono stati solo 25 siti (53,19%), in 6 casi (12,8%) il piano è risultato in una fase di realizzazione piuttosto avanzata, mentre nei restanti 16 casi (34,0%) l'effettiva realizzazione del piano è in fase arretrata, se non addirittura assente. Dal confronto dei risultati di due ricerche condotte nel 2008-09 e nel 2011-12 (Badia, 2009; 2012) emerge che la situazione nel complesso non appare molto soddisfacente, poiché, nonostante l'enfasi posta su questo strumento negli ultimi anni, il numero di piani è cresciuto tra il 2009 ed il 2012 di sole 6 unità, un risultato abbastanza scarso, se si considera che in questi anni ci sono state 4 nuove iscrizioni alla WHL per le quali il Piano di Gestione è stato redatto, secondo le prescrizioni dell'UNESCO, insieme al dossier di candidatura.

Dall'analisi di alcuni dei più significativi Piani di Gestione dei siti UNESCO italiani emerge che quasi tutti pongono, nella programmazione delle proprie politiche, una forte attenzione sullo sviluppo economico delle realtà locali nelle quale agiscono; da perseguire principalmente attraverso la conservazione e la valorizzazione delle risorse culturali finalizzata all'aumento del turismo nel sito. Dalla lettura risulta altrettanto evidente, tuttavia, che (tranne in casi eccezionali), nella definizione dei processi di sviluppo, i Piani di Gestione trascurano l'importanza di azioni mirate a valorizzare il capitale sociale e culturale dei territori sui quali intervengono; tralasciando inoltre di attivare processi decisionali partecipativi nella fase di costruzione delle strategie di sviluppo, che dovrebbero essere invece condivise dalle comunità locali: due principi di estrema importanza per uno strumento finalizzato a promuovere lo sviluppo sostenibile dei siti UNESCO (Mi.B.A.C. *et al.*, 2012).

Il binomio conservazione/sviluppo delle città storiche è ancora il nodo centrale del più recente dibattito sull'adeguatezza delle politiche di pianificazione tradizionali, legate alla logica della zonizzazione, rispetto al concetto sistemico di Paesaggio Storico Urbano, introdotto dal Memorandum di Vienna (UNESCO, 2005) e codificato dalle recenti Raccomandazione sul Paesaggio Storico Urbano dell'UNESCO (UNESCO, 2011).

La nuova visione legata al concetto di Paesaggio Storico Urbano è mirata a preservare la qualità dell'ambiente umano ed a migliorare la produttività degli spazi urbani, integrando gli obiettivi della conservazione del patrimonio urbano con quelli dello sviluppo socioeconomico e fondandosi su un rapporto equilibrato e sostenibile tra ambiente costruito e ambiente naturale. L'approccio centrato sul paesaggio storico urbano, si ispira alla tradizione delle comunità locali per promuovere il rispetto dei loro valori, riconoscendo l'importanza che i territori storici ed i valori legati alla loro storia e alla memoria collettiva rivestono nelle società moderne.

L'approccio centrato sul Paesaggio Storico Urbano, rispetto al concetto di "centro storico", considera il territorio urbano come una stratificazione storica di valori culturali e naturali, per comprendere il contesto storico urbano più ampio, oltre che il suo ambiente geografico, passando da una visione mono-disciplinare degli interventi di conservazione e rigenerazione urbana ad un processo integrato e partecipato di gestione del cambiamento.

Come risulta evidente dagli stessi orientamenti dell'UNESCO, dunque, alla base della risoluzione di tutte queste problematiche vi è la necessità di realizzare ed integrare tra di

loro adeguati strumenti valutativi (economici, multidimensionali, multicriterio, quanti/qualitativi, ecc.) che consentano di:

- definire in maniera condivisa il sistema complesso dei valori alla base del patrimonio culturale urbano;
- facilitare i processi di mediazione e negoziazione tra interessi e gruppi spesso conflittuali, per stabilire graduatorie di priorità ed obiettivi di sviluppo;
- monitorare e gestire i cambiamenti per promuovere la qualità della vita e dell'ambiente urbano, attraverso la valutazione degli impatti culturali, sociali ed ambientali degli strumenti di pianificazione territoriale;
- definire strumenti finanziari sostenibili per promuovere lo sviluppo economico del paesaggio storico urbano, sulla base e nel rispetto dei suoi valori culturali.

Le sfide attuali e future delle politiche di conservazione urbana, richiedono pertanto la definizione e l'attuazione di una nuova generazione di strumenti per identificare e proteggere la stratificazione storica dei valori naturali e culturali in ambienti urbani. Il successo dell'approccio centrato sul Paesaggio Storico Urbano richiede un forte bagaglio di strumenti innovativi e interdisciplinari, adattati ai contesti locali. Questi strumenti possono essere classificati in diverse categorie:

- *sistemi di regolamentazione*, per definire in maniera condivisa il sistema complesso dei valori materiali e immateriali alla base del patrimonio culturale urbano e le relative politiche di conservazione e gestione;
- *strumenti per la partecipazione pubblica*, per facilitare i processi di mediazione e negoziazione tra interessi e gruppi spesso conflittuali, per stabilire graduatorie di priorità ed obiettivi di sviluppo;
- *strumenti tecnici*, per proteggere l'integrità e l'autenticità degli aspetti architettonici e fisici del patrimonio urbano, monitorare e gestire i cambiamenti per promuovere la qualità della vita e dell'ambiente urbano, attraverso la valutazione degli impatti culturali, sociali ed ambientali degli strumenti di pianificazione territoriale;
- *strumenti finanziari sostenibili*, per promuovere lo sviluppo economico del paesaggio storico urbano, sulla base e nel rispetto dei suoi valori culturali, promuovendo gli investimenti privati a livello locale.

I siti tutelati dall'UNESCO, per l'eccezionalità e l'unicità dei valori di interesse mondiale che racchiudono, offrono l'esempio più evidente di come la conservazione del Paesaggio Storico Urbano rappresenti un grande valore aggiunto, la risorsa di maggiore importanza sulla quale basare uno sviluppo realmente sostenibile dei territori, attraverso l'adeguata gestione delle specificità locali.

Il futuro di questi siti, dipenderà dalla loro capacità di essere resilienti ai cambiamenti, di rendere sostenibili le loro trasformazioni nella competizione dell'economia globale, reinventando creativamente il loro ruolo in termini di rapporto tra economia della natura (ecologia) ed economia dell'uomo, ed il rapporto tra lo spirito dei luoghi e la tecnologia (Fusco Girard, 2006).

Allo stato attuale, però, l'approccio proposto dall'UNESCO relativo all'HUL è solo di tipo teorico, poiché di fatto non sono specificati gli strumenti attraverso cui realizzare una corretta applicazione di questo strumento.

3. Questioni e approcci per la costruzione di scelte partecipate nel piano di gestione UNESCO

Oggi, la grande sfida delle città è quella di realizzare uno sviluppo complessivamente più “umano” nella competizione economica globale (Fusco Girard, 2003).

La prospettiva di sviluppo per i centri storici UNESCO precedentemente individuata, nasce da una più ampia riflessione relativa ai cambiamenti conseguenti alla globalizzazione dell'economia. La città che intende promuovere uno sviluppo umano sostenibile è una città nella quale la persona umana, nella dimensione relazionale/comunitaria – e non l'ecosistema o l'impresa – è al centro, con i suoi diritti inalienabili (alla salute, all'ambiente di qualità, al lavoro, alla cultura.). Essa promuove integrazione a partire dai suoi quartieri, riproducendo una rete composta da tante micro-comunità (Fusco Girard, 2008).

La grande criticità di questo momento di passaggio è che esso richiede un rinnovamento dei modelli di sviluppo ed in questo contesto la pianificazione assume, pertanto, una particolare rilevanza per la sua capacità di incrementare i valori dei luoghi, la loro identità, la loro diversità: la loro capacità di dare un senso ed un ruolo ad ogni porzione di territorio/spazio urbano, e dunque di stimolare crescita economica e lo sviluppo (Fusco Girard e You, 2006). Il restauro, la ricostruzione e la conservazione del patrimonio e del paesaggio, diventano elementi chiave della “economia creativa” (Florida, 2005) nell'era della competizione globale, perché contribuiscono ad incrementare il “valore” dei luoghi, rigenerando la catena dei valori e, allo stesso tempo, promuovono nuove connessioni ed interazioni tra diversità ed unità in una combinazione sempre nuova.

Nel caso specifico ed emblematico dei siti UNESCO, il patrimonio di risorse culturali ed immateriali ed il *genius loci* (Norberg-Schulz, 1998), diventano elementi di centrale importanza nel processo di competizione nel mercato globale, poiché tali particolari territori trovano nella propria dotazione storica di risorse e specificità locali, la fonte dei propri vantaggi competitivi. L'iscrizione di un sito alla WHL, però, impone alle istituzioni locali che lo governano un compito difficile: da un lato è necessario mantenere i caratteri che hanno consentito al territorio di essere riconosciuto come bene di eccezionale interesse; dall'altro devono far evolvere il territorio e migliorare la qualità della vita della popolazione che quotidianamente lo vive. Occorre dunque conciliare l'eccezionale con il quotidiano, la conservazione con lo sviluppo delle società locali, la cui vita non può svolgersi in un ambiente pensato come immobile nel tempo. In particolare, l'eccezionale ha riscontri soprattutto all'esterno, in un ottica di globalizzazione e mercantizzazione dei beni culturali, mentre il quotidiano ha, invece, una “dimensione interna”, anche di resistenza ai principi della globalizzazione, ai quali contrappone il paesaggio come “identità locale” (Fusco Girard *et al.*, 2007).

Tutto ciò si traduce nel bisogno di salvaguardare il *genius loci*, in quanto elemento creatore di specificità e diversità, contenitore delle memorie del territorio.

A tale proposito, l'ICOMOS il 4 ottobre 2008 ha adottato in Québec (Canada), la Dichiarazione di Principi e di Raccomandazioni (ICOMOS, 2008) per preservare e conservare lo spirito del luogo, attraverso la salvaguardia dei beni materiali e immateriali, secondo una più ricca e dinamica visione inclusiva del patrimonio culturale, considerandolo come un modo innovativo ed efficace di garantire lo sviluppo sostenibile sociale in tutto il mondo.

Anche l'incipit della Convenzione Europea del Paesaggio (Consiglio d'Europa, 2000, p. 17) e la Carta di Cracovia (Conferenza Internazionale sulla Conservazione, 2000, p. 16), inoltre, sottolineano l'importanza del legame percettivo tra gli abitanti ed i territori che

fanno da scenario alla loro esistenza. Infatti, solo il riconoscimento dei meccanismi di identificazione tra una comunità e l'ambiente che la ospita permette di selezionare gli interventi che operando sul paesaggio, lo modificano, in maniera compatibile con il suo carattere e la sua natura. Il "luogo" si configura, quindi, come bene culturale complessivo strutturale, le cui componenti divengono così le invarianti configuranti dei territori e connotanti delle comunità, portatori di segni del processo evolutivo, della storia, la qualificazione dell'identità e la matrice per una evoluzione storicizzata e contestualizzata.

Tale approccio sistemico è rafforzato inoltre dalla più recente categoria dell'HUL (UNESCO, 2011, p. 19) che si riferisce alla nozione di contesto per sottolineare l'interrelazione sistemica dei fattori economici, sociali, ambientali, culturali e le dimensioni del patrimonio immateriale. Risulta evidente, dunque, la necessità di realizzare appropriati strumenti per una gestione strategica che sia in grado di comprendere, interpretare e valorizzare la ricchezza della diversità e delle complesse variabili territoriali: ambiente economia, relazioni sociali, conoscenza, produzione, ecc.

A tale livello strategico, la valutazione non è tanto un procedimento tecnico, ma è un processo di "comunicazione critica", teso a ridurre i conflitti ed a costruire consenso, cioè produrre "capitale sociale", ed è collegata ad una duplice prospettiva: l'interagire (comunicare) e l'agire (prendere decisioni). Essa serve per scegliere i fini della comunità in modo argomentato, per orientare e guidare il cambiamento, attraverso un processo di partecipazione attiva dei diversi soggetti pubblici e privati; ed in particolare consente di:

1. esplicitare i valori ed ordinarli secondo una graduatoria di priorità;
2. trasformare i valori generali in criteri capaci di renderli operativi;
3. costruire un confronto e consenso tra soggetti/gruppi sociali ed istituzionali differenti, portatori di valori/criteri/obiettivi in conflitto, attraverso la definizione di una alternativa predominante (Zeleny, 1993).

La definizione dei criteri è un momento di fondamentale importanza nel processo valutativo, poiché questi declinano in maniera operativa i valori stabiliti per la *vision* di lungo periodo, e permettono concretamente il controllo delle dinamiche di sviluppo, attraverso la scelta di opportuni indicatori che ne riflettono la situazione reale. La scelta degli indicatori risulta, però, particolarmente delicata, a causa dell'esigenza di una loro precisa misurabilità, che richiede una disponibilità delle informazioni non sempre possibile. La nozione di valore, dunque, nei processi di pianificazione e gestione sostenibile di aree di particolare importanza mondiale come quelle tutelate dall'UNESCO, non è intesa esclusivamente in senso economico, ma implica un significato molto più ampio che include anche una dimensione sociale, secondo la definizione di John Ruskin (Ikegami, 1992), che attribuisce al valore di un bene la capacità di migliorare le condizioni di vita di chi ne fruisce. In questa prospettiva si inseriscono in anni più recenti le teorie del sociologo tedesco Amitai Etzioni (1988), che propone il concetto di bi-utilità, cioè della percezione di un'utilità duplice del valore di un bene, per il singolo individuo e nei confronti di altri soggetti, introducendo, così, una dimensione sociale nella valutazione delle scelte, non più riconducibili solo alla massimizzazione dell'utilità individuale. Alla base della riflessione di Etzioni vi è l'individuazione del "principio di codeterminazione" come fondamento dell'agire umano: l'uomo non agisce solo in base al proprio utile, ma secondo le influenze della società, includendo, così, oltre alla natura razionale, anche una componente etica e valoriale nel processo decisionale, che diventa un fenomeno legato alla collettività sociale. Nasce così il concetto di "comunità responsabile", come base solida di una società che

fonda le proprie decisioni sulla discussione di valori comuni e condivisi e non solo su semplici processi di democrazia deliberativa. In questa nuova “eticità relazionale”, proposta dal sociologo tedesco, individui e comunità diventano necessari e costitutivi gli uni delle altre, in un rapporto di sostegno e tensione reciproco, e la costruzione di “senso civico” e “capitale sociale” diventa la premessa e l’obiettivo di qualsiasi prospettiva di sviluppo.

È questo, dunque, il presupposto della cosiddetta economia umanistica, da perseguire nella gestione dei siti UNESCO che più di tutti contengono quei valori intrinseci di eccezionale interesse che trascendono la realtà locale, da preservare per le generazioni future. Secondo questa nuova prospettiva le valutazioni per la sostenibilità dello sviluppo di queste aree devono essere caratterizzate da una “razionalità estesa” e non possono essere rappresentate più solo in termini economici, ma devono includere anche stime ecologiche e sociali, riflettendo tutto il valore complesso del capitale naturale/ambientale, non solo dal punto di vista dei singoli “consumatori”, ma anche riconoscendo quei valori intrinseci dal punto di vista di “cittadini”, cioè membri di una comunità di soggetti.

Il valore intrinseco riconosciuto ai beni del patrimonio culturale e naturale dell’UNESCO necessita, quindi, di un approccio più articolato, non legato alla sola componente monetaria, ma che esprima il “valore sociale complesso” (VSC) di tali beni, senza separarli dalla comunità e dal contesto ecologico. Il valore sociale complesso può quindi essere espresso come combinazione valore economico del territorio (VET) in termini “monetari” e del suo “valore intrinseco” (I) in termini non monetari (ordinali e/o cardinali), dedotto a partire dalle informazioni relative al ruolo delle risorse nello specifico sistema sociale (Fusco Girard, 1986, 1987): $VSC=(VET, I)$.

In particolare, nell’ambito della pianificazione, un progetto di trasformazione urbana dovrebbe essere tale che $Bn > (VET, i, I)$; ovvero tale che i benefici netti dell’intervento siano preferibili all’insieme dei valori economici di uso e di non uso del sito (VET), al valore primario eco sistemico, all’insieme dei valori culturali e simbolici (I) (Fusco Girard e Nijkamp, 1997). Considerando le diverse scale di valutazione, risulta evidente come tale relazione sia possibile solo attraverso l’esplicitazione di giudizi di valore (Fusco Girard e Nijkamp, 2004).

Per la definizione di questo problema valutativo occorre, dunque, un approccio multicriterio e multidimensionale, che tenga conto sia del “valore d’uso” del patrimonio culturale come fonte di crescita economica nel breve termine per le aree UNESCO; sia del suo “valore intrinseco”, come elemento identitario di una comunità ed espressione di una realtà unica ed irripetibile, da preservare nel lungo termine per le generazioni future. La pianificazione spaziale dovrebbe considerare infatti tanto i valori economici, quanto i valori ecologici, culturali e simbolici di ogni territorio, in un’ottica multidimensionale ed interdisciplinare. In altri termini, la nozione di “valore sociale complesso” obbliga ad andare oltre l’approccio economico, invocando il punto di vista di utenti diretti, indiretti, potenziali e futuri (Fusco Girard e Nijkamp, 2004). Il raggiungimento di obiettivi economici, ecologici e sociali in una prospettiva vincente, richiede processi di valutazione differenti, che vadano oltre l’approccio economico e finanziario e siano capaci di cogliere la molteplicità dei valori di un territorio. In particolare, occorrono nuovi approcci e modelli interdisciplinari e transdisciplinari in grado di supportare i processi decisionali, coinvolgere gli *stakeholder* e di conseguenza migliorare la *governance* urbana in una prospettiva di sviluppo umano sostenibile (Fusco Girard *et al.*, 2007). I processi valutativi non coinvolgo più, dunque, i soli esperti. Sono necessari pertanto strumenti adeguati per la valutazione dei valori

simbolici e culturali, capaci di coinvolgere attivamente promotori, operatori e fruitori del territorio, chiamati ad esprimere giudizi di “valore”. L’esplicitazione delle preferenze consente in tal modo di costruire una mappa dei valori percepiti e delle complesse interazioni tra di loro (Mason, 2002). I valori sono gli elementi chiave utili per giudicare un futuro desiderabile. L’approccio per valori mette a fuoco gli obiettivi strategici: pensare per valori significa chiedersi quali sono i principi che si desidera utilizzare nella costruzione di una *vision* della società e la città/territorio (Keeney, 1992).

Alle valutazioni multicriterio spetta quindi, nell’ambito della gestione dei centri storici UNESCO, la risoluzione degli interessi confliggenti e la stima del valore sociale complesso, attraverso un processo creativo e dialogico/comunicativo di ricerca di prospettive e soluzioni alternative, che, includendo vari aspetti quantitativi e qualitativi, porti all’individuazione di una soluzione ritenuta vincente per tutti i soggetti coinvolti nel processo (Al-Shalabi *et al.*, 2006; Fusco Girard *et al.*, 2008). La promozione di nuove politiche pubbliche, orientate verso uno sviluppo umano sostenibile nello spazio, richiede nuove strategie e nuovi strumenti capaci di innescare processi di reale partecipazione democratica; in grado di stimolare un approccio partecipativo/deliberativo, di supporto all’attività di comparazione, valutazione e decisione, per evitare che questo processo diventi vuoto di valori (Fusco Girard e Nijkamp, 2004; EEA, 2001), ma, al contrario, fare in modo che esso si possa configurare come processo nel quale i valori siano riconosciuti, discussi, aggiunti, prodotti e riprodotti. L’integrazione di processi partecipativi nelle scelte di piano a livello strategico consente di aprire la pianificazione (e quindi la valutazione) alla dimensione “etica”, cioè al riconoscimento del diritto di tutti, che contribuisce alla costruzione di scelte più “giuste” e coerenti con la definizione di sviluppo sostenibile. Questo approccio è direttamente connesso al buon funzionamento delle istituzioni democratiche (Young, 1990; Bohman e Rehg, 1997) in senso non formale, ma sostanziale. La democrazia partecipativa è fatta infatti di soggetti che propongono, discutono criticamente, argomentano un’opzione rispetto ad un’altra, costruendo una graduatoria di priorità più desiderabile rispetto ad altre (Fusco Girard e Nijkamp 2004).

L’obiettivo della partecipazione nei processi di pianificazione, può essere identificato in due aspetti principali: da un lato il coinvolgimento degli *stakeholder* locali in un problema, una questione o una attività (informare); dall’altro l’elicitazione di conoscenze nella consultazione delle parti interessate (ottenere informazioni) (Cerreta e De Toro, 2012a). La partecipazione nella pianificazione a livello locale serve ad adattare meglio le attività e le misure del piano alle condizioni locali; ad includere le persone coinvolte nel processo di progettazione e, infine, ad aumentare l’accettazione pubblica.

Occorre pertanto tener conto del contesto reale, costituito da una pluralità di attori e soggetti, portatori di interessi e valori spesso tra loro configgenti e comunque multidimensionali. A tale scopo l’utilizzo di metodi di valutazione multicriterio (Zeleny, 1982) apre ad uno spazio di partecipazione di tutti i soggetti ed alla ricerca di priorità condivise. La valutazione multicriterio partecipata diventa dunque uno strumento per strutturare il processo decisionale e consentire la combinazione di pensiero analitico e processo deliberativo (Fusco Girard *et al.*, 2010). I metodi multicriterio possono essere utilizzati per diversi scopi: per organizzare l’informazione generale e combinarla in modo strutturato con le preferenze sociali o come parte di un procedimento per discussioni aperte, favorendo, così, la decisione su differenti opzioni (Jankowski, 1995; McIntosh *et al.*, 2006).

La transizione verso scenari di trasformazione e sviluppo realmente sostenibili richiede l'identificazione di una visione strategica sulla quale ci sia un adeguato livello di consenso che può scaturire solamente da un processo partecipativo che incorpori e tenga conto di valori economici e meta-economici. Per questo motivo vanno sollecitati processi deliberativi di gruppo in cui dedurre i valori e le loro priorità in modo dialogico, quali workshop, forum tematici, *focus group* e *Living Labs*.

Alcune interessanti buone pratiche, da questo punto di vista, sono rappresentate dai risultati delle esperienze di Genova e di Torre Guaceto.

La città di Genova (iscritta alla WHL dal 2006) ha partecipato nel 2007 al progetto dell'Unione Europea "ISAAC" (Integrated e-Services for Advanced Access to Heritage in Cultural Tourist Destinations) sull'applicazione delle ICT al patrimonio culturale (ISAAC Project, 2009; Fusco Girard *et al.*, 2009; Lombardi *et al.*, 2008). Tale progetto propone nuove prospettive di utilizzo di questi strumenti tecnologici innovativi (*e-service*), soprattutto per la conoscenza e promozione del patrimonio culturale, come valido supporto in grado non solo di comunicare la sua rilevanza, ma anche di produrre a sua volta valore, sia sociale, poiché incentiva nuove forme di partecipazione ed interazione; sia culturale, in quanto capace di realizzare una conoscenza più approfondita di tali beni. Nello specifico, nel caso dell'esperienza di Genova, in cui la ricerca ISAAC ha portato alla realizzazione di un sito web di *e-governance*, l'utilizzo degli *e-service* è servito soprattutto attivare un processo di partecipazione della popolazione locale nella gestione del patrimonio culturale (*e-participation*); ed ha avuto come risultato quello di stimolare il riconoscimento e l'identificazione di una cultura locale comune (attraverso l'invito a riconoscere il patrimonio culturale della città "dal basso") sulla quale basare strategie di sviluppo condivise, producendo in questo modo sia valori culturali (conoscenza critica), sia sociali (relazionali) (Chiabai *et al.*, 2007, Mitsche *et al.*, 2009). In questo modo si è offerta una prospettiva nuova di valore che ha arricchito quella esistente, poiché si è tenuto conto dell'interpretazione di valori/significati nascosti/latenti al sapere esperto, legati alla vita vissuta/reale/quotidiana.

Una delle esperienze più significative, invece, esemplificativa di come il processo di apprendimento collaborativo può influenzare le dinamiche del piano, è quella del Piano di Gestione della Riserva Naturale di Torre Guaceto in provincia di Brindisi (Celino *et al.*, 2012). In quest'area è stato sperimentato, nella redazione del Piano di Gestione del Parco, un modello di partecipazione basato su un processo di apprendimento sociale. Attraverso un processo dialogico tra l'Ente Parco e gli agricoltori dell'area si è arrivati infatti alla definizione di regole condivise di coltura delle olive e di produzione dell'olio molto restrittive, che proponevano un passaggio da tecniche di agricoltura tradizionale a quelle di agricoltura biologica, maggiormente rispettose dell'ambiente naturale, ma fortemente avversate dalla comunità agricola alla presentazione della prima versione del Piano da parte dell'Ente Parco nel 2002. Attraverso un processo di dialogo e condivisione collaborativa delle conoscenze, si è passati, nel tempo, da due comunità separate con interessi configgenti (l'Ente Parco e gli agricoltori), ad un nuovo soggetto con interessi comuni (aumento della qualità della produzione dell'olio preservando il territorio), in cui l'Ente Parco è diventato il promotore del prodotto attraverso il marchio di qualità Oro del Parco, riconosciuto anche presso i presidi *SlowFood*, ed i contadini, riconoscendo il prestigio di questo marchio, si sono costituiti in un'associazione di produttori che contempla regole di coltivazione e di

produzione dell'olio molto più rigide di quelle del primo Piano di Gestione presentato dall'Ente Parco nel 2002.

Alla fine di questo processo, le norme di produzione delle olive e dell'olio d'oliva hanno subito ben 5 revisioni, frutto del processo partecipativo ed in costante aggiornamento, arrivando alla definizione di un Piano di Gestione sulla base di regole condivise, che lo rendono allo stesso tempo:

- *flessibile*, poiché all'interno di un orientamento generale accoglie interpretazioni e soluzioni diverse;
- *robusto*, poiché mantiene un orientamento generale pur esplorando interpretazioni e soluzioni diverse.

L'approccio *bottom-up* per la strategia interpretativa dei valori materiali ed immateriali dei siti UNESCO implica dunque una prospettiva di sviluppo diversa, *city-driven*, più intimamente connessa alle risorse del proprio patrimonio culturale. I processi di pianificazione locale dovrebbero essere realizzati in modo da stimolare una consapevolezza globale sul valore sociale complesso (Fusco Girard, 1993) delle risorse storico-culturali e sulle implicazioni di una conservazione sostenibile per il presente e per le generazioni future. In quest'ottica, la realizzazione di laboratori viventi all'interno delle città, quali "siti di creatività" che guidano la trasformazione nell'azione, consente l'interpretazione dei valori in essa contenuti e le ICT possono fornire una piattaforma concreta per attivare dinamiche di integrazione e comunicazione in maniera sempre più ampia e diffusa.

4. Sito UNESCO di Napoli: un approccio *bottom up* per la costruzione delle strategie spaziali

Alla luce delle questioni precedentemente analizzate e degli approcci adottati si è considerato il Piano di Gestione del sito UNESCO Centro Storico di Napoli, come esempio emblematico di un approccio innovativo al tema della conservazione integrata del Paesaggio Storico Urbano e più in generale della rigenerazione della città, avendo come obiettivo quello di definire degli strumenti valutativi multidimensionali per supportare i processi decisionali di gestione della città in un'ottica dinamica (Chakhar e Mousseau, 2008; Nijkamp *et al.*, 1990). In particolare ci si è concentrati sull'introduzione di possibili modelli partecipativi di costruzione delle scelte di pianificazione, sviluppando di un sistema spaziale di supporto alle decisioni per il centro storico di Napoli attraverso un approccio *bottom-up*, come metodologia che potrebbe essere integrata nel Piano di Gestione per renderlo maggiormente efficace (Attardi *et al.*, 2012). Lo scopo è quello di integrare i punti di vista dei diversi *stakeholder* nella costruzione partecipata delle scelte relative allo sviluppo della città, attraverso l'utilizzo di strumenti e metodi che consentano di mappare le performance degli interventi di trasformazione in atto (De Marchi *et al.*, 2000). La questione principale che viene esplorata è dunque quella di comprendere come gli aspetti e le caratteristiche di relazione fisica e visiva tra due parti della città (il centro storico e l'area portuale di Napoli) possano essere influenzate dalle esigenze dei diversi attori e come queste ultime possano diventare i punti di partenza per valutare ed implementare delle appropriate politiche di sviluppo urbano che includano una visione strategica di lungo periodo (Daniel e Vining, 1983; Daniel 1990; 2001).

Nello specifico, la presente ricerca, attraverso il sostegno e l'uso delle immagini, indaga la qualità visiva del paesaggio urbano del centro storico di Napoli: le fotografie vengono utilizzate in un approccio di valutazione percettiva in cui le immagini supportano le scelte nell'espressione delle preferenze dei partecipanti (Hudspeth, 1986; Hull e Stewart, 1992;

Pérez, 2002; Streetscapes Research Group, 2002). In seguito, la classifica delle preferenze così ottenuta, verrà utilizzata dalla valutazione del sapere esperto basata su delle caratteristiche visive della qualità urbana (Nijkamp e Kourtit, 2013).

Il centro storico di Napoli è stato iscritto nella lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO sottolineando il rapporto tra il centro storico ed il mare e la grande importanza che Napoli ha sempre avuto tra i paesi del bacino del Mediterraneo (Comune di Napoli *et al.*, 2011).

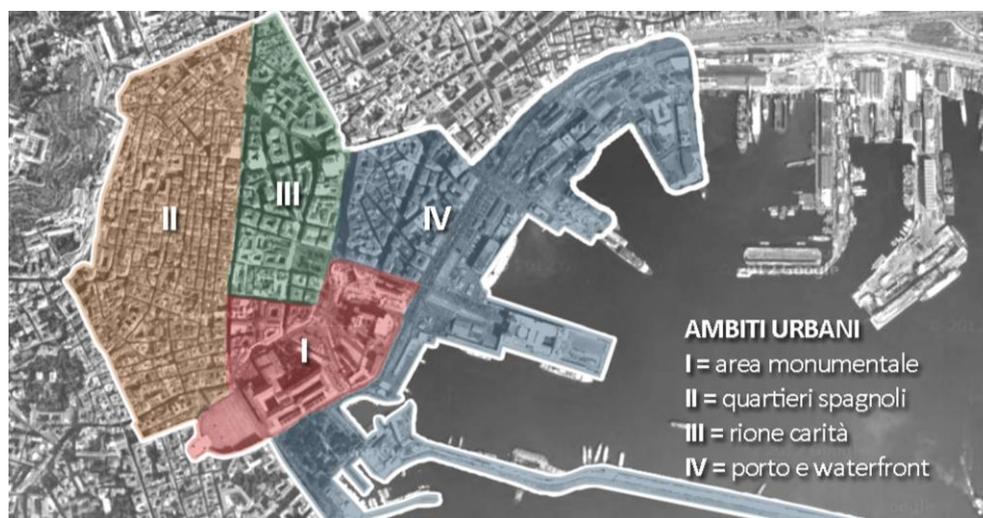
Anche se il rapporto con il mare è una delle caratteristiche principali del Centro Storico UNESCO di Napoli, lo stesso mare è da sempre presente come entità fisicamente separata dalla città. La sperimentazione metodologica proposta si è concentrata pertanto su un'area studio specifica del *waterfront* della città, in particolare dal Molosiglio al Molo Beverello (Fig. 1), perché questa zona racchiude diverse criticità e valori positivi che caratterizzano il fragile rapporto tra lungomare e centro storico, uno degli aspetti principali del Paesaggio Storico Urbano individuati dal Piano di Gestione.

L'area studio ha caratteristiche molto complesse e per facilitare il processo di valutazione è stata divisa in distretti omogenei (Tabb. 1-2-3-4), sulla base di tre caratteristiche visive: morfologia urbana, caratteri architettonici, caratteri storici (Smit, 2011).

I distretti omogenei che sono stati individuati sono quattro:

1. Area Monumentale
2. Quartieri Spagnoli
3. Rione Carità
4. Porto e Quartieri Bassi

Fig. 1 - L'area studio e i quattro distretti omogenei



Tab. 1 - Distretti omogenei e caratteristiche visive dell'area studio: Area Monumentale

Morfologia urbana	Caratteri architettonici	Caratteri storici
		
<p>La definitiva sistemazione di questa parte della città avviene nel 1800, con la realizzazione di piazza del Plebiscito prima e verso la fine del secolo con la ristrutturazione di Piazza Municipio, come cornice della vita politica ed amministrativa della città</p>	<p>Da sempre luogo in cui si sono concentrate le funzioni più importanti della vita urbana, l'area monumentale contiene alcune delle architetture più rappresentative della città, come il Palazzo Reale, la Galleria Umberto, la chiesa di San Francesco di Paola, il Castel Nuovo</p>	<p>La centralità del Maschio Angioino e di quest'area a ridosso del porto è legata agli anni della monarchia angioina (1300), ma la zona vede il suo definitivo sviluppo tra il '600 e l'800, con la realizzazione del Palazzo Reale, della chiesa di San Francesco di Paola e di piazza del Plebiscito, di Palazzo San Giacomo e della Galleria Umberto</p>

Tab. 2 - Distretti omogenei e caratteristiche visive dell'area studio: Quartieri Spagnoli

Morfologia urbana	Caratteri architettonici	Caratteri storici
		
<p>L'area dei Quartieri Spagnoli è caratterizzata dall'originario impianto planimetrico a scacchiera, localizzata alle spalle del palazzo municipale di Napoli, su di un declivio tra la collina della Certosa di S. Martino e Via Toledo</p>	<p>Negli anni questa parte della città ha subito un rapido processo di congestionamento, attuato tramite la sistematica sopraelevazione degli edifici e la saturazione di tutti gli spazi liberi, trasformandola in un quartiere popolare</p>	<p>Nati nel '500 durante il vicereame di don Pedro da Toledo come residenza delle truppe spagnole conservano l'originario impianto ortogonale delle strade</p>

Tab. 3 - Distretti omogenei e caratteristiche visive dell'area studio: Rione Carità

Morfologia urbana	Caratteri architettonici	Caratteri storici
		
<p>I due elementi urbanistici di maggiore rilevanza sono le piazze Carità e Matteotti, con il percorso che le collega. Il secondo polo pubblico con gli edifici della Posta, Questura e Provincia, il primo, privato, con i palazzi INA e SME</p>	<p>I diversi edifici monumentali di stampo futurista sono il simbolo di una nuova centralità in nuovo rapporto tra stato e società civile, proprio del regime fascista. Sia in termini di funzioni che dal punto di vista architettonico, si può considerare questo quartiere come un moderno centro direzionale con una prevalenza di uffici pubblici</p>	<p>La ristrutturazione del Rione Carità fu inclusa nel piano di risanamento del 1911 come completamento del sistema di circolazione dalla stazione al centro</p>

Tab. 4 - Distretti omogenei e caratteristiche visive dell'area studio: Porto e Quartieri Bassi

Morfologia urbana	Caratteri architettonici	Caratteri storici
		
<p>La mancanza di una pianificazione organica ha comportato sempre una scarsa valorizzazione di quest'area, rispetto alla sua posizione di "ponte" tra porto e centro storico. Pur avendo avuto in passato una forte vocazione commerciale, soffre di una situazione di abbandono e degrado</p>	<p>L'assenza di un effettivo progetto di risanamento dei Quartieri bassi si riscontra tutt'oggi nella scarsa qualità delle architetture e, a partire dalla seconda metà del '900, nella giustapposizione di espressioni individuali solitarie</p>	<p>La configurazione di questa parte di città è avvenuta principalmente in due momenti: alla fine del 1800, con il piano di Risanamento, per l'area dei Quartieri Barri, e nel secondo '900 con il Piano di Ricostruzione per la zona di via Marina</p>

Dopo aver identificato l'area studio, sono stati individuati i diversi gruppi di soggetti coinvolti nel processo, considerando tre diverse categorie di *stakeholder*: promotori, operatori ed utenti che vivono e lavorano in città oggi o che hanno un ruolo decisivo per il suo sviluppo futuro (Tab. 5). I promotori e gli operatori potranno favorire/ostacolare un'iniziativa di sviluppo in base ai propri obiettivi lavorativi, mentre gli utenti potranno favorire o impedire un'iniziativa in base all'aspettativa di aumento o riduzione dei servizi.

Tab. 5 – Gruppi di *stakeholder* considerati nell'analisi del contesto

Promotori	Operatori	Utenti
Comune di Napoli	Commercianti	Residenti
Autorità Portuale	Società di costruzioni	Turisti
Settore Civile	Agenzie immobiliari	Lavoratori
Operatori mercato immobiliare	Istituti di credito	Studenti
	Organizzazioni NoProfit	Utenti Potenziali

L'approccio metodologico individuato si pone come strumento di costruzione delle scelte e di esplorazione degli elementi rilevanti nel processo decisionale. La valutazione considera la natura delle questioni in gioco, identificando le priorità ed i valori che influenzano il processo decisionale nella individuazione ed elaborazione degli scenari di trasformazione.

In particolare, il percorso strutturato è schematizzabile in un processo di apprendimento ciclico e dinamico, che parte dall'acquisizione di conoscenza esperta fornita dagli componenti del gruppo di ricerca e si sviluppa attraverso l'analisi del contesto e l'interpretazione dei punti di vista della comunità ed infine l'elaborazione degli scenari di trasformazione. Tale strutturazione è correlata all'utilizzo di metodi e strumenti idonei a supportare le differenti attività di elaborazione e definizione del percorso valutativo.

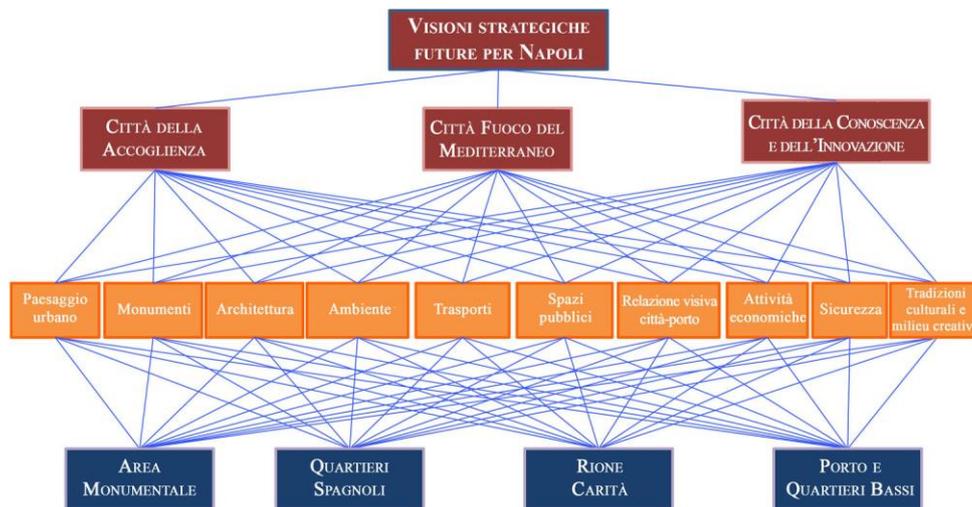
Nell'intento di esplorare le possibili opportunità presenti nell'area in esame è stato strutturato un *Dynamic Spatial Decision Making Process*, attraverso cui la complessità ambientale è stata analizzata tenendo conto di un certo numero di elementi essenziali in modo da fornire informazioni utili e strategiche che rappresentano in termini sintetici le caratteristiche multidimensionali del territorio in esame. Pertanto, gli strumenti utilizzati in questo processo metodologico sono stati i seguenti:

1. *un sistema di criteri (e relativi indicatori)*, per la costruzione della conoscenza delle risorse locali, in grado di analizzare le condizioni e i valori esistenti, nonché di evidenziare i valori previsti sulla base dei quali è stata strutturata l'intervista da sottoporre ai diversi *stakeholder* dell'area;
2. *l'Analytic Hierarchy Process (AHP)* (Saaty, 1980; 1992), per la valutazione delle opportunità di trasformazione del territorio, nell'intento di definire in termini spaziali le priorità di intervento;
3. *il Dynamic Actor Network Analysis (DANA)* (Bots *et al.*, 1999), per la valutazione di un campione di interviste, nell'intento di individuare le preferenze della comunità.

Per la strutturazione del problema valutativo, attraverso l'applicazione del metodo AHP, è stata definita una organizzazione gerarchica di quattro livelli (Fig. 2), secondo il seguente schema:

- livello 1-Obiettivo principale: costruzione di una visione futura per l'area studio, attraverso un approccio *bottom-up*;
- livello 2-Visioni strategiche per il futuro della città, individuate dal Piano di Gestione: Vision 1/"Napoli Città della Conoscenza e dell'innovazione"; Vision 2/"Napoli Città Fuoco del Mediterraneo"; Vision 3/"Napoli Città dell'Accoglienza";
- livello 3-Criteri di valutazione della qualità urbana nel distretto (e relativi indicatori di qualità). I dieci criteri sono stati scelti sulla base delle principali caratteristiche emerse dall'analisi dell'area di studio. Questi criteri rappresentano anche le potenzialità per le qualità urbane dell'area;
- livello 4-Le quattro aree omogenee la cui qualità urbana è valutata, sulla base dei criteri del livello precedente.

Fig. 2 - Le strutture gerarchiche del metodo AHP



Per effettuare la valutazione delle diverse opportunità di realizzazione dei tre scenari di sviluppo individuati come significativi dal Piano di Gestione UNESCO del Centro Storico di Napoli (Napoli Città della Conoscenza e dell'Innovazione; Napoli Città Fuoco del Mediterraneo; Napoli Città dell'Accoglienza), è stato strutturato uno *Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System* (SMCA-DSS), analizzando le 28 interviste effettuate con il metodo di valutazione multicriterio AHP (Saaty, 1980; 1992). In questo modo, è stata identificata una classifica delle quattro aree omogenee, per ciascuno dei dieci gruppi di *stakeholder* considerati. Il percorso metodologico strutturato secondo le fasi individuate, permette di evidenziare come la valutazione, concepita in termini integrati, possa essere di supporto alla costruzione delle scelte, valorizzando le vocazioni di ciascuna area e, soprattutto, localizzando gli interventi laddove preventivamente si minimizzano gli impatti territoriali ed ambientali e si riducono i conflitti.

Alla valutazione multicriterio effettuata con il metodo AHP, che ha individuato le aree prioritarie di intervento, è seguita un'analisi delle preferenze degli *stakeholder*, effettuata con il metodo DANA. A partire dalle 28 interviste effettuate nell'area studio e rivolte ad un campione significativo di attori, sono state elaborate le relative mappe cognitive mediante l'applicazione del metodo DANA, avvalendosi del software DANA v.1.3.3 (Bots *et al.*, 1999). Uno dei vantaggi derivanti dall'utilizzo del DANA consiste nel fatto che è possibile ricavare, a partire dalle percezioni degli attori, l'importanza relativa dei problemi specifici, i fattori sottostanti che possono causare i problemi, gli strumenti per affrontare i problemi e gli attori che controllano tali strumenti. Sulla base di questi risultati è possibile anche ottenere delle indicazioni utili sul livello di accordo o di conflitto tra gli attori, i rapporti di dipendenza e le questioni maggiormente sensibili (Cerreta *et al.*, 2013; Fusco Girard *et al.*, 2013). Il problema decisionale è stato strutturato in 4 arene individuate in base ai 4 distretti omogenei precedentemente definiti: Area Monumentale; Quartieri Spagnoli; Rione Carità; Porto e Quartieri Bassi. Per ciascuna arena sono stati identificati i relativi *stakeholder*, suddivisi in promotori, operatori ed utenti. Il sistema decisionale è stato articolato in: "arene" (individuate rispetto ai 4 distretti in cui è suddivisa l'area studio), "attori" (distinti per tipologia e per arene), "fattori" che rappresentano gli attributi di sistema (10 criteri) ed "azioni" (3 *vision* di sviluppo), quest'ultime definite tenendo conto delle indicazioni del Piano di Gestione. Per l'analisi delle interviste e l'elaborazione delle mappe cognitive sono state individuate le seguenti categorie: i collegamenti tra i fattori, identificati dallo studio delle politiche del Piano di Gestione e dalle azioni previste per ognuna delle 3 *vision*; i cambiamenti dei fattori ed i pesi dei cambiamenti nei fattori, stati identificati attraverso le risposte alla domanda f del questionario (graduatoria di priorità); i goal per i diversi fattori, individuati, con attenzione ai giudizi positivi e negativi, attraverso l'analisi delle risposte alla domanda e del questionario (grado di soddisfazione).

Le diverse mappe cognitive sono state esaminate sia effettuando una serie di analisi su ciascuna arena, sia considerando le quattro arene aggregate. Pertanto, i risultati ottenuti permettono di comprendere sia le questioni ritenute significative per tutti gli attori considerati, sia per ciascuna delle arene. In conclusione, l'analisi multicriterio, condotta con il metodo AHP, ha permesso di individuare, per ogni gruppo sociale, un elenco di azioni prioritarie per i quattro distretti omogenei individuati all'interno dell'area-studio. Combinando le caratteristiche morfologiche di ogni area omogenea con il risultato dell'analisi multi-criterio, è dunque possibile individuare le strategie appropriate per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale. Incrociando i risultati dell'analisi multicriterio spaziale effettuata con i risultati delle analisi condotte con il DANA, è possibile infine elaborare una Mappa di Desiderabilità della Trasformazione per l'area studio (Fig. 3), utile per sintetizzare le opportunità emerse dalla valutazione dei diversi criteri e le percezioni dei differenti attori intervistati.

La Mappa di Desiderabilità della Trasformazione rappresenta la prima fase per l'elaborazione di una mappa che sia in grado di integrare questioni ambientali, sociali ed economiche e che costituisca il presupposto per strutturare un programma strategico di interventi a carattere multidimensionale, quale input per sviluppare un piano di gestione integrata delle risorse urbane ed ambientali, e quale supporto per la costruzione di un processo decisionale trasparente ed attento alle risorse locali.

Secondo l'approccio del Paesaggio Storico Urbano previsto dal Piano di gestione UNESCO, occorre attuare nuovi e innovativi strumenti per identificare i valori chiave della

comunità e delle varie parti interessate nelle dinamiche di sviluppo della città, per individuare e sviluppare visioni condivise del futuro. Tuttavia, allo stato attuale il Piano di Gestione UNESCO per il Centro Storico di Napoli, non stabilisce i propri obiettivi sulla base di valori comuni, definiti attraverso la partecipazione attiva di tutte le forze della società civile (Cerreta e De Toro, 2012b).

Fig. 3 – Mappa di Desiderabilità della Trasformazione



5. Conclusioni

Per la sua natura flessibile e per il grande vantaggio di non avere una struttura rigida come in generale i piani urbanistici, il Piano di Gestione dei siti UNESCO si presta in maniera ottimale ad essere lo strumento attraverso cui sperimentare ed implementare questi nuovi approcci. La sua natura di strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione territoriale gli consente di adeguarsi al territorio come “sistema dinamico complesso” e di poter recepire una serie di strumenti innovativi e creativi per orientare lo sviluppo urbano alla sostenibilità; individuando, cioè, i punti di equilibrio tra cultura ed economia, antico e nuovo, identità locali e turismo, tutela ambientale e sviluppo, sulla base della visione condivisa di tutti gli attori locali (pubblici, privati, cittadini), in una prospettiva a somma positiva.

Architettura, restauro e pianificazione urbana rappresentano gli strumenti fondamentali per costruire una maggiore capacità di attrazione per residenti, turisti e nuove attività, e, al contempo, l’uso creativo delle ICT per il patrimonio culturale dei siti UNESCO potrebbe essere uno degli elementi più importanti in grado di generare valore aggiunto; poiché, facilitando l’accesso e la qualità delle informazioni, aumenta ed arricchisce di partecipazione e di modi di pensare, consente la scelta delle priorità, aiuta ad impostare strategie condivise di sviluppo (valore sociale) e stimola la conoscenza e la comprensione

dello spirito del luogo, dei suoi valori intangibili (valore culturale), rendendoli più forti e più resistenti.

Ma, mentre è disponibile un elevato numero di metodi di valutazione multicriterio, utili per diversi scopi, la pianificazione aperta ai processi partecipati rimane una sfida. Affrontare la complessità che caratterizza i processi decisionali di gestione dei siti UNESCO, implica adottare approcci valutativi in grado di strutturare ed affrontare problemi tecnici, economici, ambientali, culturali e sociali. Pertanto, diventa essenziale una prospettiva multidisciplinare che includa l'applicazione di tecniche partecipative in grado di generare una interazione iterativa tra "sapere esperto" e "sapere comune" e consentire di delineare processi decisionali in cui siano interrelate due componenti valutative (Cerreto *et al.*, 2013):

- il coinvolgimento degli *stakeholder*;
- la strutturazione del problema a livello strategico, multi-scala e multi-obiettivo.

È essenziale, pertanto, che il processo valutativo sia in grado di tener conto della specificità del contesto decisionale e della relazione di interdipendenza che lega il problema in esame ai valori di riferimento. Strutturare un processo di valutazione integrata partecipata implica, infatti, considerare:

- *i criteri rilevanti*, da utilizzare per descrivere ed analizzare le opzioni e per chi abbiano rilievo;
- *l'affidabilità dei dati, dei modelli e degli scenari*, forniti dal sapere esperto per rappresentare e strutturare il problema;
- *la validità della rappresentazione del problema*, da controllare in maniera reiterata nelle fasi di discussione e negoziazione, con riferimento al processo decisionale specifico;
- *il livello di soddisfazione dei diversi trade-off selezionati nello spazio multi-criterio e multi-attore*, cioè verificare in termini concreti quale decisione dovrebbe essere presa;
- *l'attendibilità delle diverse fasi del processo decisionale*, con attenzione alla negoziazione, alla costruzione delle decisioni, all'attuazione delle decisioni;
- *il monitoraggio del processo decisionale*, attraverso continui feed-back, nell'intento di individuare conseguenze inaspettate delle decisioni già prese.

La strutturazione del problema decisionale deve tener conto di una visione, allo stesso tempo, multi-obiettivo, multi-dimensionale e multi-stakeholder, che dipende soprattutto dall'affidabilità e dalla coerenza delle informazioni, tali da definire i diversi *trade-off* di sostenibilità. Occorrono, quindi:

- *un set di indicatori*, che facciano riferimento a varie descrizioni non-equivalenti del problema ed in grado di riflettere la diversa percezione da parte degli *stakeholder*. Gli indicatori devono essere legati ad un set di criteri di valutazione incommensurabili riconosciuti rilevanti per il processo decisionale ed emersi anche dai processi di partecipazione e coinvolgimento degli *stakeholder*;
- *un set di valutazioni quantitative e qualitative*, definite nell'ambito di diversi domini descrittivi, che siano in grado di considerare differenti condizioni spazio-temporali, a differenti livelli gerarchici;
- *un set di modelli*, che possano essere utilizzati per stabilire i legami che intercorrono tra le qualità significative. Questi modelli devono essere in grado di verificare la validità delle possibili opzioni in riferimento ai diversi vincoli ed in ipotesi (economica, tecnica, sociale, ecologica), ma anche di fornire valutazioni strategiche che siano connesse alle valutazioni partecipate dei possibili scenari.

Attraverso la proposta metodologica portata avanti per il Centro Storico UNESCO di Napoli, si è cercato di esplorare questo aspetto del problema di pianificazione, cercando di definire una metodologia di supporto alle decisioni in cui le esigenze delle diverse parti interessate diventano il punto di partenza per attuare e valutare le politiche di sviluppo urbano in una visione strategica a lungo termine. Il coinvolgimento di differenti tipologie di *stakeholder*, attraverso processi di *Multicriteria Group Spatial Decision Making*, consente di superare i limiti degli approcci che coinvolgono soltanto il punto di vista del decisore. Un processo partecipativo attraverso il quale aumentare la consapevolezza dei diversi gruppi sociali sulle varie implicazioni delle azioni di trasformazione della città. Inoltre, questa procedura permette di individuare le aree urbane con una migliore qualità visiva e quindi più attraenti per la localizzazione di attività economiche, in modo da poter misurare la correlazione tra la presenza di attività economiche e le qualità dello spazio urbano.

Sempre con maggiore frequenza, gli approcci *Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System* (SMCA-DSS) come quello proposto, si stanno avvalendo del contributo del Web-GIS che permette la condivisione e l'accesso alle informazioni, facilitando la costruzione di spazi collaborativi per la costruzione di scelte partecipate (Kingston 1998). L'applicazione del metodo AHP all'interno del sistema GIS consente di andare oltre il semplice *overlay* dei diversi tematismi e di confrontare a coppie i criteri di ciascun livello gerarchico. Attraverso l'applicazione del metodo AHP integrato nel GIS possono essere pertanto costruite delle "mappe delle opportunità" che esprimono la maggiore o minore attitudine del territorio ad accogliere una determinata azione strategica, tenuto conto degli impatti potenziali (Joerin *et al.*, 2001; Malczewski, 1999; 2006). Questo potrebbe un ulteriore interessante sviluppo legato alla metodologia proposta.

La concreta applicazione di questi approcci innovativi all'interno del Piano di Gestione, che si configura quale strumento estremamente flessibile, rappresenta pertanto la sfida verso la quale tendere, affinché tale strumento non rimanga solo un ulteriore appesantimento burocratico nel già complesso quadro esistente, ma possa diventare un Piano strategico concreto ed innovativo attraverso il quale coordinare una complessità di azioni/soggetti/interessi per costruire un modello realmente sostenibile di sviluppo dei siti UNESCO, in grado sia di preservare ed incrementare i valori esistenti, che di costruire nuovi valori, non solo economici, ma sociali e culturali.

Riferimenti bibliografici

- Al-Shalabi M.A., Bin Mansor S., Bin Ahmed N., Shiriff R. (2006), "GIS based multicriteria approaches to housing site suitability assessment", Proceedings of XXIII FIG Congress, *Shaping the change*. Munich, Germany, October 8-13, 2000.
- Attardi R., De Rosa F., Di Palma M. (2012), "A bottom-up approach to build a vision for urban redevelopment plans: physical and visual reconnections between historic center and waterfront in Naples". *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, vol. 12, n. 1, pp. 997-1005.
- Badia F. (2009), "I piani di gestione Unesco. I risultati di una ricerca empirica sullo stato di attuazione di questi importanti strumenti di gestione". *Siti*, vol. 5, n. 4, pp. 28-33.
- Badia F. (2012), *Monitoraggio e controllo della gestione dei siti UNESCO. Il piano di gestione come opportunità mancata?*, www.tafterjournal.it
- Bohman J.F., Rehg W. (1997), *Deliberative democracy. Essays on reason and politics*. MIT Press, Cambridge, UK.

- Bots P.W.G., Van Twist M.J.W., Van Duin J.H.R. (1999), "Designing a power tool for policy analysts: dynamic actor network analysis", in Nunamaker J.F., Sprague R.H. (eds.), *Proceedings HICSS-32*. IEEE Press, Los Alamitos, CA, p. 6029.
- Celino A., Concilio G., Monno V. (2012), *Innovazione e pratiche del territorio*. Progedit, Bari.
- Cerreta M. e De Toro P. (2012a), "Integrated Spatial Assessment (ISA): A multi-methodological approach for planning choices", in Burian J. (ed.), *Advances in spatial planning*. InTec, Rijeka, Croatia, pp. 77-108.
- Cerreta M. e De Toro P. (2012b), "Assessing urban transformations: A SDSS for the master plan of Castel Capuano, Naples". *Computer Science 2012*, Springer, Heidelberg, Germany, pp.168-180.
- Cerreta M., De Rosa F., Di Palma M., Inglese P., Poli G. (2013), "A Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System (SMCA-DSS) for East Naples: towards a water opportunity map", in Apduhan B., Nguyen H. Q., Misra S., Taniar D., Gervasi O., Murgante B. (eds.), *ICCSA 2013*. Part IV, LNCS 7974. Springer, Heidelberg, Germany, pp. 572-586.
- Chakhar S., Mousseau V. (2008), "Spatial multicriteria decision making", in Shekhar S., Xiong H. (eds.), *Encyclopedia of geographical information science*. Springer, New York, NY, pp. 747-753.
- Chiabai A., Chiarullo L., Rocca L., Brancia A., Vascon S., Paskaleva K., Azorin J., Lombardi P. (2007), *D4.4 - Report on the e-Governance frame work for managing cultural e-services*. www.isaac-project.eu
- Comune di Napoli (2011), *Sistema di Gestione - Centro Storico di Napoli Patrimonio Mondiale UNESCO*. www.comune.napoli.it
- Consiglio d'Europa (2000), *Convenzione europea del paesaggio*. www.convenzioneeuropeadelpaesaggio.beniculturali.it
- Conferenza Internazionale sulla Conservazione (2000), *Principi per la conservazione ed il restauro del patrimonio costruito*. www3.unisi.it
- Daniel T.C., Vining J. (1983), "Methodological issues in the assessment of landscape quality", in Altman I., Wohlwill J. (eds.), *Behavior and the natural landscape*. Plenum Press, New York, NY, pp. 39-84.
- Daniel T.C. (1990), "Measuring the quality of the natural environment". *American Psychologist*, n. 45, pp. 633-637.
- Daniel T.C. (2001), "Whither scenic beauty? Visual landscape quality assessment in the 21st century". *Landscape Urban Planning*, n. 25, pp. 267-281.
- De Marchi B., Funtowicz S.O., Lo Cascio S., Munda G. (2000), "Combining participative and institutional approaches with multicriteria evaluation. An empirical study for water issues in Troina, Sicily". *Ecological Economics*, n. 34, pp. 267-282.
- De Rosa F. (2010), "Trasformazioni urbane e strategie di sviluppo: il Piano di Gestione dei Siti UNESCO". *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, vol. 10, n. 1, pp. 81-90.
- EEA (European Environmental Agency) (2001), *Participatory Integrated Assessment methods: an assessment of their usefulness for the European Environmental Agency - Technical Report*. www.eea.europa.eu
- Etzioni A. (1988), *The moral dimension. Towards a new economics*. The Free Press, New York, NY.

- Fedozzi C. (2008), "Il piano di gestione come piano dei piani". *Siti*, vol. 4, n.1, pp. 37-41.
- Florida R. (2005), *The flight of the creative class*. HarperCollins Publishers, New York, NY.
- Fusco Girard L. (1986), "The Complex Social Value of the architectural heritage". *ICOMOS Information*, pp. 19-22.
- Fusco Girard L. (1987), *Risorse architettoniche e culturali: valutazioni e strategie di conservazione*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L. (a cura di) (1993), *Estimo ed economia ambientale: Le nuove frontiere nel campo della valutazione*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L. (2008), "Cultural tourism: from culture fruition to culture communication and production". *International Journal of Services Technology and Management*, vol. 10, n. 1, pp. 15-28.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L. (a cura di) (2003), *The human sustainable city*. Ashgate, London, UK.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (2004), *Energia, bellezza, partecipazione: la sfida della sostenibilità. Valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., (2006), "La città tra conflitto, contraddizione e progetto". *Architecture, City and Environment*, vol. 1, n. 1, pp. 46-59.
- Fusco Girard L., You N. (a cura di) (2006), *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P., Forte F. (2007), "The human sustainable city: Values, approaches and evaluative tools", in Deakin M., Mitchell G., Nijkamp P., Wreeker R. (ed.), *Sustainable urban development, vol. 2: The environmental assessment methods*. Routledge, London, UK, pp. 65-93.
- Fusco Girard L. (2008), "Cultural tourism: from culture fruition to culture communication and production". *International Journal of Services Technology and Management*, vol. 10, n. 1, pp. 15-28.
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P. (2008), "ValSI: un sistema di supporto alle decisioni per la pianificazione territoriale", in D'Ambra L., Rostirolla P., Squillante M. (a cura di), *Metodi, modelli e tecnologie dell'informazione a supporto delle decisioni*. Angeli, Milano, pp. 225-232.
- Fusco Girard L., D'Auria A., Salzano I. (2009), *Report on ISAAC users' requirements for GI mapping and decision support*. www.isaac-project.eu
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P. (2010), "Valutazioni integrate: da processo di apprendimento a gestione della conoscenza". *Valori e valutazioni*, n. 4/5, pp. 101-115.
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Rosa F., Di Palma M., Poli G. (2013), "Un sistema spaziale di supporto alle decisioni per Napoli Est", in Palestino M.F. (a cura di), *Rapporto della Ricerca F.A.R.O. 2010. Spazi aperti urbani resilienti alle acque meteoriche in regime di cambiamenti climatici*. Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli, pp. 257-300.
- Hudspeth T.R. (1986), "Visual preference as a tool for facilitating citizen participation in urban waterfront revitalization". *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 23, n. 4, pp. 373-385.
- Hull R.B., Stewart W.P. (1992), "Validity of photo-based scenic beauty judgments". *Journal of Environmental Psychology*, n. 12, pp. 101-114.

- ICOMOS (2008), *Dichiarazione di Québec sulla Conservazione dello Spirito del Luogo*, www.icomositalia.com
- ISAAC Project (2009), *City of Genoa - case study description*. www.isaac-project.eu.
- Jankowski P. (1995), "Integrating Geographical Information systems and multiple criteria decision making methods". *International Journal of Geographical Information Systems*, n. 9, pp. 251-273.
- Joerin F., Theriault F., Musy A. (2001), "Using GIS and outranking multicriteria analysis for land-use suitability assessment". *International Journal of Geographical Information Science*, n. 15, pp. 153-174.
- Keeney R.L. (1992), *Value-focused thinking*. Harvard University Press, Cambridge, UK.
- Kingston R. (1998), "Web based GIS for public participation decision making in the UK", *Proceedings of Congress, Empowerment, marginalisation, and public participation GIS*. Santa Barbara, CA, October 14-17, 1998.
- Lombardi P., Ciaffi D., Mitsche N., Vogt F. (2008), *D41.1-Developing an interpretative strategy for the city of Genoa (workshops results)*, www.isaac-project.eu
- Malczewski J. (1999), *GIS and Multicriteria Decision Analysis*. Wiley, New York, NY.
- Malczewski J. (2006), "A GIS-based multicriteria decision analysis: a survey of the literature". *International Journal of Geographical Information Science*, vol. 20, n. 7, pp. 703-726.
- Mason R. (2002), "Assessing values in conservation planning: methodological issues and choices", in de la Torre M., (ed.), *Assessing the values of cultural heritage - Research Report*. The J. Paul Getty Trust, Los Angeles, CA, pp. 5-30.
- McIntosh B.S., Giupponi C., Voinov A.A., Smith C., Matthews K.B., Monticino M. (2006), "Bridging the gap: developing tools for environmental policy and management", in Jakeman T., Rizzoli A.E., Voinov A.A., Chen S.H. (eds.), *State of the art and futures in environmental modelling and software*. Elsevier, Amsterdam, The Netherlands, pp. 33-48.
- Mi.B.A.C. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali) (2005), *Progetto di definizione di un modello per la realizzazione dei Piani di Gestione dei siti UNESCO*. Ernst & Young Financial Business Advisor S.p.A., Roma.
- Mi.B.A.C. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali), Fedeculture, Associazione Beni Italiani Patrimonio Mondiale UNESCO (2012), *Linee Guida per la valorizzazione delle città e dei siti italiani Patrimonio Mondiale UNESCO*. Fedeculture, Roma.
- Mitsche N., Vogt F., Knox D., Cooper I., Lombardi P., Ciaffi D. (2009), "Intangibles - enhancing access to cities cultural heritage through interpretation", in *Proceedings of ISAAC Conference, Promoting Cultural Heritage Tourism through integrated e-services*. Amsterdam, The Netherlands, July 2, 2009.
- Nijkamp P., Rietveld P., Voogd H. (1990), *Multicriteria evaluation in physical planning*. Elsevier, Amsterdam, The Netherlands.
- Nijkamp P., Kourtit K. (2012), "The use of visual decision support tools in an interactive stakeholder analysis - Old ports as new magnets for creative urban development". *Sustainability*, vol. 5, n. 10, pp. 4379-4405.
- Norberg-Schulz C. (1998), *Genius loci. paesaggio, ambiente, architettura*. Electa, Milano.
- Pérez J.G. (2002), "Ascertaining landscape perceptions and preferences with pair-wise photographs: planning rural tourism in Extremadura". *Spain Landscape Res.*, n. 27, pp. 297-308.

- Porter M., Kramer M. (2011), "Creating shared value". *Harvard Business Review*, n. 1, pp. 4-17.
- Ikegami J. (1992), "The economics of intrinsic value – A note on the value theory of J. Ruskin and A. Sen". *Kyoto University Economic Review*, vol. 62, n. 1, pp. 1-17.
- Saaty T.L. (1980), *The Analytical Hierarchy Process*. McGraw Hill, New York, NY.
- Saaty T.L. (1992), *Multicriteria decision making - The Analytic Hierarchy Process*. RWS Publications, Pittsburgh.
- Smit A.J. (2011), "The Influence of district visual quality on location decisions of creative entrepreneurs". *Journal of the American Planning Association*, vol. 77, n. 2, pp. 167-184.
- Streetscapes Research Group (2002), *Streetscapes. Their contribution to wealth creation and quality of life - Final Report*, www4.rgu.ac.uk
- UNESCO (2002), *Budapest Declaration on World Heritage*. UNESCO, Budapest, Hungary.
- UNESCO (2005), *Vienna Memorandum on "World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape"*. UNESCO, Vienna, Austria.
- UNESCO (2011), *Recommendation on the Historic Urban Landscape (HUL)*. UNESCO, Paris, France.
- Young I.M. (1990), *Justice and the politics of difference*. Princeton University Press, Princeton, NJ.
- Zeleny M. (1982), *Multicriteria decision-making*. Mc Graw-Hill Book Company, New York, NY.
- Zeleny M. (1993), "Alla ricerca dell'equilibrio cognitivo: bellezza, qualità, armonia", in Fusco Girard L. (a cura di), *Estimo ed economia ambientale*. Angeli, Milano.
- Zube E.H. (1980), *Environmental evaluation: perception and public policy*. Brooks/Cole Publishing Company, Monterey, CA.
- Zube E.H., Sell J.L., Taylor J.G. (1982), "Landscape perception: research, application and theory". *Landscape Planning*, n. 9, pp. 1-33.

Fortuna De Rosa

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
Email: fortuna.derosa@unina.it

IL PAESAGGIO URBANO DELLE CITTÀ PORTUALI: LA DIMENSIONE COMPLESSA NELLA VALUTAZIONE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Maria Di Palma

Sommario

Le città portuali ed in particolare l'interfaccia porto-città mostrano molte delle sfide che oggi il sistema urbano deve affrontare sotto la spinta dei rapidi cambiamenti globali. Se da una parte le attività commerciali marittime e logistiche sono spesso alla base di problemi di carattere sociale, economico e ambientale, dall'altra le potenzialità offerte dal porto in termini di innovazione sostenibile possono diventare volano di sviluppo per l'intero sistema urbano, se opportunamente sfruttate.

Il presente contributo focalizza l'attenzione su alcune esperienze significative di interventi nelle aree portuali, per analizzarne il ruolo che esse possono assumere nei processi di rigenerazione dei contesti urbani. Obiettivo generale della ricerca è quello di individuare strategie innovative di sviluppo per le città portuali attraverso la strutturazione di un approccio valutativo integrato alle trasformazioni urbane.

Parole chiave: città portuale, sviluppo sostenibile, valutazioni multicriteri

THE URBAN LANDSCAPE OF THE PORT CITIES: THE COMPLEX DIMENSION IN THE EVALUATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Abstract

The port cities and, in particular, the interface between port and city show many of the challenges that today the urban system faces under the pressure of rapid global changes. Even if the commercial, maritime and logistic activities are often at the root of social, economic and environmental problems, the potential offered by the port in terms of sustainable innovation can become a driving force for the development of the entire urban system, if properly exploited.

This paper focuses on some significant practices of interventions in port areas, in order to analyze the role that they can play in the transformation of urban contexts.

The general objective of the research is to identify innovative strategies for the development of port cities through the structuring of an integrated evaluative approach to urban transformation.

Keywords: port city, sustainable development, multicriteria evaluation

1. Introduzione

Nella storia le città portuali hanno sempre svolto un ruolo centrale sia come poli di ricchezza economica, sia come luoghi di cultura e benessere, grazie anche alla loro particolare capacità attrattiva nei confronti di merci e persone. Nel tempo molti porti si sono affermati come macchine logistiche e la loro funzione di nodi del trasporto marittimo è stata favorita, soprattutto negli ultimi decenni, dall'apertura dei mercati globali.

I rapidi cambiamenti nella tecnologia marittima e la forte concorrenza tra città hanno determinato l'obsolescenza di vaste aree portuali e il loro conseguente declino. Tali aree, spesso localizzate in posizioni centrali, sono state oggetto, con esiti diversi, di politiche urbane volte a sfruttarne le opportunità economiche, sociali, culturali e ambientali, dando vita a quel fenomeno nato negli Stati Uniti e in Canada e diffusosi in tutto il mondo che va sotto il nome di *waterfront renaissance*.

Le potenzialità sotto il profilo culturale, economico, paesaggistico delle città portuali ne fanno un campo privilegiato di ricerca per riflettere sul futuro della società e per individuare soluzioni creative di rigenerazione urbana (Di Palma, 2010).

Il presente contributo, partendo dall'analisi di alcune esperienze significative di intervento in aree portuali, ne analizza il ruolo assunto nei processi di trasformazione dei contesti urbani.

Le aree portuali, infatti, come dimostrato da molti casi di successo, svolgono un ruolo trainante per lo sviluppo economico. Inoltre, l'adozione da parte di molte città portuali di strategie innovative basate sull'economia ecologica ha consentito di minimizzare gli impatti ambientali delle trasformazioni, riducendo la vulnerabilità derivante dalle calamità naturali (inondazioni, erosione costiera, ecc.) e dalla crescente sovrapposizione di attività che si svolgono lungo i litorali. L'obiettivo dell'efficienza ecologica è però condizione necessaria ma non sufficiente per uno sviluppo urbano sostenibile che necessita di una strategia integrata basata anche sull'economia civile e sull'economia della conoscenza e del patrimonio culturale. Le sfide del cambiamento che i sistemi urbani devono affrontare pongono problemi complessi e interconnessi i quali, per essere risolti, richiedono un approccio sinergico fondato sui concetti di relazionalità e di comportamento emergente (Ravetz, 2013). L'analisi di casi studio significativi consente di affrontare i problemi urbani come combinazione di fattori locali e globali interconnessi e di offrire una base per intraprendere le sfide attuali e future secondo una prospettiva strategica di lungo termine.

Di seguito alla presente introduzione, il contributo si articola in tredici paragrafi. Il secondo presenta la struttura metodologica adottata per la ricerca sui casi studio che sono descritti nei paragrafi successivi, fino al decimo. L'undicesimo paragrafo introduce il processo valutativo che dall'identificazione degli indicatori di risultato conduce sino alla valutazione ex post delle pratiche di trasformazione urbana. Nel dodicesimo paragrafo sono presentati i risultati derivanti dall'applicazione del metodo valutativo e, infine, nell'ultimo sono fornite osservazioni e suggerite alcune direzioni di sviluppo, in particolare sul caso studio della città di Napoli.

2. La struttura metodologica della ricerca: una prospettiva multidimensionale

Obiettivo centrale della ricerca metodologica è l'elaborazione di una struttura di analisi multidimensionale e l'individuazione di un modello di sviluppo integrato delle città portuali basato sui valori e le preferenze dei vari stakeholder coinvolti, secondo un approccio valutativo *place-oriented*.

Il processo valutativo, finalizzato all'identificazione delle strategie di valorizzazione più efficaci per il caso specifico della città di Napoli, può essere suddiviso in quattro fasi fondamentali che iniziano con l'individuazione e la selezione delle pratiche analizzate e si concludono con l'elaborazione della strategia preferibile, attraverso la valutazione ex post dei casi studio. La fase intermedia è rappresentata dall'identificazione di un set significativo di indicatori urbani di risultato e dalla successiva elaborazione di indicatori *place-oriented* attraverso l'analisi delle strategie, le azioni e gli attori coinvolti.

La scelta dei casi studio è avvenuta a partire da quelle città che sono state recentemente oggetto di interventi di rigenerazione urbana lungo il fronte portuale e nelle quali la realizzazione di tali interventi ha determinato consistenti ricadute sull'intero sistema. In particolare sono state selezionate città portuali europee, poiché l'Europa rappresenta un campo di analisi che, nonostante la molteplicità delle specifiche realtà, è omogeneo e rilevante da un punto di vista non solo economico, sociale e territoriale, ma soprattutto culturale e identitario. Inoltre, l'Europa consente di individuare un preciso indirizzo anche da un punto di vista politico, essendo la città portuale una tematica ricorrente ed importante in diversi programmi comunitari. Le pratiche di seguito analizzate sono state selezionate, pertanto, in base a tre principi fondamentali:

- contesto territoriale omogeneo;
- caratterizzazione storico-culturale e tipo di risorse culturali presenti;
- approcci/dinamiche della trasformazione attuati.

Al fine di analizzare e interpretare i casi studio selezionati, la ricerca è stata strutturata a partire dall'articolazione di un quadro conoscitivo delle pratiche basato sulla preliminare selezione e raccolta di informazioni attraverso la predisposizione di schede identificative relative a ciascuna città, con indicatori di stato individuati come di riportato in Tab. 1.

Tab. 1 - Scheda identificativa

Criterio	Sotto-Criterio	Indicatore
Dimensione Demografica	Stato della popolazione	Popolazione
		Popolazione area metropolitana
	Struttura della popolazione	Densità abitativa
		Indice di dipendenza strutturale degli anziani
Dimensione Fisica	Estensione urbana	Percentuale stranieri sul totale degli abitanti
		Superficie comunale
	Estensione portuale	Superficie area metropolitana
		Superficie portuale
		Superficie di flottazione
		Lunghezza totale banchine
Dimensione Economica	Struttura economica	Pil pro capite
	Traffico portuale	Quantità annua merci movimentate
		Traffico passeggeri annuo

I dati di inquadramento raccolti fanno riferimento alla identità strutturale di ciascuna città in termini di dimensione urbana, metropolitana e portuale, composizione demografica e sociale della popolazione e flussi dei traffici portuali.

Al fine di mettere a punto un criterio unico di lettura, per ciascun caso studio, oltre ad individuarne gli elementi identificativi attraverso i suddetti indicatori di stato, si è tracciato il quadro conoscitivo relativo alle strategie generali sottese alle scelte di sviluppo messe in atto, i piani che ai diversi livelli hanno guidato il processo di trasformazione delle aree, le procedure esplicitate per attuare i progetti, gli attori coinvolti nel processo di trasformazione.

La ricerca, come una virtuale rotta di navigazione, ha toccato due città portuali del Mare del Nord (Amburgo e Newcastle), due città Atlantiche (Glasgow e Liverpool), una città del Golfo di Biscaglia (Bilbao), due città Mediterranee (Valencia e Marsiglia), per approdare, infine, a Napoli, città portuale rispetto alla quale le altre città sono state comparate (Fig. 1). Nei paragrafi che seguono sono analizzati gli otto casi studio selezionati, evidenziandone gli aspetti più significativi.

Fig. 1 - Casi studio



3. Liverpool

La storia della città di Liverpool è caratterizzata da rapidi sviluppi e declini, ed è fortemente legata al fiume Mersey che ne rappresenta l'elemento baricentrico ed il potenziale di crescita; laddove la città è costretta ad adattarsi continuamente ai cambiamenti del contesto, reinventando sé stessa. A partire dal XVIII secolo, il porto di Liverpool divenne il più importante dell'Impero Britannico e conobbe uno sviluppo tale che agli inizi del XIX secolo il 40% del traffico commerciale internazionale transitava per questa città. Alla grande espansione commerciale, fece riscontro la rapida crescita urbana.

L'apertura del canale navigabile di Manchester, nel 1894, comportò perdita di occupazione e, a partire dalla seconda metà del XX secolo, una grave crisi investì la città, determinando la chiusura di numerose fabbriche, la contrazione delle attività portuali e il conseguente declino economico e sociale (Farnie, 1980). Liverpool riuscì comunque a superare la fase di crisi con una rinascita che la portò ad investire in un complesso programma di interventi di rigenerazione urbana ancora oggi in fase di realizzazione.

Un'azione decisiva per incoraggiare gli investimenti fu svolta dall'Amministrazione Comunale che, nel 1990, adottò un piano strategico per fissare gli obiettivi e i requisiti di sviluppo generale. Questo consentì agli investitori di avere abbastanza sicurezza e flessibilità per avviare un programma di investimenti per un innovativo progetto di rigenerazione urbana al centro della città. Alcune critiche si possono comunque sollevare al suddetto intervento, legate in particolare al modello di sviluppo che, seppure cerca di realizzare una collaborazione tra pubblico e privato, è di tipo adattivo, in quanto considera la creazione di ricchezza basata sull'industria del commercio e il consumo materialistico e genera vulnerabilità del sistema urbano, accrescendo le divisioni sociali ed economiche.

L'avvio di un processo di riqualificazione impostato sulla conservazione del patrimonio storico e sulla promozione della cultura rappresenta uno dei punti di forza che ha consentito alla città di Liverpool di superare i problemi derivanti dalla decadenza portuale dello scorso secolo. Nel 2004 Liverpool è stata inclusa fra i siti UNESCO Patrimonio Mondiale dell'Umanità. Nel 2008 l'assegnazione del titolo di Capitale Europea della Cultura è stata un'ulteriore occasione per valorizzare le sue caratteristiche attraverso una vasta gamma di eventi incentrati sulla cultura. Tra le iniziative attualmente in fase di realizzazione, vi è quella supportata dal Governo inglese del "Mersey Waters" che rientra in un più ampio e ambizioso programma di sviluppo del North West, prevedendo tra l'altro la costruzione di due nuovi porti (Port Salford e Liverpool 2). Nell'ambito degli interventi che riguardano la fascia costiera a contatto con il centro storico, il piano di sviluppo "Liverpool Waters", ispirato a quelli di Dubai e Shanghai, è stato nel 2012 formalmente contestato dall'English Heritage; inoltre l'UNESCO, esprimendo la preoccupazione che tale progetto alteri il profilo della zona, ha inserito la città mercantile marittima di Liverpool nella lista dei siti in pericolo (UNESCO, 2012).

Oggi la città di Liverpool continua a rimanere uno dei più importanti porti del Regno Unito, con una quantità di merci movimentate pari a 32 milioni di tonnellate all'anno e un traffico container che nel 2012 è stato di 650 mila teu.

Per quanto riguarda l'industria negli ultimi decenni è stato realizzato uno dei più grandi distretti d'Europa, il Knowsley Industrial Park che ospita, su una superficie di circa 500 ettari, diverse multinazionali. Ma l'economia, oltre all'industria nel settore farmaceutico (aziende multinazionali come Novartis, Eli Lilly, Unilever e Bristol Myers Squibb hanno a Liverpool la sede principale), automobilistico (Liverpool è un importante centro per l'eccellenza automobilistica con marchi come Jaguar e Land Rover) e petrolchimico, si sta spostando anche verso il territorio con lo sviluppo di grandi società di servizi soprattutto nel campo delle telecomunicazioni (la città è sede di aziende riconosciute a livello internazionale tra cui Sony, Lime Pictures, Fiume Motion Group, Hurricane Films e North Star Productions). Liverpool, inoltre, svolge un ruolo chiave a livello internazionale nel settore digitale e creativo: diverse imprese creative vi hanno sede e i settori della conoscenza come le scienze della vita e le tecnologie a basso impatto ambientale sono ampiamente supportate dalla ricerca e dalle strutture delle tre Università della città. Un altro

settore che sta diventando una voce sempre più importante dell'economia locale è il turismo, in seguito all'aumento di strutture e servizi ad esso legati. La città è, infatti, una destinazione turistica con 600 mila visitatori l'anno che spendono circa 20 milioni di sterline.

Liverpool, consapevole che non bastano le sole infrastrutture per sostenere una città, sta lavorando anche alla costruzione del capitale sociale a lungo termine attraverso la creazione di partnership tra pubblico e privato, che si muovono secondo un modello di sviluppo integrato. Esempio di rigenerazione sostenibile è dato dalla Ropewalks Initiative, l'area limitrofa a Liverpool One, costituita da edifici storici dei mercanti georgiani, facente parte del World Heritage Site un tempo al servizio dell'Old Dock di Liverpool (il primo bacino commerciale del mondo). Questo quartiere, attraverso la riconversione degli edifici abbandonati in nuove funzioni per il tempo libero, uffici per imprese creative, appartamenti e istituti culturali come il Fact Centre (Fondation for Arts and Creative Technologies), ha ritrovato una nuova identità, dando vita ad attività ricreative e luoghi di incontro molto diversi dal resto del centro città. Ropewalks è, inoltre, parte di un più ampio sistema di esperimenti di rigenerazione che ha inizio con Groundwork, un movimento nato nel 1981 in Inghilterra e Galles e più di recente in Scozia, e interessato alla gestione di terreni sulla frangia urbana (Bromley, 1990), partendo dal presupposto che i problemi sociali dell'*inner city* possono in parte essere alleviati attraverso la realizzazione di una migliore gestione dell'ambiente.

4. Bilbao

Città portuale di tradizione industriale, sorge lungo il fiume Nervion che nel tempo ne ha determinato le sorti. Il suo porto, grazie alla posizione geografica che occupa, svolge un ruolo strategico, non solo per l'economia, ma anche come collegamento con l'Europa del Nord. Il traffico portuale raggiunge i 34 milioni di tonnellate di merci movimentate all'anno e considerevole risulta la quota di traffico container (circa 3 milioni di teu annui).

Durante la dittatura di Franco, Bilbao divenne uno dei più grandi centri industriali a nord della Spagna e, con la crescita dell'industria siderurgica e dei cantieri navali, il principale centro di immigrazione.

Un approccio radicale alla progettazione urbana ha consentito alla città di superare la profonda crisi dalla quale è stata investita alla fine del XX secolo, lasciandosi alle spalle un'economia basata esclusivamente sulla siderurgia pesante e sulla cantieristica, per intraprendere un'opera di diversificazione delle attività produttive. Per contrastare il declino, spesso si sono resi necessari drastici interventi di demolizione dei vecchi cantieri navali e delle vestigia di un passato industriale per fare posto ad alberghi moderni, aree a verde, piste ciclabili e locali affacciati sul fiume. Progettisti di fama internazionale (Rafael Moneo, Alvaro Siza, Robert Stern e molti altri) hanno dato il loro contributo alla costruzione di una nuova identità della città. Ma le opere architettoniche realizzate sono parte di una efficiente pianificazione strategica di area vasta, dove l'attenzione non è tanto focalizzata sugli oggetti da collocare nello spazio, quanto piuttosto sui soggetti e sui luoghi che determinano rapporti e interazioni specifiche tra attori nel tempo e nello spazio.

Alla fine degli anni Ottanta si prendevano le prime iniziative per contenere il progressivo degrado socio-economico; il processo di rivitalizzazione, guidato dal Piano Strategico e volto a far acquisire a Bilbao una nuova centralità sulla scena internazionale, è stato strutturato nei seguenti ambiti di azione: rafforzamento dell'identità culturale; rigenerazione

urbana; potenziamento della rete infrastrutturale; investimenti nelle risorse umane e nell'innovazione tecnologica.

Nel 1991 fu fondata Bilbao Metropoli 30, un'associazione di promozione e ricerca che oggi conta circa 130 partner pubblici e privati, riconosciuta come ente di pubblica utilità, e costituita con lo scopo principale di formulare e attuare il piano strategico. Bilbao Metropoli 30, oltre agli obiettivi più strettamente legati alla pianificazione, svolge azioni per il miglioramento dell'immagine della città nello scenario internazionale, realizza progetti di studio e di ricerca relativi all'area metropolitana, promuove iniziative di partnership pubblico-privato al fine di attuare progetti di interesse comune per la riqualificazione e lo sviluppo urbano. Inoltre, l'associazione sta concentrando i suoi sforzi nella definizione di una visione a lungo termine per rispondere alle sfide dei prossimi due decenni (globalizzazione, trasformazione delle strutture socio-economiche, ecc.), coinvolgendo la società civile nella costruzione degli obiettivi del futuro di Bilbao come ambiente capace di attrarre idee e progetti grazie soprattutto alla risorsa dei suoi professionisti. La chiave del successo del processo di rivitalizzazione è dunque posta nel capitale umano e sociale alla ricerca di soluzioni creative per risolvere problemi emergenti. Ed è proprio in questa ricerca di soluzioni, secondo una logica di lungo periodo in cui i singoli progetti si collocano in maniera coordinata ed organica, nonché nella continua e proficua collaborazione tra settore pubblico e settore privato che vanno individuate le componenti più interessanti del metodo adottato da Bilbao nel processo di rigenerazione urbana.

La trasformazione di Bilbao ha generato nuove attività economiche e culturali, attrattività nei confronti del turismo e degli investitori (solo nel 2006 Bilbao ha accolto più di 1 milione di turisti e oggi è la città più visitata della regione Basca), un'identità culturale grazie alla rinnovata vitalità (la riqualificazione del distretto culturale dell'Abandoibarra ha liberato potenzialità inesprese, rilanciando una nuova immagine della città e nuove centralità urbane), aumento dell'occupazione (il tasso di occupazione è dell'89,19%), miglioramento della qualità della vita e del benessere (la creazione di nuove residenze, poli culturali e ricreativi, ha consentito la soddisfazione delle diverse esigenze degli utilizzatori generando un ambiente vitale); tutto questo a partire dalla riqualificazione portuale, volta a far diventare il fiume elemento strutturante non solo per lo sviluppo socio-economico ma anche per l'integrazione con la città destrutturata.

5. Amburgo

Amburgo è il principale porto tedesco e uno dei maggiori scali marittimi del mondo. La città svolge un ruolo importante per la Germania che ha una linea di costa poco estesa e i suoi pochi porti hanno la funzione prevalente di gateway con il resto d'Europa. Il suo porto movimentata 130 milioni di tonnellate ogni anno, occupa il 10% della superficie totale della città e fornisce più di 150 mila posti lavoro (European Commission, 2010).

Nella seconda metà dell'Ottocento fu realizzato il primo bacino portuale moderno, il Sand Torhafen. La crescita dei flussi di emigranti che attraversarono l'Atlantico richiese la costruzione di ulteriori 4 bacini portuali. Oggi le aree dismesse del porto sono oggetto del più rilevante progetto urbanistico di Amburgo, noto come Hafencity. Il recupero è iniziato nel 2002 e prevede, con il completamento entro il 2020, il trasferimento di circa 12 mila abitanti, un afflusso di tre milioni di visitatori l'anno e la creazione di circa 20 mila nuovi posti di lavoro nel settore dei servizi (Hafencity, 2012).

Uno dei punti di forza del progetto è rappresentato dall'adozione di un mix di funzioni diverse volto a realizzare un'area che resti vitale oltre l'orario di chiusura delle attività commerciali. Le residenze saranno circa il 33% delle funzioni previste, mentre la percentuale da destinare a spazi pubblici e spazi privati sarà circa il 36% (solo il 4% degli spazi privati non sarà accessibile al pubblico). La previsione di infrastrutture sociali sarà individuata in relazione alle suddette cifre. Lo sforzo rilevante non riguarda solo le funzioni dell'area ma anche la tipologia di offerta così, accanto ad appartamenti di lusso, sono previste abitazioni a prezzi medi e appartamenti in affitto a prezzi accessibili. Del resto, anche la pianificazione spaziale cerca di accrescere la resilienza sociale della città attraverso la realizzazione di luoghi di incontro e socializzazione che restituiscono valore agli spazi pubblici urbani. La varietà di stili di vita presenti e di edifici residenziali disponibili (alcuni dei quali realizzati tramite *joint ventures* e cooperative di autocostruzione) sono la conferma della forte volontà nel creare legami tra diversi gruppi sociali realizzando una "continuità integrativa" del tessuto urbano, ricostruendo relazioni tra lo spazio privato e quello della frequentazione pubblica, sperimentando forme innovative di governance.

I primi edifici furono ultimati nel 2004, una GmbH è responsabile dell'area, della realizzazione dei progetti e gestisce i rapporti pubblico-privati. La Quango (organizzazione non governativa quasi autonoma) HafenCity Hamburg, oltre a commercializzare e vendere terreni agli investitori, svolge la funzione di controllo per garantire la qualità degli interventi. Il prezzo dei suoli per l'edilizia privata è fissato prima della gara, pertanto, la vendita non avviene all'offerta più alta, ma in base a criteri di rispondenza del progetto ad obiettivi di qualità dell'uso e realizzazione di mix funzionali. In particolare, la qualità architettonica è garantita dalla progettazione, realizzata da professionisti vincitori di specifici concorsi, e dall'istituzione di un *ecolabel* per stimolare l'ecosostenibilità delle realizzazioni attraverso una virtuosa competizione di mercato tra i migliori risultati. In questo modo vengono garantite contemporaneamente l'efficienza e la rapidità di realizzazione richieste dall'investitore, gli interessi dell'utilizzatore finale e la flessibilità della città che, grazie alle caratteristiche di diversità, può rispondere ad eventuali necessità di futuri cambiamenti. Nel processo di sviluppo di HafenCity è evidente la capacità creativa della città di Amburgo dove l'interesse dell'investitore, l'interesse pubblico e quello dei singoli cittadini sono coordinati attraverso l'applicazione di un modello di governance capace di creare sinergie tra i vari soggetti coinvolti creando consenso. La volontà di costruire una rete di relazioni formali e informali è testimoniata anche dal coinvolgimento dei cittadini già nella fase iniziale di sviluppo e dalla successiva realizzazione di una struttura con un forum permanente per la discussione e la cooperazione.

L'intervento di riqualificazione di HafenCity non è solo uno dei principali progetti a livello internazionale di sviluppo immobiliare di un'area industriale dimessa, ma la sua importanza è legata piuttosto alla capacità di coniugare in maniera creativa lo sviluppo economico con l'alta qualità della vita. Del resto Amburgo non è solo una delle dieci città più grandi d'Europa, ma è anche tra le città della Germania culturalmente più vivaci e più attente alla sostenibilità ambientale, che ha fatto della sfida al cambiamento climatico uno dei suoi principali impegni. Il Programma per la protezione del clima, approvato nel 2007, individua 10 aree di azione e più di 450 misure individuali con la previsione di un investimento annuo di 22.5 milioni di euro e ulteriori 175 milioni solo nel periodo 2007-2008 per progetti attivati da investitori privati e aziende municipali. L'impegno della città per ridurre le

emissioni climalteranti è stato premiato nel 2011 con il titolo di Green Capital, a testimoniare gli sforzi compiuti in vari settori come ad esempio i trasporti (la mobilità pedonale è del 25%, le piste ciclabili hanno un'estensione di 1700 km e la rete del trasporto pubblico è molto efficiente); le energie rinnovabili (la rete di teleriscaldamento serve più di 500 mila appartamenti); l'efficienza energetica (sono previsti interventi su 65 mila edifici residenziali pubblici in 10 anni per ridurre 75 mila t di CO₂).

6. Marsiglia

Marsiglia, con una popolazione di circa 850 mila abitanti, è la più grande città della Francia dopo Parigi in termini di consistenza demografica, ed è il più importante scalo marittimo. La quantità di merci movimentate nel 2010 è stata di 82,427 milioni di tonnellate e il traffico passeggeri supera i 2 milioni annui (ISL, 2013). La città, grazie alla posizione geografica strategica che occupa, svolge un ruolo rilevante nel collegamento tra l'area del Bacino Mediterraneo e l'Europa Continentale e, proprio facendo leva sulle sue caratteristiche posizionali, ha avviato un complesso intervento di riqualificazione orientato a ridarle centralità nei nuovi equilibri geopolitici.

Il porto di Marsiglia è particolarmente importante per l'economia francese nel suo complesso, infatti l'impatto economico del cluster marittimo è caratterizzato da un moltiplicatore pari a due (Merk e Comtois, 2012). Il processo di rilancio dell'economia e di internazionalizzazione della città trova nel porto il principale motore, non solo grazie al settore logistico, ma anche al settore delle crociere e a quello del diportismo (con i suoi 14 porti lungo i 57 chilometri di litorale, è il secondo polo da diporto d'Europa). Del resto, il turismo rappresenta una voce importante dell'economia marsigliese che, solo nel 2012, ha contato più di 41 milioni di visitatori, corrispondenti a 18 mila impieghi diretti e più di 700 milioni di ricadute economiche (Observatoire Local du Tourisme à Marseille, 2012).

La strategia di sviluppo adottata da Marsiglia a livello locale (Schema de Cohérence) si colloca all'interno di un complesso processo di pianificazione urbana avviato nel 1995 dallo Stato Francese con l'Operazione di Rilevanza Nazionale Euroméditerranée. Il progetto, nato per contrastare la crisi economica e gli alti tassi di disoccupazione, partendo dalla riqualificazione delle aree urbane centrali, propone un modello di città come centro nodale della cultura mediterranea, in cui le azioni di pianificazione e rivitalizzazione economica del *waterfront* sono solo la prima fase di un programmazione a lungo termine volta a posizionare Marsiglia sulla scena internazionale.

La visione strategica oscilla, dunque, tra la dimensione culturale dello scambio nell'area mediterranea e la dimensione economica degli scambi internazionali. Nella fase iniziale del progetto di riqualificazione il modello proposto ha focalizzato l'attenzione sulla qualità dell'offerta culturale e sull'integrazione sociale. Inoltre, il progetto, nella fase di avvio, ha rappresentato una interessante occasione per sperimentare nuove forme di cooperazione regionale tra le varie istituzioni coinvolte. Successivamente la competizione all'interno della regione ha prevalso sulla funzione di riequilibrio territoriale, generando instabilità e rinegoziazione delle strategie iniziali. Questo ha comportato, in molti casi, il venir meno delle aspettative generate dalla visione sociale, evidente ad esempio nel far prevalere gli interventi immobiliari al servizio delle logiche di profitto sulle esigenze di spazio pubblico/aperto, o nella espulsione degli immigrati dalle aree riqualificate in seguito all'aumento dei valori immobiliari. Del resto la strategia iniziale di proporre Marsiglia come città cosmopolita si sta orientando sempre più verso un'offerta culturale che attrae

soprattutto un pubblico internazionale, determinando spesso un paesaggio urbano omologato al servizio delle esigenze/preferenze globalizzate.

7. Valencia

Valencia, con i suoi 809 mila abitanti, è una delle città più popolate di Spagna, dopo Madrid e Barcellona. La sua area metropolitana, anch'essa tra le più estese della nazione, ha una popolazione di 2,5 milioni.

Le attività marittime, sin dalla fine del XIII secolo, hanno svolto un ruolo importante nello sviluppo economico, rendendola uno dei principali centri commerciali d'Europa. La sua posizione strategica nel Mediterraneo e le infrastrutture realizzate ne hanno potenziato lo sviluppo. Oggi il suo porto è nella lista dei primi dieci più grandi d'Europa con un traffico merci che supera i 50 milioni di tonnellate e che ha raggiunto 4,211 milioni di teu nel 2010 (European Commission, 2012).

La città di Valencia, come Barcellona, ha tratto vantaggio dallo svolgimento di eventi internazionali non solo per promuovere la sua immagine, ma per dare attuazione e nuovo impulso ai processi di rigenerazione urbana intesa come occasione di recupero della relazione tra l'area portuale e il centro urbano.

I primi interventi degli anni Ottanta sulla vecchia darsena, con il recupero di edifici storici di particolare importanza e con la riqualificazione di una parte della darsena interna come spazio pubblico restituito alla città, hanno rappresentato l'inizio di un processo di trasformazione dell'area portuale che ha trovato compimento con i lavori realizzati per l'America's Cup del 2007. Gli interventi realizzati hanno rappresentato una importante occasione di rigenerazione dell'intera area urbana, non solo di quella portuale, soprattutto perché le attività previste non sono state concepite solo in funzione dell'evento sportivo ma come dotazione di servizi per la città. Inoltre, lo sviluppo dei trasporti e delle telecomunicazioni ha dato un forte impulso alla crescita economica degli ultimi decenni, in gran parte basata sul turismo e sull'industria edilizia. La politica dei grandi eventi ha svolto sicuramente un ruolo determinante e un ritorno in termini sociali, consentendo di creare, a partire dal 1998, 271 mila posti di lavoro e di attirare 69 milioni di visitatori (<https://ec.europa.eu/eures>).

La riconferma di Valencia come sede dell'America's Cup nel 2010 e l'accordo per svolgere fino al 2015 il Gran Premio di Formula 1 nella darsena interna, sono alcuni esempi che testimoniano la riuscita del processo di sviluppo attivato. Tale processo però ha visto una battuta di arresto con la crisi del 2008, facendo sorgere qualche dubbio sulla validità di un modello economico basato principalmente sui "grandi eventi". Oggi questi ultimi rappresentano il 13% del debito attuale della regione e determinano la necessità di ridurre le spese servite negli anni passati a competere con le altre città.

8. Newcastle upon Tyne

Newcastle è un esempio di città portuale che ha saputo realizzare gli obiettivi di rivitalizzazione economica, sociale e culturale attraverso il raggiungimento di un rinnovato rapporto tra "antico e nuovo". Il porto, sviluppatosi a partire dal XVI secolo vide fiorire lungo il fiume Tyne diversi cantieri navali che favorirono la prosperità della città. In seguito alla deindustrializzazione, la città è riuscita a superare un periodo di crisi partendo dal recupero del suo centro storico. Un'area di notevole pregio architettonico in stile classico georgiano, dove circa la metà degli edifici sono classificati come beni culturali

d'importanza storico/architettonica. Il progetto di riqualificazione, che aveva quale obiettivo non solo la conservazione fisica del patrimonio architettonico per stimolare l'attrattiva commerciale e turistica dell'area, ma anche la rivitalizzazione culturale e sociale, è stato realizzato e portato a termine nel 2003 attraverso una serie di interventi volti a promuovere eventi e progetti culturali, ad incentivare forme di uso misto del patrimonio immobiliare, ad allargare l'area commerciale della città dal principale centro commerciale fino alle vie che conducono al centro storico. Notevoli sono stati i risultati in termini di crescita occupazionale (2299 nuovi posti di lavoro creati direttamente dal progetto, e ulteriori 800 nel centro storico derivanti dall'accresciuta fiducia), di investimenti attratti (66,79 milioni euro di fondi pubblici che hanno generato 287,95 milioni di investimenti privati) e di nuove imprese (oltre 399 imprese soprattutto del settore new media) ospitate nell'area in seguito alla riqualificazione, al punto che il progetto ha ricevuto un prestigioso premio dall'Associazione Inglese di Rigenerazione Urbana quale caso di eccellenza. Ma il risultato più importante è stato raggiunto con il rafforzamento dell'identità culturale della comunità locale, realizzato attraverso il coinvolgimento degli abitanti nei processi di riqualificazione urbana. A tale riguardo un ruolo determinante è stato svolto dalla cooperazione con la vicina municipalità di Gateshead. Il superamento della storica competizione tra le due città e l'impegno in un comune progetto culturale ha rafforzato la qualità del cambiamento urbano. Tale collaborazione è, inoltre, la testimonianza del valore di operare secondo logiche relazionali e sistemiche per fare di "due piccole città divise da un fiume, una città di livello europeo con un fiume al centro" (Minton, 2003), le cui sponde sono oggi unite dal Millennium Bridge (ponte premiato a livello nazionale per il particolare design innovativo). Oltre il ponte, altri simboli della rinascita e del cambiamento, quale spinta propulsiva e capacità delle due città di recuperare la loro struttura organizzativa, sono rappresentati dall'Auditorium e Centro per la Musica e dal Baltic (la più grande galleria di arte contemporanea ricavata da un edificio in disuso). L'idea centrale di tali architetture è la volontà di coinvolgere e far partecipare la comunità locale affinché possa identificarsi e sentire proprie tali "icone culturali". Il Baltic, infatti, è stato progettato come "fabbrica di arte" e, oltre alle sale espositive, ospita spazi dove gli artisti lavorano in rapporto diretto con il pubblico. In maniera analoga, il Centro per la Musica, oltre le sale per concerti, possiede diversi locali dove si svolgono corsi e vari programmi per valorizzare il patrimonio di musica tradizionale, avvicinare le persone di ogni età all'ascolto e alla pratica della musica, sostenere nuovi artisti. La differenza rispetto ad architetture moderne che vengono realizzate in altre città solo come "attrattori turistici", risiede nella capacità di coinvolgimento delle identità locali, rendendo in tal modo possibile la realizzazione di una riqualificazione urbana che, ancorandosi alle peculiarità del luogo e facendo leva sulla diversità, riesce ad evitare il rischio di omologazione che contraddistingue molti recenti progetti urbani (Fusco Girard e You, 2006).

9. Glasgow

Glasgow è la seconda città più grande del Regno Unito, dopo Londra, e la più popolosa della Scozia (598.830 abitanti). La presenza del fiume Clyde, la costruzione di moli sull'estuario e le opere di dragaggio hanno svolto un ruolo importante nella crescita industriale e commerciale della città. In epoca Vittoriana Glasgow aveva il cantiere navale più grande del mondo e il maggiore porto commerciale dell'Oceano Atlantico.

Agli inizi del secolo scorso, la grave crisi che investì molte città di tutto il mondo, in particolare quelle che basavano la loro economia sull'industria pesante, provocò una forte disoccupazione che raggiunse un livello del 76% nella cantieristica navale (Gibb, 1983); ad aggravare la situazione di declino economico contribuì il cattivo stato di conservazione del patrimonio edilizio e l'alta densità abitativa. Nei primi anni Settanta del secolo scorso, furono avviati dei programmi di "slum clearance" con la demolizione di tuguri e la costruzione di *new towns* dove fu trasferita il 40% della popolazione (Knox, 2010), creando quartieri dormitorio che risolsero il problema solo sotto il profilo quantitativo. Solamente alla fine degli anni Settanta del secolo scorso con l'avvio del progetto GEAR (Glasgow Eastern Areas Renewal) le strategie residenziali si spostarono verso la rigenerazione.

Alla fine degli anni Novanta, Glasgow iniziò un processo di sviluppo economico con la creazione di diverse LCD (Local Development Companies) che avviarono programmi di riqualificazione nelle aree più svantaggiate della città (circa il 40% della sua estensione).

La sfida più grande per la città è stata la rigenerazione del Clyde Waterfront. Nel 2002 fu creato il Waterfront Clyde Regeneration, un partenariato strategico tra i più importanti soggetti pubblici (il Governo Scozzese, la città di Glasgow, i Consigli di Renfrew e West Dunbartonshire, l'Agenzia di sviluppo economico Scottish Enterprise) e soggetti privati (tra cui numerose banche e società di sviluppo e di costruzione), con la finalità di trasformare un sito industriale in un luogo dove la gente può vivere e lavorare (GCC, 2008).

Glasgow, oltre a far leva sulla sua capacità attrattiva nei confronti di investitori e risorse umane, sta affrontando i problemi sociali ed economici secondo un approccio integrato. Diverse sono le iniziative attivate per promuovere il benessere urbano, la qualità della vita e la salute, secondo una modalità "assets-based" che coinvolge le famiglie e le comunità locali (McLean e McNeice, 2012; Mordin, 2013), puntando sui loro punti di forza, le loro risorse e sul ruolo delle organizzazioni non-profit al fine di promuovere approcci centrati sugli utilizzatori (Bunt e Harris, 2009).

10. Il caso Napoli

L'approccio per casi studio consente di individuare per ciascuna esperienza le componenti che possono essere considerate rilevanti per uno sviluppo urbano sostenibile. In tale ottica, le pratiche precedentemente analizzate rappresentano il campo di indagine rispetto al quale costruire il quadro di confronto con la città di Napoli. La valutazione *ex post* delle esperienze internazionali e il confronto con il "caso Napoli" diventa occasione di apprendimento e punto di partenza per costruire una strategia di sviluppo urbano da applicare alla città partenopea.

La storia delle trasformazioni e delle vicende urbanistiche lungo la fascia costiera di Napoli ed i tentativi di riqualificare un'area così importante per lo sviluppo urbano complessivo testimoniano la complessità e le difficoltà di un processo che ancora non è riuscito a raggiungere risultati significativi.

Oggi il porto di Napoli, che si estende da Molosiglio a Vigliena nella fascia costiera vicina al centro storico, presenta la funzione commerciale in posizione baricentrica rispetto alla città. La caratterizzazione del porto quale macchina logistica e produttiva complessa ha accentuato la separazione con la città, determinando barriere fisiche e percettive che solo in alcuni punti sono state eliminate a partire da interventi realizzati nella seconda metà degli anni Novanta del secolo scorso. In particolare il progetto per la zona del molo Beverello con l'abbattimento della recinzione lungo via Acton e la realizzazione di attrezzature

pubbliche al servizio dei passeggeri, ha consentito di far sì che il fronte portuale dell'area storica fosse reso visivamente e fisicamente accessibile in alcune parti. Ma oltre i tanti progetti e le poche realizzazioni portate a termine nel tentativo di ricucire lo spazio urbano con la linea di costa, prevale una diversità di obiettivi tra i vari attori della trasformazione.

La volontà di coordinare la pianificazione portuale con quella comunale rimane per ora a livello di dichiarazione di intenti. Il nuovo Piano Regolatore Portuale, approvato nel 2012, pone quale obiettivo prioritario il rilancio del porto di Napoli come infrastruttura polifunzionale di rilevanza internazionale riaffermando il suo ruolo nel sistema della portualità del Mediterraneo, creando uno sviluppo equilibrato tra le varie funzioni e attività presenti al suo interno e potenziando quelle infrastrutture legate a funzioni considerate strategiche. Nel piano si fa, inoltre, riferimento all'obiettivo di realizzare una connessione terra-mare intesa principalmente in termini infrastrutturali tra il porto e il suo retroterra e di recuperare il rapporto tra la città e il mare attraverso la riqualificazione del waterfront. Quest'ultimo punto non trova però specificazioni operative e le azioni che valorizzano l'immagine della città assumono un valore complementare in relazione alla scarsità di capitale pubblico e alle priorità di investimento nell'infrastrutturazione per la competitività funzionale (Forte, 2013).

Dalla definizione del nuovo piano portuale emerge la volontà dell'Autorità Portuale di sfruttare il posizionamento strategico del porto di Napoli rispetto ai settori di attività del traffico commerciale, turistico e della cantieristica, potenziando le infrastrutture e ampliando la circoscrizione territoriale ai porti di Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata, al fine di decongestionare il porto di Napoli che, per poter competere con le altre città portuali, richiede un ammodernamento delle infrastrutture e un ampliamento degli spazi disponibili per la logistica. Se, dunque, la pianificazione portuale risponde prevalentemente alla logica dell'efficienza funzionale, emerge dall'altro lato una domanda di trasformazione che considera il porto non solo come infrastruttura logistica, ma come nodo di un sistema urbano e territoriale più ampio che comprende servizi e qualità insediative ed ambientali. Tra i progetti che si sono caratterizzati per la loro valenza urbana, quelli che interessano l'area storica del fronte portuale acquisiscono particolare significato in quanto l'area rappresenta il punto di frontiera e di possibile incontro tra le due logiche di pianificazione e programmazione. La riorganizzazione di questa parte del waterfront, nota come area monumentale per la ricchezza di testimonianze architettoniche ed archeologiche presenti, vede la costituzione della società Nausicaa Spa quale strumento di intervento. A distanza di quasi dieci anni dall'avvio del concorso internazionale per il *waterfront* indetto da Nausicaa Spa, la trasformazione prevista dal progetto vincitore non è stata ancora iniziata. Ai ritardi determinati dalle controversie giudiziarie sollevate dai ricorsi presentati dal gruppo arrivato secondo nella competizione, si aggiungono le difficoltà finanziarie per il blocco dei fondi pubblici ai porti (Ceci e Lepore, 2012).

Tutte le iniziative per Napoli restano comunque frammentarie e prive di una prospettiva attuativa concreta, prevale un carattere propagandistico, spesso i progetti sono avviati e non portati a termine, mentre nei pochi casi in cui sono realizzati rispondono a politiche settoriali che non trovano un adeguato inquadramento in una prospettiva territoriale più ampia.

11. Processi valutativi integrati per la trasformazione urbana sostenibile

Le pratiche analizzate rappresentano esempi significativi dell'importanza di individuare

metodi e strumenti in grado di gestire la complessità urbana, nella consapevolezza che le strategie di interventi delle politiche urbane devono essere basate su un approccio *place-based* (Barca, 2009; Kasemir *et al.*, 2003; Carlsson-Kanyama *et al.*, 2007), che tenga in considerazione le situazioni specifiche ed un'analisi delle reali esigenze del territorio.

In questo senso diventa rilevante l'apporto che può derivare dalla valutazione *ex post* per apprendere come supportare il processo decisionale ed orientare la costruzione di scelte volte ad una trasformazione urbana sostenibile.

La costruzione del modello valutativo oggetto di ricerca ha consentito il passaggio del dato informativo alla valutazione dei casi di studio, attraverso successive fasi che sono di seguito sintetizzate:

- definizione degli obiettivi, criteri e sottocriteri di valutazione;
- identificazione dei casi di studio;
- costruzione degli indicatori;
- costruzione dell'albero delle decisioni;
- selezione delle informazioni;
- valutazione.

Per queste ragioni, nella ricerca condotta, non si è fatto riferimento esplicito ad un singolo modello ma si è definita una procedura che, partendo dal confronto dei set di indicatori urbani più significativi, ha costruito un sistema specifico emerso dall'intersezione con il sistema informativo ed il quadro conoscitivo.

Negli ultimi decenni, diverse organizzazioni internazionali hanno sviluppato set di indicatori per il monitoraggio di trasformazioni urbane, ambientali e sociali. Le principali esperienze internazionali per la definizione di set di indicatori a livello urbano hanno rappresentato il riferimento per la costruzione degli indicatori specifici, in particolare i sistemi messi a punto dalle città di Santa Monica, Minneapolis, Boston, Calgary; quello costruito dall'organizzazione non-profit Sustainable Seattle con il coinvolgimento dal basso dei cittadini, gli indicatori culturali della Kea European Affairs, etc.

Molti dei progetti e dei set di indicatori individuati sono accomunati dall'introduzione di concetti quali il benessere, la felicità, la fiducia per tentare di catturare la qualità della vita e l'efficienza dei servizi urbani forniti.

A partire dal confronto dei vari sistemi di indicatori precedentemente descritti si è costruita una banca dati di indicatori di risultato, strutturata secondo le quattro dimensioni fondamentali della sostenibilità ambientale, sociale, culturale ed economica; gli indicatori sono stati poi aggregati per sottocriteri.

Dalla banca dati precedentemente costruita sono stati poi selezionati gli indicatori utili alla valutazione in base ai seguenti requisiti (Bossel, 1999; Bell e Morse, 2003):

- la loro rilevabilità e disponibilità in relazione al programma di lavoro;
- l'attendibilità dei dati e delle fonti;
- la dimensione, cioè la relazione tra il numero di criteri a cui gli indicatori fanno riferimento e l'importanza della tematiche che essi riflettono;
- la comprensibilità;
- la rilevanza e la completezza che riducono il grado di incertezza dell'informazione e assicurano l'inclusione di tutti i criteri.

Il percorso metodologico sperimentato ha l'intento particolare di elaborare un processo decisionale multi-metodo che stimoli l'interazione e il dialogo tra saperi e discipline, integrando:

- il sistema che considera tutti i punti di vista delle parti interessate;
- il sistema che include gli aspetti sia quantitativi che qualitativi delle varie componenti in gioco;
- il sistema spaziale (Cerreta e De Toro, 2012).

Il suddetto processo metodologico è strutturato in cinque fasi fondamentali per le quali sono stati utilizzati i seguenti strumenti:

1. *analisi degli stakeholder*, per identificare tutti i portatori di interesse ed esplorare il contesto di relazioni;
2. *interviste semistrutturate*, per individuare le preferenze della comunità;
3. *Dinamic Actor Network Analysis*, per valutare le preferenze della comunità e stabilire i pesi dei cluster, cioè delle classi dei sottocriteri di valutazione;
4. *Analytic Network Process*, per individuare l'alternativa preferibile per Napoli, in riferimento alle pratiche di trasformazione urbana analizzate;
5. *Rugh Set Analysis*, per esplicitare i fattori critici e sintetizzare gli aspetti strategici maggiormente significativi.

L'obiettivo generale della presente applicazione è quello di sperimentare un approccio di valutazione innovativa dei processi di trasformazione urbana basato sull'integrazione della tecnica di analisi multi criteri (Analytic Network Process) con l'analisi multigruppo (Dinamic Actor Network Analysis) al fine di introdurre i punti di vista e le relazioni esistenti tra gli attori per la pesatura dei criteri di valutazione.

Il processo valutativo inizia con la predisposizione di un modello di analisi delle interazioni tra i differenti attori. Gli stakeholder suddivisi in promotori, operatori e utilizzatori sono stati aggregati nei gruppi riportati nello schema in Tab. 2.

La definizione degli stakeholder è servita sia nella fase di costruzione delle mappe, per ottenere delle valutazioni aggregate per gruppi, sia nella successiva applicazione dell'ANP per l'individuazione dei nodi di clusters degli attori più rilevanti.

Tab. 2 - Stakeholder

Promotori	Operatori	Utilizzatori
Municipalità	Commercianti	Residenti
Autorità Portuale	Imprese Edili	Turisti
Settore Civile	Agenzie Immobiliari	Lavoratori
Istituti di Ricerca	Istituti di Credito	Studenti
Imprenditori	Organizzazioni NoProfit	Utilizzatori Potenziali

Al fine di individuare i punti di vista degli attori e le priorità dei criteri di valutazione, è stato predisposto un questionario che utilizza le immagini quale supporto alle scelte/preferenze degli intervistati. L'approccio percettivo impiegato associa alle componenti sociali, culturali e simboliche che intervengono nell'espressione dei giudizi, le caratteristiche fisiche e di qualità visiva del paesaggio urbano, muovendosi sulla scia delle

ricerche volte ad integrare le componenti di percezione e i giudizi fisici ed umani in un sistema strutturale di valutazione delle qualità visive urbane (Hudspeth, 1986).

Successivamente il campione di interviste raccolto è stato analizzato attraverso il metodo Dynamic Actor Analysis (DANA) (Bots *et al.*, 1999). Mediante la tecnica delle mappe cognitive si è cercato di cogliere il pensiero degli attori in forma diagrammatica piuttosto che lineare, mettendo in evidenza i valori e indagando il modo in cui si apprende e si utilizzano le informazioni che riguardano l'ambiente che ci circonda. Da un punto di vista operativo le informazioni raccolte attraverso le interviste sono state organizzate in nodi collegati tra loro da frecce (le relazioni causali tra i fattori), che indicano le implicazioni e quindi il controllo di azioni future. Le mappe per ogni singolo individuo sono generate a partire da una struttura di impostazione che viene modificata e sviluppata in base alla singola intervista. Il problema decisionale complesso è articolato in arene e fattori (corrispondenti alle classi di stakeholder e ai criteri individuati) che rappresentano gli attributi del sistema, cioè gli aspetti considerati rilevanti dall'attore, a ciascuno di questi ultimi è associato un valore di utilità che riflette come un attore valuta il possibile cambiamento nel singolo fattore (*goal*). I pesi dei cambiamenti dei fattori sono stati attribuiti in base alla frequenza delle preferenze espresse nelle risposte degli intervistati. I *goal* per i diversi fattori sono stati, invece, individuati in base ai giudizi espressi e al grado di soddisfazione delle risposte date nell'intervista (Cerreta *et al.*, 2013).

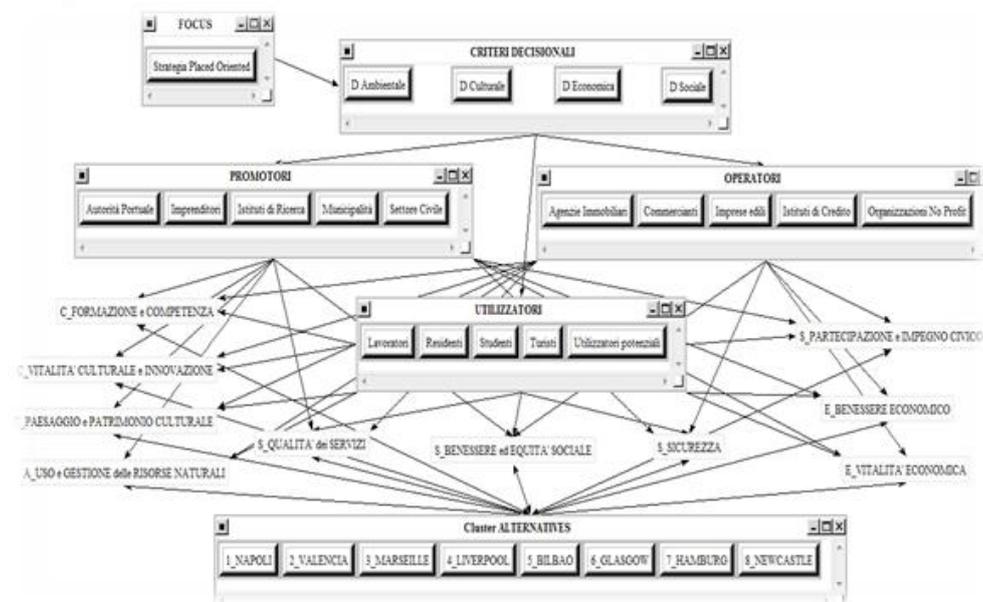
L'approccio partecipativo è integrato con l'analisi multicriteria attraverso l'impiego dell'ANP che consente la comparazione dei casi studio precedentemente individuati (Saaty e Vargas, 2006). La metodologia seguita nella ricerca è strutturata secondo due fasi valutative successive per lo sviluppo dell'analisi. La prima procedura valutativa prevede l'applicazione del metodo ANP, in cui i criteri e i sottocriteri per la comparazione dei casi studio hanno lo stesso peso; la seconda procedura valutativa applica il metodo ANP integrato dal metodo DANA al fine di inglobare le esigenze degli attori nel processo decisionale e verificare come variano i risultati introducendo i punti di vista dei diversi attori coinvolti; in particolare il metodo DANA ha la funzione di ricavare i pesi dei criteri e dei sottocriteri che saranno utilizzati nella successiva applicazione del metodo ANP. Dalla comparazione dei risultati ottenuti nelle due procedure, emergeranno le differenze tra l'alternativa preferibile ottenuta da una applicazione dell'ANP semplice rispetto all'applicazione integrata dal metodo DANA; consentendo di indirizzare il problema decisionale verso una strategia *place-oriented*.

Di seguito è riportata la struttura a network impiegata nella seconda applicazione del metodo ANP che rappresenta il problema di valutazione e le relazioni intercorrenti tra i cluster dei sottocriteri e delle alternative rispetto ai quali sono stati effettuati i confronti a coppie (Fig. 2).

L'ultima fase dell'approccio multi-metodo delineato prevede l'applicazione della Rough Sets Analysis al fine di dedurre regole di intervento che possano risultare significative per la città di Napoli. La procedura valutativa parte dai risultati ottenuti con la seconda applicazione del metodo ANP al fine di individuare alcuni fattori rilevanti per la costruzione di una strategia di sviluppo sostenibile legata al territorio. La Rough Sets Analysis è una tecnica sviluppata da Pawlak (1981) per trasformare una serie di dati in conoscenza strutturata (Fusco Girard e Nijkamp, 2004; Cerreta, 2004; De Toro, 2004). Da un punto di vista applicativo, al fine di individuare il profilo di sostenibilità di ciascuna esperienza analizzata, è stata costruita una matrice di valutazione attribuendo agli indicatori

di risultato un punteggio espressione del livello di performance in base ad una scala a cinque punti (0=nessuno, 1=basso, 2= medio, 3=alto, 4=eccellente). A partire dall'attribuzione dei punteggi degli attributi è stato possibile effettuare la comparazione dei dati e la classificazione dei risultati. Successivamente dalla "matrice di discernibilità" sono stati dedotti "reducts e cores" che esprimono la riduzione del numero di attributi considerati. Le regole decisionali derivano dai legami tra gli attributi e gli oggetti e rappresentano le relazioni logiche del tipo *if...then, if...then ...else if...and ...then* tra le classi di attributi. Al fine di individuare le regole per le strategie di sostenibilità, è stato introdotto un ulteriore attributo "decisionale" utilizzando quale parametro di riferimento i risultati ottenuti dalla precedente fase di valutazione con il metodo ANP.

Fig. 2 - Modello di valutazione reticolare nella seconda applicazione del metodo ANP



12. Risultati

Il riconoscimento del ruolo centrale svolto dalla trasformazione del paesaggio urbano e la sua complessità, porta ad esplorare l'ambito delle valutazioni integrate, combinando l'approccio partecipativo con l'analisi multicriteriale. Il modello valutativo utilizzato considera la molteplicità degli elementi tra loro relazionati secondo una struttura a rete che supera la rigidità dello schema gerarchico lineare proposto dall'AHP. L'applicazione del metodo ANP in due fasi valutative successive consente, inoltre, di confrontare i risultati della prima valutazione in cui, attribuendo ai criteri lo stesso peso, l'alternativa preferibile risulta la città di Valencia; con i risultati della seconda valutazione in cui si può verificare come variano i risultati introducendo i punti di vista dei differenti stakeholder coinvolti.

Fig. 3 - Mappa cognitiva di impostazione

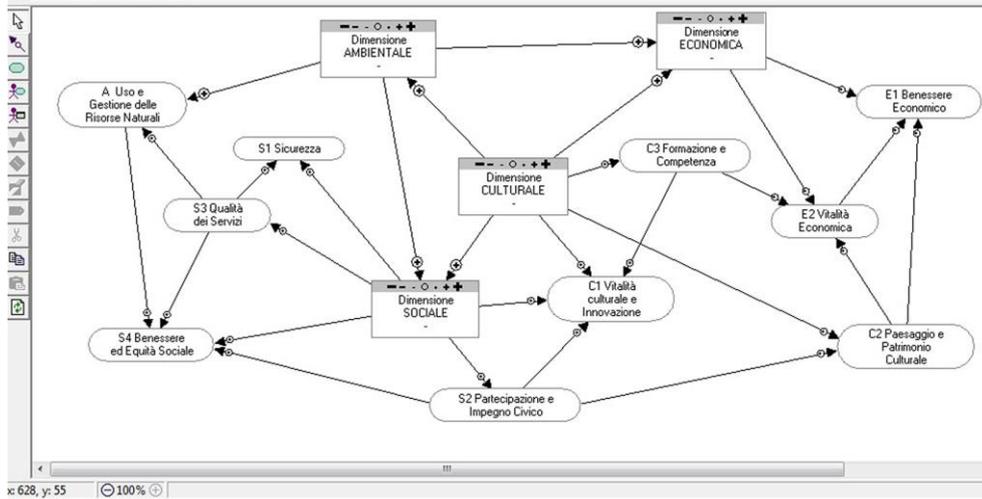
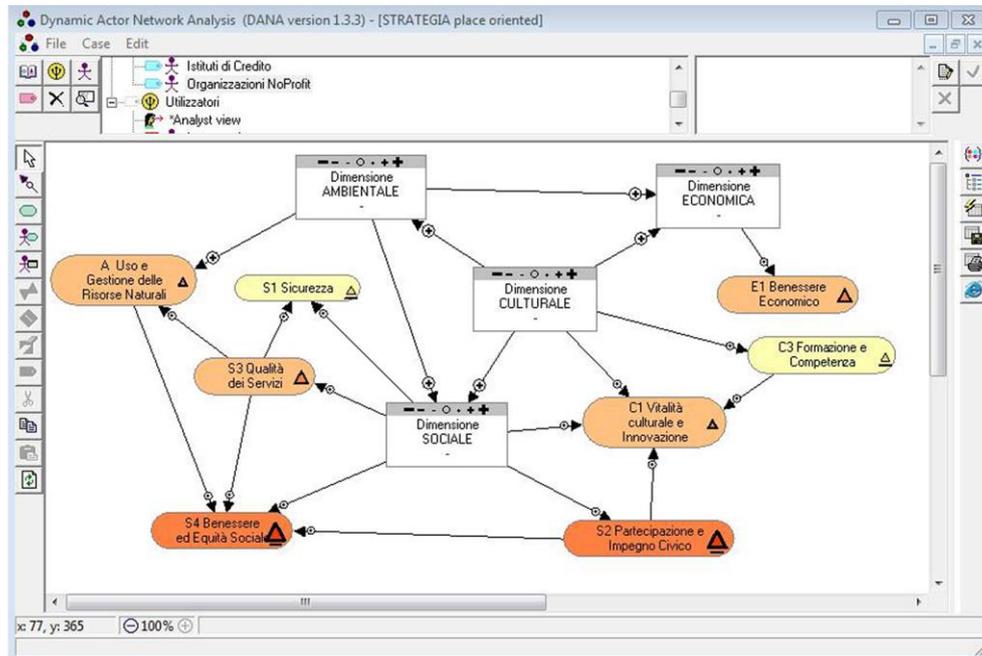


Fig. 4 - Operatori: esempio di mappa cognitiva



I risultati ottenuti dall'analisi con il metodo DANA, consentono di desumere un ordine di preferibilità tra fattori, secondo cui la sicurezza e la qualità dei servizi risultano in fattori maggiormente rilevanti, seguiti dall'uso e dalla gestione delle risorse naturali e dalla vitalità culturale. Di seguito sono riportate alcune mappe esemplificative ottenute con il DANA (Figg. 3-4).

L'introduzione dei pesi dei criteri e sottocriteri nella supermatrice limite del metodo ANP fa differire l'ordinamento delle alternative rispetto alla prima valutazione e sposta la scelta dell'alternativa preferibile sul caso studio di Bilbao.

In Fig. 5 è riportata la graduatoria di priorità tra le alternative considerate, ottenuta dalla comparazione delle pratiche analizzate nella seconda applicazione del metodo ANP.

Fig. 5 - Graduatoria delle priorità

Name	Graphic	Ideals	Normals	Raw
1_NAPOLI		0.698370	0.100996	0.050498
2_VALENCIA		0.997133	0.144202	0.072101
3_MARSEILLE		0.766116	0.110793	0.055397
4_LIVERPOOL		0.884846	0.127963	0.063982
5_BILBAO		1.000000	0.144617	0.072308
6_GLASGOW		0.812878	0.117556	0.058778
7_HAMBURG		0.958038	0.138548	0.069274
8_NEWCASTLE		0.797455	0.115325	0.057663

Le componenti fondamentali di tale strategia sono:

- forte dinamismo culturale, sociale ed economico;
- disponibilità ad accogliere la diversità/varietà e apertura alle interazione;
- realizzazione di spazi multifunzionali quali attrattori urbani;
- importanza della funzione ricreativa e turistica ricerca di un integrazione tra la valorizzazione turistica e il miglioramento della vita urbana;
- attenzione alla dimensione ambientale e potenziamento della rete ecologica;
- eliminazione della separazione porto/città e ricerca di integrazione funzionale;
- recupero dell'identità marittima.

Tali componenti sono alla base di una strategia che può essere considerata integrata e multidimensionale.

La procedura valutativa multi-metodo prevede un'ultima fase di applicazione della Rough Sets Analysis per dedurre regole di intervento significative per la città di Napoli a partire dai risultati ottenuti nella seconda valutazione con il metodo ANP. Attraverso il metodo Rough Sets Analysis i dati sono stati strutturati sotto forma di matrice delle informazioni, dove le colonne corrispondono alle alternative considerate (città analizzate) e le righe alle variabili o attributi (indicatori di risultato). Da tale sistema delle informazioni (tabella decisionale), sono state generate 752 regole, dalle quali poi selezionate quelle più significative, tenendo conto che l'attributo decisionale fosse soddisfatto per valori superiori al punteggio medio. In base a quanto suddetto è stato possibile costruire un ordine di

priorità degli attributi, e quindi dei criteri di valutazione, dividendoli in 3 classi di importanza (Tab. 3).

Dalla lettura della Tab. 3 si desume come fattori di successo che hanno caratterizzato le esperienze analizzate, quali la corretta gestione delle risorse naturali, l'economia diversificata, l'inclusione e il pluralismo culturale, possono rappresentare elementi paradigmatici per lo sviluppo.

Inoltre si sono ottenute alcune combinazioni ricorrenti all'interno delle classi di regole principali individuate, come ad esempio: attr.2 (Uso e gestione della risorsa acqua) – attr.17 (Patrimonio e paesaggio culturale) – attr.23 (Economia diversificata) a testimoniare l'importanza delle strategie culturali ed ambientali per estrinsecare processi virtuosi per lo sviluppo economico; attr.19 (Apertura e diversità culturale) – attr.23 (Economia diversificata: riduzione del tasso di imprese cessate) che sta ad indicare il ruolo assunto da un ambiente aperto e multiculturale per uno sviluppo sostenibile; attr.2 (Uso e gestione della risorsa acqua) – attr.10 (Partecipazione e impegno civico) per l'impegno e il coinvolgimento della comunità nella strategia di tutela ambientale; attr.8 (Qualità della vita) – attr.19 (Apertura e diversità culturale) – attr.22 (Economia diversificata: tasso di startup d'impresa) per quelle strategie che hanno legato lo sviluppo delle imprese alla vitalità culturale ed alla qualità della vita.

Tab. 3 - Classi di importanza dei criteri

Classe I	Classe II	Classe III
Attr. 2	Attr. 8	Attr. 1
Attr. 19	Attr. 10	Attr. 3
Attr. 22	Attr. 17	Attr. 4
Attr. 23		Attr. 5

13. Conclusioni

Le città portuali non sono solo motori di sviluppo economico, ma rappresentano luoghi dove il patrimonio culturale e naturale acquisisce particolare importanza. Le aree portuali spesso costituiscono per le città gli ambiti dove si concentrano le maggiori opportunità per uno sviluppo sostenibile dell'intero sistema urbano, offrendo un ricco patrimonio architettonico, artistico, sociale, economico, ecc., con una grande potenziale per "costruire futuro". Al fine di valorizzare tale potenziale, risulta fondamentale la predisposizione di sistemi di intervento capaci di interpretare le relazioni che si instaurano tra conservazione e sviluppo, collegando le opportunità fornite dalle aree portuali tradizionali con la riqualificazione urbana creativa e sostenibile. Un punto di ingresso per innescare processi ciclici e auto-sostenibili è rappresentato dalla promozione di una nuova economia capace di trasformare l'attuale crisi in opportunità, facendo leva sulla creatività e sulla resilienza.

Da questa prospettiva nasce la duplice esigenza da una parte di conservare un capitale manufatto/culturale/naturale al quale si riconosce un valore sociale complesso, dall'altra l'esigenza di integrare tale patrimonio in una "moderna creatività", garantendo in tal modo la continuità culturale tra memoria e futuro.

Le risorse culturali e naturali possono contribuire allo sviluppo economico della città svolgendo un'importante funzione in relazione all'attrattività e al miglioramento della qualità di un contesto; al contempo il patrimonio culturale/naturale ha bisogno, per la sua conservazione, che i valori intangibili siano rafforzati da una produttività economica. Perché l'economia diventi strumento di conservazione, è necessario che siano attuati processi di valutazione integrata, intesi non come semplice confronto di alternative, ma come processo di ricerca di un "equilibrio cognitivo" che consenta di operare anche in situazioni caratterizzate da particolare complessità e imprevedibilità (Fusco Girard *et al.*, 2003).

In tale contesto, Napoli continua a perdere occasioni per costruire una politica capace di riconnettere il porto con la città, poiché tra le azioni che vengono intraprese manca un ordinamento strategico basato su un approccio valutativo e sulla costruzione di scelte condivise. Del resto le indicazioni riportate nel Piano Regolatore Generale del 2004, seppure fanno riferimento ad una visione territoriale, individuano principi di riferimento che da soli non bastano a supportare le azioni e i progetti di trasformazione dell'area portuale: la riqualificazione del molo S. Vincenzo e la valorizzazione delle preesistenze architettoniche e ambientali, la ridefinizione di Mergellina quale approdo unicamente diportistico, lo spostamento dei traffici commerciali nell'area orientale. Non basta, inoltre, che tali principi generali siano condivisi in teoria dalle logiche settoriali di pianificazione rimanendo nella sfera della retorica e della propaganda, è necessario costruire prima di tutto una strategia strutturata e condivisa di valorizzazione della fascia costiera intesa non solo come spazio fisico, ma come sistema complesso nel quale si collocano le azioni concrete di trasformazione. L'individuazione di alcune pratiche significative di trasformazione del waterfront consente di promuovere conoscenza attraverso l'analisi critica dei fattori di successo e di fallimento degli interventi realizzati. Non si tratta di trasferire buone pratiche in altri contesti, quanto piuttosto di fornire chiavi di lettura degli aspetti rilevanti dei fenomeni urbani oggetto di analisi e di individuare direttrici sostenibili di sviluppo partendo dalla re-interpretazioni delle componenti e delle modalità con cui alcune città stanno affrontando aspetti importanti della nostra contemporaneità. I casi studio selezionati attraverso il processo valutativo in precedenza descritto, evidenziano come i tratti distintivi delle politiche messe in atto dalle città le cui strategie risultano "preferibili per Napoli" partono dalla necessità di ricostruire un'immagine puntando sul marketing urbano, che però non è inteso solo in termini immobiliari e di promozione turistica. Dalla prima valutazione condotta, risulta infatti Valencia la città preferibile per la sua capacità di valorizzazione dei luoghi in una prospettiva turistica. Introducendo però il punto di vista dei diversi stakeholder, la graduatoria cambia risultando in questo secondo caso la città di Bilbao il caso studio preferibile per il suo carattere creativo e innovativo, capace non solo di attrarre nuovi flussi turistici grazie all'attivazione di risorse nel settore dei servizi, ma di rinnovare la propria identità. Un modello basato esclusivamente sulla capacità di attrarre flussi turistici da solo non è sufficiente per uno sviluppo urbano equilibrato, per questo motivo inserendo il punto di vista degli stakeholder nel sistema di supporto alle decisioni, il caso studio più significativo risulta quello di Bilbao, avendo questa città attivato processi di rigenerazione non solo capaci di nuovi flussi e quindi di attrarre nuove risorse, ma anche sinergie tra qualità della vita, sviluppo economico e culturale che hanno consentito l'elaborazione di una strategia di lungo periodo.

Tra le azioni concrete di tale strategia, particolare valore come guida per lo sviluppo urbano integrato di Napoli è dato dalla creazione di partnership pubblico/privato/sociale/civile che consentirebbero la promozione di sinergie tra le principali risorse potenziali di Napoli rappresentate da:

- un patrimonio culturale riconosciuto dall’UNESCO attrattore non solo per il turismo ma anche per le attività economiche;
- il sistema porto/interporto/logistica collegato anche alla sua particolare posizione nel Mediterraneo;
- la creatività degli abitanti che consente di sviluppare l’imprenditorialità / l’autoimprenditorialità.

Il futuro dell’area napoletana dipende, dunque, dalla capacità di elaborare una visione strategica di medio / lungo termine che, come nel caso di Bilbao ha consentito di migliorare la capacità competitiva nella rete di altre città. Inoltre, affinché tali indirizzi si concretizzino in azioni coordinate, è necessaria una politica che faciliti le relazioni tra spazi, funzioni, attività, luoghi, ma soprattutto tra persone. E’ necessario concentrarsi non solo sulle trasformazioni fisiche, e porre particolare attenzione alla “costruzione di società”, per delineare una visione condivisa di futuro nella quale la città possa riappropriarsi della sua identità.

Riferimenti bibliografici

- Barca F. (2009), *An Agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*. www.ec.europa.eu
- Bell S., Morse S. (2003), *Measuring sustainability: Learning by doing*. Earthscan Publications, UK.
- Bossel H. (1999), *Indicators for sustainable development: Theory, method, applications*. International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, Manitoba, Canada.
- Bots P.W.G., van Twist M.J.W., van Duin J.H.R. (1999), “Designing a power tool for policy analysts: Dynamic Actor Network Analysis”, *Proceedings of XXXII Hawaii International Conference, System Sciences*. Maui, USA, January 5-8, 1999.
- Bromley P. (1990), *Countryside management*. E. & F. N. Spon, London, UK.
- Bunt L., Harris M. (2009), *The human factor. How transforming healthcare to involve the public can save money and save lives*. NESTA, London, UK.
- Carlsson-Kanyama A.K., Dreborg H., Moll H., Padovan D. (2007), “Participative backcasting: a tool for involving stakeholders in local sustainability planning”. *Futures*, vol. 40, pp. 34-46.
- Ceci F., Lepore D. (2012), “A smart policy to open the seaport to the city”. *BDC*, n. 12, pp. 289-296.
- Cerreta M. (2004), “Strategie integrate di sostenibilità: le valutazioni ex post la costruzione dell’alternativa ecologica”, in Fusco Girard L., Nijkamp P., *Energia, bellezza e partecipazione: le sfide della sostenibilità*. Angeli, Milano, pp. 420-459.
- Cerreta M., De Rosa F., Di Palma M., Inglese P., Poli G. (2013), “A Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System (SMCA-DSS) for East Naples: Towards a Water Opportunity Map”, *Lecture Notes in Computer Science*, Springer Berlin-Heidelberg, Germany, pp. 572-586.
- Cerreta M., De Toro P. (2012), “Integrated Spatial Assessment (ISA): a multi-methodological approach for planning choices”, in Burian J. (ed.), *Advances in spatial*

- planning*, InTec, Rijeka, Croatia, pp. 77-108.
- Di Palma M. (2010), "Strategie integrate per lo sviluppo sostenibile delle città portuali". *BDC*, vol. 10, n. 1, pp. 103-113.
- De Toro P. (2004), "Conservazione integrata e valutazioni integrate: percorsi di sviluppo in tre villaggi rurali degli Appennini", in Fusco Girard L., Nijkamp P., *Energia, bellezza e partecipazione: le sfide della sostenibilità*. Angeli, Milano, pp. 460-497.
- European Commission (2010), *Hambur -European Green Capital 2011*. www.ec.europa.eu
- European Commission (2012), *EU transport in figures*. Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- Farnie D. A. (1980), *The Manchester ship canal and the rise of the port of Manchester*. Manchester University Press, UK.
- Forte F. (2013), *Città Porto, Le Storie: Napoli*. www.fforteprof.net.
- Fusco Girard L., Forte B., Cerreta M., De Toro P., Forte F. (2003), *The human sustainable city: challenges and perspectives from the habitat agenda*. Ashgate, Aldershot, UK.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (2004). *Energia, bellezza e partecipazione: le sfide della sostenibilità*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., You N. (eds.) (2006), *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Angeli, Milano.
- GCC (2008), *Glasgow City Council Plan 2008-2011*. Glasgow City Council, UK.
- Gibb A. (1983), *Glasgow: The making of a city*. Croom Helm, London, UK.
- Hafencity (2012), *The Hafencity project*. www.hafencity.com
- Hudspeth T.R., (1986), "Visual preference as a tool for facilitating citizen participation in urban waterfront revitalization". *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 23, n. 4, pp. 373-385.
- ISL, Institute of Shipping Economics and Logistics (2013), *ISL Shipping Statistics Yearbook 2012*. Research and Markets, Dublin, Northern Ireland.
- Kasemir B., Jager J, Jaeger C.C., Gardner M.T. (eds.) (2003), *Public participation in sustainability science. A Handbook*. Cambridge University Press, Cambridge, MA.
- Knox W. (2010), *A history of the Scottish people urban housing in Scotland 1840-1940*. Scran, Edinburgh, UK.
- McLean J., McNeice V. (2012), *Assets in action: illustrating asset based approaches for health improvement*. GCPH, Glasgow, UK.
- Merk O., Comtois C. (2012), "The competitiveness of global port-cities: the case of Marseille-Fos". *OECD Regional Development Working Papers*, n. 2012/11, OECD Publishing, Paris, France.
- Minton A. (2003), *Northern soul: culture, creativity and quality of place in Newcastle and Gateshead*. Demos and RICS, London, UK.
- Mordin A. (2013), *Urban roots: growing community assets*. GCPH, Glasgow, UK.
- Observatoire Local du Tourisme à Marseille (2012), *Les chiffres clés du tourisme 2012*. Ville de Marseille, Marseille, France.
- Ravetz J. (2013), "New future for old ports: synergistic innovation in a global urban system". *Sustainability*, vol. 5, n. 10.
- Saaty T.L., Vargas L.G. (2006), *Decision making with the Analytic Network Process*. Springer Science, New York, USA.
- UNESCO (2012), *World Heritage Committee places Liverpool on List of World Heritage in Danger*. www.whc.unesco.org

Maria Di Palma

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Email: maria.dipalma@unina.it

LA VALUTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI URBANE NELL'AMBITO DEL GRANDE PROGETTO POMPEI

*Mariarosaria Angrisano, Antonia Gravagnuolo, Ester Cozzolino, Claudia Cusano,
Chiara Ficarra, Anna Macolino, Daniele Militello, Alessandra Zurolo*

Sommario

L'articolo propone una metodologia partecipativa per la valutazione delle trasformazioni urbane in aree degradate e abbandonate, basata sulla valutazione della qualità visiva percepita dei luoghi da parte di diverse categorie di *stakeholder*. La metodologia proposta è applicata nell'ambito del Grande Progetto Pompei, programma che prevede la riqualificazione degli scavi archeologici all'interno del Sito UNESCO ed il miglioramento della fruibilità anche nei comuni limitrofi. In particolare l'articolo si focalizza sulla rigenerazione del *waterfront* di Torre Annunziata. L'obiettivo della ricerca è quello di fornire uno strumento partecipativo di supporto alle decisioni, adattabile ad altri contesti, per orientare al meglio le scelte progettuali ed identificare le priorità di intervento sulla base di una visione di città condivisa.

Parole chiave: rigenerazione urbana, strumenti partecipativi, waterfront

ASSESSMENT OF URBAN TRANSFORMATION WITHIN THE GREAT POMPEII PROJECT

Abstract

This paper proposes a participatory methodology for the assessment of urban transformations in degraded and abandoned areas, based on the evaluation of the perceived visual quality of places by different categories of stakeholders. The proposed methodology is applied in the context of the Great Pompeii Project, a public program aimed at the requalification of the archaeological UNESCO world heritage site of Pompeii-Herculaneum and the improvement of urban quality in the neighboring cities. In particular, the article focuses on the regeneration of the waterfront in Torre Annunziata, in the Gulf of Naples. The objective of this research is to provide a participatory decision support tool, adaptable to other contexts, to better inform the design choices and to identify the priorities of intervention based on a shared vision of the city.

Keywords: urban regeneration, participatory tools, waterfront

1. Introduzione

Negli ultimi decenni le città hanno subito radicali trasformazioni dovute alla rapida crescita dell'urbanizzazione (UNDESA, 2012) che ha determinato un aumento del consumo di suolo (ISPRA, 2014) ed una domanda sempre maggiore di beni e servizi nelle grandi città. Al contempo, molte città medie e piccole stanno attraversando una fase di decremento demografico ed abbandono di intere aree urbane e sono pertanto definite *shrinking cities*, città in contrazione, nella letteratura internazionale (Pallagst *et al.*, 2013). La sfida dell'urbanizzazione contemporanea consiste nell'assicurare condizioni di vita più "umane" (UN-Habitat, 2014) nelle città in rapida espansione ed allo stesso tempo individuare approcci innovativi e sostenibili per la rigenerazione delle città medie e piccole, valorizzando le risorse disponibili (Fusco Girard, 2014). L'individuazione e valorizzazione delle risorse ambientali, culturali, socio-relazionali ed economiche riconosciute, così come di quelle latenti che rappresentano potenzialità inesprese dei territori, richiede il coinvolgimento delle comunità locali e di tutti i portatori di interesse verso l'elaborazione di una visione di città a medio-lungo termine condivisa, ma anche flessibile e adattiva (ICLEI, 2014).

Al fine di realizzare interventi di riqualificazione efficaci ed incontrare la domanda effettiva di spazi pubblici, residenze e servizi è necessario il coinvolgimento degli *stakeholder* e dei diversi "utenti" delle città (Bobbio, 2004). Per assicurare l'efficacia nell'impiego di finanziamenti pubblici e privati, è necessario dunque adottare strumenti valutativi partecipativi in grado di rilevare le preferenze tra scenari di intervento diversi, prevederne gli impatti e valutarne gli effetti ex-post (Cerreta e De Toro, 2010).

La metodologia partecipativa proposta in questa sede ha l'obiettivo di fornire uno strumento utile per la valutazione di diverse alternative progettuali dal punto di vista della domanda locale (cittadini e associazioni) e dei *decision-maker* (*policy-maker*, imprenditori) nelle azioni di rigenerazione urbana, migliorando l'efficacia delle decisioni ed il coinvolgimento della comunità per un'allocatione ottimale delle risorse (Nijkamp e Kourtit, 2012).

L'obiettivo di questa ricerca è quello di fornire un modello partecipativo, come strumento di supporto alle decisioni, per orientare le scelte progettuali, dimostrando che esso deve essere parte integrante dei progetti di sviluppo durante tutta la fase di progettazione e realizzazione degli interventi. Gli strumenti partecipativi possono contribuire ad evitare il fallimento di grandi programmi di finanziamento pubblici, individuando la domanda di rigenerazione urbana per bilanciare interessi pubblici e privati ed offrire reali opportunità di sviluppo ai territori coinvolti. Troppo spesso, infatti, le operazioni immobiliari condotte nelle aree di riqualificazione si riferiscono ad una domanda settoriale, perdendo di significato e di efficacia nel momento in cui le condizioni al contorno si trasformano, come è successo a seguito della crisi economica globale che sta riducendo la capacità di spesa nel mercato, o come potrebbe succedere se il target individuato dovesse venire a mancare in un arco di tempo medio-lungo (Curto *et al.*, 2013).

La metodologia proposta si configura quindi come uno strumento di supporto alle decisioni in grado di integrare nelle valutazioni i desideri ed i bisogni della comunità, verso un modello di città adattiva, robusta, flessibile, intraprendente, inclusiva, integrata, in cui la ridondanza di risorse sia in grado di assicurare le funzioni fondamentali dell'urbanità in condizioni ambientali, sociali ed economiche estreme, vale a dire verso un modello di città "resiliente" (ARUP e The Rockefeller Foundation, 2014).

2. Il caso studio di Torre Annunziata nell'ambito del Grande Progetto Pompei

Il presente lavoro di ricerca si inserisce nel contesto territoriale dell'area archeologica di Pompei-Ercolano, interessata dal programma di finanziamenti pubblici denominato Grande Progetto Pompei con l'obiettivo di restaurare e mettere in sicurezza l'area archeologica sito Unesco e migliorare la sua fruibilità attraverso interventi di riqualificazione *intra-moenia* ed *extra-moenia*. Un progetto di sviluppo sostenibile che ha come obiettivo mutare l'identità turistica dell'area, trasformandola da sito archeologico a vero e proprio centro culturale (Russo, 2012).

Nell'ottica del miglioramento della fruibilità del sito e dei servizi turistici ad esso connessi, le città limitrofe al Comune di Pompei possono beneficiare di questa eccezionale opportunità di sviluppo per la rigenerazione delle aree urbane degradate, attraendo investimenti pubblici e privati. Il bacino dell'area pompeiana è di forte attrazione per quello che rappresenta in termini storici, artistici e culturali, ma finora ha prodotto pochissimo in termini di economia. "Pompei, un progetto di sviluppo sostenibile per l'area vesuviana", punta ad analizzare le opportunità ed i vincoli presenti nell'area, cercando di descrivere le possibili opzioni strategiche di sviluppo nell'area *extra-moenia*, partendo dalla forte volontà del Governo Italiano e della Comunità Europea di salvare gli scavi di Pompei con un finanziamento di 105 milioni di euro, dedicati ad iniziative di conservazione/valorizzazione del sito archeologico (Russo, 2012).

L'obiettivo principale è quello di generare "grande consenso" con un progetto di sviluppo condiviso, che possa dare credibilità ad una strategia di rilancio dell'area attraverso l'attrazione di investitori.

Le opportunità relative alla zona intorno agli scavi sono legate alla presenza, tra gli scavi e il mare, di vaste aree industriali dismesse o in fase iniziale di riorganizzazione. Queste aree presentano alcune caratteristiche che le rendono particolarmente coerenti con un progetto di sviluppo turistico:

- sono di dimensioni sufficienti a consentire un intervento che abbia un basso impatto ambientale e che riqualifichi l'intero contesto urbano;
- sono localizzate tra gli scavi e il mare consentendo di integrarne le potenzialità turistiche;
- sono in larga parte riconducibili a soggetti pubblici e pertanto più agevolmente riconvertibili.

Il presente contributo si focalizza sull'area industriale dismessa della città di Torre Annunziata, nel Golfo di Napoli, localizzata all'interno della vasta area archeologica a sud del Vesuvio ed in cui è possibile visitare il sito di *Oplontis*, insediamento dell'epoca repubblicana romana scomparso in seguito all'eruzione del 79 d.C. insieme a Pompei. Le vecchie città portuali localizzate nel Golfo di Napoli sono da sempre luoghi ricchi di storia e cultura (Colletta, 2010). Queste città si trovano oggi ad affrontare problematiche legate alla riqualificazione delle aree dismesse, ma possono ripartire dalle emergenze storiche e paesaggistiche che le caratterizzano: il Miglio d'Oro, il mare, il parco Nazionale del Vesuvio, il paesaggio costiero, i cantieri navali, gli antichi pastifici e i centri storici.

Le opportunità di rigenerazione dell'area industriale di Torre Annunziata, abbandonata negli anni '80-'90 a seguito di un rapido processo di deindustrializzazione, possono attrarre investimenti privati grazie alla posizione estremamente favorevole. L'area industriale occupa sei chilometri di *waterfront*, non lontano dalle aree archeologiche e dal centro storico, è servita da due stazioni ferroviarie, adiacente ai cantieri navali Apremare ed alla

nuova marina di Castellammare di Stabia ed è inserita tra le fermate del Metrò del Mare che la collegano direttamente a Napoli ed alla Costiera Sorrentino-Amalfitana, entrambi siti UNESCO e grandi attrattori turistici. Inoltre, il centro storico si presenta con un interessante struttura urbana tradizionale e rilevanti edifici storici (Fig. 1).

Fig. 1 - Centro storico di Torre Annunziata



Foto: Mariarosaria Angrisano

Il porto di Torre Annunziata è uno dei porti più importanti della Regione Campania, il quarto dopo quelli di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, punto di ingresso dal mare agli scavi archeologici di Pompei. È importante ricordare che le città portuali rappresentano forti punti di ingresso per lo sviluppo urbano, sostenibile e creativo (Ravetz *et al.*, 2012). Le aree portuali sono i luoghi dell'identità, prima di essere aree destinate alla produzione e allo scambio di merci (Schubert, 2011).

Ciononostante, il forte inquinamento dovuto all'eccessivo sfruttamento ambientale in epoca industriale, la separazione netta dalla città consolidata evidente dal tracciato della linea ferroviaria, un tempo utile al trasporto delle merci, ed infine il degrado sociale evidenziato dagli insediamenti abusivi, riducono drasticamente l'attrattività dell'area per investitori privati (Gravagnuolo e Angrisano, 2013). Il graduale declino delle attività industriali ha portato ad una progressiva riduzione delle attività portuali, i processi produttivi hanno subito profonde trasformazioni favorite dall'innovazione tecnologica e dalla globalizzazione dei mercati (Clemente, 2011).

Risulta quindi necessario un intervento pubblico mirato, inserito in una prospettiva di rigenerazione urbana a medio-lungo termine in grado di dare risposta ai bisogni della comunità locale e degli *stakeholder*. Il modello adottato deve essere basato su criteri di

sostenibilità ambientale, sociale ed economica, verso una visione di città futura resiliente. La resilienza è un concetto mutuato dalle scienze biologiche, e viene applicato alle città per indicare la capacità di rigenerare le proprie strutture sociali, culturali, ecologiche ed economiche sotto l'azione di forze esterne destabilizzanti (Fusco Girard, 2010).

Gli strumenti partecipativi possono contribuire ad evitare il fallimento delle politiche e dei finanziamenti pubblici. Si è diffusa negli ultimi anni la consapevolezza che gli interventi sul territorio debbano prevedere il coinvolgimento di numerosi soggetti e organizzazioni. Nel tempo la collaborazione tra sapere scientifico e sapere comune, ha assunto sempre maggiore importanza, tanto da essere uno dei principi fondamentali dell'Agenda 21 Locale. Allo stesso modo, le più recenti raccomandazioni UNESCO sul paesaggio storico urbano individuano il coinvolgimento delle comunità come uno degli strumenti più efficaci per l'identificazione dei valori del paesaggio e l'incremento della consapevolezza e della coesione sociale nei territori (UNESCO, 2012). È necessario quindi coinvolgere soggetti appartenenti a tutti i settori per definire gli obiettivi delle strategie progettuali in modo da sviluppare consenso, interesse, sinergie, risorse umane e finanziarie (UN-Habitat, 2013).

Dall'analisi delle problematiche e potenzialità di sviluppo sostenibile della città di Torre Annunziata, effettuata durante la prima fase della ricerca (Angrisano *et al.*, 2012) sono state individuati vari scenari di sviluppo coerenti con la struttura attuale e l'evoluzione storica della città. Gli scenari proposti sono quindi stati sottoposti a diverse categorie di *stakeholder* (*policy-maker*, imprenditori, residenti e associazioni civiche) attraverso un questionario valutativo, dal quale sono emerse le "immagini" di città futura e le priorità di azione.

Per assicurare la fattibilità della visione adottata, è stato necessario individuare una serie di azioni puntuali, inserite nel quadro generale, associate a diversi livelli di priorità. La ricerca presentata in questo articolo si configura quindi come la necessaria evoluzione del lavoro di *envisioning* precedentemente svolto. I risultati della valutazione possono essere utilizzati per formulare una serie di raccomandazioni rivolte ai *decision-maker*, con l'obiettivo di aumentare l'efficacia delle politiche pubbliche di investimento nell'ambito del Grande Progetto Pompei (ed aree limitrofe) e monitorare la variazione di attrattività del *waterfront* sulla base di azioni strategiche da rendere operative nel breve periodo.

3. Materiali e metodi

Il modello partecipativo proposto utilizza la qualità visiva percepita dei luoghi come strumento di valutazione di alternative progettuali (Smith, 2011). La percezione del paesaggio urbano può essere sintetizzata come la sovrapposizione di tre livelli interpretativi dell'ambiente circostante da parte dell'uomo: inconscio, emotivo e culturale (Kaplan, 1979). La percezione del paesaggio influenza quindi il valore dello stesso, agendo sulla disponibilità a pagare ad esempio, per visitare un luogo o per fruire di servizi ricreativi (Tempesta e Thiene, 2006). Sulla base di queste premesse teoriche, le percezioni degli *stakeholder* sono state analizzate e valutate rispetto agli scenari progettuali relativi alle visioni di città emerse durante la prima fase di ricerca, allo scopo di individuare le priorità di intervento.

Nel mercato, il valore dei beni viene sempre espresso attraverso il prezzo, mentre la valutazione dei beni ambientali e culturali non può limitarsi al valore economico, ma deve includere valori di tipo storico, artistico, simbolico, considerare il capitale materiale e immateriale di un luogo. Per poter valutare adeguatamente i valori intangibili, sin dagli anni

'60 è stato adottato in letteratura il concetto di Valore Economico Totale (VET) come la sommatoria dei valori d'uso (diretto, indiretto, differito) e dei valori indipendenti dall'uso (di lascito e di esistenza) (Tirendi, 2003). Alla prima categoria appartengono quei benefici che scaturiscono da una interazione volontaria con la risorsa. Dai valori di non uso si trae invece solo una soddisfazione morale dalla conservazione del bene dovuta a motivazioni altruistiche (Tempesta e Marangon, 2004). Per valutare adeguatamente il valore di un bene pubblico, che non può essere inserito in un mercato, è necessario costruire un mercato ipotetico in cui tale bene può essere venduto o scambiato, analizzando le preferenze espresse da un campione della popolazione totale e richiedendo la disponibilità a pagare (DAP o WTP) per la conservazione e valorizzazione del bene pubblico oggetto di valutazione (Navrud e Ready, 2002). Il valore di tali beni è legato alla loro irriproducibilità, al valore identitario delle città, capace di generare un indotto di attività, esprimendo l'ordine nascosto dell'organizzazione urbana, ovvero l'insieme di quelle regole che hanno dato coerenza all'ambiente.

Si può parlare altresì di “valore sociale complesso del luogo urbano” (Fusco Girard e Nijkamp, 1997). In questo caso la tecnica della valutazione di contingenza può essere utilizzata per attribuire un fattore economico ai valori sociali immateriali e identitari dei luoghi.

Tra le tecniche di valutazione basate sulle preferenze espresse, i metodi della valutazione di contingenza (*Contingent Valuation Method*) e dell'esperimento di scelta (*Choice Experiment Method*) sono stati utilizzati in abbinamento ad immagini esemplificative rappresentanti gli impatti visuali della riqualificazione urbana, corrispondenti a scenari progettuali alternativi. Tali strumenti, largamente applicati in letteratura (Mitchell e Carson, 1989; Kahneman e Knetsch, 1992; Navrud e Ready, 2002; Tirendi, 2005), offrono una relativa facilità di comprensione da parte dell'intervistato e permettono di catturare tutte le componenti del VET (Tempesta e Thiene, 2006). L'utilizzo congiunto di entrambe le tecniche valutative permette di minimizzare le distorsioni derivanti dagli strumenti stessi (Department of Communities and Local Government, 2010).

Dai risultati della prima fase di *envisioning* (Gravagnuolo e Angrisano, 2013) sono emerse tre visioni a lungo termine per il futuro sviluppo della città: la città vivibile, la città identitaria e la città imprenditoriale. Gli *stakeholder* coinvolti hanno espresso e identificato le criticità della città, e in particolare del *waterfront*, proponendo soluzioni che mirano a realizzare una città pulita, sicura, “verde”, dove lo splendido paesaggio e gli investimenti nella Green Economy sono capaci di attrarre lavoratori e residenti.

È la città dove studenti e giovani possono camminare a piedi, in bici, sostare nelle aree verdi per dedicarsi allo sport. La visione emersa è associata ad una città dove viene promosso il riciclo dei rifiuti, dove le strade sono pulite e si fa ricorso alle energie rinnovabili, in cui gli edifici storici vengono recuperati e riutilizzati rafforzando l'identità locale. Sulla base delle visioni di città descritte, sono state individuate sei azioni progettuali coerenti con le immagini di città condivise dagli *stakeholder* (Tab. 1). Le azioni proposte per il *waterfront* di Torre Annunziata sono state quindi visualizzate attraverso rendering e fotoinserti ed inserite nel questionario valutativo somministrato agli *stakeholder*.

Le categorie di *stakeholder* intervistate sono residenti, associazioni civiche, imprenditori. L'intervista elaborata è strutturata in modo da rendere chiari gli obiettivi della valutazione ed il ruolo svolto dall'intervistato nella definizione delle priorità di intervento. Il questionario è stato strutturato in una serie di sezioni chiaramente definite:

- screening introduttivo;
- sezione 1: domande introduttive;
- sezione 2: questionario delle scelte (*Choice Experiment Method*);
- sezione 3: valutazione di contingenza (*Contingent Valuation Method*);
- sezione 4: scelte e conseguenti valutazioni;
- sezione 5: caratteristiche socio-economiche dell'intervistato;
- chiusura.

Lo screening introduttivo coincide con un'indagine preliminare condotta sulla base di determinati elementi di selezione: informazioni personali generali (età e sesso dell'intervistato) e condizione socio/economica dell'intervistato (occupazione, posizione economica nel nucleo familiare). In questa fase vengono descritte le linee guida del Grande Progetto Pompei e gli obiettivi dell'intervista. Le domande introduttive riguardano una prima analisi del *waterfront* della città di Torre Annunziata e dell'area circostante (spazi aperti, parchi, strade, piazze ed in genere aree pubbliche, condizioni ecologiche e presenza di strutture e aree abbandonate), richiedendo all'intervistato di indicare gli interventi di miglioramento necessari e con quale grado di priorità.

Tab. 1 - Azioni progettuali strategiche

Visioni di città	Azioni A	Azioni B	Azioni C
Città vivibile	Area dedicata ai bambini e alle famiglie. Aree per spettacoli e attività all'aperto e al chiuso	Sistema di viabilità, disegno urbano a misura d'uomo (marciapiedi, panchine)	Riqualificazione di aree dismesse, bonifica e trasformazione con aree verdi
Città imprenditoriale	Micro imprenditorialità sul <i>waterfront</i> - ristoranti, piccole imprese, micro attività turistico commerciali		Parco industriale d'innovazione
Città identitaria		Poli informativi per la città riconoscibile includendo anche il sistema di segnaletica per i siti di interesse culturale	

L'esperimento di scelta (*choice experiment*) è articolato secondo tre schede, ognuna delle quali contenente due azioni progettuali, declinate secondo tre livelli di intervento, Alternativa 0 (nessuna azione), Alternativa 1 (media rigenerazione), Alternativa 2 (forte rigenerazione):

1. area dedicata a bambini e ad attività all'aperto e al chiuso; micro imprenditorialità (Tab. 2 e Fig. 2);

2. sistema di viabilità, disegno urbano a misura d'uomo (marciapiedi, panchine); polo informativo per la città riconoscibile (Tab. 3 e Fig. 3);
3. riqualificazione di aree dismesse, bonifica e trasformazione con aree verdi; parco industriale (Tab. 4 e Fig. 4).

L'integrazione di due tecniche di valutazione basate sulle preferenze espresse, *Choice Experiment Method* e *Contingent Valuation Method*, ha permesso di evitare forti distorsioni ed ottenere risultati soddisfacenti anche con un numero limitato di interviste (Department of Communities and Local Government, 2010). L'esperimento di scelta prevede la costruzione di un mercato ipotetico in cui i beni oggetto di valutazione sono scambiati/venduti (Alpizar *et al.*, 2001).

L'Alternativa 0 rappresenta lo stato di fatto dell'area, l'Alternativa 1 un intervento progettuale di media rigenerazione, mentre l'Alternativa 2 rappresenta una trasformazione radicale dell'area di indagine. L'approccio visuale alla valutazione prevede l'utilizzo di immagini rappresentanti lo stato attuale dell'area portuale e l'aspetto della stessa area con l'intervento progettuale (Tab. 2). Ad ogni alternativa viene associato il costo stimato dell'intervento, in termini di tassa comunale aggiuntiva annuale. Il costo degli interventi è stato calcolato in relazione ai costi di realizzazione ed è stato differenziato per ogni categoria di *stakeholder* (residenti, associazioni civiche, imprenditori).

Tab. 2 - Livelli d'intervento delle azioni progettuali "A"

	Alternativa 0 (stato di fatto)	Alternativa 1 (media rigenerazione)	Alternativa 2 (forte rigenerazione)
1	Nessuna azione	Riqualificazione di aree per mostre, spettacoli e sport all'aperto, e allestimento di strutture temporanee per il ristoro (Indicatore: mq)	Allestimento di aree per mostre, spettacoli e sport all'aperto, e riqualificazione degli edifici dismessi dell'area sud per l'inserimento di strutture ricettive e di ristoro (Indicatore: mq)
2	Nessuna azione	Spazi all'aperto di gioco e svago per bambini e accompagnatori (Indicatore: n. di attività)	Spazi all'aperto di gioco e svago per bambini e accompagnatori e laboratorio creativo in edificio dismesso da recuperare (Indicatore: n. di attività)
	Costo: € 0	Costo: varia in funzione degli <i>stakeholder</i>	Costo: varia in funzione degli <i>stakeholder</i>

Per ogni scheda d'intervento (A-B-C) è stato richiesto agli intervistati di scegliere l'alternativa preferibile. Il metodo della Valutazione di Contingenza si basa sulla nozione di "disponibilità a pagare" per miglioramenti puntuali dell'area/bene oggetto di valutazione. (Fusco Girad *et. al.*, 2006). Nella valutazione di contingenza sono state considerate solo due alternative: lo stato di fatto ed un'unica alternativa di riqualificazione che comprende le sei azioni progettuali considerando l'alternativa di forte rigenerazione.

Fig. 2 - Alternativa 0, alternativa 1, alternativa 2 (cfr. Tab. 2)



Tab. 3 - Livelli d'intervento delle azioni progettuali "B"

	Alternativa 0 (stato di fatto)	Alternativa 1 (media rigenerazione)	Alternativa 2 (forte rigenerazione)
3	Nessuna azione	Riqualificazione di alcuni sottopassi Indicatore: mq	Riqualificazione di tutti i sottopassi e progettazione dei percorsi e dell'arredo urbano delle aree di intervento Indicatore: mq
4	Nessuna azione	Progettazione della segnaletica identitaria e di punti turistici informativi Indicatore: n. di interventi	Progettazione della segnaletica identitaria e di punti informativi interattivi con funzioni didattiche Indicatore: n. interventi
	Costo: € 0	Costo: varia in funzione degli <i>stakeholder</i>	Costo: varia in funzione degli <i>stakeholder</i>

Fig. 3 - Alternativa 0, alternativa 1, alternativa 2 (cfr. Tab. 3)



Nella seconda parte della sezione 3 del questionario sono state analizzate le ragioni delle scelte precedentemente effettuate dagli intervistati in relazione all'importanza dei miglioramenti ambientali, alla difficoltà dei quesiti posti, ai criteri e alle motivazioni che hanno influenzato le scelte (migliorare l'aspetto visivo, attrarre visitatori e nuovi residenti nell'area del *waterfront*; attrarre nuove attività economiche e investimenti a Torre Annunziata).

Nella sezione 4 del questionario è stata richiesto agli intervistati di esprimere una preferenza circa le modalità di finanziamento degli interventi previsti (a carico dei residenti, sostenute da finanziamenti pubblici, ovvero a carico degli imprenditori) e la fiducia verso le istituzioni locali rispetto alla futura realizzazione.

Tab. 4 - Livelli d'intervento delle azioni progettuali "C"

	Alternativa 0 (stato di fatto)	Alternativa 1 (media rigenerazione)	Alternativa 2 (forte rigenerazione)
5	Nessuna azione	Bonifica ambientale superficiale dell'intera area, piantumazione di essenze arboree (Indicatore: mq)	Bonifica ambientale profonda dell'intera area, piantumazione di essenze arboree, demolizione di edifici fatiscenti (Indicatore: mq, qualità del risultato e n. interventi)
6	Nessuna azione	Polo per promuovere lo sviluppo e l'innovazione dei prodotti delle imprese private locali attraverso manifestazioni fieristiche (Indicatore: mq)	Riqualficazione di strutture dismesse per realizzare un polo industriale sia privato che destinato alla formazione universitaria (Indicatore: mq)
	Costo: € 0	Costo: varia in funzione degli <i>stakeholder</i>	Costo: varia in funzione degli <i>stakeholder</i>

Fig. 4 – Alternativa 0, alternativa 1, alternativa 2 (cfr. Tab. 4)



4. Stima dei costi di intervento

Attraverso una simulazione dei costi previsti per ogni intervento ed una previsione di ripartizione della contribuzione pubblico/privato è stato ipotizzato uno scenario di partenariato dei soggetti pubblici e privati e verificato il grado di responsabilità sociale delle imprese e dei singoli, per fare del settore privato un partner efficace e per creare le condizioni atte a favorire gli investimenti nella riqualificazione sostenibile dei suoli urbani. Nell'individuazione dei prezzi utilizzati per il metodo dell'esperimento di scelta e nella valutazione di contingenza si è fatto ricorso ad un modello costituito da due sole tipologie di interventi. La prima, denominata lotti d'intervento, comprende lotti funzionali di 1.500 mq ed è stata utilizzata per valutare i costi di opere relative alla rifunzionalizzazione di edifici dismessi e al miglioramento della riconoscibilità urbana.

La seconda tipologia, aree verdi riqualificate, prevede lotti funzionali di 50.000 mq, è stata utilizzata, invece, per computare i costi degli interventi di riqualificazione di aree all'aperto da destinare allo svago e alle manifestazioni, interventi di bonifica e per la realizzazione di aree verdi. A ciascuna tipologia è stato attribuito un costo parametrico, desunto da interventi simili, comprensivo della copertura finanziaria per le infrastrutture materiali ed immateriali da insediare. Nel caso studio, per la totalità degli interventi previsti – tutti gli ambiti ipotizzati nel caso dell'alternativa di forte rigenerazione – si prevede la realizzazione di 8 lotti d'intervento e 4 aree verdi riqualificate, intervenendo sul 69% dell'area del *waterfront*, per un totale di 212.000 mq, a fronte di un costo stimato di € 49.200.000,00.

E' stata inoltre ipotizzata una suddivisione dei costi prevedendo di ripartire tra settore pubblico e privato il capitale da investire, individuando una percentuale pari al 50% ciascuno. Di seguito, si è stabilita la ripartizione tra privati, ipotizzando di coinvolgere le tre sole categorie di *stakeholder* intervistati, le associazioni e i commercianti, gli imprenditori e i privati cittadini (Tab. 5).

Con l'ausilio di tale modello, è stato possibile, inoltre, per ciascun ambito e per ciascuna delle alternative proposte, individuare un costo parziale delle opere. Successivamente, è stato stabilito un arco di tempo differenziato per categoria, all'interno del quale il contributo richiesto avrebbe dovuto essere erogato, individuando per ciascuna di esse il rateo annuo.

Tab. 5 – Ripartizione dei costi tra privati

Categorie di <i>stakeholder</i>	Quota da sostenere in €	Quota da sostenere in %
Tutti i privati coinvolti	24.600.000,00	50%
Associazioni e commercianti	6.396.000,00	13%
Imprenditori	13.776.000,00	28%
Privati cittadini	4.428.000,00	9%

5. Risultati

Sono state condotte 64 interviste, di cui circa 20 per ogni categoria di *stakeholder*. La quasi totalità degli intervistati ha dichiarato la necessità di apportare miglioramenti agli ambiti proposti mediante le azioni individuate, generando una gerarchia di priorità di intervento;

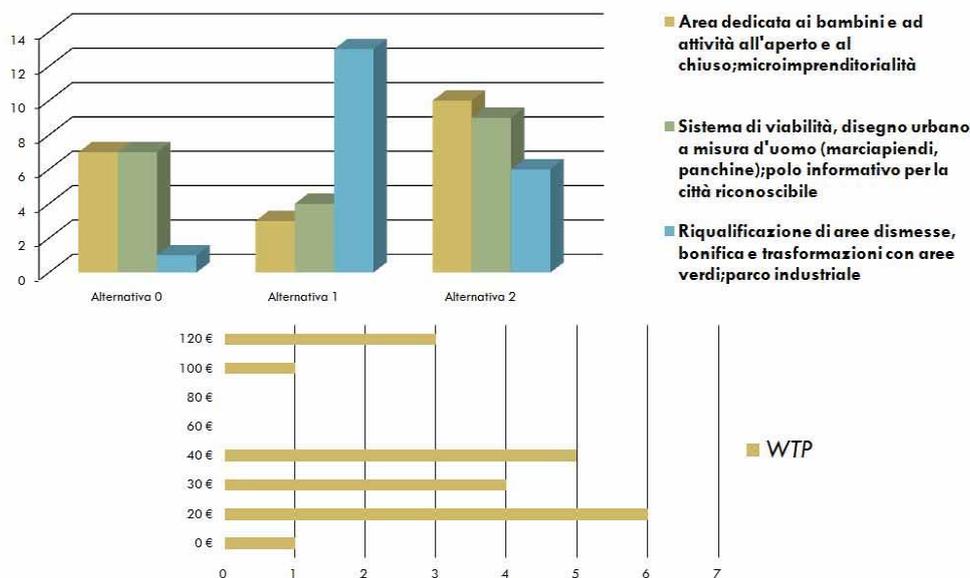
da questa si evince che l'intervento riguardante il miglioramento delle condizioni ecologiche, qualità dell'aria, dei suoli, delle acque e la presenza di aree verdi è quello ritenuto maggiormente prioritario per tutte e tre le categorie degli intervistati; a seguire, quello riguardante la creazione di aree per mostre, spettacoli, sport all'aperto e strutture ricreative, e quello relativo alla creazione di spazi all'aperto di svago per bambini e accompagnatori.

Mediante l'utilizzo contestuale di due metodi basati su preferenze dichiarate (*Choice Experiment Method e Contingent Valuation Method*) sono emersi i dati relativi alla disponibilità a pagare da parte dei soggetti intervistati legata alle specifiche azioni proposte. (Figg. 5-8).

Per i questionari sottoposti ai cittadini mediante l'esperimento di scelta è emersa l'alternativa di forte rigenerazione come preferibile sia nell'ambito delle aree dedicate ai bambini e ad attività all'aperto o in spazi coperti che delle aree dedicate alla micro-imprenditorialità; allo stesso modo, nell'ambito relativo ai sistemi di viabilità, disegno urbano a misura d'uomo e un polo informativo per la città riconoscibile lo scenario di trasformazione radicale è emerso come preferibile. Per quanto riguarda l'ambito di riqualificazione di aree dismesse, bonifica e trasformazione con aree verdi, e quello relativo alle aree dedicate a parco industriale, è stata favorita l'alternativa di media rigenerazione, quindi un intervento soft di rifunzionalizzazione e miglioramento della viabilità.

Mediante la valutazione di contingenza, la maggior parte degli intervistati ha indicato la propria disponibilità a pagare (WTP) in una cifra compresa tra 20 € e 40 €. Solo una piccola percentuale sarebbe disposta a pagare una cifra considerevolmente più elevata (100-120 €).

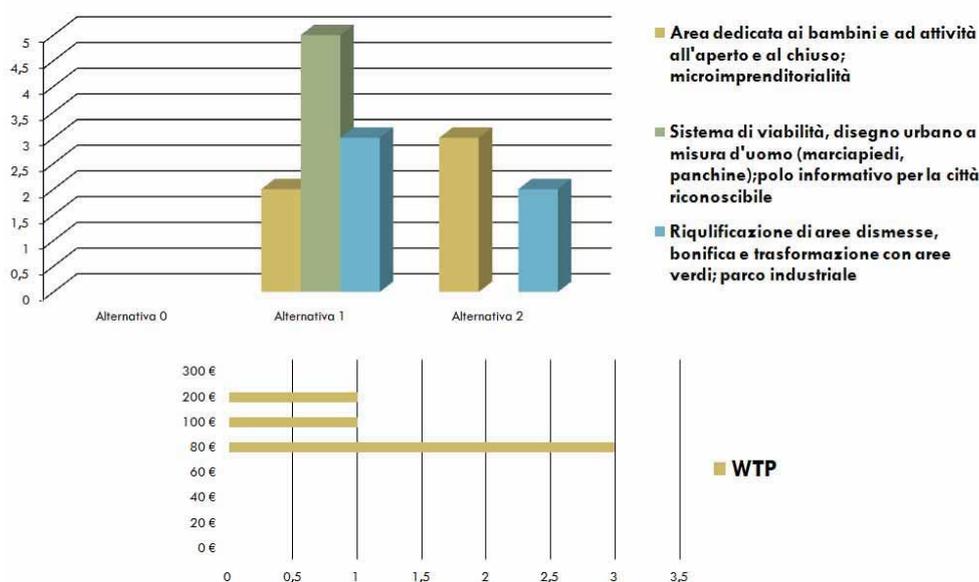
Fig. 5 - Choice Experiment, disponibilità a pagare dei residenti



Per i questionari sottoposti alle associazioni, mediante il primo metodo valutativo abbiamo rilevato che tutti i soggetti intervistati hanno scelto l'alternativa di media rigenerazione per l'ambito riguardante il sistema di viabilità, disegno urbano a misura d'uomo e un polo informativo per la città riconoscibile. Per gli altri due ambiti, pur non risultando una netta maggioranza nelle scelte, è stata rilevata la preferenza della alternativa di media rigenerazione per quanto riguarda l'ambito di riqualificazione di aree dismesse, bonifica e trasformazioni con aree verdi, e di aree dedicate a parco industriale; nell'ambito delle aree dedicate ai bambini e ad attività all'aperto o al chiuso e delle aree dedicate alla microimprenditorialità la scelta è ricaduta sulla forte rigenerazione.

Mediante la valutazione di contingenza la quasi totalità delle associazioni intervistate ha dichiarato la propria disponibilità a pagare (WTP) 80 €.

Fig. 6 - Choice Experiment, disponibilità a pagare delle associazioni civiche



Per i questionari sottoposti agli imprenditori, con il metodo del *Choice Experiment* è emerso che la forte rigenerazione è stata preferita per tutti e tre gli ambiti proposti.

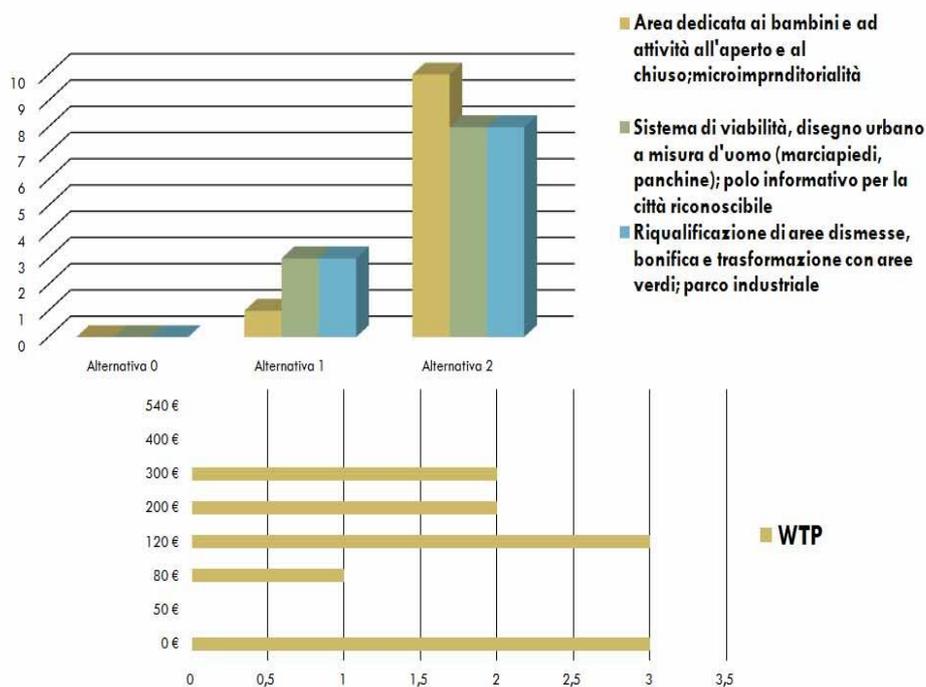
L'analisi dei dati ottenuti mediante il *Contingent Valuation Method* indica che la maggior parte degli imprenditori è disposta a pagare una cifra compresa tra 120 € e 300 €; una percentuale mediamente alta di soggetti intervistati ha comunque indicato la sua non disponibilità a pagare.

Tutte le categorie di intervistati dichiarano di aver sempre considerato gli aspetti collegati al paesaggio storico urbano, e di aver seguito un criterio di scelta legato ad un rapporto equilibrato tra i miglioramenti offerti ed il loro costo previsto.

Chiamati a rispondere circa le motivazioni che li hanno condotti ad effettuare le scelte relative alle singole azioni di miglioramento per i tre ambiti descritti in precedenza, i cittadini hanno individuato nell'attrattività economica dell'area l'elemento fondamentale. Le motivazioni indicate dalla categoria delle associazioni si riferiscono invece al miglioramento dell'aspetto visivo del *waterfront* rispetto al primo ambito; all'attrazione di turismo culturale come spinta per la riqualificazione rispetto al secondo ambito ed all'attrattività economica dell'area per le azioni del terzo ambito. Sia per la categoria dei cittadini che per quella delle associazioni risulta poco rilevante il tema legato all'attrazione di nuovi residenti nell'area del *waterfront*.

La categoria degli imprenditori invece ha valutato proprio quest'ultimo tema come una delle motivazioni che ha influito maggiormente nelle scelte riguardanti il terzo ambito; si evince quindi una forte contrapposizione di interessi tra utenti/residenti e *decision-maker*. Si nota un distacco potenziale tra domanda e offerta di spazi residenziali e pubblici, che potrebbe essere arginato e ricondotto ad una progettazione efficace attraverso l'utilizzo di tecniche valutative partecipative.

Fig. 7 - Choice Experiment, disponibilità a pagare degli imprenditori



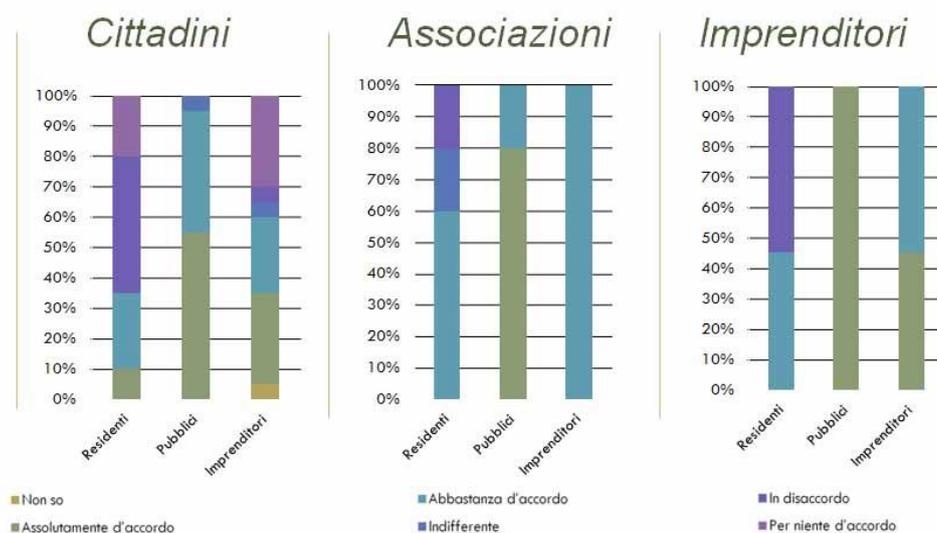
La categoria degli imprenditori ha indicato l'attrazione di turismo culturale quale motivazione principale per le scelte relative al primo ambito, nonostante le motivazioni

legate al miglioramento dell'aspetto visivo del *waterfront* risultino comunque preponderanti in tutti e tre gli ambiti previsti. Per quanto riguarda la provenienza dei finanziamenti necessari per realizzare gli interventi di riqualificazione, tutte le categorie hanno indicato i finanziamenti pubblici come la fonte preferibile per la realizzazione degli interventi proposti (Fig. 8).

In definitiva, in base agli esiti sopra riportati è stato possibile individuare i livelli di priorità preferibili per un utilizzo efficace dei finanziamenti pubblici nell'ambito del Grande Progetto Pompei:

1. *forte rigenerazione*: area dedicata ai bambini e attività all'aperto, microimprenditorialità;
2. *forte rigenerazione*: sistema di viabilità, disegno urbano, polo informativo;
3. *media rigenerazione*: riqualificazione aree dismesse, bonifica, parco industriale;
4. *forte rigenerazione*: riqualificazione aree dismesse, bonifica, parco industriale;
5. *media rigenerazione*: sistema di viabilità, disegno urbano, polo informativo;
6. *media rigenerazione*: area dedicata ai bambini e attività all'aperto, microimprenditorialità.

Fig. 8 - Tabella riepilogativa delle preferenze relative all'allocazione degli investimenti



6. Conclusioni

Attraverso la valutazione degli impatti, in termini di "qualità" dello spazio urbano, delle azioni volte alla concretizzazione degli "scenari" ipotizzati per il recupero, la crescita, la valorizzazione e la promozione della città, la ricerca offre uno strumento alternativo capace di orientare le scelte e definire le priorità di intervento. Lo strumento proposto è basato sulla valutazione degli aspetti visivi/percettivi delle azioni di riqualificazione e può

diventare parte integrante dei processi valutativi necessari per concretizzare lo sviluppo del fronte mare e della città in chiave sostenibile.

La metodologia sperimentata risulta efficace per:

- definire un quadro organico delle principali questioni, utile a costruire una “visione condivisa” per comprendere i problemi ed identificare le possibili soluzioni in modo trasparente e condiviso;
- suggerire ad amministratori, imprenditori, cittadini la direzione più idonea per concretizzare lo sviluppo del fronte mare e della città in chiave sostenibile; il tutto attraverso la misurazione qualitativa degli effetti che hanno avuto gli “scenari di azione” ipotizzati per il recupero, la crescita, la valorizzazione e la promozione del *waterfront* della città.

Gli strumenti utilizzati hanno consentito di confrontare alternative progettuali basate sull’attuazione delle visioni di città emerse durante la prima fase della ricerca, di valutare la qualità spaziale percepita dagli *stakeholder* e di recepire, inoltre, suggerimenti, ed ipotesi di interventi da realizzare per potenziare l’attrattività del *waterfront* e dell’intera città. I processi partecipativi e gli strumenti ad essi associati (questionari, interviste, etc.) risultano pertanto una chiave efficace per attivare il processo di partecipazione grazie al coinvolgimento di tutte le categorie di *stakeholder*: associazioni, amministratori, professionisti, commercianti, categorie ecclesiastiche. La sperimentazione condotta presenta i limiti dovuti alla difficoltà di selezione di un campione significativo di intervistati, pertanto va considerata come validazione della metodologia e andrebbe implementata con una selezione accurata del campione di intervistati e con il coinvolgimento della categoria dei *policy-maker*, così come fatto per la fase preliminare di *envisioning*. La cooperazione dei *policy-maker* risulta infatti fondamentale sia nella fase di selezione del campione che nella somministrazione dei questionari, poiché rappresenta una categoria non trascurabile di *decision-maker* (Cerreta, 2010).

Attraverso l’analisi della percezione del *waterfront* rispetto alle alternative progettuali è risultata una mappa cognitiva, una sorta di carta geografica del pensiero in cui le conoscenze soggettive, gli elementi di giudizio e le esperienze sono esplicitati e messi in relazione attraverso una rete di legami (Fusco Girard *et al.*, 2006).

I risultati di una pianificazione partecipata possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- *costruzione di una “vision” condivisa*, generata dalla partecipazione attiva dei cittadini, che li rende consapevoli attori dei processi di pianificazione della città;
- *ideazione e costruzione di processi decisionali inclusivi*;
- *definizione di un quadro organico delle principali questioni*, utile a comprendere il problema ed identificare le possibili soluzioni in modo trasparente e condiviso (Fusco Girard, 2010);
- *individuazione delle priorità di intervento*, nella direzione del benessere e del bene comune delle azioni proposte dai programmi di finanziamento pubblici;
- *ideazione di un valido metodo operativo*, capace di orientare le scelte progettuali verso azioni dirette alla concreta realizzazione di un’immagine di città futura “condivisa” e “desiderata”;
- *elaborazione e sperimentazione di strumenti di supporto alle decisioni*, applicabili anche in altri contesti.

I risultati ottenuti incoraggiano a sviluppare ulteriormente la metodologia, come utile strumento di supporto alle decisioni, per l'individuazione di politiche pubbliche di sviluppo urbano sostenibile efficaci e condivise (Fusco Girard e Nijkamp, 1997).

La ricerca conferma che gli aspetti visivi influenzano la percezione della qualità dello spazio ed il valore dei beni pubblici e privati risultanti dalle trasformazioni urbane, risulta quindi evidente come il progetto urbanistico e architettonico assuma un ruolo fondamentale nei processi di rigenerazione. Le azioni strategiche, prima di essere esplicitate in alternative progettuali ben definite, vanno necessariamente inquadrare in un contesto coerente con i desideri, le aspettative e i bisogni concreti della comunità locale. La metodologia partecipativa proposta, in grado di coinvolgere gli *stakeholder* in un processo decisionale inclusivo, può contribuire all'incremento della resilienza della città, garantendo che le scelte operate siano sinergiche rispetto ai bisogni espressi dalla comunità ed all'attrattività economica delle aree di rigenerazione urbana ed evitando i possibili impatti negativi di grandi progetti di riqualificazione sui processi economici, sociali, culturali e ambientali (Nijkamp e Kourtit, 2013).

Riferimenti bibliografici

- Alpizar F., Carlsson F., Martinsson P. (2001), "Using choice experiments for non-market valuation". *Working Papers in Economics*, n. 52, pp. 1-37.
- Angrisano M., Biancamano P.F., Cancelliere A., Gravagnuolo A. (2012), "The regeneration of the port city of Torre Annunziata in the Gulf of Naples". *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, vol. 12, n. 1, pp. 1006-1019.
- ARUP, The Rockefeller Foundation (2014), *City resilience framework. City resilience index*. www.rockefellerfoundation.org
- Bobbio L. (a cura di) (2004), *A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Cerreta M. (2010), "Thinking through complex values", in Cerreta M., Concilio G., Monno V. (eds), *Making strategies in spatial planning. Knowledge and values*. Springer, Dordrecht, The Netherlands, pp. 381-404.
- Cerreta M., De Toro P. (2010), "Integrated Spatial Assessment for a creative decision-making process: A combined methodological approach to Strategic Environmental Assessment". *International Journal of Sustainable Development*, vol. 13, n. 1/2, pp. 17-30.
- Clemente M. (2011), *Città dal mare, l'arte di navigare e l'arte di costruire le città*. Editoriale Scientifica, Napoli.
- Colletta T. (2010), *Tra storia e recupero. Le città portuali nell'età di Filippo II. L'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici*. Kappa edizioni di Architettura e Psicologia, Roma.
- Curto R., Brondino G., Coscia C., Fregonara E., Grella S. (2013), "Market dynamics, housing mobility and gentrification: a reading through multi-varied and spatial statistic models", in Diappi L. (a cura di), *Gentrification*. D.A.D., Politecnico di Torino, pp.15-35.
- Department for Communities and local Government (2010), *Technical Report-Environmental quality and amenity*. www.communities.gov.uk
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P., Garzillo C. (2006), "Valutazioni integrate: riferimenti teorici", da un breve estratto del lavoro preparato dagli autori per il Progetto

- Europeo Leonardo da Vinci 2000-2006 “Development of Competencies and Skills in Local Agenda 21 Process”, p.10.
- Fusco Girard L. (2014), “Creative cities: the challenge of humanization in the city development”. *BDC*, vol. 13, n. 1, pp. 9-33.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L. (2010), “Sustainability, creativity, resilience: towards new development strategies of port areas through evaluation processes”. *International Journal of Sustainable Development*, vol. 13, n. 1-2, pp. 161-184.
- Gravagnuolo A., Angrisano M. (2013), “Assessment of urban attractiveness of port cities in Southern Italy. A case study of Torre Annunziata”, *Sustainability*, vol. 5, pp. 3906-3925.
- ICLEI (2014), *Resilient Cities. The annual global forum on urban resilience and adaptation*. www.resilient-cities.iclei.org
- ISPRA (2014), *Il consumo di suolo in Italia*. www.isprambiente.gov.it
- Kahneman D., Knetsch J.L. (1992), “Contingent valuation and the value of public goods: reply”. *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 22, n. 1, pp 90-94.
- Kaplan S. (1979), “Perception and landscape: conception and misconception”, in Elsner G.H., Sardon R.C. (eds), *Proceedings of our national landscape: a conference on applied techniques for analysis and management of the visual resource*. General Technical Report (GTR), U.S. Department of Agriculture, pp. 241-248.
- Mitchell R.C., Carson R.T. (1989), *Using survey to value public goods: the contingent valuation method*. Resources for the Future, Washington, D.C.
- Navrud S., Ready R.C. (2002), *Valuing cultural heritage. Applying environmental valuation techniques to historic buildings, monuments and artifacts*. Edward Elgar, Cheltenham, UK.
- Nijkamp P., Kourtit K. (2012), *NDSM: Facebook 4 Urban Facelift*. Department of Spatial Economics, Amsterdam, The Netherlands.
- Nijkamp P., Kourtit K. (2013), “The use of visual decision support tools in an interactive stakeholder analysis – Old ports as new magnets for creative urban development”. *Sustainability*, vol. 5, n. 10, pp. 4379-4405.
- Pallagst K., Wiechmann T., Martinez-Fernandez C. (2013), *Shrinking cities: international perspectives and policy implications*. Routledge, London, UK.
- Ravetz J., Fusco Girard L., Bornstein L., (2012), “A research and policy development agenda: fostering creative, equitable, and sustainable port cities”. *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, vol. 12, n. 1, pp. 67-71.
- Russo P. (2012), *Ridare vita a Pompei*. Rossi Editori, Napoli.
- Schubert D. (2011), *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*. Routledge, London, UK.
- Smith J.A. (2011), “The influence of district visual quality on location decisions of creative entrepreneurs”. *Journal of the American Planning Association*, vol. 77, n. 2, pp. 167-184.
- Tempesta T., Marangon F. (2004), “Stima del valore economico totale dei paesaggi forestali italiani tramite la valutazione di contingenza”. *Estimo e Territorio*, vol. 11, n. 11, p. 26.
- Tempesta T., Thiene M. (2006), *Percezione e valore del paesaggio*. Angeli, Milano.

Tirendi D. (2003), “Valutazione di contingenza per la stima delle risorse culturali ed ambientali”. *Genio Rurale*, n. 5, pp. 12-22.

Tirendi D. (2005), “Valutazione di contingenza nei progetti di riqualificazione urbana”. *Estimo e Territorio*, vol. 4, n. 4, pp. 8-12.

UNDESA (2012), *World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*. United Nations Department for Economic and Social Affairs, New York, NY.

UNESCO (2012), *Recommendation on the Historic Urban Landscape*.
www.whc.unesco.org

UN-Habitat (2013), *Urban planning for city leaders*. www.unhabitat.org

UN-Habitat (2014), *7th World Urban Forum Medellín Declaration*. www.unhabitat.org

Mariarosaria Angrisano

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: mariarosaria.angrisano1@unina.it

Antonia Gravagnuolo

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: antonia.gravagnuolo2@unina.it

Ester Cozzolino

Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: arch.estercozzolino@libero.it

Claudia Cusano

Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: claudiacusano1@libero.it

Chiara Ficarra

Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: kiaretta.86@hotmail.it

Anna Macolino

Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: annamacolino@libero.it

Daniele Militello

Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Università di Napoli
"Federico II"

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: daniele.militello@hotmail.it

Alessandra Zurolo

Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Università di Napoli
"Federico II"

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538847; fax: +39-081-2538849; email: alendra.z@gmail.com

URBAN DESIGN, INSTITUTIONAL CONTEXT AND DECISION-MAKING PROCESS. TWO CASES OF WATERFRONT REGENERATION IN APULIA (ITALY)

Raffaele Attardi, Antonietta Canta, Carmelo Maria Torre

Abstract

The procedures for the assignment of design tasks for urban transformation plans distinguish between direct assignment and public competition. The paper examines two case studies of waterfront regeneration in Apulia Region (Italy) which are characterized by two different procedures for the assignment of design tasks. A set of criteria for a multidimensional assessment of the urban transformation processes is defined, in order to understand to which extent the quality of the decision-making process – including the assignment of design tasks – can be a guarantee for the increase of the “complex social value” of the coastline, as an element of local identity for Italian port cities.

Keywords: design task assignment, decision-making processes, waterfront regeneration

PROGETTO URBANO, CONTESTO ISTITUZIONALE E PROCESSI DECISIONALI. DUE CASI DI RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT IN PUGLIA (ITALIA)

Sommario

Le procedure di assegnazione degli incarichi di progettazione per interventi pubblici di trasformazione della città si distinguono in assegnazione diretta e concorso pubblico. L'articolo, prendendo in esame due casi di rigenerazione dei *waterfront* in Puglia (Italia) che si distinguono per differenti procedure di assegnazione degli incarichi progettuali, individua i criteri per una valutazione multidimensionale dei processi di trasformazione urbana, al fine di comprendere in che misura la qualità del processo decisionale – includendo anche le procedure di assegnazione degli incarichi di progettazione – può essere garanzia di un incremento del “valore sociale complesso” che contraddistingue il mare e la linea di costa quali elementi identitari delle città portuali italiane.

Parole chiave: assegnazione incarichi, processi decisionali, rigenerazione dei waterfront

1. Introduction

The procedures for the assignment of design tasks for urban transformation/regeneration distinguish between direct assignment and public competition. In terms of urban management, such procedures are aspects of decision-making that can influence the outcomes of urban transformation/regeneration, in terms of environmental, social and economic impacts.

Great ideas have always been put at the center of urban design as elements that can increase attraction, can build identity and recover the architectural heritage, in order to promote economic development and social welfare (Fusco Girard and You, 2006). Finally, the environmental protection has been associated to social welfare and individual wealth, though influenced by the lack of a universally shared concept of conservation and enhancement of architectural and cultural heritage.

Urban transformations are usually complex decision processes in which data are not always reliable, values are under discussion, stakes are high and the decisions are – often - urgent (Fusco Girard and Nijkamp, 1997).

Even if the interests put into play by these processes are high, the level of uncertainty of the data is variable and it is a function of several parameters, including the quality of decision-making (monocratic, pluralist or democratic) leading to the selection of a design proposal, and the expertise of the assignee of the design task.

This paper will thus clarify to which extent the quality of the decision-making process can influence the effectiveness of urban transformation/regeneration, taking into account different procedures for the assignment of design tasks allowed by the Italian regulatory system.

The topic of the assignment of design tasks has been the subject of a long debate in Apulia Region (Italy), so as to achieve the enactment of a law – the Regional Law 14 of 2008 – which prescribes the use of public competition even for works of architecture or urban design, whose total amount is below the threshold set by national legislation for the assignment through public competition (so as to ban the direct assignment).

Starting from the analysis of this local context, this paper aims to study the relationship between the project effectiveness in meeting the objectives of the urban regeneration and the quality of decision-making; in particular, the relationship among the institutional context, decision-making principles and the irreversibility of the impacts induced by the transformation actions is analyzed. Moreover, starting from the analysis of two processes of regeneration of urban waterfronts in Apulia region (the neighborhood San Girolamo in the regional capital Bari and the waterfront of Mola di Bari, in its province), an appropriate set of criteria for evaluating the effectiveness of urban transformation- and thus its feasibility- is identified. The case studies examined differ in:

- quality of decision-making;
- procedures for the assignment of design tasks;
- institutional context where they occur.

The choice of two case studies is related to the regeneration of urban waterfront and it is based on the following assumption: the sea and the coastline hold use value, non-use value and intrinsic value which are able to foster a sense of identity and are in close connection with the human, social and cultural capital of the city, so as to be able to hold together the members of a community (Fusco Girard and Nijkamp, 1997).

In the peninsular territory of Apulia, which has about 800 km of coastline, the history of the

towns and villages began exactly from the sea, with the colonization of the ancient Greeks who made the Apulia part of *Magna Graecia*. Although the value attributed by society to the sea as an infrastructure and environmental and cultural heritage has always been high, the urban development of the town in Apulia has been characterized by several conflicts. In the cities of Brindisi and Taranto the localization of metallurgical plants and of energy production stations created itself warning environmental consequences, that nowadays lead to social tensions among different groups of interest, claiming for instances of environmental democracy (Attardi *et al.*, 2012) and, therefore, the repossess of the coastline by the community. Moreover, in many smaller coastal towns, including Mola di Bari, as well as in the regional capital Bari, the conflict is instead linked to economic issues of the real-estate market, and physical and visual impacts of waterfront buildings that tend to create an impenetrable wall between the city and the sea. The case studies considered in this paper are the regeneration of the waterfront district of San Girolamo in the city of Bari, in which a public competition took place for the assignment of design tasks, and the redevelopment of the waterfront of Mola di Bari, a town located 15 km south from the capital. In the latter case the design task has been directly assigned to an internationally renowned designer by the municipality.

In the following, after defining the relationship between design and evaluation (section 2), and describing some assumptions of the decision context (section 3), the topic of waterfront regeneration in the international context is described (section 4) and two experiences of regeneration of urban waterfronts in Puglia are analyzed: section 5 deals with the Apulian legislative proposal for the commitment of architecture and urban design tasks, while section 6 specifically analyzes the two case studies, namely the district of San Girolamo in Bari and Mola di Bari waterfront. In section 7 a list of criteria for the compared evaluation of the case studies is drawn and, finally, in section 8 some guidelines and perspectives for the management of urban regeneration processes are proposed.

2. Design process and evaluation process

Design and evaluation are inverse problems respect of the use of criteria (Zeleny, 1993): the design process starts from criteria and, through a creative process, it identifies a solution that can achieve the goals of the urban transformation; the evaluation, however, starts from the analysis of design solutions and identifies criteria to assess the quality of the project and its ability to meet the needs expressed by the various interest groups. In this approach, the criteria are guidelines of the design creative process (ex-ante criteria) and analytic parameters in the evaluation one (ex-post criteria). However, in real planning and designing processes of the natural and built environment the “decision-making context” is much more complex and fluid than a mere theoretical and schematic framework. Moreover, phases, evaluation and selection of proposals may overlap and alternate. In fact, in such a context information does not often meet real needs, the impacts of the transformations are uncertain and difficult to predict in quantitative terms, the number of stakeholders involved (public, private and civil sector) is high; each of them possesses specific goals, interests and values, which may be in conflict with each other or that may vary in time and in their lists of priorities, and the same range of alternatives is likely to change under the pressure of competing interests (Fusco Girard and Nijkamp, 1997). In this complex scenario, the exchange of information among the actors of the process is therefore an essential tool to ensure an urban transformation process that generates added value for the local community.

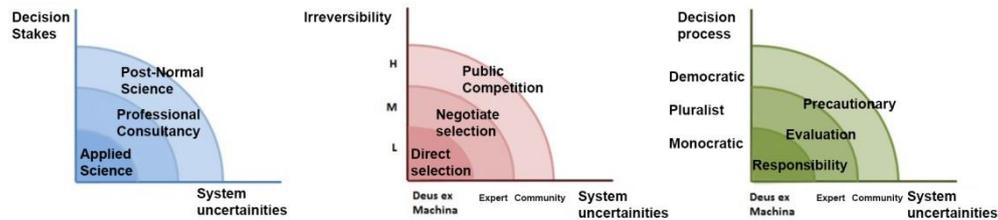
The choice of design alternatives and the assignment of design tasks are mediated by principles that lead the decision makers to almost rational choices. In the case of a monocratic decision (conducted by a promoter leader usually belonging to the “public”), the “principle of accountability” is used, as there is only one person who assumes responsibility for the selection and who reasonably will make a decision paying attention in his future credibility. When the decision is pluralistic (conducted by a developer leader and some representatives of the community), the “principle of evaluation” of the proposals is used, according to appropriate criteria to assess the fulfillment of the expressed objectives. The evaluation in the case of assignments of architecture and territorial transformation can take place *ex-ante* (assessment of the curricula of the proposers) or *ex-post*, i.e. the evaluation of project proposals. Finally, in the case of democratic selection (conducted by representatives elected by the community), the “precautionary principle” is used, through an open competition, in order to avoid further tensions among parties in conflict situations and to minimize negative impacts on the environment and on the local community.

3. Some assumptions of the decision context

Every action of urban transformation is the beginning of a complex process in which data are not always reliable, values into question, stakes high and decisions urgent. In such situations, the decision-making process is very complex and often it can not be supported only by rationality in making decisions (Funtowicz and Ravetz, 1991). For this reason the model of Post-Normal Science has been proposed. This new model has to be applied in cases in which data are uncertain and the effects of decisions are indeterminate and potentially irreversible. In this model proposed by Funtowicz and Ravetz, there are multiple levels of uncertainty and multiple levels of stakes. When both the uncertainty and the stakes are low, the paradigm of “normal” science can be applied, in which the exact choice is the most rational. Otherwise, when both uncertainties and stakes are high, the problem lies within the range of Post-Normal Science, in which risks are high and decisions are out of rationality in a traditional sense (Fig. 1). Therefore it is necessary to identify appropriate analytical and mathematical tools which lead in decision-making, in defining a list of priorities, needs, and evaluating alternative proposals for the solution of a problem. In the case of interventions of urban transformation, the uncertainty coincides with the quality of the urban and architectural design, which also depends on the expertise of the designer and on the characteristics of the decision-making process. The stake instead may be associated to the social and economic relevance of the intervention and to the irreversibility of its effects (Fig. 1). In terms of expertise of the designer, the situation of minimum uncertainty is the highest responsibility of the designer (*deus ex machina*, the scientist); the intermediate corresponds to the experienced designer with proven expertise and well-known capabilities; the maximum uncertainty corresponds to the choice of an experienced technician certified by ordinary guarantees. When the stakes are the assignment of a design task, the decision may be monocratic, pluralistic or democratic. In the logic of “normal” Science, the decision should be democratic and it should lead to the selection of the highest expertise (*deus ex machina*), compared to the high risks associated with the intervention to be designed. When the stakes and the responsibilities of the decision-maker grow in value (and social and environmental effect are taken into account), the necessary role of analytical methods of the Post-Normal Science becomes more noticeable, in order to appropriately evaluate design alternatives. These analytical methods cannot provide a

definitive solution to the problem, but they must rather be tools for the preliminary study of the problem in all its complexity in order to enable all the actors of the decision-making process to increase their knowledge about the problem (De Marchi *et al.*, 2000).

Fig. 1 – Post-Normal Science and urban transformation processes



The multi-criteria and multi-group evaluation methods seems to be the more suitable to the research and comparison of alternative solutions (as in negotiation processes) because they are helpful in the expression of all the values in stake and they consider the objectives and priorities of all social groups involved in the transformation process (Fusco Girard and Nijkamp, 1997; Cerreta and De Toro, 2012). Thus, multidimensional and multi-group evaluation should look for a connection between the complexity of the decision-making context and the uncertainties regarding the effects of urban transformation in terms of environmental, social and economic impacts.

4. Waterfront regeneration: processes, good practices and values in action

The perception and the configuration of waterfronts in contemporary cities are the result of a long evolution that urban development and town planning has spanned for centuries. The sea and the coastline have always been among the most powerful driving forces for the growth of new urban centers or for the expansion of existing towns; they conferred prestige, wealth, development and progress. Port cities have, thus, always been advantaged by the presence of flows of imports and passengers and by the development of the local economy (Hoyle and Pinde, 1992).

The decommissioning and relocation processes of port areas in the Twentieth Century caused a shifting of attention to regeneration practices of those areas close both to the sea, and to the city, which have now changed their status from a port to a waterfront harbour. The theme of regenerating port areas is highly active today and many internationally renowned designers have ventured to it, with more or less satisfactory results, not only in formal terms, but mostly in terms of economic impact on the city in a short to medium term. The first experiments of waterfront regeneration in the world date from the '70s and '80s and they are linked to programs for public space and real estate development or sometimes to social housing initiatives, as happened in the United Kingdom and in The Netherlands. In other cases, such as Canada and the United States, interventions on the waterfront often invested a regional scale – see the case of Vancouver, which gave a new face to its se-front thanks to the 1986 Universal Exposition, or Toronto, which followed a step-by-step program and involved in different parts of its large port basin. The most

striking interventions in Europe have been based both on criteria of environmental, social and economic sustainability and on large spectacular intervention by creating real landmarks (see the cases of Barcelona, Valencia and London South Bank).

Contrary to what happened in Europe, in Italy the urban opportunity represented by the waterfront regeneration has been taken only in rare cases and at a much lesser extent. Municipalities are dealing with waterfront regeneration only since the late 80s and this topic soon manifested conflicts and complex issues that nowadays are still unsolved from an operational point of view.

At a first analysis, the particular configuration of Italian port cities, usually built around the port, did not leave a space for interaction between the city and the sea. At a second analysis, the Italian cities have almost never followed the path of relocation for the expansion of their ports, so as no issues of regeneration arose: the ports, except in rare cases such as Genoa and Trieste, are still operating in the heart of the city, making it difficult and conflicting the attempt of urban renewal on the coastline. Only two cities completed the operations for the regeneration of urban waterfronts in Italy: Genoa - with the redevelopment of the old port designed by the internationally renowned architect Renzo Piano - and Savona (Liguria Region), albeit on a much different scale than the European cases.

It seems thus far a trend towards revaluation of the borderline areas between land and sea only in economic terms and real estate income. The sea and the coast has, however, not only a social value, but also a primary intrinsic value, that can stimulate the sense of identity in close connection to the human and social capital, so as to be able to hold together the components of a community. Therefore, a “complex social value” (Fusco Girard and Nijkamp, 1997) of the coastline is recognizable, reflecting its use value, non-use values and intrinsic value. One can then argue that the “social complex value” should be the evaluation parameter of for waterfront transformation or regeneration alternatives. The advantage of an alternative could therefore derive from the following formula:

$$V_{\text{present}} (B_{\text{transformation}} - C_{\text{transformation}}) > \text{CSV}$$

where CSV (complex social value) is a function of use values, non-use values and intrinsic value; B indicates the benefits induced by the regeneration; C its costs. However, one should question if the identification of the above mentioned categories of value, can be based only on a formula, or if the assessment of the “complex social value” depends on a *tout court* evaluation of the processes that interventions of regeneration of the waterfronts should generate, with repercussions on local the social and economic structures and impacts on natural resources to be protected (the marine ecosystem and shoreline) and considering the involvement of citizens and stakeholders in the decision-making. What makes the difference and ensures development - in terms of increased complex social value - is the creative approach to the design of the urban areas, which cannot be predetermined only by the local government, but requires the active participation of potential users (Magnaghi, 2006). Participation guarantees the activation of a dialogue for evaluating design alternatives, balancing on the convenience of the different social groups that, after reaching an agreement, allow the creation of added value, which is source of development for the whole community.

5. Institutional blueprint in Apulia Region (Italy)

In Apulia Region (Italy), the long debate on the quality of architecture and urban

transformation processes (see section 1) led to the enactment of a regional law, about the quality of architecture with the following aims:

1. understand and meet the needs of individuals, social groups and communities as regards spatial planning;
2. implement the principle of accessibility and usability of the built environment;
3. give response to the needs of the city and of the multi-ethnic society.
4. improve the quality of urban life and preserve the landscapes and the cultural heritage.

This law, with many other laws, in the field of architecture and urban planning sustainability, depicts a picture in which on the one hand the project, especially in public field, becomes a synthesis of technological, environmental and formal solutions and a debate with a society that seeks for justifications of public spending in “cities at the time of the crisis”, caused by works highly incisive on the community budget (Nijkamp and Riganti, 2009). The evolution of cultural debate have often gone through a series of dichotomies: branded-architecture *versus* the context as a social expression; economic feasibility *versus* the justification of public spending, technique *versus* talent.

In this never fully reassembled context, one must question which evaluation methodology might be the most effective in selecting ideas, foster them in an executive design, and compare them with economic and environmental impacts in order to identify the collective benefits of urban-planning decisions (Pearce *et al.*, 2006).

The Apulia regional law (see section 1) prescribes the use of public competitions even for works of architecture or urban design whose total amount is below the threshold set by national legislation for the use of direct assignment. Therefore the intention is preferring competitions rather than direct assignment, in the belief that the comparative evaluation of several project proposals ensures with greater likelihood the achievement of the objectives of the transformation, shared in the community.

6. A comparison between two waterfront regenerations on the Adriatic coast in Apulia

In last decades, the coastal areas in Apulia have been the place of interventions that aimed strictly at the real-estate rent, or otherwise they were not used to be included in the local political agenda and, therefore, they have been subject to physical and environmental degradation. Although strongly affected by the signs of deterioration, coastal areas remain a strong element of collective identity for local communities who crowd the coast in summertime or have well established maritime traditions (economic activities related to fishing), as in the case of Mola di Bari.

In this context it's interesting to compare two experiences of waterfront regeneration: one on the west side of the center of Bari, in the district of San Girolamo, and the other one in Mola di Bari, a town 15 km south from Bari. At the same time the city of Bari announced public design competitions for the reconnection between the area behind the port (that includes the historic center and the Swabian Castle) and the main railway station, through the pedestrian area of Via Sparano, which crossed the central Nineteenth Century district called “Murat”. The intent of the local promoters is not to enable a simple functional and physical redevelopment, but to start medium to long term processes, that could trigger a sustainable socio-economic development, starting from the physical regeneration of urban public spaces.

It must be pointed out that the strategic plan “Terra di Bari” – which included the municipality of Mola di Bari – is claiming the important environmental role of Central

Adriatic coast overlooking the province of Bari, dealing with the upgrading of a “waterfront of eighty kilometers” which includes:

- five cities – Giovinazzo, Molfetta, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare – featuring valuable, historical centers and ports integrated in various ways in the economy and in the history of their respective urban centers;
- a well-structured system of mobility and accessibility (motorway and railway line along the Adriatic coast, commercial ports and the international airport of Bari);
- a very dense and widespread urban system, with large residential areas;
- a coastal environment mainly characterized by low cliffs and sandy beaches in the northwest and marine karstification in the Southeast, assaulted by erosion, pollution and that has been often vandalized;
- residual coastal agricultural landscape still productive, with particular value in the stretch between Mola di Bari and the municipality of Polignano a Mare (Regione Puglia, 2008).

Therefore, the coastline is a territorial infrastructure allowing an increasingly positive and fertile exchange between the local scale and the national and international dimension of the Euro-Adriatic basin. Unfortunately, all the facilities - accommodations, harbor, cultural, recreational, sports and bathing - which sit on coastline strategic location - are poorly integrated and badly structured or under-served.

The city of Bari, the regional capital city, can be taken as a paradigm of the relationship between citizens and the coastline that is a strong presence in the collective identity. However, actions to upgrade and enhance the coast of Bari have always got little attention in the political agendas or have led to controversial and conflicting solutions. In the last two decades, the controversial affair of the buildings of 300,000 cubic meters in the area of Punta Perotti (south-eastern waterfront of Bari) has had much relevance in the local and national context. It consisted of skyscrapers oriented so as to constitute a visual obstruction of the south-eastern waterfront (Fig. 2). In 1997 it was recognized the violation of environmental constraint (prescribed by the national law n. 431/1985: “Urgent measures for the protection of areas of particular environmental interest” for construction within 300 meters from the shoreline and in 2006 the buildings were demolished. In an area of the port, called Marisabella (Fig. 2), a new dock of about 10 hectares has been built; it has separated the coastline from the waterfront promenade causing a debate on the perceptible fruition of the sea and the coastline. The aim of this new dock is to decongest the port infrastructure, creating a new area for storage of vehicles and wares (Pace, 2003).

What seems to be missing is an integrated approach (Carta, 2007) to the redesign of urban areas on the border between land and sea, in order to activate a virtuous process that, starting from the recovery of the places and of the morphological and functional characters, can produce socio-economic development through the sustainable use of local resources.

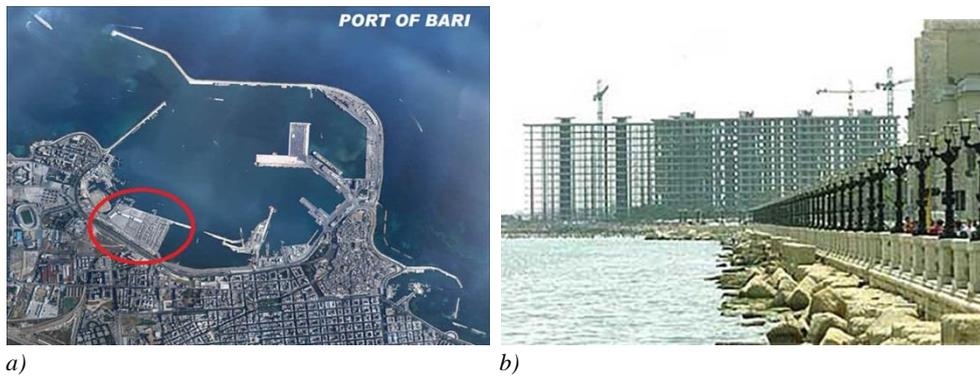
The results of the project proposal in the two case studies can be interesting because they differ in the commitment.

The regeneration of the waterfront in the district of San Girolamo and of the public spaces in Murat district are projects (Fig. 3) selected through democratic procedures and whose designers are technical experts with well shown skills in prior works.

However, the democratic nature of the process does not correspond to an involvement of the community. Moreover, the architectural and cultural heritage of the city is involved: via Sparano, one of the focus area of the project, is also the main axis of urban development of

the district, as in the nineteenth-century plan by the architect Gimma (Fig. 4) who planned the new expansion of the city of Bari outside the medieval walls. The purposes of the intervention of regeneration of the waterfront require that the project proposal should affect the landscape and environment, triggering processes of economic and social regeneration, setting up new public spaces of the waterfront, expanding and upgrading areas for bathing, recreation and promenades (www.comune.bari.it).

Fig. 2 - Criticalities on the waterfront of Bari



Source: a) www.statoquotidiano.it; b) www.discorsivo.it

Fig. 3 - Public competition for the regeneration of the waterfront in San Girolamo district, Bari



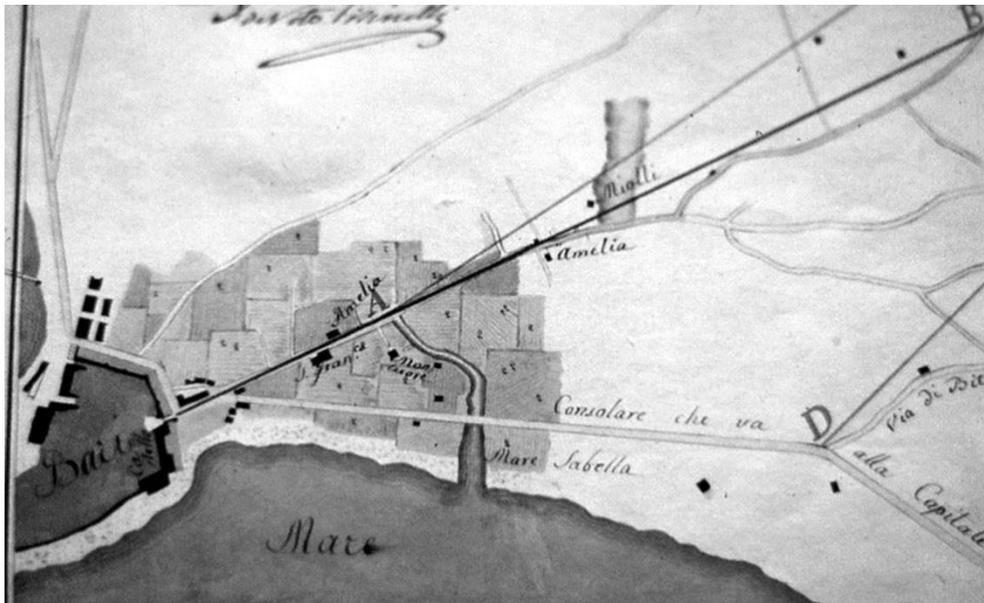
Source: www.europaconcorsi.com

The marginal position of San Girolamo is one of the main causes of the functional, architectural and environmental deterioration currently affecting the waterfront. Consequently, the objective of the project must be the creation of a new image for the district, using water to enhance the beauty of the urban landscape. In particular, great care must cover the incentive for economic and social initiatives, which can restore the

centrality of a suburban district. The development of the waterfront is part of a wider urban renewal program for the district, which pays particular attention to the upgrading of social housing buildings overlooking the sea, the creation of facilities for its inhabitants, and the enhancement of urbanization infrastructures (www.ambienteambienti.com). Among the strategies for creating a new image there is the introduction of an architectural and urban landmark, that is, an aquarium with an annexed new marina.

The town of Mola di Bari in the '90s concluded a period of economic and social decline, in which occurred and exploded all the consequences of a long unwillingness to investment by the private sector, emigration, poor driving forces by the local government, the inability to create adequate conditions for new economic activities and new employment, the lack of monitoring natural resources, which are linked to the traditional fisheries and agriculture.

Fig. 4 - Nineteenth Century plan by Gimma

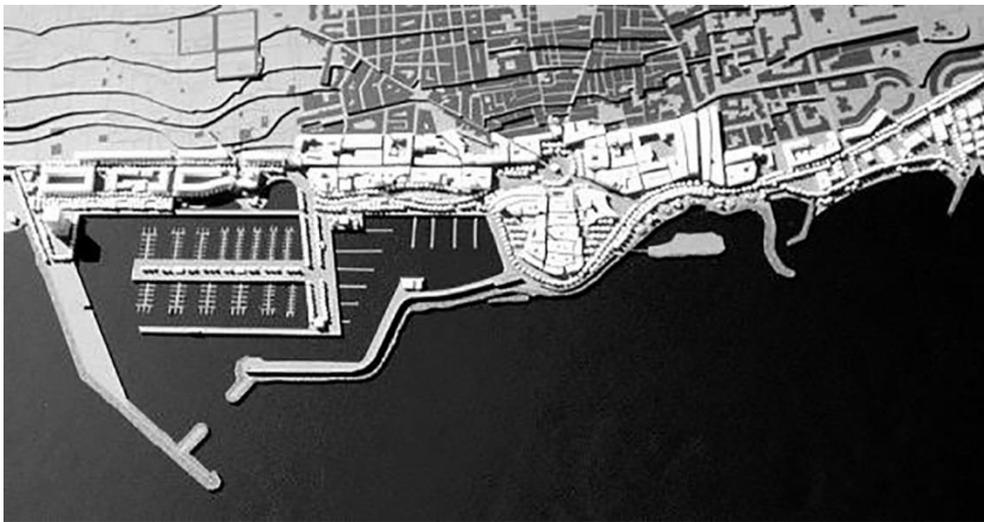


Source: Archivio di Stato di Bari

Over the last decade the territory of Mola di Bari has been interested by different types of urban transformations, mainly due to the ability of local government in mobilizing actors and local resources to attract new financial resources offered by European programs for local development. Among these, PIC-Urban II, promoted by the European Union, funded the redevelopment of the waterfront. The overall objective of PIC-Urban II is to promote “interculture” between institutions and social groups, as a factor of socio-economic regeneration of the city (Comune di Mola di Bari, 2004).

The regeneration of the waterfront of Mola di Bari (Fig. 5) is the result of a direct assignment of design task, by the municipal administration, to a designer with undeniable skills and, therefore, with unlimited trust. Afterward the assignment, a real long-term process started, including a first project proposals, which followed disputes, negotiations and a new proposal. This process involved the whole community with real participation in decision-making. Consequently, although the choice of the designer has been monocratic, the decision-making process has been really complex and conflicting, including different stages of negotiation and community information, who seemed to be really interested in the transformation of its identity places, and paying attention to the cultural heritage, consisting of many buildings and historic public places (the Angevin Castle and the central square) that create and strengthen the identity of the community. The project starts with the same assumptions of considerably larger waterfront regenerations in other European countries (like Barcelona, Hamburg, Valencia, etc.) and it aims at the development of traditional productive activities, such as fishing, and services related to the “life of the sea”. The main elements of the transformation are a new and larger marina, a promenade of 17 thousand square meters, a round terrace with a rollaway railing, a floating wooden beach on an artificial islet (in order to watch the city from the sea), an amphitheater between the sea and the old Angevin Castle, a bike path of 800 meters, a tower on the sea. Obviously some conflicts arose when dealing with the historical landmarks of the city: the dialogue between “old” and “new” is made difficult by the modernity, as in the case of the replacement of the existing paving stones with concrete blocks or the neoclassical lighting elements with new modern ones.

Fig. 5 - The project for the waterfront redevelopment in Mola di Bari



Source: www.urbanfile.org

7. Brand design vs public competition: criteria for a comparison

The comparison between the two case studies is possible starting from the identification of a number of criteria for the evaluation of the process of urban regeneration (Tab. 1). The main difference between the case studies is the quality of the process that they generated: in the case of Bari, a real socio-economic redevelopment process was not activated, as citizens seems not to be aware of urban regenerations actions and, in parallel, they are not really involved in decision processes, although dealing with areas characterized by socio-economic and environmental degradation. Probably this criticalities are due to the absence of a unifying idea in a polycentric city, which includes peripheral suburbs areas, annexed only in the last century to the main city. San Girolamo is one of the above-mentioned suburbs and hence the redevelopment of its waterfront remains a stand-alone action, which fails to create a unifying idea of homogeneous city.

Tab. 1 - Criteria for a compared evaluation of urban regeneration processes

Criteria	Bari	Mola di Bari
Technical Feasibility	Complex buildings (aquarium); hydraulic Interventions on the coastline	Coherence with the nearby existing city; conflict between the new modern waterfront and the architectural heritage
Construction of urban and social identity	Regeneration just involving a specific district in as polycentric city	Unifying project: a new city identity
Interest of construction market	Neighborhood and urban facilities	High stakes; planned residential and tertiary buildings (the waterfront tower)
Opportunities for local economic development	Development of local tourism; greater receptivity; improving maritime infrastructure	Development of local tourism; greater receptivity; improving maritime infrastructure
Environmental sustainability	High impact near the coastline: alteration; Submarine Environmental Site of Community Importance (European Union)	Submarine Environmental Site of Community Importance (European Union); expansion of the harbor
Democracy	People unawareness; social conflicts only after the approval of the design proposal	Controversies, negotiation, new project proposal towards a shared vision
Selection criterion accountability	Pluralist Not yet considered	Monocratic Long-term people sharing a common vision
Context consistency	Low impact in the historic site and requalification of public spaces for sociality; trying to create identity in degraded suburbs	Inclusion in the strategic plan; contrast with the preexisting urban context (modern shape of renewed public spaces)

In order to obtain the maximum benefits from the waterfront redevelopment, it should be included in a strategic vision of the city and then reconnected to other initiatives for the

redevelopment of the whole city waterfront, which includes the port areas close to the city center, the exhibition center Fiera del Levante and the south-eastern coast.

However, in the case of Mola di Bari the urban regeneration project has triggered a complex process that involves the community and, in parallel, a critical debate on the technical feasibility of redevelopment, on the preservation of heritage, on environmental sustainability of transformations, leading to a new project proposal that attempts to mitigate the impacts and that seems to move towards a long-term acceptance by the inhabitants.

8. Brand design or public competition? Guidelines and perspectives

The analysis of the case studies, although is a minimum experience related to a well-known context for the authors permit to highlight some remarks on decision-making process and on evaluation in urban regeneration projects.

The choice of a precise formula that ensures an increase in the “complex social value” through the right choice of a procedure for the assignment of design tasks does not seem to be the only necessary prescription for a process of revitalization and development of the city or one of its districts. The activation of a participatory decision process for urban strategies is more desirable, than the activation of simple projects located throughout the city. This process should reach transparent decisions and it should guarantee the participation and negotiation in order to gain a future vision shared by all the social groups involved. It should also be guided by a local government able to critically evaluate alternative design proposals and aware that social conflict is symptomatic and essential when interest and awareness are generated in the community.

Therefore, the effectiveness of a project depends on the decision making process to the extent that it develops a certain procedural rationality to be applied in the evaluation phase; However, the evaluation stops with the act of decision, but it is not always true that the evaluation itself can guarantee the effectiveness of the project. The effectiveness of a project also depends on its implementation (trivially, it could be argued that a project is effective if it is executed, that is going from decision to action). Therefore, the evaluation process supports the effectiveness of the project because it gives a proof of its procedural background. In other words, through the application of the principles of democracy the decision-making process guarantees the attribution of responsibility for the decision. However, this is not sufficient to make a project effective because it requires the allocation of economic resources (which, for example, didn't occur *a priori* in the case of the waterfront in Bari).

Public competition and direct assignment of design tasks differ in the decision-making principle (principle of valuation in the first case, responsibility principle in the second one), but their suitability depends on the context: if one is moving in a context that already has an executive/action plan and which consequently has financial resources properly allocated, the direct assignment may be more convenient since it allows, as in the case of Mola di Bari, to question and redefine the project proposal on the basis of the instances of different interest groups. However, if there is not any action plan for urban regeneration, the public competition can definitely make possible the acquisition of the best ideas available, thus ensuring a greater degree of freedom in the formulation of design proposals.

It follows that the decision process must guarantee a coordination between urban planning and urban design, as a large urban project is an action involving a transformation of the metropolitan area and it requires a structural change in planning (Bentivegna, 2011a). This coordination infers two evaluation steps of the project: the consistency and compatibility

assessment, which recall, respectively, the consistency between the project and the strategic vision of the city and the coexistence of the design architecture and of the territory in which it is located (Bentivegna, 2011b).

References

- Attardi R., Bonifazi A., Torre C. (2012), "Evaluating sustainability and democracy in the development of industrial port cities: Some Italian cases". *Sustainability*, vol. 4, n. 11, pp. 3042-3065.
- Bentivegna V. (2011a), "La valutazione dei mega progetti urbani. Parte prima: il processo di decisione". *Valori e Valutazioni*, vol. 4/5, pp. 1-8.
- Bentivegna V. (2011b), "La valutazione dei mega progetti urbani. Parte seconda: la valutazione del coordinamento". *Valori e Valutazioni*, vol. 6, pp. 1-7.
- Carta M. (2007), *Creative city. Dynamics, innovations, actions*. LISt, Barcelona, Spain.
- Cerreta M., De Toro P. (2012), "Strategic Environmental Assessment of Port Plans in Italy: Experiences, approaches, tools". *Sustainability*, vol. 4, n. 11, pp. 2888-2921.
- Comune di Bari (2009), *Riqualificazione del fronte-mare di S. Girolamo - Fesca*. Relazione, www.comune.bari.it
- Comune di Bari, *Progetto Supporti strumentali all'incentivazione delle forme innovative di Partenariato Pubblico Privato nei processi di trasformazione urbana sostenibile*, www.ambienteambienti.com
- Comune di Mola di Bari (2004), "Il Pic Urban II", in *5° Rassegna Urbanistica Nazionale, Catalogo della mostra*. Venezia, 10-20 novembre 2004.
- De Marchi B., Funtowicz S.O., Lo Cascio S., Munda G. (2000) "Combining partecipative and institutional approaches with multicriteria evaluation. An empirical study for water issues in Troina, Sicily". *Ecological Economics: The Science and Management of Sustainability*, vol. 34, pp. 267-282.
- Funtowicz S.O., Ravetz J.R. (1991), "A new scientific methodology for global environmental issues", in Costanza R. (ed.), *Ecological Economics*. Columbia University Press, New York, NY, pp.137-152.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., You N. (a cura di) (2006), *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Angeli, Milano.
- Hoyle B.S., Pinde D.A. (1992), *European port cities in transition*. Halsted Press, New York, NY.
- Magnaghi A. (2006), "Dalla partecipazione all'autogoverno della comunità locale: verso il federalismo municipale solidale". *Democrazia e diritto*, vol. 3, pp. 134-150
- Nijkamp P., Riganti P. (2009), "Valuing urban cultural heritage", in Fusco Girard L, Nijkamp P. (eds), *Cultural tourism and sustainable local development*. Ashgate, Farnham, UK, pp. 57-72.
- Pace F. (2003), "Grandi progetti e nuove polarità urbane", in Selicato F., *Bari. Morfogenesi dello spazio urbano*. Adda, Bari, pp. 49-65.
- Pearce D., Atkinson G., Mourato S. (2006), *Cost Benefit Analysis and the environment: Recent developments*. OECD Publishing, Paris, France.
- Regione Puglia (2008), "Piano Strategico terra di Bari – BA2015", www.sistema.puglia.it

Regione Puglia (2008), “Misure a sostegno della qualità delle opere di architettura e di trasformazione del territorio”, *Legge Regione Puglia n. 14/2008*. B.U.R. Puglia - n. 93 del 13/06/2008.

Zeleny M. (1993), “Alla ricerca di un equilibrio cognitivo: bellezza, qualità e armonia” in Fusco Girard L. (ed.), *Estimo ed economia ambientale: le nuove frontiere nel campo della valutazione*. Angeli, Milano, pp. 113-131.

Raffaele Attardi

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Forno Vecchio, 36 – I-80134 Napoli (Italy)
Email: raffaele.attardi@unina.it

Antonietta Canta

Dipartimento di Scienze dell’Ingegneria Civile e dell’Architettura, Politecnico di Bari
Via Orabona, 4 – I-70125 Bari (Italy)
Email: antoniettacanta@gmail.com

Carmelo Maria Torre

Dipartimento di Scienze dell’Ingegneria Civile e dell’Architettura, Politecnico di Bari
Via Orabona, 4 – I-70125 Bari (Italy)
Email: cartorre@yahoo.com

VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO STORICO-ARCHITETTONICO E PROMOZIONE D'IMPRESA: IL CASO THE BREWERY, BOSTON

Gabriella Esposito De Vita, Claudia Trillo

Sommario

Il paper analizza il sistema di relazioni che lega i processi di rigenerazione urbana alla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico, facendo perno sul concetto di *brand* territoriale come attivatore di micro-economie locali. A tal fine, si sviluppa un caso studio relativo ad una peculiare esperienza di rigenerazione urbana che mette in relazione il recupero di un contenitore di archeologia industriale con i meccanismi di marketing territoriale correlati alla produzione di extra-valore per le imprese presenti in una certa area. Il caso studio riguarda una Community Development Corporation ubicata a Boston, la Jamaica Plain Neighborhood Development Corporation, la cui *mission* è la promozione di sviluppo locale sostenibile, mediante la creazione di opportunità economiche per un'area in declino socio-economico e fisico. Il restauro e il riuso di una birreria storica rappresenta il punto di forza di una politica urbana che raccorda il processo di rigenerazione dell'area con la valorizzazione del legame simbolico con il suo passato industriale.

Parole chiave: brand locale, valorizzazione del patrimonio, incubatore d'impresa

CULTURAL HERITAGE VALORIZATION AND ENTERPRICES PROMOTION: THE CASE OF THE BREWERY, BOSTON

Abstract

The activation of proper synergies among cultural heritage, local business and enterprise promotion can play a pivotal role in developing bottom-up processes of urban regeneration and in enhancing competitiveness between cities by enlightening local cultural resources. This paper aims at showing how an integrated approach in urban regeneration could foster business creation and contribute to the heritage preservation. For this purpose, the paper discusses a case study in Boston led by a Community Development Corporation, the Jamaica Plain Neighbourhood Development Corporation, whose overall mission is the promotion of local equitable development, also supporting economic opportunity initiatives. The restoration as well as the re-use of a 19th-century-old brewery is playing a pivotal role by enriching the whole initiative of urban regeneration with a strong symbolic linkage to the former industrial past of the area.

Keywords: place branding, heritage valorization, business incubator

1. Introduzione

L'interazione-combinazione tra la valorizzazione del patrimonio storico-architettonico in chiave identitaria, i processi di rigenerazione urbana e la promozione d'impresa possono concorrere alla produzione di valore socio-economico in misura maggiore rispetto ad iniziative improntate singolarmente all'uno od all'altro approccio. È ormai un concetto condiviso che il patrimonio storico-architettonico possa essere considerato un elemento prezioso nella costruzione del *brand* legato all'identità locale e che tale processo possa condurre ad un incremento della competitività di un'area nello scenario globale (Imrie e Raco, 2003). In questo senso, l'articolo mira a dimostrare come un approccio integrato tra risorse identitarie locali e strategie di rigenerazione urbana possa agire come catalizzatore di sviluppo locale, supportando la creazione di imprese locali e contribuendo alla tutela ed alla valorizzazione del patrimonio architettonico. Più in dettaglio, si affrontano i meccanismi di risemantizzazione a partire dal patrimonio culturale all'interno di un processo di rigenerazione urbana, correlandoli al successo di nuove attività produttive (Skinner, 2011).

L'ipotesi teorica di partenza è che per incrementare la sostenibilità delle politiche di rigenerazione urbana è opportuno puntare sulla creazione di un circuito virtuoso produzione-consumo che valorizzi il milieu territoriale enfatizzandone le peculiarità mediante uno strumento di pianificazione e gestione urbana che favorisca il *place branding* e l'appropriazione del territorio da parte delle comunità che lo vivono e lo animano. Il potenziamento dell'economia locale in ottica di rete, il riposizionamento competitivo del distretto urbano nell'economia globale, lo sviluppo di una logistica integrata (Km 0) e un approccio *community planning oriented* sono tra gli obiettivi di progetto condivisi in sede europea. Se la localizzazione è storicamente fattore di competitività e creazione di valore, come contraltare agli effetti della globalizzazione si sta diffondendo la consapevolezza dell'effetto attrattore dell'identità locale e della qualità urbana, laddove abbia resistito a processi di standardizzazione (Zukin, 2010).

Per corroborare questa ipotesi, si discutono i risultati di un caso studio sviluppato all'interno della ricerca europea CLUDs (Commercial Local Urban Districts) finalizzata allo studio di strumenti e procedure orientati ad indirizzare gli investimenti pubblico-privati nei processi di rigenerazione urbana sostenibile. Nel quadro generale di questa ricerca, all'interno della famiglia di casi studio orientati a valutare l'apporto delle partnership pubblico-private nella rigenerazione urbana negli Stati Uniti, l'esperienza della antica Brewery (Birreria) di Boston rappresenta un caso molto significativo.

Il paper si articola in cinque sezioni. Introdotto il contesto di riferimento e l'oggetto specifico della ricerca, nel secondo paragrafo si individua nei meccanismi propri del marketing esperienziale e del *place branding* la chiave di interpretazione della correlazione tra valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e rafforzamento delle potenzialità di creazione d'impresa in una data area. Nel terzo paragrafo si chiarisce la metodologia di ricerca e le motivazioni alla base della scelta del caso studio, che viene poi presentato e discusso nel quarto paragrafo. Infine, nel paragrafo conclusivo vengono esaminati i limiti di trasferibilità dei risultati della ricerca e le sue prospettive di sviluppo.

2. *Place branding* e valorizzazione del patrimonio per la promozione di imprese locali

L'attrattività di un luogo, che si misura attraverso la capacità di convogliare su di esso iniziative economiche, popolazione qualificata e flussi turistici, è frutto di una complessa

combinazione di fattori spontanei e pianificati e forma oggetto di molteplici studi con strumenti mutuati da differenti settori disciplinari (Ache *et al.*, 2008). In quest'ottica, enfatizzando il ruolo del carattere identitario di un luogo nel promuovere e supportare un processo di rigenerazione urbana che valorizzi le sue risorse endogene, la valorizzazione del patrimonio storico-architettonico si combina con esperienze di marketing esperienziale. Quest'ultimo mira a catturare le preferenze del consumatore facendolo interagire con marchi (brand), prodotti e servizi. Nella sua definizione più ampia, «il marketing è un processo sociale e manageriale attraverso il quale individui e gruppi ottengono ciò di cui necessitano e desiderano, creando e scambiando prodotti e valore con altri» (Kotler *et al.*, 2008, p. 7). Dunque, la creazione di valore nel marketing esperienziale è strettamente dipendente dai sentimenti ed anche dalle emozioni che legano i clienti al marchio, che diviene uno degli elementi cardine del marketing contemporaneo (Gallucci, 2005).

La creazione dell'identità di un marchio si fonda su molteplici aspetti. Tra questi, la cultura e le sue espressioni materiche come gli edifici, i monumenti ed altre espressioni storiche possono giocare un ruolo importante (Heding *et al.*, 2009) e ciò spiega come la presenza di siti culturali possa essere funzionale a creare il brand di un territorio (Scipioni e Vecchiato, 2002). Si pensi ad esempio al contesto storico-architettonico e paesaggistico che connota una regione contribuendo a “venderne” il marchio associato a specifiche attività economiche: tra tutti, il caso di Châteauneuf-du-Pape appare emblematico in quanto tutto-*terroir*, patrimonio storico-architettonico, arredo urbano e gestione degli spazi pubblici, attività economiche - concorre a creare il marchio di eccellenza viti-vinicola che “vende” la Provenza nel mondo. Poiché la presenza di patrimonio storico-artistico e culturale si correla all'attrattività del luogo, le interazioni tra marketing esperienziale, patrimonio, attività economiche e turismo appaiono in tutta la loro chiarezza (Dinnie, 2011).

A ciò si deve aggiungere che in tempi recenti è emersa una nuova branca del marketing, il cosiddetto *place branding*, ovvero la correlazione di elementi caratterizzanti il marchio commerciale e la località. In effetti questo non è un fenomeno nuovo in sé, come notato da Ashworth e Kavaratzis (2010); tuttavia, è nuova la fortissima competizione tra luoghi indotta dalla globalizzazione (Sassen, 2006), che conduce ad enfatizzare gli aspetti legati alla competitività commerciale in relazione alle politiche urbane. Il concetto di *city branding*, ovvero di estensione del concetto di marchio alle città, nasce nell'alveo degli studi sul marketing territoriale, ed è finalizzato a supportare la crescita competitiva delle città nel contesto internazionale globale. Più in dettaglio, «i decisori locali stanno progressivamente riconoscendo che c'è un legame diretto tra l'immagine delle loro città e il rispettivo potenziale di attrazione come luoghi dove vivere, investire e studiare, oltre che da visitare. Per alcuni, un'acquisizione ancora più importante è che la mancata implementazione di politiche di promozione urbana non appare più un'ipotesi perseguibile per quanti desiderino realmente migliorare la prosperità locale, rafforzare il capitale sociale e incrementare la crescita economica» (Baker, 2011, p. xiii).

Dunque, c'è un legame circolare tra *city branding* e crescita urbana; da un lato, una città attrattiva può più facilmente costruire un brand efficace su se stessa, capace di attrarre sempre più cittadini di talento e con alto potenziale produttivo; dall'altro, una politica efficace di *city branding* contribuisce ad attrarre sempre più risorse, incrementando la crescita economica locale e supportando la rigenerazione urbana di aree meno sviluppate. In altre parole, è ormai riconosciuto che la rete territoriale delle imprese è un elemento cruciale per il successo delle singole attività imprenditoriali; dunque, la promozione

dell'imprenditoria locale gioca un ruolo fondamentale per assicurare la vitalità del sistema territoriale nel suo complesso (Madanipour, 2013). Questa tendenza è confermata, in ambito europeo dall'evoluzione dell'approccio nell'ambito degli ultimi tre cicli della programmazione comunitaria: dapprima l'introduzione del concetto della partecipazione del privato nella costruzione di scenari di sviluppo, poi l'identificazione del ruolo fondativo della città per la crescita economica e sociale di un contesto regionale, per giungere al recente *place-based approach* che enuncia il ruolo dei luoghi e del patrimonio storico-architettonico identitario nella costruzione dello sviluppo locale (Barca, 2009).

3. PPP e imprese *community-based*: criteri per la metodologia d'indagine

In accordo con l'ipotesi fondativa del progetto di ricerca CLUDs, citato in introduzione, si affronta il tema della valorizzazione del patrimonio culturale locale in termini di connotazione identitaria di un'area e nel contempo di sviluppo economico mediante l'attivazione di iniziative dal basso, incardinate nelle comunità locali e, quindi, non standardizzate (Cumbers e MacKinnon, 2006). Si tratta di una forma di economia solidale e localmente connotata che si riverbera sul contesto urbano nel suo complesso, attribuendo un ruolo innovativo al partenariato pubblico-privato negli strumenti di rigenerazione. Da un lato, si attribuisce al soggetto pubblico/istituzionale un ruolo innovativo di facilitatore del dialogo e del confronto tra i diversi soggetti che possono essere coinvolti nello sviluppo con investimenti di diversa natura e, dall'altro, si promuove l'iniziativa dei soggetti privati - dai soggetti economici tradizionali quali imprenditori e professionisti a gruppi di pressione organizzati, a comunità locali e così via - favorendo il consolidarsi di iniziative spontanee legate ai valori identitari del luogo, dalla promozione di produzioni locali tradizionali alla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico.

Negli Stati Uniti, alla base della maggior parte delle iniziative di trasformazione e sviluppo urbano si riscontrano esperienze di partenariato di diverse forme e dimensioni con strumenti in continua evoluzione (Reuschke, 2001). Il carattere che accomuna le diverse iniziative di partenariato pubblico-privato orientate alla pianificazione urbana è il ruolo svolto dall'iniziativa pubblica; le istituzioni orientano i propri investimenti - talvolta irrisori - a creare le condizioni per favorire l'investimento privato, così garantendo la realizzazione e la gestione dell'intervento e la condivisione di responsabilità e profitti con un effetto a valanga (Peirce e Steinbach, 1990). L'adattamento al contesto, la selezione degli attori e l'equilibrio tra i loro ruoli sono alla base della flessibilità e versatilità di tali strumenti nello scenario USA, dove i campi d'applicazione spaziano dalla realizzazione di infrastrutture e/o nuovi quartieri (come accade in prevalenza in Europa) alla rigenerazione degli ambiti urbani consolidati che mostrano elevati livelli di degrado sociale, economico e fisico, ponendo particolare attenzione alla questione dell'incremento occupazionale.

Se i concetti di *place branding* e marketing urbano supportano la correlazione tra patrimonio storico architettonico locale, costruzione di un "marchio" d'area e incremento di valore per le imprese localmente connotate, la focalizzazione su una esperienza di un'interazione pubblico/privata orientata alla valorizzazione delle risorse locali sia imprenditoriali che identitarie consente di investigare il ruolo del patrimonio anche in termini di rafforzamento dei valori della community locale. Pertanto, il caso studio è stato scelto in base al criterio di rappresentatività rispetto ad una buona pratica di approccio integrato, capace di mettere a sistema la valorizzazione del patrimonio storico-

architettonico e lo sviluppo attraverso l'integrazione tra attivazione sociale e creazione d'impresa locale.

A tale scopo, nell'ambito delle diverse formule partenariali analizzate, la Community Development Corporation (CDC) denominata Jamaica Plain Neighborhood Development Corporation è stata scelta quale caso studio in Boston per le ricadute in termini di rivitalizzazione e rigenerazione urbana che ha prodotto (Walker, 2002).

Le CDCs (Robinson, 1996) appaiono significative in questa sede per i contesti nei quali operano e per i contenuti improntati allo sviluppo socioeconomico in contesti di disagio e degrado. Se le prime esperienze risalgono agli anni '60 nell'ambito del programma federale statunitense "War on Poverty" supportato da ingenti finanziamenti per affrontare discriminazione, povertà, scarsa partecipazione dei cittadini ai processi decisionali (Goodpaster, 1968), ancora oggi, pur nella scarsità delle risorse investite dai soggetti pubblici, è una formula d'uso frequente. Si stimano circa 4600 iniziative codificate negli USA delle quali oltre 90 sono attive in Massachusetts (MACDC, 2011). Le CDCs hanno status di non-profit e per il sistema fiscale USA (Internal Revenue Service IRS) sono esenti da tassazione previa pubblicazione del bilancio per rendere trasparente la propria funzione sociale (Stoecker, 1997). La peculiarità delle CDCs è l'approccio *place-based* (Vidal and Keating, 2004), legato alle specificità dei luoghi e delle comunità che vi risiedono, ed i temi-obiettivo sono abitualmente il rafforzamento della struttura economica e sociale, la creazione di occupazione mediante l'attivazione sociale ed il mutuo supporto delle comunità locali (Stoecker, 1997). In letteratura si riscontrano anche posizioni critiche in merito alle reali capacità di tale forma associativa di conseguire risultati in termini di sviluppo fisico ed economico del territorio interessato: si tratta di debolezze imputabili alle risorse limitate ed all'incapacità nel gestire le complesse implicazioni finanziarie, pianificatorie ed immobiliari di progetti a sfondo prevalentemente sociale (Gittel *et al.*, 1999). Come si vedrà nello sviluppo del caso studio però, occorre tener conto della specificità del taglio delle CDCs che operano più sul fronte del potenziamento delle comunità locali che dell'iniziativa di grandi investitori, intervenendo in ambiti urbani molto deboli dal punto di vista economico e, spesso, anche culturale, quindi non comparabili con contesti più competitivi (Walker, 2002).

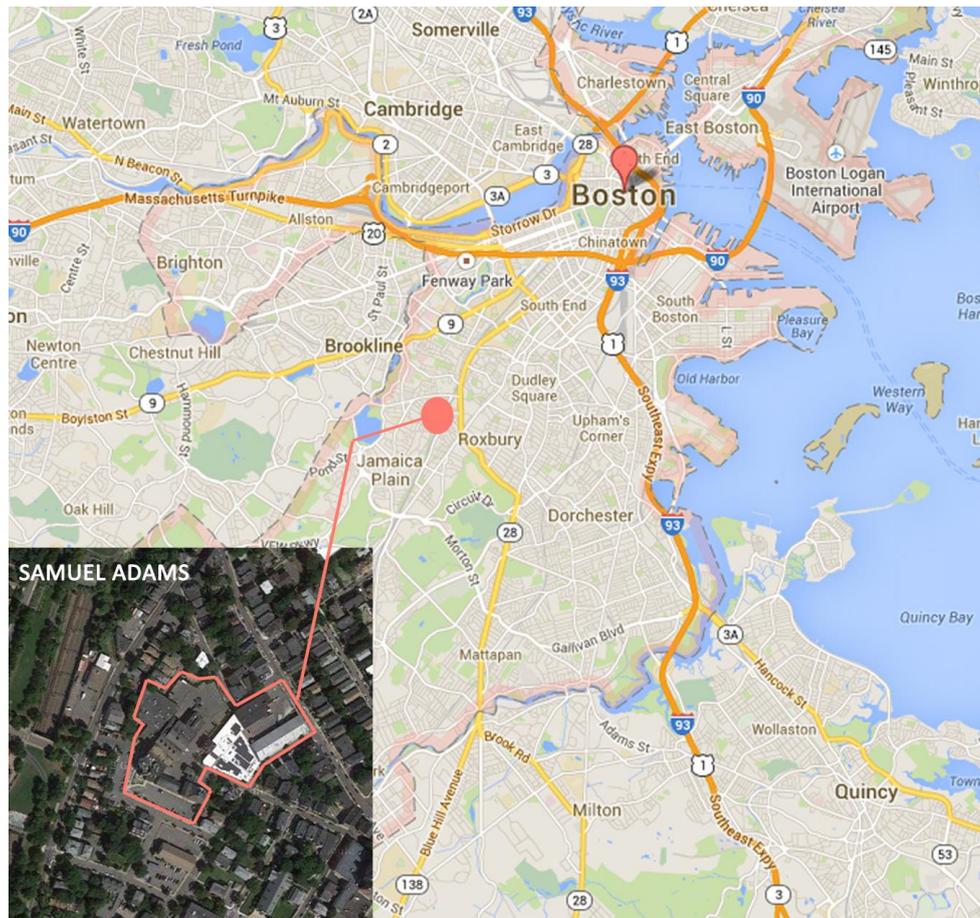
La *mission* generale della Jamaica Plain Neighbourhood Development Corporation - NDC è la promozione dello sviluppo locale sostenibile ed il supporto alla creazione di nuove opportunità economiche per un'area in declino socio-economico e fisico. In tale contesto, il restauro e il riuso di una birreria storica del XIX secolo rappresenta il punto di forza di una politica urbana finalizzata alla creazione di un vero e proprio brand locale, che diventa anche brand per le nuove imprese, raccordando il processo di rigenerazione urbana in atto con un processo di ri-semantizzazione dell'area a partire dal legame simbolico con il suo passato industriale (Fig. 1).

Questo complesso, che rappresenta un interessante documento di archeologia industriale ma anche un elemento di forte identità locale, è stato restaurato e riutilizzato come incubatore per nuove imprese e come contenitore per l'erogazione di servizi alla scala locale.

Oggi ospita circa quaranta piccole imprese, tutte collegate ad iniziative *bottom-up* locali e/o all'immagine che il quartiere sta ricostruendo a partire dal nuovo brand locale; al contempo, la Brewery rappresenta una vera e propria destinazione turistica ed un luogo di visita inserito negli itinerari bostoniani e tappa dei bus di "Citysightseeing". Il flusso turistico interagisce positivamente con le imprese produttive dell'area, creando una preziosa sinergia

tra le nuove imprese locali ed il patrimonio locale caratterizzante di un'area che presenta interessanti caratteristiche identitarie atipiche nel contesto statunitense.

Fig. 1 - La Brewery nel contesto urbano di Boston e del quartiere Jamaica Plain



Elaborazione grafica: Gaia Daldanise

Il caso-studio è stato sviluppato con l'obiettivo di focalizzare sui risultati concreti che sono stati ottenuti attraverso l'implementazione di un approccio integrato alla rigenerazione urbana, capace di mettere insieme attivazione sociale, riqualificazione del patrimonio materiale, rivitalizzazione del tessuto economico e valorizzazione dell'archeologia industriale.

Si anticipa che le analisi di campo mostrano come in questo caso studio il processo di rigenerazione urbana abbia sortito effetti notevoli in termini di:

- sviluppo di iniziative economiche nate dal basso e promosse mediante gli strumenti della Community Development Corporation;
- tutela delle caratteristiche identitarie dell'area, sia per quanto concerne la stratificazione del patrimonio storico-architettonico che per quanto concerne la dimensione multiculturale delle comunità locali;
- valorizzazione del patrimonio di risorse endogene anche mediante l'avvio di un processo di costruzione di un brand del luogo;
- creazione di una nuova centralità urbana che agisca come catalizzatore per le strategie di sviluppo locale.

Il grande interesse che l'esperienza di Jamaica Plain riveste è dovuto, in base a quanto emerso durante l'indagine di campo, all'effetto valanga che una iniziativa promossa dalla comunità locale ha saputo innescare in un quartiere problematico. L'architettura partenariale posta in campo dalla CDC bostoniana, il supporto organizzativo offerto dagli enti locali attraverso la Boston Redevelopment Agency (BRA), la presenza di manufatti storico-architettonici dal forte impatto identitario rappresentano una combinazione vincente ed hanno consentito di sviluppare iniziative di successo con investimenti relativamente contenuti.

Come anticipato, la Brewery rappresenta un elemento chiave nel processo di rigenerazione del quartiere di Jamaica Plain. Attualmente, la Brewery è di proprietà ed è gestita dalla Community Development Corporation che porta il nome del quartiere (JPNDC) e che ha le sue radici nei movimenti comunitari che iniziarono nell'area nel 1977. L'interesse rivestito dall'esperienza della Brewery quale buona pratica di rigenerazione urbana è attestato anche dallo studio federale che la annovera tra i quindici casi più significativi di iniziative di sviluppo locale negli Stati Uniti (Living Cities, Rockefeller Foundation, Social Innovations Forum, Bank of America's Neighbourhood Excellence Program). Anche localmente il caso è stato oggetto del favore della stampa e del sostegno delle comunità locali: già nel 1992 il Boston Globe ha inserito la Brewery in una serie intitolata "Salviamo le Città: ecco cosa funziona" ed ancora nel 2008, un sondaggio presso i lettori della Jamaica Plain Gazette ha condotto al risultato che la Brewery è stata definita come il "Miglior Edificio" dell'area (JPNDC, documento non datato).

La metodologia di ricerca si è basata su analisi dirette, accompagnate da una sintetica analisi degli indicatori censuari relativi all'area. Un'analisi visuale molto approfondita dell'area della Brewery ed una indagine di contesto estesa all'intera area di Jamaica Plain hanno completato la campagna d'indagine. I ricercatori hanno esaminato l'area con diverse modalità: a piedi, in auto e utilizzando i trasporti pubblici per diverse volte e in differenti stagioni dell'anno (primavera ed inverno), rilevando fotograficamente gli ambienti urbani con sistematicità ed osservando i flussi d'individui: sia residenti che visitatori dell'area. Anche le analisi di campo all'interno dell'edificio della Brewery sono state condotte attraverso varie campagne di rilevamento, utilizzando direttamente alcuni dei servizi offerti, da parte degli autori nell'arco di tempo di un semestre. I ricercatori hanno anche preso parte ad incontri, forum e *charrette* delle comunità locali, coordinati dalla JPNDC o da gruppi di pressione presenti nell'area. L'osservazione è stata condotta partecipando ai tavoli tematici, interagendo sui temi in discussioni e sollecitando riflessioni sulle criticità dell'area e registrata prendendo nota delle principali questioni emerse durante gli incontri. In tali contesti sono stati identificati i soggetti privilegiati - osservatori, attivisti, operatori e investitori - con i quali effettuare una prima consultazione. La lista è stata arricchita

mediante il confronto con i responsabili d'area della Boston Redevelopment Agency (BRA) che rappresentano gli attori pubblici delle iniziative in oggetto. Alla BRA, infatti, a partire dalla sua fondazione nel 1957, è demandata la promozione, la gestione ed il controllo sulle trasformazioni urbane attinenti alle attività di Community Planning nei diversi settori, di Housing, di sviluppo locale, di pianificazione portuale ed industriale, di progettazione degli spazi pubblici e dei trasporti, di pianificazione del *waterfront*. Ogni iniziativa promossa nell'area metropolitana di Boston viene sviluppata dalla BRA in partenariato con i portatori di interessi: i residenti, i proprietari di suoli, i rappresentanti delle comunità e gli imprenditori in modo da massimizzare i risultati economici e sociali degli investimenti. Infine, è stata realizzata una serie di interviste sul processo di rigenerazione urbana nel suo complesso, selezionando un gruppo di testimoni privilegiati tra i principali attori della JPNDC e delle altre associazioni operanti sul medesimo territorio urbano (Urban Edge). È stata condotta una serie di cinque interviste a testimoni privilegiati, completata con una serie di cinque interviste brevi informali a persone coinvolte nella gestione dei servizi della Brewery. I cinque testimoni privilegiati sono stati selezionati non soltanto con lo scopo di raccogliere indicazioni sull'area come un sistema isolato, bensì per contestualizzarne le vicende nell'ambito cittadino e metropolitano bostoniano. Pertanto sono stati intervistati sia il direttore del marketing e della gestione della JPNDC, sia un esperto delle Community Development Corporations del Massachusetts e due esperti della City of Boston e della Boston Redevelopment Authority, entrambi coinvolti nell'implementazione di programmi di sostegno alla rigenerazione urbana ed alla rivitalizzazione d'impresa in ambito urbano. In Tab. 1 è sintetizzato il percorso metodologico seguito per l'analisi del caso studio.

Tab. 1 - Il percorso metodologico per l'analisi del caso studio

Fasi dell'analisi del caso studio	Metodologia
Inquadramento teorico	Analisi desk della letteratura generale
Analisi preliminare di potenziali casi studio, finalizzata alla scelta del caso più appropriato rispetto all'oggetto	Analisi desk della letteratura sui casi Analisi desk preliminare di casi studio (stampa locale, web)
Analisi del contesto del caso studio	Analisi della stampa locale Interviste a testimoni privilegiati Osservazione diretta di eventi di <i>community participation</i> Analisi visuale del contesto urbano
Analisi del caso studio	Analisi della stampa locale Interviste a testimoni privilegiati Analisi visuale del caso studio

4. "The Brewery": buona pratica di attivazione sociale e sviluppo identitario

Il caso della Brewery è strettamente correlato con la storia del processo di rigenerazione

urbana dell'area di Jamaica Plain, situata nel quadrante Sud della città di Boston e caratterizzata da un'alta percentuale di minoranze (Fig. 1). L'area presenta una caratterizzazione forte dovuta ad una declinazione locale del multiculturalismo e ad uno stile architettonico prevalente, peculiare e riconoscibile. A questi aspetti positivi fanno da contraltare elevati tassi di criminalità, di disoccupazione e di povertà, attrezzature inadeguate e conflittualità latenti tra comunità diverse.

In questo contesto, oltre un secolo fa, un certo numero di birrerie locali di avvantaggiava della presenza di sorgenti di acqua nell'area di Stoney Brook. Nel 1871 fu aperta la birreria Haffenreffer, sulle strade Germania, Amory e Boylston, e nei decenni successivi si espanse fino a comprendere 16 edifici dislocati su un'area di circa 15.000 mq. In quel periodo, venivano prodotti mezzo milione di barili di birra all'anno e più di 100 camion entravano ed uscivano ogni giorno dalle birrerie dell'area per rifornire le taverne locali di Boston. Questa industria offriva posti di lavoro alla comunità locale; dei circa 250 operai impiegati alla Haffenreffer Brewery, la maggioranza viveva nei dintorni. La presenza della Brewery permeava l'identità locale dell'area, portandole notorietà (Fig. 2). I residenti locali ricordano ancora come i giocatori della Red Sox players, una squadra di baseball bostoniana molto famosa, avessero l'abitudine di frequentare la Brewery. Le interviste informali condotte tra i residenti dell'area dai ricercatori confermano che la Brewery permane come vero e proprio punto focale per l'area. Negli anni '50, la produzione alla Haffenreffer iniziò a declinare, a causa della competizione con le grandi compagnie internazionali, fino al trasferimento, nel 1965, nell'Indiana, lasciando il complesso di Jamaica Plain in abbandono.

Fig. 2 - Foto storica della Haffenreffer esposta nella Brewery e dettaglio dell'edificio restaurato



Foto: Claudia Trillo, 2012

I proprietari che presero possesso dell'area negli anni successivi miravano a trarre beneficio dalla sua collocazione nei pressi del progetto di ampliamento dell'autostrada I-95; questo ampliamento non fu mai realizzato a causa dell'opposizione di migliaia di residenti di Boston e dintorni, che bloccarono i progetti di estensione definitivamente nel 1974. Nel

vuoto di iniziative imprenditoriali che si venne a creare si cominciò a fare strada un soggetto creato alla fine degli anni '70 per perorare gli interessi della comunità: la Jamaica Plain Neighborhood Development Corporation, JPND, fondata nel 1977 (JPND, documento non datato).

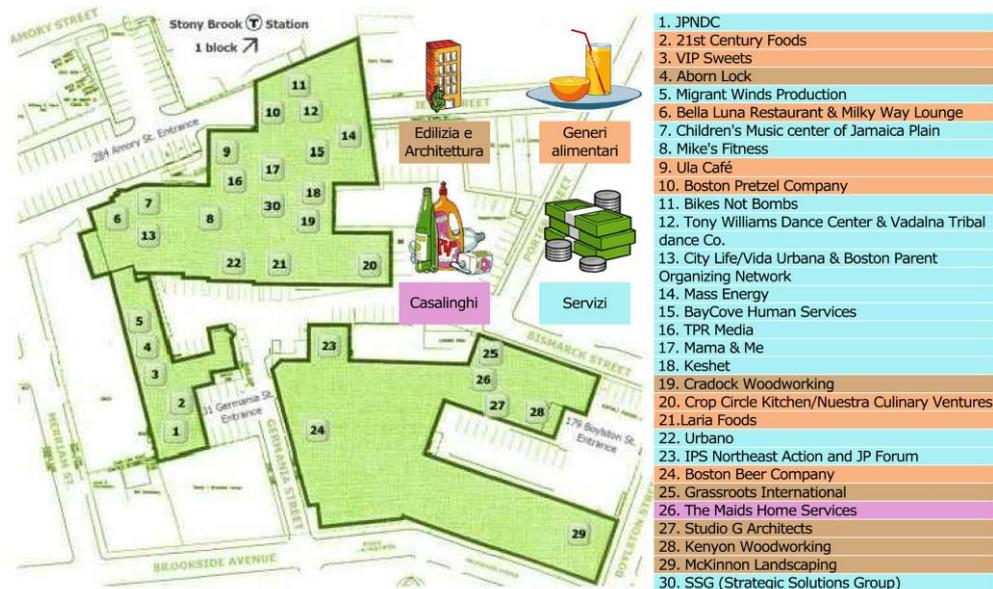
Le Community Development Corporations (CDCs) giocano un ruolo fondamentale nella rigenerazione urbana di Boston e la JPND è riconosciuta come uno degli esempi di maggior successo tra le iniziative guidate da CDCs, in termini di supporto all'imprenditoria locale e alla rigenerazione economica (Krieger, 2012; Nickerson, 2012). La *mission* generale della JPND è quella di innescare processi di sviluppo locale dell'area di Jamaica Plain e dintorni, attraverso iniziative tese a supportare la realizzazione di *housing* sociale e di opportunità di sviluppo economico. Tra le altre iniziative, JPND ha costruito 480 alloggi per famiglie a basso reddito ed anziani e circa 22.000 mq di spazi commerciali. Si è valutato che questi sforzi abbiano portato alla creazione di più di 1.500 posti di lavoro, supportando piccole imprese, per lo più guidate da immigrati, nell'accedere al credito per un ammontare di circa 9 milioni di dollari investiti nella creazione o nell'espansione delle imprese. Altri programmi, come quelli per il supporto delle famiglie con bambini o le iniziative di sviluppo per il mercato del lavoro che aiuta 300 persone all'anno a migliorare le proprie prospettive professionali nella carriera nel settore sanitario, completano l'ampia gamma di azioni portate avanti dalla JPND (JPND, documento non datato).

Il progetto bandiera della JPND rimane però l'apertura della birreria abbandonata Haffenreffer, che è stata rifunzionalizzata come incubatore di impresa nel 1986. Questo progetto è ormai prossimo al suo completamento, ed è diventato un vero e proprio modello per la rigenerazione urbana in tutta l'America. Nonostante il complesso sia attualmente considerato un bellissimo esempio di archeologia industriale (Fig. 2), quando la JPND decise di investire nel suo recupero, gli immobili erano in uno stato di totale abbandono, gli alberi crescevano tra le fondazioni, i tetti e i muri erano pericolanti a causa degli incendi e dell'incuria e graffiti di ogni genere coprivano tutti gli edifici. Ciononostante, negli anni '80 Barbara Kaplan, allora direttore generale della JPND, riconobbe il potenziale del complesso in termini di promozione delle iniziative imprenditoriali locali sotto forma di marchio territoriale locale. Pertanto, la Kaplan organizzò un'estesa campagna di ricerche finalizzate all'inclusione della Brewery all'interno del Registro Nazionale dei Siti di Interesse Storico. Il complesso guadagnò così un valore intrinseco supplementare: fu reso accessibile mediante l'inserimento nel programma di ripavimentazione stradale e furono attivate modalità di finanziamento a prestiti agevolati da parte della Città di Boston, dello stato, del governo federale e di vari finanziatori privati appartenenti o collegati alla comunità locale. La JPND, in quanto soggetto economico no-profit, poté quindi promuovere un investimento di approssimativamente 6 milioni di dollari nell'arco di due decenni. Fu così acquistato il sito ed ebbe inizio ciò che sarebbe stato un progetto dispiegatosi lungo un arco di 26 anni e che ha visto ad oggi uno sforzo di 13 milioni di dollari articolato su varie fasi.

Allo stato attuale è stata resa nuovamente produttiva una porzione del complesso pari a circa 14.000 mq (Fig. 3). Il complesso, adeguatamente restaurato, è stato difatti convertito gradualmente in incubatore di micro-imprese; al completamento, la Brewery ospiterà più di 50 piccole imprese locali che daranno lavoro a più di 500 persone (JPND, documento non datato).

Al momento del rilievo, la Brewery ospita circa 40 piccole imprese che impiegano oltre 200 lavoratori; le imprese di artigianato e quelle di servizi, gli studi professionali e le ONG impegnate nel sostegno alla comunità (dai servizi all'infanzia alla tutela della salute) trovano spazio nella Brewery per progetti a breve e lungo termine.

Fig. 3 - La planimetria del primo blocco del complesso con le attività che vi sono collocate



Elaborazione grafica: Stefania Ragozino

In Tab. 2 sono elencate le attività censite al momento della campagna di rilievo effettuata nei primi sei mesi del 2012, identificandone l'attività prevalente così come viene definita dagli stessi operatori.

Il filo conduttore delle attività che vi si svolgono è la volontà di coltivare il carattere locale: nel complesso non si trovano marchi globali né grandi catene, ma iniziative espresse dalla comunità locale. L'ULA Café ed il Bella Luna Restaurant completano l'offerta nel complesso, attirando clienti anche dal di fuori della comunità lungo tutto l'arco della giornata e contribuendo così ad incrementare il livello di sicurezza reale e percepita nell'area, che in passato era considerata periferica ed insicura (Fig. 4). Alcuni imprenditori, dopo una fase iniziale sviluppata all'interno della Brewery, hanno ottenuto così tanto successo da necessitare di una rilocalizzazione in complessi di più ampie dimensioni, come ad esempio Maria & Ricardo's Tortillas e Stacy's Pita Chips (definita "Piccola Impresa dell'Anno" dalla Camera di Commercio di Boston Metropolitana nel 2004) (JPNDC, documento non datato).

Tab. 2 - Imprese e start-up presenti nell'incubatore della Brewery

Settore	Attività	Impresa
Edilizia e architettura	Serramenti	Aborn Lock
	Edilizia	Bamboo Fencer, Inc.
	Architettura	Don Eunson Landscape Design
	Architettura	Gail Sullivan Associates (architects)
	Architettura	Hawkins Design
	Falegnameria	Kenyon Woodworking
	Servizi idraulici	Mechanical Solutions
	Edilizia e paesaggio	McKinnon Landscaping
	Servizi idraulici	Mike Glynn Plumbing
	Architettura	Next Phase Studios
	Edilizia	Peterson Furniture and Turning
	Edilizia	Residential/Commercial Inspection Services
	Falegnameria	Stony Brook Woodworking
	Generi alimentari e casalinghi	Produzione di birra
Alimentari/catering		Boston Pretzel Bakery
Alimentari/catering		21st Century Foods
Alimentari/catering		VIP Sweets, Inc.
Catering		Laria Corporation
Catering		Nuestra Culinary Ventures
Casalinghi	Casalinghi	Ceramic Supply of New England
	Casalinghi	Spademan Pottery
Servizi	Servizi ecologici	Clean & Green
	Servizi ecologici	A-1 Scrap Metal & Segal
	Servizi ecologici	Greenleaf Composting
	Servizi (fotografia)	Third Eye Photo Services
	Servizi digitali	3D & UP
	Servizi (creazione d'eventi)	Boston Events Specialists
	Servizi (infanzia/sanità)	Walker, Inc.
	Servizi (salute pubblica)	Resource Institute for Low Entropy Systems, Inc.
	Servizi (collocamento)	Just Small Jobs
	Commercio	Corporate Microshop
	Commercio	Tropic Enterprises
	Editoria	Hermanaut
	Editoria	Worldview Publishers
	Consulenza legale	LifeMemorial Partners, Inc.
	Lavanderia	Top to Bottom Cleaning
	Consulenze	Omoyeni Consulting
	Cooperativa sociale	Grassroots International
Cooperativa sociale	Neighbourhood Development Corp. of JP	
Cooperativa sociale	IPS Northeast Action and JP Forum	

In sintesi, la JPNDC ha avuto successo nel riportare la birreria abbandonata del XIX secolo al suo uso produttivo, trasformandola in un vivace e vitale complesso che supporta piccola

imprenditoria, contribuisce alla creazione di posti di lavoro, ospita società che forniscono beni e servizi ai residenti e che rafforza il senso di identità dell'intera comunità locale.

Fig. 4 - Attività nella Brewery correlate alla vita sociale del quartiere ed al *citysightseeing*

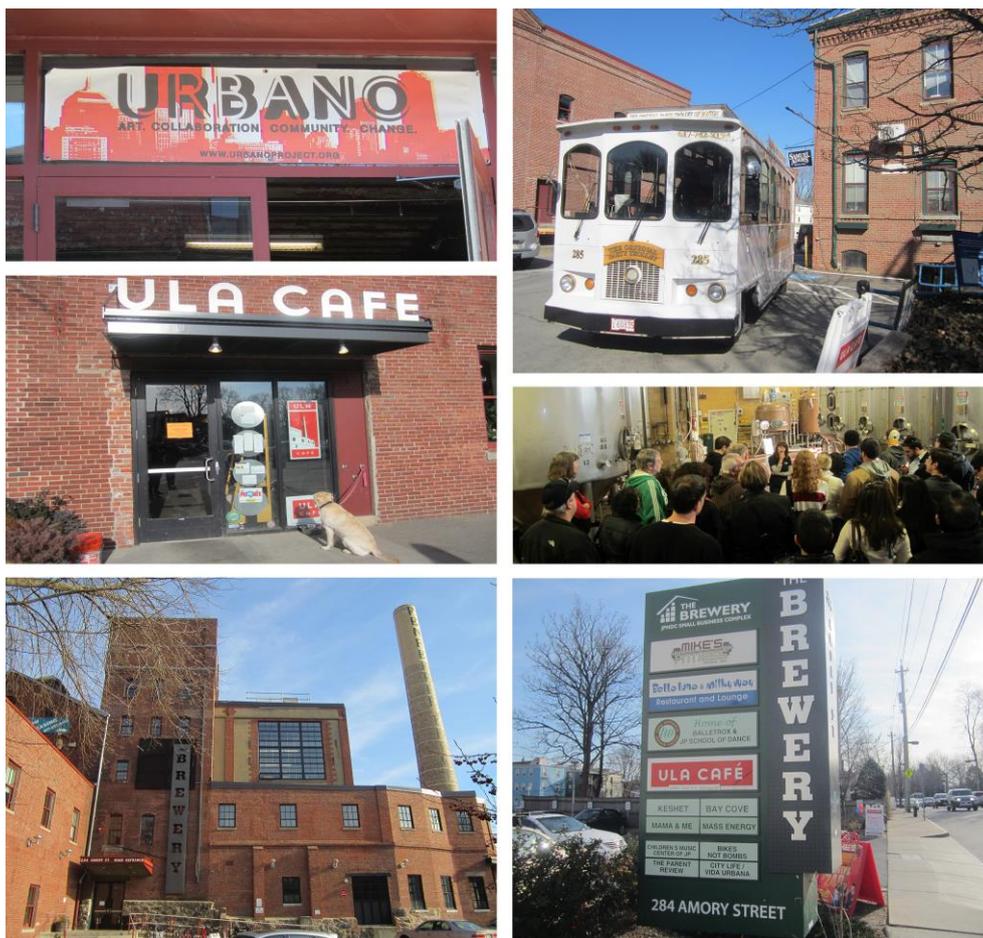


Foto: Claudia Trillo, 2012

Inoltre, la Brewery è stata arricchita di un'importante funzione che agisce sia da elemento di attrattività per chi viene da fuori, sia da ulteriore catalizzatore di senso di identità per i residenti dell'area. Si tratta in particolare del riuso di parte del complesso della Brewery per la funzione originaria di luogo di produzione per la birra. Mentre difatti la JPNDC stava lavorando al restauro della Brewery, il consulente aziendale Jim Koch, che aveva dato inizio alla produzione della birra Samuel Adams Boston Lager a Pittsburgh, stava cercando un sito adatto alla produzione di birra nella città di Boston. Koch apparteneva ad una

famiglia che aveva prodotto birra per oltre un secolo in Germania, ed era semplicemente entusiasta dell'idea di collocare parte della sua produzione in un luogo che gli ricordasse le birrerie del XIX secolo dei suoi predecessori.

Tab. 3 - La Brewery ed il processo di rigenerazione urbana: eventi-chiave

Anno	Situazione della Brewery	Ruolo	Indicatore risultato
1871	Un'area industriale molto vivace, caratterizzata da una forte identità produttiva	Il complesso ospita la produzione della birreria Haffenreffer	250 posti di lavoro creati
1965	L'area subisce un contraccolpo per la decisione di delocalizzare la birreria Haffenreffer Brewery in Indiana	Il complesso viene abbandonato	250 posti di lavoro persi
1974	L'area mostra un'alta capacità di auto-organizzazione; la comunità impedisce di portare avanti l'estensione dell'autostrada I-94 nell'area	Il complesso è ancora abbandonato	Non rilevante
1977	Nasce un soggetto con caratteristiche di forte leadership locale, la Jamaica Plain Neighbourhood Development (JPNDC)	Il complesso è ancora abbandonato	Non rilevante
1986	La JPNDC acquista la Brewery, sostiene la sua inclusione nelle liste del patrimonio storico- architettonico e dà inizio alla creazione un incubatore	Il complesso viene acquistato dalla JPNDC per essere destinato ad incubatore d'impresa	Inizio di nuove attività produttive
Oggi	È divenuta un punto di riferimento focale per il contesto urbano locale, attrae visitatori esterni anche grazie al tour della Samuel Adams ed offre posti di lavoro in particolare a membri della comunità locale	Assume la funzione di incubatore d'impresa e di punto di interesse turistico all'interno dei circuiti turistici bostoniani	40 micro imprese, 200 posti di lavoro creati, 100.000 visitatori all'anno al solo tour Samuel Adams
Al completo	Il processo di rigenerazione urbana prosegue con successo, ed il progetto della Brewery si avvia a completamento	Continua ad essere un incubatore d'impresa e punto focale per il contesto locale	50 nuove imprese attese; 500 nuovi posti di lavoro attesi

Alla metà degli anni '80 Koch affittò uno spazio nel complesso della Brewery dove a tutt'oggi vengono prodotte alcune specialità.

Le operazioni di produzione della birra sono accompagnate da una campagna di marketing permanente focalizzata sul marchio Samuel Adams. Viene offerto un tour di circa un'ora, durante il quale si mostrano ai visitatori le diverse fasi di produzione della birra, illustrando

la ricca storia della ditta. Ai visitatori viene anche offerta una degustazione delle specialità prodotte nella birreria; il tour termina in un negozio, dove si possono comprare gadget caratterizzati dal marchio Samuel Adams. Inizialmente, il tour era offerto durante i fine settimana e poche volte nell'arco della giornata; il suo crescente successo ha condotto ad includerlo nei tour di visita guidata di Boston ed è oggi una delle principali tappe della visita della città. I visitatori acquistano un biglietto e il flusso di persone che fanno tappa al sito viene calcolato su base mensile. La politica aziendale non permette la diffusione del numero dei visitatori e non condivide i dettagli del tour alla Samuel Adams (intervista informale a Seth Adams). Comunque, è stato stimato dagli uffici della JPCDC che i tour del giovedì, venerdì e sabato attirano oltre 100.000 visitatori all'anno e che oltre 2.500 persone visitano in media la Brewery nell'arco di una settimana (JPNDC, documento non datato). La tabella 3 mette in evidenza i momenti topici della storia della Brewery, relazionandoli con le varie fasi del processo di rigenerazione dell'area e con la creazione di nuovi posti di lavoro in tutto il complesso della Brewery, che rappresentano il principale indicatore di risultato dell'iniziativa.

5. Verso un approccio integrato all'economia culturale: lezioni apprese e prospettive

La Samuel Adams, grazie all'organizzazione del tour, sta attraendo nell'area di Jamaica Plain un flusso consistente di utenti esterni, estendendo, indirettamente, la notorietà dell'intero complesso della Brewery a tutta la città ed oltre. Tale dinamica genera un effetto a cascata su tutte le attività ospitate nell'area.

Enfatizzando la Brewery attraverso il suo marchio specifico, la ditta Samuel Adam sta beneficiando del fatto di essere all'interno di un complesso di archeologia industriale incluso in un processo di rigenerazione urbana prestigioso; in effetti, la percezione che si ha è che la Brewery sia da sempre appartenuta alla ditta Samuel Adams, e la Samuel Adams stessa viene percepita come un qualcosa che abbia ereditato il gusto antico del complesso, accrescendo il valore del proprio marchio. Come sottolineato da Morgan *et al.* (2002, p. 4), «in effetti, i luoghi sono potenzialmente i maggiori marchi del mondo». Dall'altro lato, l'intera area sta beneficiando della presenza della Samuel Adams come attrattore per l'intero contesto urbano. Per le piccole imprese, i visitatori rappresentano un flusso supplementare di potenziali clienti (Fig. 4). Ad esempio, il ristorante Bella Luna ha deciso di trasferirsi nel complesso anche in relazione a questo elemento, potenziando a sua volta il flusso di persone che frequentano la Brewery, portando lì i suoi clienti tradizionali (Moronta, 2012). Per i residenti, avere un sito così fortemente connotato e legato alla tradizione produttiva dell'area rafforza il senso di appartenenza della comunità, che può essere orgogliosa di far parte di quel luogo. Come evidenziato da Kotler *et al.* (1993), un luogo attrattivo genera una dinamica strettamente correlata all'immagine della città, che influenza i processi di marketing.

Alla scala del quartiere, la presenza della Brewery agisce come attrattore, accrescendo le dinamiche della crescita urbana: attivazione di nuove imprese, migliori opportunità lavorative, maggiore qualità della vita. A causa dei reciproci impatti tra politiche industriali del marchio e processo generale di rigenerazione urbana relativo all'intera area della Brewery, risulta impossibile quantificare il contributo preciso di ciascun fattore al successo dell'iniziativa. Esula dagli obiettivi di questo paper il tentativo di quantificare con maggior dettaglio il peso relativo della componente del patrimonio storico architettonico nel perseguimento delle politiche industriali del marchio, come pure, il contributo di una

singola impresa privata nella costruzione di una buona immagine del luogo. Tuttavia, attraverso una descrizione approfondita del caso studio della Brewery, la ricerca è in grado di dimostrare che lo sviluppo integrato di attività economiche in manufatti dal forte carattere identitario e con una rilevante componente "local", può essere supportato dall'attivazione di sinergie tra processi di promozione dell'impresa private e di valorizzazione del patrimonio storico-architettonico.

Per quanto concerne gli obiettivi di rigenerazione conseguiti nell'esperienza bostoniana si evidenzia che:

- i posti di lavoro persi a seguito della chiusura della Haffenreffer sono stati rimpiazzati;
- l'integrazione culturale è dimostrata dal fatto che delle circa 40 imprese e organizzazioni ospitate nella Brewery, la maggioranza è in mano a minoranze (persone di colore e/o donne);
- la forte connotazione del "marchio" The Brewery contribuisce alla tutela di iniziative locali ed alla promozione della comunità;
- il ruolo di una organizzazione non-profit espressa dalle comunità locali è fortemente improntato all'assistenza alle piccole iniziative locali (JPNDC, documento non datato).

Ulteriori iniziative sviluppate nella Brewery completano e rinforzano il ruolo del complesso come catalizzatore. Le strategie per la creazione ed il rafforzamento delle imprese nella Brewery rispondono ad una logica di coinvolgimento della comunità e di dedizione alla causa del miglioramento socio-economico dell'area (Moronta, 2012). Il centro fitness, il caffè, la scuola di danza e le numerose onlus hanno contribuito a trasformare la Brewery da quello che era, una bruttura urbana decadente ed abbandonata, in un luogo capace di mettere insieme una comunità di alto profilo.

Dal punto di vista del progetto architettonico, accanto al restauro e ripristino dei volumi in mattoni estremamente suggestivi, è stato realizzato un nuovo accesso con un adeguato spazio antistante per la pubblicizzazione delle attività che si svolgono nel complesso ed un atrio il cui volume consente l'esposizione di opere d'arte anche collettiva. La Brewery è difatti una delle principali sedi per i famosi JP Open Studios e l'ingresso comune rappresenta una perfetta soluzione per esporre le opere di artisti locali lungo tutto l'arco dell'anno (Fig. 4).

6. Conclusioni

Il caso della Brewery offre utili suggerimenti per la più ampia platea di decisori politici e pianificatori, di esperti in valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e di esperti in promozione di imprese locali. Difatti, il caso dimostra i benefici reciproci della comunità e degli investitori privati, allorquando venga perseguito un mix adeguato tra valorizzazione del patrimonio storico-artistico e promozione d'impresa, così come dimostra il valore aggiunto di iniziative che siano basate su un'integrazione intelligente di funzioni e attori.

Tuttavia, è altresì utile evidenziare alcuni limiti nella suscettività di trasferimento dei risultati del caso studio ad altri contesti. Nel caso della Brewery, la presenza di una forte leadership locale e di una comunità coesa e proattiva rappresenta un elemento essenziale al perseguimento di uno sviluppo economico locale sostenibile, rappresentando il vero e proprio contesto per l'attrattore rappresentato dall'archeologia industriale della Brewery. Sin da quando la comunità ha condotto aspre campagne contro la costruzione dell'autostrada, l'area ha dimostrato una forte capacità di coesione sociale e di focalizzazione su obiettivi condivisi. Attualmente, gli importanti risultati ottenuti da

JPNDC sono ancora dovuti alle donazioni ed al lavoro volontario di molti residenti della comunità. L'osservazione dell'incontro di pianificazione strategica partecipata tenutosi nel febbraio 2012 ha mostrato ai ricercatori una comunità molto attiva e coesa al lavoro su problemi condivisi.

Il contesto in cui si inserisce la Brewery è dunque molto particolare, caratterizzato da una comunità con alto potenziale di coinvolgimento, per cui gli investimenti infrastrutturali sono di fatto atterrati in un contesto vitale, con livello soddisfacente di coesione sociale. Sotto l'aspetto morfologico, la Brewery rappresenta un attrattore formato da vari volumi, aperti alla griglia del tessuto urbano circostante e ben interconnessi. L'edificio di archeologia industriale non è isolato dal contesto urbano, né si trova collocato in un ambiente in decadenza sotto l'aspetto fisico e sociale.

Emerge altresì una positiva interazione tra processi di costruzione del marchio territoriale e del marchio dei prodotti locali, enfatizzando il meccanismo evidenziato da Gover e Go (2009, p. 8): «Nella società delle reti, gli esperti di marketing territoriale sono continuamente sotto pressione per decidere se e come progettare l'identità locale nel flusso globale e in espansione delle immagini. È finito il tempo in cui le organizzazioni del marketing delle destinazioni erano capaci di operare in un'unica direzione. Nella società delle reti, il punto di vista degli esterni è fondamentale nel processo decisionale. Le relazioni di partecipazione necessitano di essere studiate all'interno di un sistema complesso, in cui collocare la conversione delle risorse - inclusi patrimonio, sistema dell'ospitalità e risorse umane - in risorse che supportino le moderne funzioni dei luoghi; ciò coinvolge anche coloro che sono impegnati nella costruzione della forma e nella proiezione delle immagini del marchio territoriale». La costruzione di marchi territoriali sta diventando un processo di grande rilievo, come dimostrato da Anholt (2010).

Un altro aspetto rilevante che può avere influenzato il successo dell'iniziativa, con riferimento all'alto livello di proattività della comunità locale, è la sovrapposizione dell'area della JPNDC, seppure senza includere la Brewery, con molteplici iniziative finalizzate a migliorare l'ambiente urbano e i servizi locali. Sull'area difatti insistono ulteriori iniziative, come la CDC Urban Edge, due iniziative del programma Main Streets, diverse micro iniziative per l'*housing* sociale e la promozione delle piccole imprese condotte dalla Città di Boston. Infine, vi è un aspetto del quartiere che può essere interpretato sia come un punto di forza che di debolezza. Infatti, il carattere distintivo dell'area è dovuto alla cospicua presenza di minoranze, in particolare, della comunità latina. È soltanto negli ultimi anni (Keiger, 2012) che la diversità ha iniziato ad essere considerata un punto di forza e non di debolezza. Comunque, oggi la forte presenza di minoranze aggiunge un valore supplementare alla comunità in termini di capacità attrattiva, dal momento che arricchisce le opportunità e le opzioni di scelta.

Per concludere, i principali fattori di contesto da considerare al fine di poter correttamente generalizzare i risultati del caso studio della Brewery sono elencati di seguito:

- alto livello di pro attività della comunità locale; stabilità del coinvolgimento della comunità nell'individuazione di soluzioni ai problemi del quartiere;
- alto livello di integrazione tra patrimonio storico-architettonico e contesto urbano;
- presenza cospicua di minoranze, che implica un punto di debolezza per quanto concerne alcune questioni (ad esempio, le barriere linguistiche), ma anche un punto di forza rispetto alla capacità del quartiere di fornire un'offerta diversificata.

Le prospettive della ricerca sono ampie, e spaziano dall'affinamento delle metodologie per la valutazione quantitativa del valore del patrimonio storico architettonico nella creazione di brand urbani all'approfondimento del ruolo del patrimonio storico architettonico nel consolidamento dell'identità delle comunità locali. Casi studio aggiuntivi potrebbero consentire di investigare la relazione tra rigenerazione urbana, creazione di brand locali e patrimonio in contesti territoriali differenti, consentendo di affinare la comprensione della trasferibilità e dei limiti dei risultati della ricerca. In ogni caso, la principale prospettiva di ricerca riguarda la possibilità, all'interno di processi di rigenerazione urbana, di correlare il successo delle imprese locali alla presenza di patrimonio architettonico opportunamente valorizzato. Una corretta quantificazione di questa relazione permetterebbe di comprendere meglio le esternalità positive correlate alla tutela e recupero dei beni architettonici in una prospettiva di rigenerazione urbana integrata, anche in relazione al ruolo giocato dalla comunità locale.

Riconoscimenti

Questo paper è basato sulle indagini di campo condotte nell'ambito del progetto CLUDs (Commercial Local Urban Districts) finanziato dalla Comunità Europea mediante lo Schema IRSES-Marie Curie del 7FP (coordinato dal Dipartimento PAU dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria) e sulle attività preparatorie e di sintesi svolte presso l'IRAT CNR e il DIARC dell'Università Federico II di Napoli. Gli autori ringraziano coloro che hanno messo a disposizione il loro tempo prezioso per le interviste.

Riferimenti bibliografici

- Ache A., Andersen H.T., Raco M. e Taşan-Kok T. (eds) (2008), *Cities between competitiveness and cohesion*. Springer, London, UK.
- Anholt S. (2010), *Places. Identity, image and reputation*. Palgrave Macmillan, Chippenham e Eastburn, UK.
- Ashworth G., Kavaratzis M. (eds) (2010), *Towards effective place brand management. Branding European cities and regions*. Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, UK.
- Baker B. (2011), Foreword, in Dinnie K. (2011), *City branding. Theory and cases*. Palgrave Macmillan, New York, NY, pp. xxiii-xxiv.
- Barca F. (2009), *Barca Report. An Agenda for a reformed cohesion policy: a place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*, www.interact-eu.net
- Cumbers A., MacKinnon D. (2006), *Clusters in urban and regional development*, Routledge, New York, NY.
- Dinnie K. (2011), *City branding. Theory and cases*. Palgrave Macmillan, Basingstoke, UK.
- Gallucci F. (2005), *Marketing emozionale*. Egea, Milano.
- Gittel R., Wilder M. (1999), "Community development corporations: critical factors that influence success". *Journal of Urban Affairs*, vol. 21, n. 3, pp. 341-362.
- Goodpaster G.S. (1968), "An introduction to The Community Development Corporation". *Journal of Urban Law*, 46, pp. 603-665.
- Gover R.L., Go F. (2009), *Place branding. Glocal, virtual and physical identities, constructed, imagined and experienced*. Palgrave Macmillan, Basingstoke, UK.

- Heding T., Knudtzen C.F., Bjerre M. (2009), *Brand management. Research, theory and practice*. Routledge, London, UK.
- Imrie I., Raco M. (eds) (2003), *Urban Renaissance? New labour, community and urban policy*. The Policy Press, Bristol, UK.
- Kotler P., Armstrong G., Wong V., Saunders J. (2008), *Principles of marketing. Fifth European Edition*. Pearson, Harlow, UK.
- Kotler P., Haider D.H., Rein I. (1993), *Marketing places*. Free Press, New York, NY.
- MACDC (2011), *MACDC Members*, www.macdc.org
- Madanipour A. (2013), "The identity of the city", in Serreli S. (ed.), *City project and public space*. Springer, Dodrecht, The Netherlands, pp. 49-63.
- Morgan N., Pritchard A., Pride R. (eds) (2002), *Destination branding. Creating the unique destination proposition*. Butterworth-Heinemann, Burlington, MA.
- Peirce, N.R., Steinbach, C.F. (1990), *Enterprising communities: community-based development in America*. Council for Community-Based Development, Washington, DC.
- Reuschke D. (2001), *Public-Private Partnerships in urban development in the United States*, www.neurusinfo.org
- Robinson T. (1996), "Inner-city innovator: the non-profit community development corporation". *Urban Studies*, vol. 33, n. 9, pp. 1647-1670.
- Sassen S. (2006), *Cities in a world economy. Third edition*. Pine Forge Press, Thousand Oak, CA.
- Scipioni A., Vecchiato G. (a cura di) (2002), *Marchio d'area: strumento di competizione turistica*. Angeli, Milano.
- Skinner H. (2011), "In search of the genius loci: The essence of a place brand". *The Marketing Review*, vol. 11, n. 3, pp. 281-292.
- Stoecker R. (1997), "The CDC Model of urban redevelopment: a critique and an alternative". *Journal of Urban Affairs*, vol. 19, n. 1, pp. 1-22.
- Vidal A.C., Keating W.D. (2004), "Community development: current issues and emerging challenges". *Journal of Urban Affairs*, vol. 26, n. 2, pp. 125-137.
- Walker C. (2002), *Community development corporations and their changing support systems*. The Urban Institute-Metropolitan Housing and Communities Policy Center, Washington, D.C.
- Zukin S. (2010), *Naked city: The death and life of authentic urban places*, Oxford University Press, Oxford, UK.

Fonti del Caso studio "the Brewery"

- JPNDC (documento non datato) *Welcome to "The Brewery". The rise, fall and rise of our neighbourhood economy*. Documento interno non pubblicato consultato in aprile 2012).
- Moronta A. (2012) intervista del 17 Febbraio e 24 Aprile 2012 (JPNDC).
- Krieger J. (2012) intervista del 1 Maggio 2012 (Massachusetts Association of Community Development Corporation).
- Nickerson B. (2012) intervista del 24 Aprile 2012 (Boston Redevelopment Authority, Boston Local Development Corporation).
- Kaiger K. (2012) intervista del 25 Aprile 2012 (Department of Neighborhood Development, City of Boston).

Gabriella Esposito De Vita

IRAT - CNR Napoli

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-081-2538660; fax: +39-081-7618265; email: g.esposito@irat.cnr.it

Claudia Trillo

SOBE - University of Salford

Maxwell Building - Salford (UK)

Tel.: +39-081-2538660; fax: +39-081-7618265; email: c.trillo1@salford.ac.uk

MARKETPLACE E SPAZIO PUBBLICO. SVILUPPO URBANO NELLA CITTÀ CONSOLIDATA TRA CRISI E RI-LOCALIZZAZIONE

Stefania Ragozino

Sommario

Lo spazio pubblico nella città contemporanea è vittima del fenomeno di “estetizzazione” degli eventi della globalizzazione e dello svuotamento dei suoi significati e contenuti. Nell’*inner city* di numerose città europee, si registra una crescente scomparsa di attività commerciali tradizionali, molti studiosi ritengono sia correlata allo sviluppo di aree commerciali “globalizzate”. Questo fenomeno verrà osservato attraverso un’analisi qualitativa e quantitativa, che sarà utilizzata per definire la natura del legame tra i due processi urbani polarizzanti. L’approccio del *case study* esplorerà l’area di Piazza Mercato nella città di Napoli e il Centro Ingresso Sviluppo di Nola nella sua area suburbana. L’obiettivo è sviluppare un modello interpretativo integrato capace di descrivere la complessità del fenomeno il quale ha forti ripercussioni sullo spazio pubblico e d’uso pubblico della città consolidata.

Parole chiave: spazio pubblico, centro commerciale naturale, sviluppo locale sostenibile

PUBLIC SPACE FOR COMMERCIAL USE. THE CONSOLIDATED CITY AMIDST CRISIS AND RE-LOCALIZATION**Abstract**

The public space in the contemporary city is a victim both of the “aestheticization” phenomenon of events caused by globalization as well as the emptying of its significance and contents. In many European inner city, an increasing lack of traditional commercial activities has been studied. Several scholars have linked this observable process to the development of “globalized” commercial areas. This phenomenon will be observed through a qualitative and quantitative analysis, which will be used to define the nature of the link between these two polarizing urban processes. The case study approach will be used to investigate the Piazza Mercato area in the city of Naples and the Centro Ingresso Sviluppo of Nola, located in a nearby suburban area. The aim is to develop a comprehensively articulated interpretive model capable of describing the complexity of this phenomenon, which significantly influences public space and its use in the consolidated city.

Keywords: public space, natural commercial centre, sustainable local development

1. Aree tradizionalmente commerciali e centri commerciali globalizzati

Questo contributo pone l'attenzione sul fenomeno di depauperamento degli spazi pubblici di natura commerciale della città consolidata e vuole stimolare una riflessione riguardo le complesse relazioni che intercorrono con i centri "globalizzati" della Grande Distribuzione Organizzata perlopiù situati in aree suburbane. L'intento è rintracciare la natura del fenomeno, domandarsi se esso sia reversibile, dipendente, correlato a, e così via, ed infine provare a tracciarne un ciclo di vita. Focus specifico è identificare quali fattori possano tutelare i centri commerciali naturali della città consolidata al fine di salvaguardare il loro ruolo di traino nei processi di rigenerazione urbana.

Oggi parti consistenti della città consolidata sono state trasformate o abbandonate anche a causa di mutamenti della struttura economica del settore commerciale. A tal proposito la lettura dei testi scientifici ci viene in aiuto chiarendo i paradigmi dell'era della globalizzazione ed in particolare le consistenti trasformazioni urbane che legano l'*inner-city* alle aree suburbane (Augé e Rolland, 1996; Seidman, 2004a).

Nell'ambito della città contemporanea europea, il tema dello spazio pubblico riveste un ruolo centrale, ciò è dimostrato dal grandissimo interesse che nella letteratura scientifica italiana ed internazionale viene dato a questo tema (Madanipour, 1999; Amin, 2008; Carmona *et al.*, 2010). Il ruolo dello spazio pubblico nelle città è, da sempre, considerato fondamentale: «Spazi pubblici accessibili a tutti sono una caratteristica importante di ogni ambiente urbano vibrante e sostenibile. I migliori spazi pubblici danno l'opportunità per la discussione, la deliberazione, l'incontro imprevisto e spontaneo con coloro che hanno un punto di vista diverso sul mondo» (Németh, 2009, p. 2463).

Attraverso il progetto dello spazio pubblico oggi si possono aprire nuove prospettive per il rafforzamento della dimensione pubblica della città contemporanea. In tale momento storico, di crisi economica e di valori e di predominanza dell'economia dell'individualismo (Bozeman, 2007), il tema dello spazio pubblico, inteso come luogo di interesse collettivo, diventa pregnante, poiché rappresenta il terreno su cui ci si può misurare per portare avanti un ragionamento verso la promozione degli interessi diffusi, che ha ricadute notevoli sull'impianto economico. Nonostante la diffusione di fenomeni di privatizzazione dello spazio pubblico (Sorkin, 1992; Mitchell, 1995; Low, 2006), oggi il termine pubblico riesce ancora a concentrare su di sé significati rilevanti; esso richiama nell'immaginario collettivo qualcosa che riguarda indistintamente tutti, sollecita l'interesse generale evocando la naturalità dei diritti all'accesso, alla fruizione, al beneficio di luoghi, risorse e servizi.

Oggi lo spazio pubblico è vittima del fenomeno di "estetizzazione" degli eventi della globalizzazione e dello svuotamento dei suoi significati e contenuti degli "altri" spazi della città (Clemente, 2009; Torricelli, 2009). L'importanza del commercio nella costruzione di reti sociali è strettamente connesso al ruolo degli spazi pubblici (Esposito De Vita, 2013b); in particolare, nei centri storici e nella città consolidata, le piazze del mercato e le strade commerciali da sempre hanno rappresentato il fulcro della struttura urbana e sociale (Atkinsons, 2003; Carmona *et al.*, 2010; Zukin, 2010).

I centri storici di numerose città europee stanno attraversando un periodo di crisi dovuto a diverse cause di natura demografica, sociale, culturale ed economica, quali lo spopolamento, la perdita dell'identità culturale, la riduzione della capacità di richiamo della piccola distribuzione commerciale cittadina (Paparelli e Del Duca, 2010), rispetto alle politiche più "aggressive" della moderna distribuzione (ipermercati, centri commerciali, *factory outlet village*) – concentrata in aree suburbane che offrono soluzioni immobiliari

più economiche e attraggono competitor internazionali (Zukin, 1998; Loukaitou-Sideris, 2000; Halebsky, 2004; Lowe, 2005; Sansone, 2007) – e all’imporsi di nuovi fenomeni come l’*e-commerce*. Per fare fronte a questa situazione e contribuire con iniziative concrete alla riqualificazione ed alla rivitalizzazione di città, borghi antichi e zone un tempo di prestigio per il commercio, l’incontro, la socializzazione, sono sorti e stanno sorgendo i Centri Commerciali Naturali, moderne forme di aggregazione e cooperazione di tutti gli operatori economici del centro urbano (commercio, pubblici servizi, artigianato, turismo, servizi, attività professionali), finalizzate a realizzare politiche comuni di marketing e comunicazione (Paparelli e Del Duca, 2010).

2. Il ruolo del commercio nello spazio pubblico. Innovazione e tradizione

È importante ricordare che, nelle città europee, il ruolo del commercio nello spazio pubblico ha avuto un ruolo centrale per secoli, le aree mercatali sono sempre state intimamente legate all’identità locale delle città (Jacobs, 1961) ed hanno rappresentato i luoghi chiave per l’interazione sociale e lo sviluppo della comunità urbana (Carr *et al.*, 1992). La storia e la cultura delle città europee rivela l’importanza dello spazio pubblico, profondamente influenzato dalle funzioni commerciali che ospita. Da secoli i modelli locali di sviluppo commerciale, spesso integrati con la produzione di prodotti e servizi tipici e tradizioni artigianali, hanno frequentemente condizionato le forme e l’organizzazione delle città europee (Esposito De Vita, 2013a).

I fenomeni attuali di globalizzazione hanno profondamente trasformato – e stanno trasformando – gli equilibri transnazionali, così come le sembianze e il funzionamento delle città di tutto il mondo (Teyssot e Mazza, 1988; Augé e Rolland, 1996; Sandercock, 1998; Piroddi *et al.*, 2002; Calafati, 2009; Esposito De Vita *et al.*, 2013a); ad avere un impatto sempre maggiore su tale scenario è sia la crisi economica che quella di valori, entrambe provocano una riorganizzazione spaziale e/o tecnologica dei modelli di produzione e distribuzione, avendo effetti sui ritmi e sul carattere dell’urbanizzazione.

Come una cartina di tornasole lo spazio pubblico mostra questo declino: la frammentazione e l’abbandono dello spazio pubblico sono solo alcuni dei fenomeni emergenti che stanno mutando l’immagine di molte città (Madanipour, 2010; Gehl, 2011), non solo rendendole sempre meno attrattive, ma anche ricche di una quantità considerevole di “nonluoghi” (Augé e Rolland, 1996).

La scomparsa delle attività commerciali produce nella città consolidata disequilibri e conflitti (Cremaschi, 2001) visibili concretamente nei segnali di declino urbano che impoveriscono lo spazio pubblico: da un lato essi mostrano forti segnali di abbandono e diventano progressivamente sempre meno vitali, perdendo il ruolo di tessuto connettivo della socialità (Christoferson 1994; Ehrenhalt, 1999; Seidman, 2004a; Chapple e Jacobus, 2009; Sutton, 2010), dall’altro si può constatare lo sviluppo di numerosi santuari della grande distribuzione commerciale in cui le caratteristiche essenziali dello spazio pubblico vengono spesso perdute (Sutton, 2010). Va sottolineato che le aree tradizionalmente commerciali sono molto più di un luogo che accoglie funzioni commerciali, esse sono spazi flessibili che includono istanze per la collettività; come luogo di interazione di flussi di persone, beni ed informazioni, rappresentano il cuore della vita cittadina. In tali aree si può sentire l’energia, il potenziale che la città offre ai propri residenti e turisti. L’immagine romantica dell’area commerciale serve in molti casi come catalizzatore per fenomeni di *gentrification* dei quartieri urbani. Alla luce di questi segnali di cambiamento, le aree

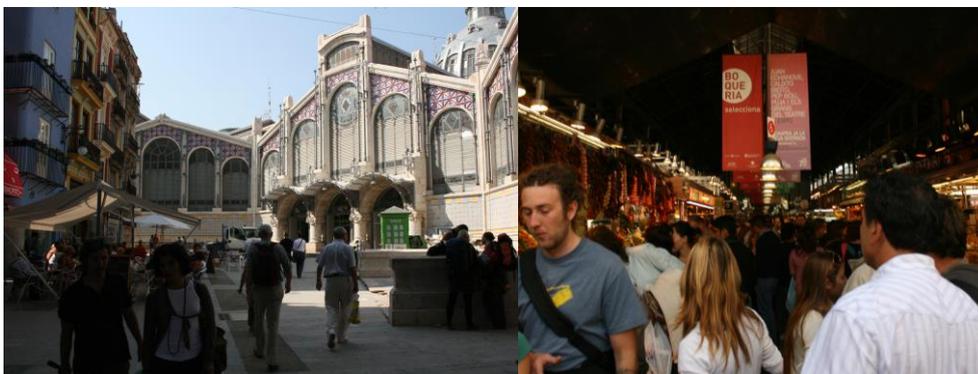
tradizionalmente commerciali rischiano di perdere le loro qualità come generatori di spazi pubblici vitali nella città (Janssens e Sezer, 2013).

Fig. 1 – Via Roma, Napoli



Foto: Stefania Ragozino, 2013

Fig. 2 – Aree mercatali, Spagna



a) Mercado Central de Valencia

b) Mercado de la Boqueria de Barcellona

Foto: Stefania Ragozino, 2008

Nella storia delle città, le aree tradizionalmente destinate al commercio hanno sempre giocato un ruolo fondamentale nella costruzione delle comunità urbane per la loro connaturata vocazione di luoghi di socializzazione, in termini di economia, cultura e socialità (Carr *et al.*, 1992, Trillo *et al.*, 2012). Questi luoghi costituivano, in passato, veri e propri “centri commerciali naturali”, frutto del lento sedimentarsi di attività produttive e commerciali che si configuravano come un sistema integrato (Istituto Nazionale

Distribuzione e Servizi, 2008). Il commercio al dettaglio, pur in diversi contesti ed epoche, ha sempre svolto un ruolo determinante nella costruzione e nel mantenimento dell'identità di un quartiere (Jacobs, 1961). I distretti commerciali giocano un ruolo centrale nella vita delle città; quando essi sono "in salute", quindi vibranti, attraggono residenti e turisti e stimolano gli investitori; quando essi sono degradati e "dormienti" attraggono attività criminali e distolgono gli investitori. La condizione di salute di tali distretti descrive l'immagine del quartiere e della città e mostra nel caso positivo i simboli che richiamano ad un luogo desiderabile in cui abitare, lavorare, giocare ed investire (Seidman, 2004b). Attualmente sussiste un gap nelle procedure per le trasformazioni spaziali, che hanno come obiettivo quello di favorire la conservazione e lo sviluppo di attività artigianali tradizionali come motore per processi di rigenerazione urbana (Beatley e Manning, 1997; Esposito de Vita *et al.*, 2013a).

Gli eventi della globalizzazione hanno dato vita a numerosi centri commerciali che sono solitamente progetti gestiti da un'unica società a cui le diverse imprese commerciali danno in gestione le strutture e le politiche commerciali e promozionali. Questi centri della grande distribuzione nascono allo scopo di concentrare in un unico spazio un considerevole numero di attività commerciali, così da offrire al consumatore un'ampia gamma di beni e servizi a cui accedere senza compiere lunghi spostamenti.

Fig. 3 – Centro Commerciale Campania Marcianise (CE)



Foto: Stefania Ragozino, 2013

L'etnologo francese Marc Augé definisce i centri commerciali "nonluoghi" nel 1996, contrapponendoli ai classici "luoghi". Il teorico descrive i "nonluoghi" come spazi prodotti dalla "surmodernità", essi hanno la prerogativa di non essere identitari, relazionali e storici, sono spazi in cui le persone "passano" ma non intessono relazioni, esse sono spinte solo dal desiderio di consumare o di andare velocemente da un luogo ad un altro.

Nel 2010 Marc Augé scrive sul *Corriere della Sera*, in occasione della mostra *Native Land. Stop Eject*: «Questi nonluoghi erano ai miei occhi spazi della provvisorietà e del passaggio, spazi attraverso cui non si potevano decifrare né relazioni sociali, né storie condivise, né segni di appartenenza collettiva. [...] Questa definizione di nonluoghi ha però due limiti: da una parte è evidente che una qualche forma di legame sociale può emergere ovunque: i giovani che si incontrano regolarmente in un ipermercato possono fare di esso un punto di incontro e inventarsi così un luogo. Non esistono luoghi o nonluoghi in senso assoluto. Il luogo degli uni può essere il nonluogo degli altri e viceversa.» (Augé, 2010, p. 1). Nonostante Augé rimoduli la questione in maniera più ampia, la teoria dei "nonluoghi" è di grande supporto agli studiosi per descrivere e interpretare la natura dei centri commerciali della grande distribuzione. I centri commerciali come "nonluoghi" sono stati un tema approfondito da differenti discipline, in particolare hanno interessato molti studi sociali che considerano i centri commerciali come punti di riferimento per gli adolescenti, i quali non percepiscono tali luoghi come estranei, ma come luoghi veri e propri, in cui ci si può esprimere socialmente al di là dell'acquisto (Lazzari *et al.*, 2010).

La storia dei centri commerciali ha inizio nel 1954 in un sobborgo del Minneapolis, Edina, in cui Victor Gruen concepì una struttura del tutto innovativa, per i contenuti e le forme del tempo: conteneva 72 negozi, 2 grandi magazzini ed un ipermercato, il tutto organizzato intorno ad una galleria vetrata con una piazza centrale con acquario, sculture e una gabbia per uccelli (Moccia e Sgobbo, 2013). La struttura rappresentò ciò che sarebbe potuto essere il centro di Minneapolis se si fosse potuto ricominciare daccapo. A quell'epoca i centri commerciali divennero catalizzatori di sviluppo, la loro costruzione ai margini delle città serviva ad alimentare l'espansione, generando altri nuovi sobborghi dove il suolo era più economico (Gladwell, 2004).

Ad oggi i centri commerciali hanno un importante ruolo territoriale (Moccia e Sgobbo, 2013), in quanto essi hanno la capacità di far mutare le abitudini di spesa della popolazione. La concentrazione di presenze nelle gallerie commerciali è rilevante, ma c'è da chiedersi se questa folla sia "solitaria" (Riesman, 2001).

L'estetica dei centri commerciali sta acquisendo dei tratti sempre più definiti e standardizzati; essi sono solitamente sviluppati su grandi superfici (maggiori di 2.500 mq coperti), in edifici monofunzionali, di uno o più livelli, a destinazione speciale, realizzati ai margini dei centri urbani, in localizzazioni prossime alla rete viaria primaria – dalla quale sono visibili grazie a grandi totem o sculture promozionali – e dispongono di ampi spazi esterni per il parcheggio ed attività accessorie (carico e scarico, distributori di benzina, aree per il gioco bambini, ecc.) (Moccia e Sgobbo, 2013).

Solitamente ogni struttura si caratterizza per l'uso di elementi emergenti dell'architettura locale, spesso richiamano nomi o soggetti del luogo, per suggerire un'idea di originalità e tradizione locale; si realizzano accessori quali balconi, sottotetti e logge (spesso aventi funzione solo di appendice), che hanno l'obiettivo di fornire un'immagine di contesto storicamente stratificato (Moccia e Sgobbo, 2013). Si tratta della Grande Distribuzione Organizzata (GDO), strutture che gestiscono in forma centralizzata gli acquisti di un

numero rilevante di operatori che, in ragione del grosso volume di affari, predispongono prezzi molto competitivi.

3. La rigenerazione urbana: valori identitari e senso di comunità

La necessità di interventi di rigenerazione urbana è resa sempre più urgente, ma allo stesso tempo difficile da somministrare, a causa dell'attuale scenario di crisi; la mancanza di risorse rende il processo di rigenerazione urbana ancora più arduo in quelle aree cittadine che sono spesso già affette da deficit economici, sociali, ambientali o della sfera culturale. Primo passo è supportare i processi di rigenerazione urbana con iniziative *bottom-up* (Baycan Levent *et al.*, 2011), che restituiscono al territorio valori identitari e costituiscono la base per la creazione del senso di comunità.

Per lo sviluppo e il mantenimento delle aree commerciali della città consolidata, è importante, secondo le teorie di Wright (2001), avere leader forti dal punto di vista manageriale, una massa critica cittadina e soprattutto costruire un consenso diffuso sul problema da affrontare e le sue possibili soluzioni. Nella teoria generale di rivitalizzazione di un quartiere è fondamentale l'assunto che vede i tre settori – pubblico, privato e non-profit – camminare insieme (Seidman, 2004a) al fine di creare un sistema economico durevole basato sulla creazione e distribuzione del credito (Dyer, 2012). Nel percorso tematico proposto da Seidman (2004a), la chiave di lettura per la strategia di sviluppo delle aree commerciali della città consolidata risiede in due assunti: il primo riguarda la scelta tra riqualificazione/nuova costruzione e riutilizzo degli edifici esistenti; il secondo riguarda la tipologia di soggetti imprenditoriali da attrarre in una data zona, catene di grandi rivenditori nazionali o la minoranza di imprenditori locali indipendenti. Questi due aspetti sono strettamente legati in quanto i grandi rivenditori nazionali cercano immobili di grandi dimensioni e spesso vicini ad altre catene commerciali, condizioni fisico-funzionali spesso assenti nell'*inner city*.

I teorici del National Main Street Centre (Dane, 1997; Moe e Wilkie, 1997) sottolineano l'importanza di conservare i magazzini storici esistenti e guardano alla conservazione della storia come forte attrazione, sia per i fruitori che per gli investitori. La presenza imponente di negozi tipici o della tradizione commerciale della città può aiutare a creare un carattere urbano ben definito ed una forte differenziazione della città consolidata dalle aree suburbane, caratterizzate da catene commerciali della grande distribuzione (Waxman 1998; 2000). Attività di marketing e promozione sono la base per migliorare l'immagine dei distretti commerciali dell'*inner city* e aiutano ad attrarre nuovi investitori; definire un'immagine o identificare un brand per un distretto commerciale favorisce l'allontanamento della percezione negativa acquisita nel tempo e crea un distacco forte dai cosiddetti *shopping malls* (Dane, 1988; Suchman, 1994; Smith *et al.*, 1996; Gratz e Mintz, 2000) – da qui nascono i presupposti per le politiche fortemente identitarie dei Centri Commerciali Naturali. L'immagine del distretto commerciale può diventare accattivante includendo la bellezza degli edifici storici, dei riferimenti ambientali, usi e vendite specializzati e presenza multiculturale (Gratz e Mintz, 2000; Smith *et al.*, 1996). Alcuni presupposti per riqualificare l'immagine dei distretti commerciali cittadini, stanno nello snellimento dell'immagine di depauperamento, tale deficit è dovuto a fattori di emergenza criminale, condizioni igieniche insalubri, usi indesiderabili dei luoghi e indifferenza della cittadinanza (Suchman, 1994; Seidman, 2004a; Waxman, 2000).

4. La funzione commercio tra indicatori di flusso ed interessi diffusi: il caso Campania

Per analizzare e descrivere la correlazione che esiste tra il depauperamento delle aree tradizionalmente commerciali della città consolidata e la proliferazione di centri della Grande Distribuzione Organizzata è stato scelto di integrare approcci di natura quantitativa con strumenti tipici dell'indagine qualitativa, consentendo di gestire dati statistici oggettivi (hard) e standardizzati insieme a dati soggettivi e più specifici (soft) che costituiscono narrazioni su pezzi di città e scenari d'uso.

A partire dall'oggetto dell'analisi, si indagheranno quantitativamente le variabili rilevanti, scomponendo il fenomeno in parti semplici e ricercando le cause che determinano l'andamento delle variabili dipendenti. Nello specifico tale approccio analitico prevede il reperimento di dati socio-economici e fisico-funzionali per le due polarità urbane con particolare attenzione agli indicatori di flusso; in una seconda fase si osserverà il fenomeno nella sua interezza attraverso una fase di *active observation*, analizzando fisicamente l'ambito urbano attraverso lo strumento della *visual analysis* (Lynch, 1964), conducendo sopralluoghi e interviste in diversi giorni della settimana e in diverse ore della giornata, ascoltando i soggetti coinvolti nel fenomeno e registrando il punto di vista degli attori sociali (Gaber e Gaber, 2007), partecipando ad eventi ed iniziative organizzate nelle due polarità urbane.

In particolare si provvederà all'ingaggio di diverse categorie di stakeholder, strutturando l'approccio secondo il metodo *snow-ball* che, a partire da stakeholder chiave del processo, richiederà ad ognuno di indicare possibili soggetti interessati e interessanti da intervistare; tale procedimento ha un ruolo fondamentale nel processo di rigenerazione urbana per quanto riguarda gli aspetti di sostenibilità (Haley, 2004) e di sviluppo di interessi diffusi. Scenario nel quale selezionare il caso di studio è la realtà articolata e complessa della Regione Campania nell'ambito della quale si focalizza l'attenzione sulle relazioni dinamiche tra i luoghi tradizionali del commercio dell'*inner city* e i nuovi centri commerciali globalizzati delle aree suburbane.

Per quanto riguarda la Regione Campania si riscontra infatti, a fronte di una storica attitudine all'uso degli spazi pubblici per le attività commerciali nonché all'interazione funzionale e spaziale delle stesse nel tessuto connettivo delle città, recente la natura sia dei centri commerciali che dei centri commerciali naturali. Pertanto si registra un'antica tradizione commerciale campana profondamente integrata con le dinamiche sociali, economiche e culturali che si associa ad una nuova affermazione della Grande Distribuzione Organizzata da un lato e alla formalizzazione dei Centri Commerciali Naturali (L.R. 1/2009).

I centri commerciali della Grande Distribuzione Organizzata sono localizzati maggiormente in aree suburbane in edifici isolati di grandi dimensioni al fine di contenere un alto numero di attività commerciali per consentire all'utente un'ampia gamma di servizi da visitare senza dover effettuare lunghi spostamenti. In particolare in Campania sono diffusi maggiormente i parchi commerciali locali che comprendono un bacino di utenza locale relativo a pochi comuni oltre quello in cui ha luogo il parco e i parchi commerciali regionali dalle grandi dimensioni e dalla molteplice offerta che coinvolgono territori di più province. Dall'analisi del sistema della distribuzione commerciale al dettaglio in Campania, effettuata dal Dipartimento di Architettura di Napoli (Moccia e Sgobbo, 2013), è stato rilevato che, fino al primo semestre 2013, operano sul territorio circa 50 complessi di varia tipologia. Ad

oggi sono soci del Consiglio Nazionale dei Centri Commerciali 15 centri di diverse tipologie e localizzazioni (Tab. 1).

Tab. 1 – Centri della Campania associati al Consiglio Nazionale dei Centri Commerciali

Centro commerciale	Data di apertura	Gross Leasable Area	Tipologia di centro	Localizzazione
Auchan Pompei (NA)	01/07/90	8564 mq	Piccolo centro	Urbana
Auchan Mugnano (NA)	09/10/92	18545 mq	Piccolo centro	Extra urbana
Le Porte di Napoli (NA)	17/04/99	40500 mq	Grande centro	Periferica
Sanpaolo (NA)	01/09/00	8884 mq	Piccolo centro	Urbana
Centro commerciale Medi (CE)	29/11/04	33000 mq	Medie dimensioni	Extra urbana
Buonvento (BN)	07/09/05	18000 mq	Piccolo centro	Periferica
Auchan Giugliano (NA)	26/05/06	79000 mq	Grande centro	Periferica
Centro Commerciale Maximall Pontecagnano (SA)	01/11/06	38000 mq	Medie dimensioni	Extra urbana
Centro Commerciale Campania (CE)	27/09/07	108000 mq	Centro Regionale	Extra urbana
Quarto Nuovo (NA)	06/12/07	40000 mq	Grande centro	Periferica
Vulcano Buono (NA)	07/12/07	150000 mq	Centro Regionale	Extra urbana
La Reggia Designer Outlet (CE)	18/02/10	21882 mq	Medie dimensioni	Extra urbana
Auchan Napoli Argine (NA)	01/03/10	30000 mq	Medie dimensioni	Urbana
Le Bolle (SA)	17/11/11	16000 mq	Piccolo centro	Periferica
La Cartiera (NA)	14/06/12	30500 mq	Medie dimensioni	Urbana

Fonte: Consiglio Nazionale Centri Commerciali (2013)

Gross Leasable Area è un parametro utilizzato per la classificazione dei centri commerciali ed indica la misura, in metri quadri, della superficie affittabile o vendibile, utile a produrre reddito. Rappresenta il 70-90% della superficie totale di un centro commerciale e non include gli spazi comuni come galleria, servizi, parcheggi, ecc.

Tab. 2 – Classificazione dei centri commerciali per dimensioni

Tipologia	Dimensione - Gross Leasable Area
Centro commerciale di vicinato o di quartiere	GLA < 5.000 mq
Centro commerciale di piccole dimensioni	5.000 mq < GLA < 19.999 mq
Centro commerciale di medie dimensioni	20.000 mq < GLA < 39.999 mq
Grande centro commerciale	40.000 mq < GLA < 79.999 mq
Centro commerciale regionale di area estesa	GLA > 80.000 mq

“Centro Commerciale Naturale” è una locuzione che si è diffusa in Italia dalla fine degli anni ‘90 con l’obiettivo di denominare con un’espressione più accattivante quella che fino ad allora era stata chiamata “area commerciale centrale” o “area commerciale del centro storico”. In particolare con la Legge Regionale n°1 del 2009 la Regione Campania promuove sul proprio territorio processi di aggregazione e di valorizzazione delle piccole imprese commerciali e artigianali mediante l’istituzione e il riconoscimento dei Centri Commerciali Naturali al fine di rilanciare le attività commerciali e riqualificare i centri storici e urbani. Il 3 giugno 2013 è stato approvato dalla Regione Campania con Delibera della Giunta Regionale n°160 il nuovo Disciplinare con le disposizioni attuative per l’istituzione e il riconoscimento dei Centri Commerciali Naturali in Campania. Con Decreto 329 del 20 maggio 2014 è stato pubblicato l’Elenco dei Centri Commerciali Naturali riconosciuti art. 7 del Disciplinare di cui alla delibera di Giunta Regionale 160/2013 (Regione Campania, 2014) (Tab. 3).

Tab. 3 - Elenco Centri Commerciali Naturali della Campania (Decreto 329 del 20 maggio 2014)

n.	PV	Comune	Delibera di Giunta Comunale		Denominazione
			n.	del	
1	CE	Caserta	44	19/03/10	C.C.N. Le Botteghe del Centro
2	AV	Lioni	6	22/01/10	Consorzio C. C. N. di Lioni
3	NA	Napoli	509	18/03/10	C.C.N. Antico Borgo Orefici
4	NA	Napoli	510	18/03/10	Consorzio Antiche Botteghe Tessili
5	NA	Nola	118	09/04/10	C.C.N. Consorzio Infiniti
6	SA	Battipaglia	68	08/03/10	C.C.N. Facciamo Centro
			77	22/03/10	
			95	14/04/10	
7	CE	Marcianise	157	23/04/10	Consorzio P.zza Umberto I
8	SA	Sala Consilina	101	15/04/10	C.C.N. 20.10 di Sala Consilina
9	CE	Aversa	169	15/04/10	C.C.N. Il Basilisco Borgo Commerciale Normanno
10	NA	Napoli	513	01/04/10	Epomeo C.C.N. dal 1985
11	NA	Ischia	238	14/10/10	Consorzio Borgo Ischia Ponte
12	NA	Ercolano	12	25/01/11	C.C.N. Venuti-Panoramica
13	NA	Ercolano	12	25/01/11	C.C.N. Terrenziano
14	CE	Aversa	169	15/04/10	C.C.N. Aversa Città
15	CE	Capua	76	09/03/11	Consorzio Capua Arte e Cultura
16	SA	Cava dè Tirreni	64	15/04/10	CAVA CCN
17	CE	Maddaloni	229	22/09/11	C.C.N. Antica Calatia
18	AV	Ariano Irpino	97	06/06/12	C.C.N. Via Cardito
19	NA	Napoli	516	05/07/13	C.C.N. Toledo Centro
20	BN	Benevento	55	09/08/13	Benevento in C.C.N.
21	NA	Frattamaggiore	87	12/06/13	C.C.N.
22	BN	Montesarchio	590	30/10/13	C.C.N. MO.IN
23	NA	Torre del Greco	413	15/07/13	C.C.N. Le Botteghe Torresi

24	BN	Benevento	55	09/08/13	C.C.N. Benevento in
25	BN	Apice	12	16/01/14	C.C.N. Tre Colli Apice
26	BN	S. Bartolomeo in Galdo	38	27/02/14	C.C.N. Città di San Bartolomeo
27	NA	Casoria	12	28/02/14	C.C.N. La Casa d'oro
28	NA	Castellammare di Stabia	30	13/03/14	C.C.N. Città delle acque
29	NA	Napoli	184	27/03/14	C.C.N. Bagnoli
30	NA	Napoli	185	27/03/14	Consorzio Borgo Dante & Decumani
31	NA	Napoli	186	27/03/14	C.C.N. Vomero Arenella
32	NA	Casalnuovo	69	27/03/14	C.C.N. Al Corso
33	BN	Sant'Agata de'Goti	3	28/01/14	C.C.N. Il Borgo dei Goti
34	BN	Benevento	23	28/02/14	C.C.N. Il Principe di Benevento
35	SA	Eboli	84	14/03/14	C.C.N. Le Vie del Centro
36	NA	Piano di Sorrento	37	27/02/14	C.C.N. Città di Piano di Sorrento
37	NA	Portici	157	26/03/14	C.C.N. PortiC'Entro
38	NA	Sant'Antonio Abate	44	17/03/14	C.C.N. Les Vies en rouge
39	SA	Pontecagnano Faiano	32	27/02/14	C.C.N.
40	NA	Marano	40	20/03/14	C.C.N. Marano Si!

Fonte: Regione Campania (2014)

5. Il caso di Piazza Mercato e del Centro Ingresso Sviluppo: ipotesi del ciclo di vita

Per lo sviluppo del caso studio (Yin, 2009) si è scelto di affrontare un contesto peculiare dove è possibile rilevare relazioni complesse tra un insediamento commerciale originario della città consolidata ed un analogo centro realizzato in ambito extraurbano in prossimità dei nodi della mobilità. Si è deciso di individuare come ambito di analisi l'area di Piazza Mercato – cuore della cosiddetta Città Bassa (II Municipalità, quartiere Pendino) ai limiti del centro storico della città di Napoli – e l'area del Centro Ingresso Sviluppo di Nola – localizzata in un'area suburbana della città. Tra le due aree è stata già rilevata una correlazione tra i fenomeni di depauperamento degli spazi pubblici della città storica e lo sviluppo dell'area suburbana commerciale nella periferia della città (Halebsky, 2004).

I criteri di scelta del caso studio sono stati presi in considerazione tentando di estremizzare il fenomeno nelle sue tre componenti: economico, sociale e fisico-funzionale. I tre criteri proposti vanno utilizzati in maniera integrata, in quanto tra essi sono complementari per la comprensione della complessità del fenomeno.

Nonostante la perdita di attività produttive, i dati del censimento degli ultimi due decenni (Istat, 2011) mostrano che il calo demografico è fermo e che l'area della Città Bassa registra ancora una significativa densità media della popolazione, in particolare nel quartiere Pendino (circa 27.000 abitanti/kmq, un valore che è tre volte la densità media della popolazione della città di Napoli). La struttura sociale rimane relativamente giovane, con oltre il 65% della popolazione residente di età compresa tra 15 e 64 anni. In particolare, il quartiere Pendino mostra un tasso positivo di crescita naturale a differenza di molti altri

quartieri dell'area. L'aumento della popolazione immigrata è coerente con l'andamento nazionale (Istat, 2011).

Gli indicatori demografici mostrano una situazione sociale che non consente di definire l'area come uno *shrinking center*, anche se il trasferimento di attività produttive e commerciali ha determinato la presenza in numero elevato di locali sfitti ai piani terra. I dati del censimento sull'industria e i servizi mostrano un calo del numero delle imprese e dei lavoratori della zona: nel quartiere Pendino, i dipendenti di imprese sono diminuiti da 11.900 nel 1981 a 7.822 nel 1991 e 6.438 nel 2001. Il declino delle attività commerciali emerge confrontando il numero di addetti nel commercio al dettaglio e all'ingrosso nel 1991 (4.582 dipendenti) e nel 2001 (2.663 dipendenti) (Istat, 2011). Questo processo di *shrinking* delle attività commerciali ha prodotto un forte impatto sugli spazi pubblici, è considerevole il degrado delle strade e delle piazze i cui bordi hanno perso il loro carattere di "fronte attivo" in grado di creare un ambiente urbano vivido che favorisca l'interazione sociale e aumenti la percezione della sicurezza.

La Società per le Iniziative di REcupero di NApoli, in collaborazione con il Consorzio Antiche Botteghe Tessili, ha prodotto un censimento dei piani terra che mostra un totale di 401 immobili (15.600 metri quadrati) non residenziali, che sono così suddivisi: 165 (5.890 metri quadrati) non utilizzati; 107 (4570 metri quadrati) utilizzati con la destinazione d'uso per il commercio tessile. In termini statistici, il 38% delle superfici dei piani terra sono inutilizzate, il 27% è legato al commercio del tessile, il 13% è legato al commercio non alimentare e l'8% degli immobili sono legati a produzione e servizi. (Trillo *et al.*, 2012)

Dal punto di vista economico, il caso studio è stato scelto sia perché nella storia ha rivestito un ruolo identitario fondamentale come luogo storico del commercio, sia perché attualmente è protagonista di una difficile ripresa economica. Esso è sopravvissuto per otto secoli rimanendo nelle sue varie forme un luogo fortemente attivo nella storia e nell'economia della città. A partire dagli anni '90 questo luogo ha perso progressivamente il suo ruolo storico e la sua vocazione commerciale, a causa della de-localizzazione di numerose attività commerciali in una nuova area suburbana, in particolare molte di esse si sono localizzate all'interno del complesso del Centro Ingrosso Sviluppo di Nola e del Tari. Nella Tab. 3 sono elencati i principali eventi che descrivono la timeline riguardo le due polarità in esame. Oggetto del "Progetto Integrato Territoriale Città di Napoli" del 2000 – iniziativa istituzionale *top down*, attualmente l'area che comprende Piazza Mercato rientra nel programma europeo URBACT (URBACT, 2013), che ha promosso due Reti Tematiche internazionali: "Cruise Traffic and Urban Regeneration of city port heritage" e "Heritage as Opportunity", il cui output principale è rappresentato dal "Local Action Plan" per la Città Bassa di Napoli. Queste due esperienze hanno trovato largo spazio in ambito economico, oltre ad aver interessato le associazioni culturali, le scuole e le università della zona. Sono attualmente in itinere i tavoli di confronto del "Local Support Group" sulle forme e sui contenuti del Centro Commerciale Naturale, cui partecipano anche l'Istituto delle Ricerche sulle Attività Terziarie del Consiglio Nazionale delle Ricerche e l'Università Federico II di Napoli. A pochi passi dalla piazza è stato costituito nel 2010 l'incubatore di impresa del Polo Orafo Napoletano denominato "La Bulla", nato per accompagnare lo sviluppo di giovani imprese, esso ha un ruolo trainante nella sfida della riqualificazione di questo pezzo di città. Rilevante il suo rilancio come Centro Commerciale Naturale, avvenuto nel 2010 e sollecitato dal Consorzio Antiche Botteghe Tessili (Antiche Botteghe Tessili, 2013; Consorzio Antico Borgo Orefici, 2013), che punta al rilancio integrato dello storico

quartiere del Mercato e stimola da allora un confronto attivo tra gli imprenditori, i residenti e le istituzioni per il suo sviluppo territoriale condiviso.

Tab. 4 – Timeline

Anno	Descrizione evento
1986	Apertura del CIS di Nola Spostamento delle aziende da Piazza Mercato al CIS
1996	Piena operatività del Tarì
1999	Apertura dell'Interporto di Nola
2000	Consorzio Antico Borgo Orefici
2005	Progetto integrato Territoriale Città di Napoli (Borgo Orefici) Polo Orafo Campano
2006	Antiche Botteghe Tessili
2007	Apertura del Vulcano Buono
2008	Heritage as Opportunity
2009	Cruise Traffic and Urban Regeneration of City port heritage Local Action Plan
2010	Fallimento Polo della Qualità di Marcianise Inaugurazione dell'Incubatore d'impresa La Bulla Centro Commerciale Naturale Antico Borgo Orefici Centro Commerciale Naturale Consorzio Antiche Botteghe Tessili

Riguardo la sfera sociale, l'area è stata identificata come il cuore di una mixité che rende molto interessante l'indagine di campo; oltre ad ospitare diverse fasce economiche della popolazione, l'area è teatro di molte presenze multiculturali, a partire da quelle più consolidate dei fedeli islamici ospitati nella moschea di Piazza Mercato, fino alla imponente presenza di immigrati che si registra nel quartiere (Istat, 2011). Tra le varie attività sociali che la piazza accoglie c'è l'incontro annuale del torneo di calcio che vede la piazza allestita per accogliere i ragazzi del quartiere Pendino e limitrofi: spalti, strisce bianche e riflettori per l'evento condotto abusivamente di notte una volta l'anno.

Dal punto di vista fisico-funzionale questo caso studio è rilevante sia perché è il cuore della Napoli Angioina, sia perché ha avuto un'evoluzione urbanistica molto controversa. Siamo di fronte ad una delle maggiori emergenze architettoniche della città, Piazza Mercato è localizzata in posizione strategica tra il centro storico e il porto commerciale, condizione che ha determinato le sue fortune commerciali come polo specializzato dall'epoca Angioina (Moccia, 2001; Colletta, 2006).

Il patrimonio architettonico concentrato nella piazza e nei suoi dintorni è inestimabile: localizzate ad est e ad ovest della piazza ci sono due fontane-obelischi dell'epoca settecentesca – che malgrado opere di restauro continuano ad essere vittima di atti vandalici, al centro dell'edicola vi è la Chiesa di Santa Croce e Purgatorio al Mercato; dalla piazza sono visibili la Chiesa di Sant'Eligio Maggiore – la chiesa di epoca angioina più antica della città – e la Basilica Santuario di Santa Maria del Carmine Maggiore tra le più

grandi basiliche di Napoli. Teatro di eventi storici e più volte soggetta a manipolazioni e rifacimenti, l'area oggi registra nel suo tessuto forti contraddizioni; tra le più evidenti la presenza del Palazzo Ottieri costruito nel 1958, che si interpone tra la piazza e il vicinissimo porto, annullando l'apertura naturale dell'essedra rispetto al mare e tra la Piazza Mercato e l'adiacente Piazza del Carmine, con la quale costituiva un *unicum* urbano (Fig. 5).

Fig. 4 – Emergenze architettoniche



a) Chiesa di Santa Croce

b) L'orologio di Sant'Eligio

Foto: Stefania Oppido, 2012, e Stefania Ragozino, 2012

Fig. 5 – Il Palazzo Ottieri da Piazza Mercato



Foto: Stefania Oppido, 2012

La polarità suburbana che fa da contraltare all'area urbana di Piazza Mercato è il Centro Ingresso Sviluppo di Nola – facente parte dell'Interporto Campano, anch'esso degno di nota (Centro Ingresso Sviluppo, 2013). La storia del Centro Ingresso Sviluppo ha inizio nel 1974 anno in cui alcuni commercianti napoletani avviano il centro di distribuzione all'ingrosso, sentendo il bisogno di uscire dalla congestione che iniziava ad attanagliare la città. Dal successo del Centro Ingresso Sviluppo nel 1985 è nato l'Interporto di Nola–unico interporto di rilievo nazionale operativo nel centro sud Italia, e nel 2007 sono stati avviati i lavori per il Vesuvio Buono, centro polifunzionale progettato dall'architetto Renzo Piano. Va aggiunta al quadro positivo la costituzione nel 2000, all'interno del Centro Ingresso Sviluppo, della Banca Popolare di Sviluppo, che conta oggi 2.250 soci e quattro filiali (Vitale, 2008). I numeri dell'Interporto Campano sono degni di nota: 1 milione di mq di superficie, 8 isole commerciali, 300 aziende di cui 100 settori *no food*, 15 km di strade interne, 20.000 operatori al giorno, 130 uffici e studi di rappresentanza. In particolare il Centro Ingresso Sviluppo è una vera e propria “Città del Commercio” (Interporto Campano, 2013), uno tra i più importanti poli di distribuzione commerciale d'Europa, con un ingresso annuale di 130.000 automezzi pesanti e oltre due milioni e mezzo di automobili. L'offerta merceologica si è arricchita nel tempo estendendosi ai servizi: all'interno del Centro Ingresso Sviluppo si trovano 5 sportelli bancari, un ufficio postale, un'agenzia di viaggi, bar, ristoranti e self-service, una stazione di rifornimento carburante, una rivendita di tabacchi, un comando di Polizia di Stato, una caserma dei Carabinieri, una caserma dei Vigili del Fuoco, un ambulatorio medico, un eliporto ed infine attrezzature sportive.

6. Identità locale, *genius loci* e resilienza, una base per le prospettive di ricerca

Le *Take-away for practice* prendono forma dal bisogno di approcciare ai temi della rigenerazione urbana negli spazi pubblici delle aree degradate, usando un set complesso di indicatori che esprima la domanda di identità locale, il senso di comunità (Esposito *et al.*, 2013a), la memoria collettiva, il *genius loci* (Norberg-Schulz, 1980) e la resilienza, tutte istanze oggi necessarie ai nuovi bisogni della città contemporanea occidentale.

Tale contributo rappresenta un primo livello di analisi nel percorso di ricerca più generale che tocca i temi della qualità urbana, dell'identità e della capacità di resilienza delle nostre città. Lo sviluppo di un modello interpretativo permetterà di avere uno sguardo più maturo sulla natura dei fenomeni complessi che la globalizzazione ha declinato per la città occidentale. Sarà interessante porre dei limiti alla soglia di questi fenomeni, definendo i cicli di vita di una piazza urbana che richiede una riqualificazione consistente e di un interporto che si misura con una realtà commerciale europea, in un'epoca di forti contraddizioni e ingenti trasformazioni, in cui la crisi della globalizzazione sta convincendo molti studiosi a ripensare ad una “ri-localizzazione” dei processi (Fusco, 2004; 2006). Nel percorso tematico sarà importante definire la chiave di lettura per la strategia di sviluppo delle aree commerciali della città consolidata, in primo luogo verrà approfondito la questione tra riqualificazione nei centri storici e nuova costruzione nelle periferie, facendo particolare attenzione al riutilizzo degli edifici esistenti e secondariamente la scelta della tipologia di soggetti imprenditoriali da attrarre in una data zona, imprenditori locali o grandi rivenditori nazionali.

Ci si aspetta che l'analisi da condurre su tale caso studio produca risultati di natura teorico-metodologica, che condurranno alla definizione di un modello interpretativo integrato,

capace di descrivere il fenomeno e i suoi andamenti nel tempo. A seguire sarà interessante provare a tracciare i limiti di tale fenomeno, definendo un modello per il suo ciclo di vita.

Ringraziamenti

La linea di ricerca presentata rientra nel progetto “Diversità culturale e attivazione sociale. Strategie per la sicurezza e lo sviluppo locale” condotto dall’Istituto delle Ricerche sulle Attività Terziarie del Consiglio Nazionale delle Ricerche e coordinato da Gabriella Esposito De Vita. I temi che qui si introducono formeranno l’oggetto del percorso di ricerca “La qualità dello spazio pubblico come strumento per lo sviluppo locale sostenibile”, nell’ambito del corso di Dottorato in “Metodi di valutazione per la conservazione integrata, il recupero, la manutenzione e la gestione del patrimonio architettonico, urbano ed ambientale” (28° Ciclo), presso il Dipartimento di Architettura dell’Università degli Studi di Napoli Federico II.

Riferimenti bibliografici

- Amin A. (2008), “Collective culture and urban public space”. *City*, vol. 12, n. 1, pp. 5–24.
- Antiche Botteghe (2013), *Il Consorzio*. <http://www.antichebotteghe.it>
- Atkinson R. (2003), “Addressing urban social exclusion through community involvement in urban regeneration”, in Imrie R. e Raco M. (eds), *Urban Renaissance? New labour, community and urban policy*. Policy Press, Bristol, UK, pp. 101-119.
- Augé M., Rolland D. (1996), *Non luoghi: introduzione a un’antropologia della surmodernità*. Elèuthera, Milano.
- Augé M. (2010), “I nuovi confini dei non luoghi”. *Corriere della Sera*, vol. 6, n. 12, pp. 1.
- Baycan Levent T., Fusco Girard L., Nijkamp P. (2011), *Sustainable city and creativity*. Ashgate Publishing, Surrey, UK.
- Beatley T., Manning K. (1997), *The ecology of place: planning for environment, economy and community*. Island Press, Washington, D.C.
- Bozeman B. (2007), *Public values and public interest: counterbalancing economic individualism*. Georgetown University Press, Washington, D.C.
- Calafati A. G. (2009), *Economie in cerca di città: la questione urbana in Italia*. Donzelli Editore, Milano.
- Carmona M., Heath T., Oc T., Tiesdell S. (2010), *Public places urban spaces: the dimensions of urban design*. Routledge, London, UK.
- Carr S., Francis M., Rivlin L. G., Stone A. M. (1992), “Needs in public space”, in Carr S. (ed.), *Public space*. Cambridge University Press, Cambridge, MA.
- Centro Ingrosso Sviluppo Campania (2013), *Il Sistema CIS*. <http://www.cisnet.it>
- Chapple K., Jacobus R. (2009), “Retail trade as a route to neighborhood revitalization”. *Urban and regional policy and its effects*, vol. 2, pp. 19-68.
- Clemente M. (2009), “De-globalisation and creativity: a contribution towards sustainable and intercultural architectures and cities”. *International Journal of Sustainable Development*, vol. 12, n. 2, pp. 116-123.
- Colletta T. (2006), *Napoli città portuale e mercantile: la città bassa, il porto e il mercato dall’VIII al XVII secolo*. Kappa, Roma.
- Consiglio Nazionale dei Centri Commerciali (2013), *Centri Commerciali in Campania*, <http://www.cncc.it>
- Consorzio Antico Borgo Orefici (2013), *Il Consorzio*. <http://www.borgorefici.eu>

- Crevaschi M. (2001), "Sul disagio urbano". *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 63.
- Dane S. G. (1997), *Main street success stories*. National Main Street Center, National Trust for Historic Preservation.
- Dane S. G. (1988), *New directions for urban main streets*. National Main Street Center, Washington, National Trust for Historic Preservation.
- Dyer A. W. (2012), "Credit access and urban regeneration in the United States", in report of *First Scientific Report 2012 Cluds Project - Economic Development Strategies. The role of Public Private Partnership*.
- Ehrenhalt A. (1999), "Community and the corner store: Retrieving human-scale commerce". *Responsive Community*, vol. 9, pp. 30-40.
- Esposito De Vita G., Bevilacqua C., Trillo C. (2013a), "Improving conviviality in public places: the case of Naples, Italy". *Journal of Civil Engineering and Architecture*, vol. 7, pp. 1209-1219.
- Esposito De Vita G., Trillo C., Oppido S. (2013b), "Rigenerazione degli spazi pubblici e centri commerciali naturali: il caso di Piazza Mercato e Borgo Orefici a Napoli", *Proceedings of XVI Conferenza Nazionale SIU, Urbanistica per una diversa crescita*. Italia, Napoli, May 9-10, 2013.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (2004), *Energia, bellezza, partecipazione: la sfida della sostenibilità: valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., You N. (2006), *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Angeli, Milano.
- Gaber J., Gaber S. L. (2007), *Qualitative analysis for planning and policy: Beyond the numbers*. Planners Press, American Planning Association, Washington, D.C.
- Gehl J. (2011), *Life between buildings: using public space*. Island Press, Washington, D.C.
- Gladwell M. (2004), "The terrazzo jungle". *The New Yorker*, n. 80, pp.1.
- Gratz R. B., Mintz N. (2000). *Cities back from the edge: New life for downtown*. John Wiley & Sons Incorporated, New York, NY.
- Halebsky S. (2004). "Superstores and the politics of retail development". *City & Community*, vol. 3, n. 2, pp. 115-134.
- Healey P. (2004), "Creativity and urban governance". *Policy Studies*, vol. 25, n. 2, pp. 87-102.
- Istituto Nazionale Distribuzione e Servizi (2008), *Gli interventi di rivitalizzazione commerciale dei centri storici e delle aree urbane*. Maggioli, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Interporto Campano (2013), *Il Distretto*. <http://www.interportocampano.it>
- Istat (2013), *Dati Regionali*. <http://www.istat.it/it/campania>
- Jacobs J. (1961), *The death and life of great American cities*. Random House Digital, New York, NY.
- Janssens F., Sezer C. (2013), "Marketplaces as an urban development strategy". *Built Environment*, vol. 39, n. 2, pp. 169-171.
- Lazzari M., De Fiori A., Jacono Quarantino M. (2010), "L'uso degli strumenti di comunicazione telematica fra gli adolescenti" in Lazzari M., De Fiori A., Jacono Quarantino M. (a cura di), *Adolescenti tra piazze reali e piazze virtuali*, Bergamo University Press, Bergamo, pp. 171-203.
- Loukaitou-Sideris A. (2000). "Revisiting inner-city strips: A framework for community and economic development". *Economic Development Quarterly*, vol. 14, n. 2, pp. 165-181.

- Low S. M. (2006), "The erosion of public space and the public realm: paranoia, surveillance and privatization in New York City". *City & Society*, vol. 18, n. 1, pp. 43-49.
- Lowe M. (2005), "The regional shopping centre in the inner city: a study of retail-led urban regeneration". *Urban Studies*, vol. 42, n. 3, pp. 449-470.
- Lynch K. (1964), *L'immagine della città*. Marsilio, Venezia.
- Madanipour A. (1999), Why are the design and development of public spaces significant for cities? *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 26, pp. 879-891.
- Madanipour A. (2010), *Whose public space? International case studies in urban design and development*. Routledge, London, UK.
- Mitchell D. (1995), "The end of public space? People's park, definitions of the public, and democracy". *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 85, pp. 108-133.
- Moccia F. D. (2001), *Il centro antico di Napoli*. Clean, Napoli.
- Moccia F. D., Sgobbo A. (2013), *La polarizzazione metropolitana. L'evoluzione della rete della grande distribuzione verso un sistema policentrico sostenibile*. Liguori Editore, Napoli.
- Moe R. e Wilkie C., (1997), *Changing places: rebuilding community in the age of sprawl*, Henry Holt & Company, New York, NY.
- Németh J. (2009), "Defining a public: the management of privately owned public space". *Urban Studies*, vol. 46, pp. 2463-2490.
- Norberg-Schulz C. (1980), *Genius loci*. Rizzoli, New York, NY.
- Paparelli R., Del Duca M. (2010), *Centri commerciali naturali. Strategia e strumenti di network marketing a servizio del commercio, del turismo e del terziario*. Angeli, Milano.
- Piroddi E., Brunori L., Di Bernardino C. (2002), *Scenari per l'Europa delle città*. vol. 36, Angeli, Milano.
- Regione Campania (2014), *Decreto 329 del 20/05/2014 Pubblicazione elenco dei Centri Commerciali Naturali riconosciuti - art. 7 del Disciplinare di cui alla delibera di Giunta Regionale 160/2013*, <http://www.sito.regione.campania.it/>
- Riesman D. (2001), *The lonely crowd: A study of the changing American character*. Yale University Press, New Haven.
- Sandercock L., Lysiottis P. (1998), *Towards Cosmopolis: planning for multicultural cities*. John Wiley & Sons, Hoboken.
- Sansone M. (2007), "Confronti metodologici, riflessioni critiche e proposte operative sul Marketing Urbano in ambito internazionale: focus sull'organizzazione e gestione dei Centri Commerciali Naturali in Italia". Proceedings of VI Congresso Internazionale Italia - Francia *Marketing Trends*. Paris, France, January 26-27, 2007.
- Seidman K. (2004a), "Inner-city commercial revitalization: A literature review". *Working Paper*, Massachusetts Institute of Technology, Boston, MA.
- Seidman K. (2004b), "Revitalizing commerce for American cities". *Report*, New York.
- Società per le Iniziative di REcupero di NAPoli (2013), *Società per le Iniziative di REcupero di Napoli*. <http://www.sirena.na.it>
- Smith K., Joncas K., Parish B. (1996). *Revitalizing downtown*. National Main Street Center, National Trust for Historic Preservation, Washington, D.C.
- Sorkin M. (1992), *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space*. McMillan, New York, NY.

- Suchman D.R. (1994), *Revitalizing low-income neighborhoods: Recommendations from ULI Advisory Services Panels*. Urban Land Institute, Washington, D.C.
- Sutton S. A. (2010), "Rethinking commercial revitalization: A neighborhood small business perspective". *Economic Development Quarterly*, vol. 24, n. 4, pp. 352-371.
- Teyssoit G., Mazza L. (1988), *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*. Electa, Milano.
- Torricelli G. P. (2009), "La scomparsa dello spazio pubblico" in Torricelli G. P. (a cura di), *Potere e spazio pubblico urbano: dall'agorà alla baraccopoli*. Academia Universa Press, Milano, cap.1.
- Trillo C., Esposito De Vita G., Oppido S. (2012), "How to cope with the commercial decline of traditional market areas? Possible approaches and tools from the Città Bassa of Naples". Proceedings of *Ambivalent Landscape. Sorting out the present by designing the future*. Lisboa, Portugal, December 6-7, 2012.
- URBACT (2013), *Projects*, <http://urbact.eu/>
- Vitale M. (2008), *Viaggio nell'economia campana*. Guida Editori, Napoli.
- Waxman A. (1998), "Utilizing Economic Theories of Retail to Revitalize Inner-City Neighbourhood Business Districts: The Case of Upham's Corner Main Streets". Master's thesis. Massachusetts Institute of Technology, Department of Urban Studies and Planning, Boston, MA.
- Waxman A. (2000), "Why improve neighbourhoods? Shifting the Goals of Inner City Neighbourhood Commercial Revitalization". *Projections MIT Student Journal of Planning: Remaking Crisis Cities*.
- Wright D.J. (2001), *It takes a neighbourhood: Strategies to prevent urban decline*. Rockefeller Institute, New York, NY.
- Yin R. K. (2009), *Case study research: Design and methods*. Sage, London, UK, vol. 5.
- Zukin S. (1998), "Urban lifestyles: diversity and standardization in spaces of consumption". *Urban studies*, vol. 35, n. 5-6, pp. 825-839.
- Zukin S. (2010). *Naked city: The death and life of authentic urban places*. Oxford University Press, Oxford, UK.

Stefania Ragozino

Istituto delle Ricerche sulle Attività Terziarie, Consiglio Nazionale delle Ricerche
Via Guglielmo Sanfelice, 8 – I-80134 Napoli (Italy)

Dipartimento di Architettura

via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel: +39-081-2478660; fax: +39-081-2538649; email: s.ragozino@irat.cnr.it

VALUTAZIONI MULTICRITERIO E GIS: ANALISI DEL MERCATO IMMOBILIARE ED INDIRIZZI PROGETTUALI PER LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO NEL CENTRO STORICO DI NAPOLI

Pasquale De Toro, Flavia Soprani

Sommario

A partire dal luglio 2011 il centro storico di Napoli è stato interessato dall'istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL). Sulla base di criteri di omogeneità storico-urbanistica, è stata perimetrata un'area di studio più ampia di quella strettamente interessata dalle ZTL, ma che comprende parte del territorio comunale presumibilmente influenzato dagli effetti dei dispositivi di traffico introdotti; per tale area, relativamente al periodo 2007-2013, è stata esaminata la variazione dei valori di mercato e di locazione, con riferimento agli immobili residenziali e commerciali. In particolare, i valori immobiliari disponibili sono stati inseriti in un GIS ed è stata condotta un'analisi multivariata, individuando le correlazioni tra detti valori. Successivamente sono state dedotte delle "regole decisionali", che sono state utilizzate all'interno di una analisi multicriterio, i cui risultati hanno consentito di proporre alcuni indirizzi progettuali di modifica degli attuali dispositivi del traffico.

Parole chiave: mercato immobiliare, GIS, metodo ELECTRE

MULTICRITERIA EVALUATION AND GIS: REAL ESTATE ANALYSIS AND PLANNING GUIDELINES FOR LIMITED TRAFFIC ZONES IN THE HISTORIC CENTRE OF NAPLES**Abstract**

Since July 2011, the historic centre of Naples has been affected by the introduction of Limited Traffic Zones (LTZs). In this paper, the perimeter of the study area is wider than the one closely affected by the LTZs, according to criteria of historical-urban homogeneity. This area includes part of the municipal zones presumably affected by the effects of the traffic devices. We examined the change in market and rental values, considering residential and commercial assets with reference to the years 2007-2013. In particular, the available real estate values were organized by a GIS and a multivariate analysis was performed, identifying correlations between these values. Subsequently we deduced some "decision rules", used within a multicriteria analysis; the results of this analysis have allowed us to propose some design guidelines to modify the existing traffic devices.

Keywords: real estate, GIS, ELECTRE method

1. Introduzione

Con la Delibera di Giunta n. 839 del 28 luglio 2011 il Comune di Napoli ha istituito la Zona a Traffico Limitato (ZTL) del Centro Antico, successivamente ampliata nel novembre dello stesso anno. Gli obiettivi di tale intervento erano quelli di:

- ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico;
- diminuire la congestione ed il traffico di automobili, la sosta abusiva e l'uso illegale delle corsie preferenziali;
- migliorare la velocità del trasporto pubblico;
- aumentare gli spazi a disposizione dei pedoni nell'area centrale della città.

Nei mesi successivi all'attivazione della ZTL, in particolare nel corso dell'anno 2012, si sono susseguite diverse rettifiche all'assetto originario, tra le quali l'apertura di quattro nuovi "varchi telematici" (accessi alle aree ZTL sorvegliati da telecamere) sempre nell'area del Centro Antico.

Per quanto attiene, invece, al versante occidentale della città, esso è stato interessato da cambiamenti del Piano della Mobilità nella primavera del 2012, in occasione dei preparativi necessari ad ospitare la manifestazione sportiva di competizione velistica *America's Cup*. L'Ordinanza Sindacale n. 308 del 22 marzo 2012 stabiliva, infatti, l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato straordinaria e di un'area pedonale urbana, nonché il potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo su ferro e gomma, l'istituzione di un presidio delle aree di sosta esistenti ed il recupero di nuove aree.

Nelle settimane immediatamente successive al termine delle regate, con Ordinanza Sindacale n. 476 dell'11 maggio 2012, veniva stabilito di prorogare, modificare ed integrare, fino al 30 novembre 2012, i provvedimenti adottati, istituendo la Zona a Traffico Limitato del Mare. In questo modo si venivano a confermare ed ampliare i dispositivi che avevano interessato la municipalità di Chiaia già nel 2011, con l'istituzione delle Zone a Traffico Limitato denominate "Belledonne, Martiri, Poerio" e quelle di "Morelli, Filangieri, Mille" (Delibera di Giunta Comunale n. 582 del 29 aprile 2011).

Nell'estate del 2012 l'attenzione del Comune è stata indirizzata alla decongestione della vasta area dei Quartieri Spagnoli e del tessuto immediatamente a ridosso del Centro Antico, ossia le zone di Tarsia e Pignasecca, interessati a loro volta ad interventi di pedonalizzazione.

Alcune modifiche minori sono state attuate nel corso del 2013 ma, nella sostanza, si può affermare che i dispositivi delle ZTL sono state ampliate rispetto ai confini originari del Centro Antico e riguardano ormai diverse aree del Centro Storico di Napoli (Fig. 1).

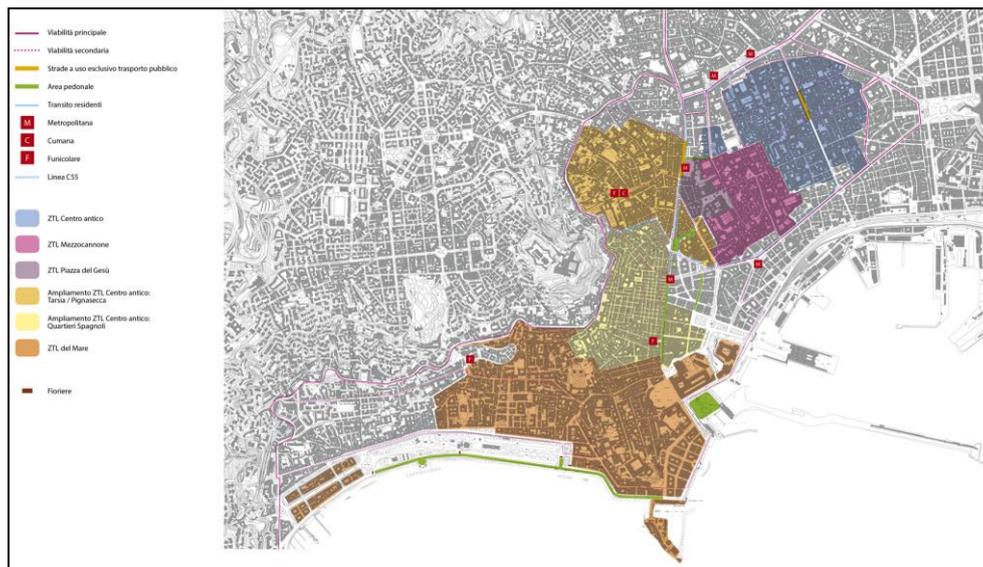
Con riferimento a tale perimetrazione e con il limite temporale del mese di dicembre 2013 (ultimi dati disponibili), il presente articolo indagherà sulla variazione dei valori di mercato e di locazione, con riferimento agli immobili a destinazione residenziale e commerciale.

A questo scopo, è stata perimetrata un'area di studio più ampia di quella strettamente interessata dalle ZTL, ma che comprende parte del territorio comunale presumibilmente influenzato dagli effetti dei dispositivi di traffico introdotti; a tale scopo, si è tenuto conto di criteri di omogeneità storico-urbanistica, riconoscendo le più evidenti demarcazioni del tessuto urbano.

In tal senso, il confine settentrionale è stato individuato nel percorso del corso Vittorio Emanuele, che a taglia a mezza altezza la collina di San Martino, e che da piazza Mazzini confluisce nella via Salvator Rosa, per continuare con piazza Cavour e via Forìa. Il confine Est parte dall'incrocio tra via Forìa e via Carbonara, seguendo quest'ultima fino a

proseguire lungo tutto corso Garibaldi. La delimitazione meridionale fa riferimento alla linea di costa fino a raggiungere via Mergellina e salita Piedigrotta, che rappresentano il confine occidentale dell'area di studio.

Fig. 1 – Le Zone a Traffico Limitato del Centro Storico di Napoli



Per l'intera superficie così descritta si è proceduto con l'osservazione dei relativi valori di mercato e di locazione basati sul Listino Ufficiale della Borsa Immobiliare di Napoli per il periodo compreso tra il primo semestre del 2007 ed il secondo semestre del 2013.

In particolare, l'articolo presenta la seguente struttura: al § 2 viene presentata l'organizzazione dei valori immobiliari disponibili in GIS e l'analisi multivariata effettuata, relativamente al periodo osservato 2007-2013, individuando le correlazioni tra i valori, sia con riferimento agli immobili residenziali che commerciali; successivamente sono state dedotte delle "regole decisionali" che sono state utilizzate all'interno di una analisi multicriterio, i cui risultati hanno consentito di proporre alcuni indirizzi progettuali di modifica degli attuali dispositivi del traffico per il centro storico di Napoli (§ 3); nelle conclusioni (§ 4) vengono proposte delle riflessioni sulle possibilità offerte dall'integrazione di GIS e metodi di valutazione multicriterio per l'elaborazione di un Sistema di Supporto alla Decisione di tipo spaziale.

2. Strutturazione dei dati ed analisi statistica

Il dati immobiliari disponibili, sia per gli immobili residenziali che per quelli commerciali, sono stati classificati dalla Borsa Immobiliare di Napoli (2007-2013) in Valori di Mercato Unitari (VMU) e Valori di Locazione Unitari (VLU); essi sono espressi al metro quadrato (€/mq) e si riferiscono ad "immobili tipo":

- appartamento con destinazione di civile abitazione, mediamente ristrutturato, posto ad un piano intermedio, con superficie coperta di 100 mq circa, non arredato;
- negozio, sito al piano terra con superficie di 50 mq circa.

Tali valori sono stati dedotti a partire dai prezzi relativi alle transazioni effettivamente avvenute e devono essere intesi come media dei valori minimi e massimi relativi. Dalla determinazione dei prezzi sono state escluse le situazioni squilibrate o atipiche; non sono stati, infatti, considerati quei valori riferiti ad immobili di particolare pregio o degrado, o che comunque presentano caratteristiche non ordinarie.

Inoltre, i prezzi considerati si riferiscono ad “immobili liberi”, cioè da intendersi privi di vincoli giuridici, e sono relativi a singole unità abitative, non a complessi immobiliari.

Sulla base di omogenei VMU e VLU, l'area di studio è stata suddivisa in 170 sezioni, così distribuite:

- Municipalità 1, quartiere San Ferdinando: 27 sezioni;
- Municipalità 1, quartiere Chiaia: 31 sezioni;
- Municipalità 2, quartiere Porto: 23 sezioni;
- Municipalità 2, quartiere Pendino: 21 sezioni;
- Municipalità 2, quartiere San Lorenzo: 20 sezioni;
- Municipalità 2, quartiere San Giuseppe: 16 sezioni;
- Municipalità 2, quartiere Montecalvario: 23 sezioni;
- Municipalità 2, quartiere Avvocata: 9 sezioni.

Per ciascuna sezione si è provveduto a riportare in GIS il VMU ed il VLU, sia per gli immobili residenziali che per quelli commerciali, ottenendo una specifica cartografia per ciascun semestre del periodo 2007-2013.

Pertanto, sono state ottenute 14 mappe, che esprimono anche visivamente l'andamento del mercato immobiliare. A titolo di esempio, in Fig. 2 si riportano i VMU delle abitazioni con riferimento al I semestre 2011 (precedente all'istituzione della ZTL del Centro Antico) ed al II semestre 2013 (ultimi dati disponibili); relativamente agli stessi semestri si evidenziano anche i VLU delle abitazioni (Fig. 3), nonché i VMU (Fig. 4) ed i VLU (Fig. 5) dei negozi. Si noti che in bianco sono campiti gli spazi e gli edifici pubblici.

Allo scopo di comprendere il fenomeno di variazione dei valori immobiliari relativamente all'intero periodo osservato 2007-2013, quindi esaminando 14 semestri, è stata condotta un'analisi multivariata. In questo modo si è cercato di comprendere se si riscontra una dipendenza di un fenomeno da un altro fenomeno, nel senso che al crescere (al decrescere) dei valori di una variabile si verifici il crescere (decrescere) dei valori di un'altra variabile; se ciò accade esiste una dipendenza statistica tra i due fenomeni che le variabili rappresentano e, quindi, i due fenomeni sono tra loro correlati.

In generale, si possono avere i seguenti casi:

1. *correlazione positiva*: al crescere (decrescere) dei valori assunti dal primo fenomeno, anche il secondo cresce (decresce);
2. *correlazione negativa*: al crescere (decrescere) dei valori assunti dal primo fenomeno, il secondo decresce (cresce);
3. *correlazione nulla*: le variazioni dei valori delle variabili di un fenomeno non trova alcun riscontro nelle variazioni dei valori assunti dalle variabili rappresentative dall'altro fenomeno.

Fig. 2 – VMU delle abitazioni (I semestre 2011 e II semestre 2013)

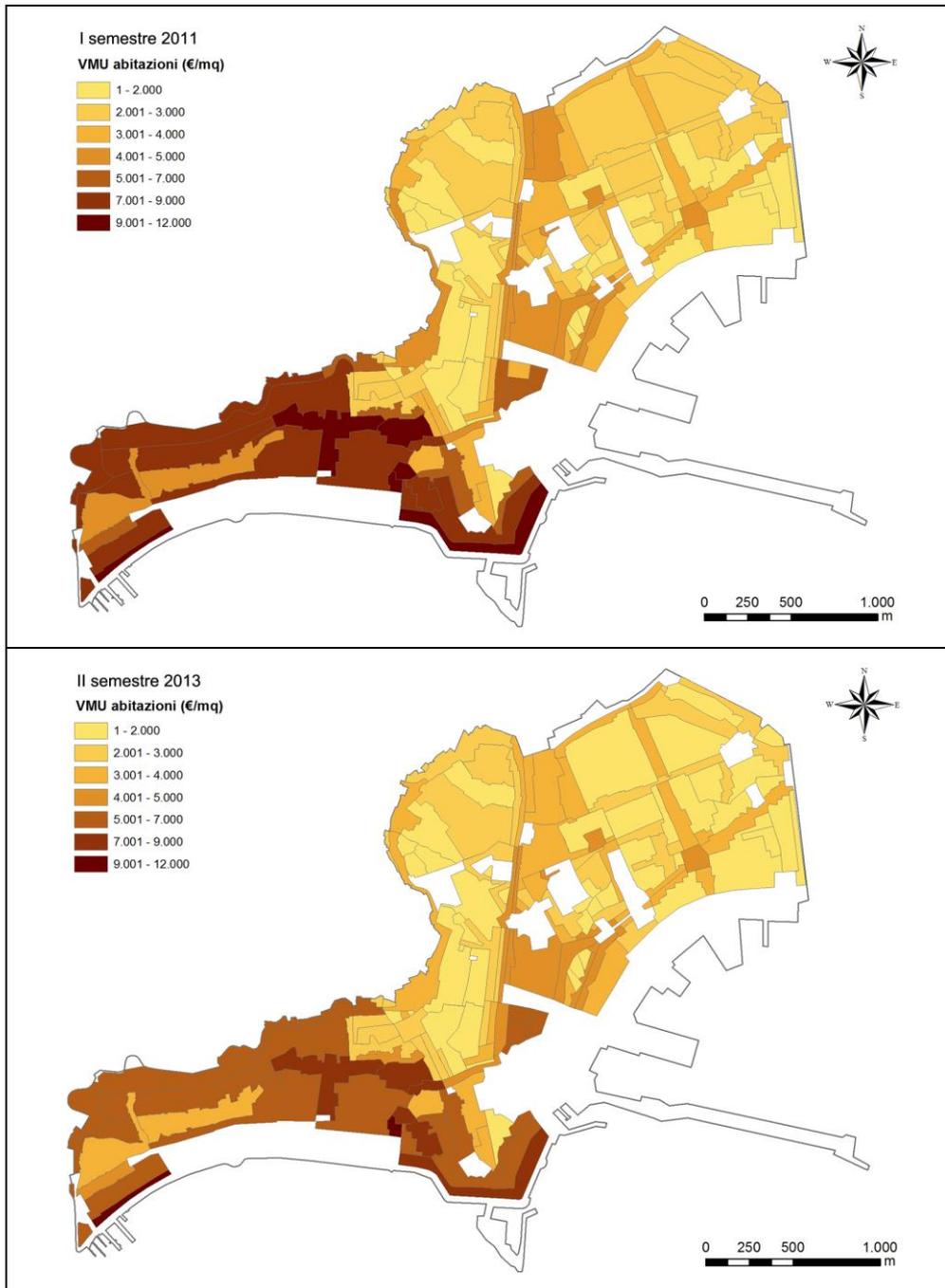


Fig. 3 – VLU delle abitazioni (I semestre 2011 e II semestre 2013)

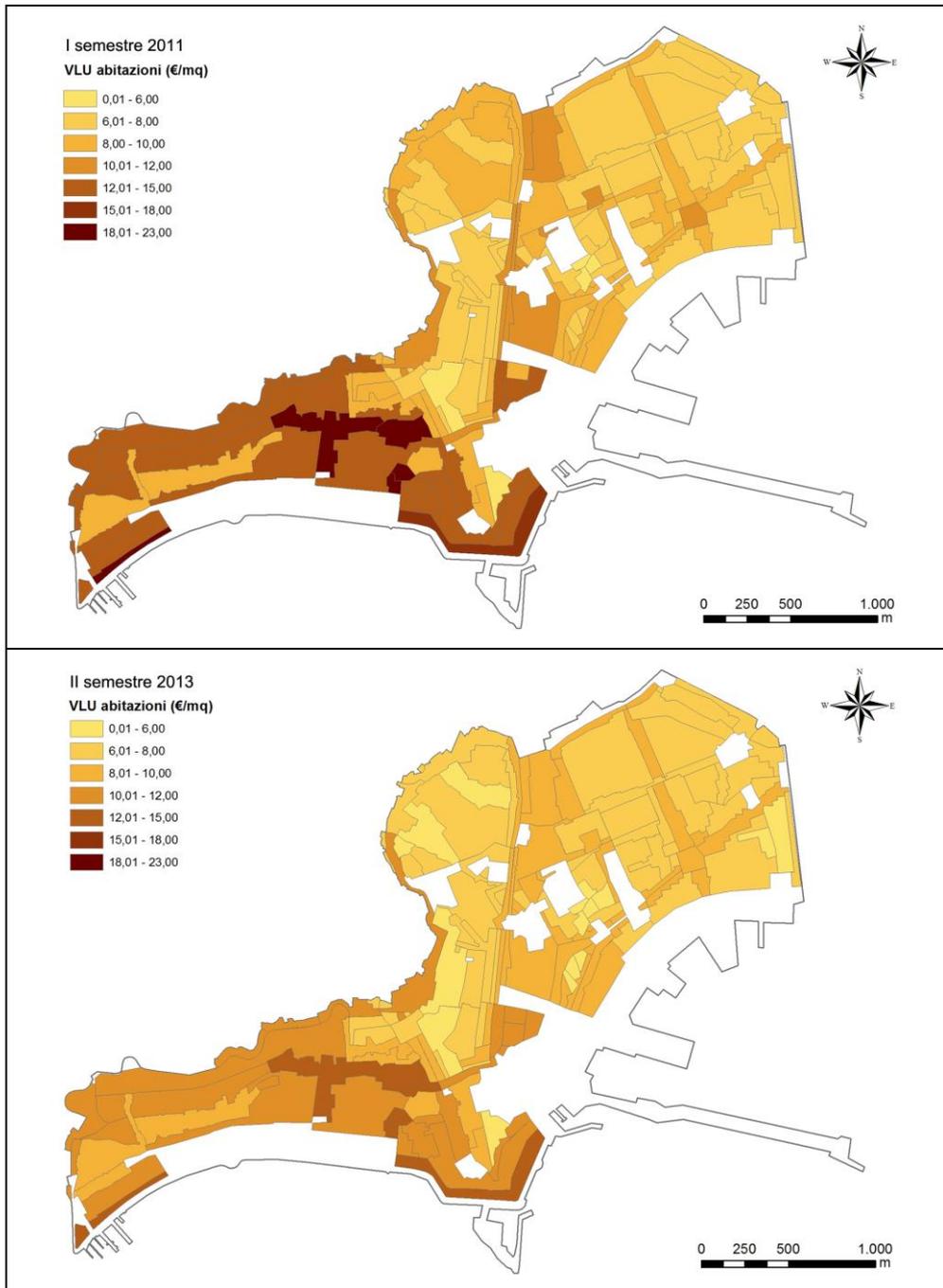


Fig. 4 – VMU dei negozi (I semestre 2011 e II semestre 2013)

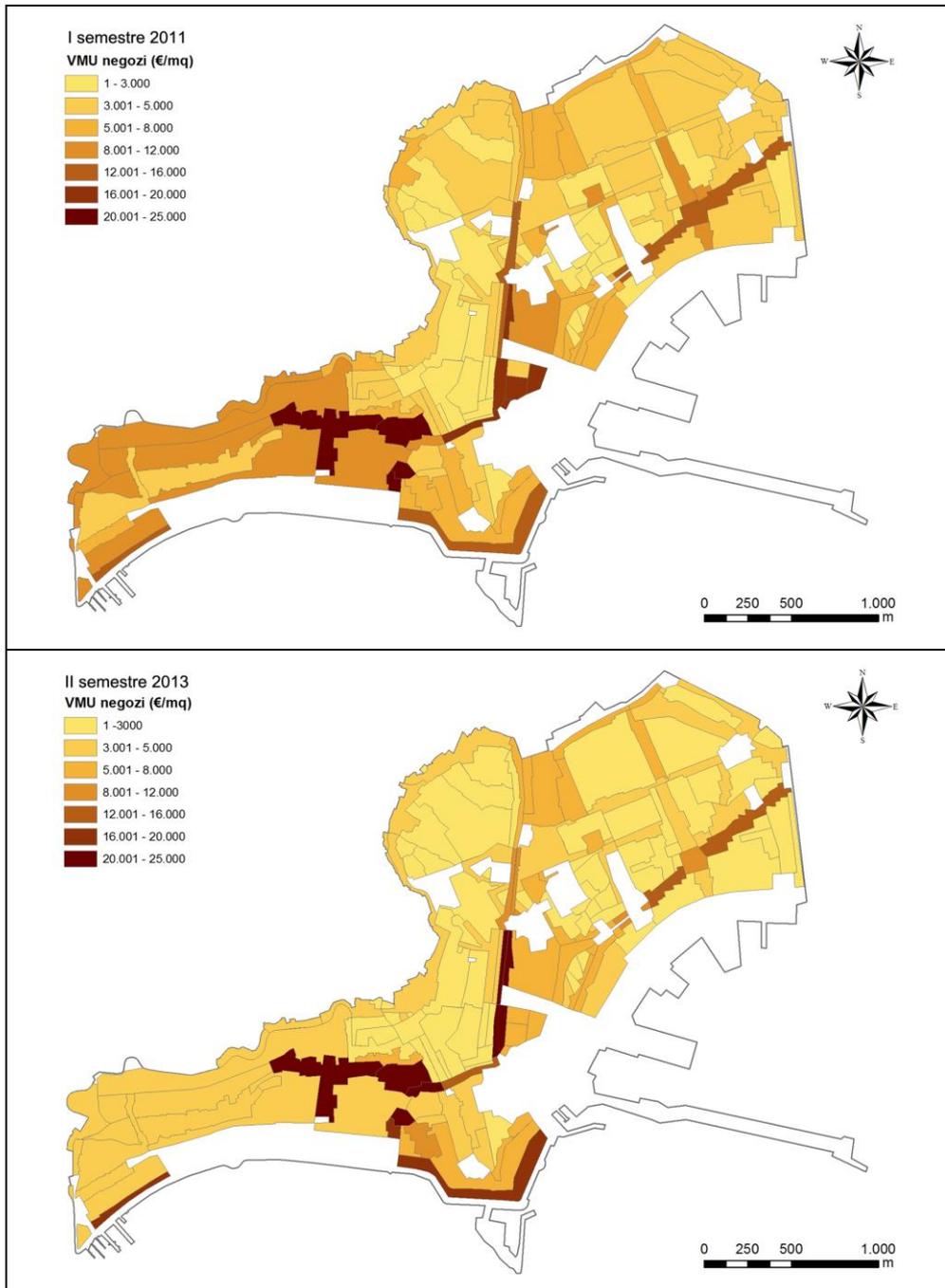
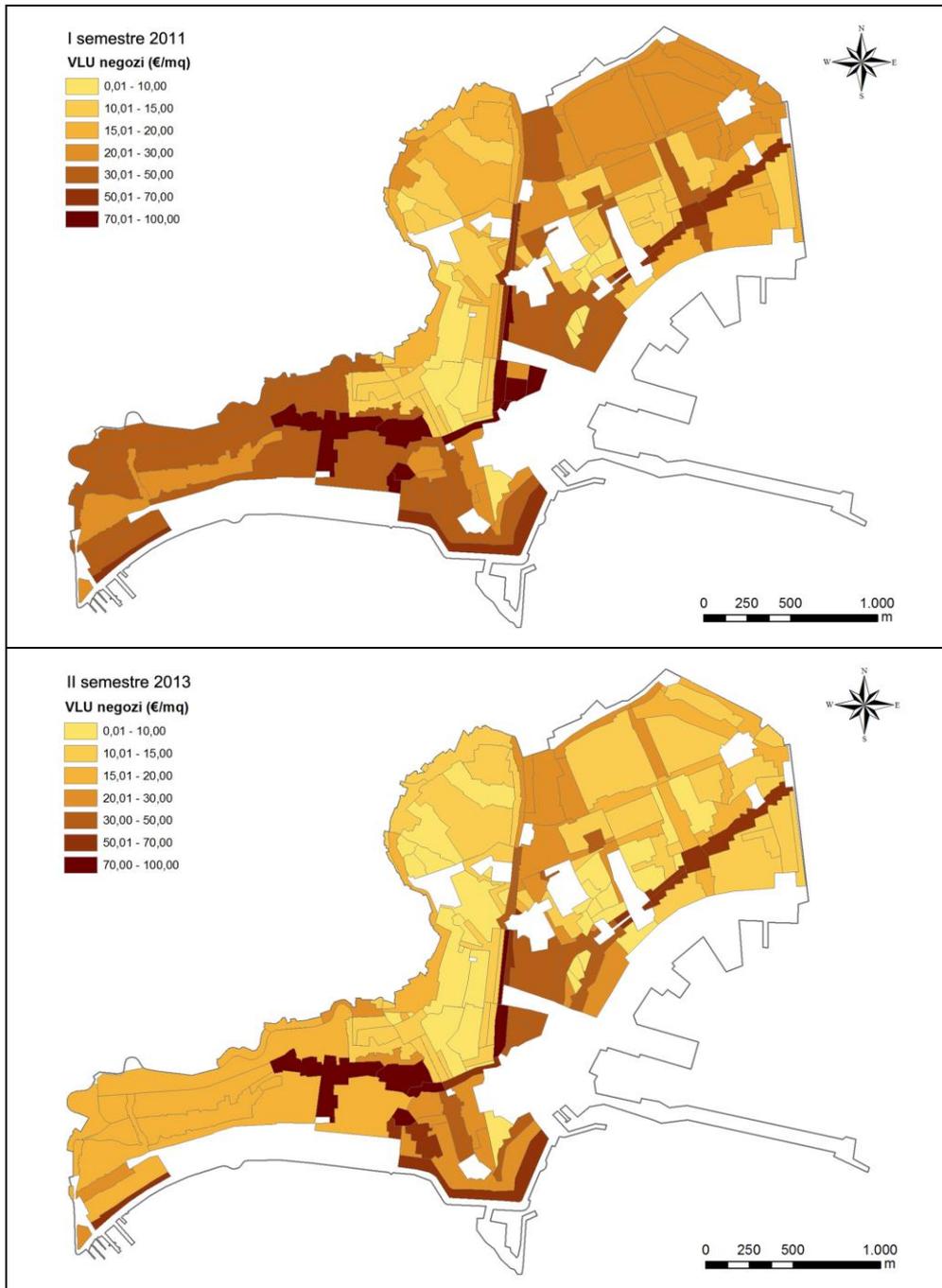


Fig. 5 – VLU dei negozi (I semestre 2011 e II semestre 2013)



Una misura del grado dipendenza tra due variabili statistiche è fornita dal “coefficiente di correlazione lineare”, che assume valori assai prossimi allo zero nel caso di variabili statisticamente indipendenti, mentre assume il valore +1 nel caso di perfetta proporzionalità diretta (correlazione positiva) e valore -1 nel caso di perfetta proporzionalità inversa (correlazione negativa).

Date un certo numero di variabili statistiche è possibile costruire la cosiddetta “matrice di correlazione” tra le variabili (diciamola A), in cui il generico elemento a_{ij} rappresenta il “coefficiente di correlazione” tra le variabili i e j ; si tratta di una matrice simmetrica in cui gli elementi della diagonale principale sono tutti pari ad 1 (uno).

L’analisi multivariata ha riguardato i valori relativi ai singoli anni e con riferimento a tutte le 170 sezioni che caratterizzano l’area di studio, cioè sono stati considerati simultaneamente otto diversi *layer* delle cartografie GIS, secondo la seguente legenda applicabile a ciascun anno osservato:

- Layer A: VMU abitazioni, I semestre;
- Layer B: VMU abitazioni, II semestre;
- Layer C: VLU abitazioni, I semestre;
- Layer D: VLU abitazioni, II semestre;
- Layer E: VMU negozi, I semestre;
- Layer F: VMU negozi, II semestre;
- Layer G: VLU negozi, I semestre;
- Layer H: VLU negozi, II semestre.

A titolo di esempio, nelle Tab. 1, 2 e 3 si riportano le matrici di correlazione relative agli anni 2007 (primi dati disponibili), 2011 (istituzione della prima ZTL) e 2013 (ultimi anni disponibili).

Tab. 1 – Matrice di correlazione per l’anno 2007

Layer	A	B	C	D	E	F	G	H
A	1,000	0,997	0,997	0,994	0,742	0,744	0,722	0,722
B	0,997	1,000	0,996	0,999	0,764	0,767	0,749	0,749
C	0,997	0,996	1,000	0,993	0,752	0,755	0,732	0,732
D	0,994	0,999	0,993	1,000	0,778	0,780	0,765	0,765
E	0,742	0,764	0,752	0,778	1,000	0,996	0,991	0,991
F	0,744	0,767	0,755	0,780	0,996	1,000	0,995	0,995
G	0,722	0,749	0,732	0,765	0,991	0,995	1,000	1,000
H	0,722	0,749	0,732	0,765	0,991	0,995	1,000	1,000

Si può osservare quanto segue:

- in tutti i casi si ottengono correlazioni positive;
- nell’anno 2007 si riscontra un correlazione molto elevata (cioè prossima al valore 1) in entrambi i semestri tra VMU e VLU delle abitazioni, nonché tra VMU e VLU dei negozi;

- nell'anno 2011 si rileva una correlazione minore tra VMU e VLU delle abitazioni, e valori maggiormente variabili a seconda dei semestri anche per quanto concerne i negozi;
- nell'anno 2013 è maggiormente marcata la differenza tra VMU e VLU delle abitazioni, mentre si riscontra una correlazione molto elevata (0,979) tra VMU e VLU dei negozi.

Tab. 2 – Matrice di correlazione per l'anno 2011

Layer	A	B	C	D	E	F	G	H
A	1,000	0,998	0,953	0,937	0,882	0,794	0,871	0,759
B	0,998	1,000	0,959	0,947	0,877	0,796	0,872	0,767
C	0,953	0,959	1,000	0,995	0,865	0,801	0,881	0,801
D	0,937	0,947	0,995	1,000	0,839	0,781	0,863	0,790
E	0,882	0,877	0,865	0,839	1,000	0,947	0,977	0,905
F	0,794	0,796	0,801	0,781	0,947	1,000	0,924	0,947
G	0,871	0,872	0,881	0,863	0,977	0,924	1,000	0,926
H	0,759	0,767	0,801	0,790	0,905	0,947	0,926	1,000

Tab. 3 – Matrice di correlazione per l'anno 2013

Layer	A	B	C	D	E	F	G	H
A	1,000	1,000	0,925	0,925	0,787	0,787	0,791	0,791
B	1,000	1,000	0,925	0,925	0,787	0,787	0,791	0,791
C	0,925	0,925	1,000	1,000	0,706	0,706	0,740	0,740
D	0,925	0,925	1,000	1,000	0,706	0,706	0,740	0,740
E	0,787	0,787	0,706	0,706	1,000	1,000	0,979	0,979
F	0,787	0,787	0,706	0,706	1,000	1,000	0,979	0,979
G	0,791	0,791	0,740	0,740	0,979	0,979	1,000	1,000
H	0,791	0,791	0,740	0,740	0,979	0,979	1,000	1,000

In generale, anche considerando i risultati delle analisi statistiche degli altri anni del periodo 2007-2013, che per brevità non sono riportati nel presente articolo, si osserva una graduale diminuzione dei valori dei coefficienti di correlazione tra valori di mercato e di locazione, nonché tra il mercato delle abitazioni e dei negozi, evidenziando una maggiore differenziazione di questi quattro segmenti del mercato immobiliare nell'area di studio.

3. Valutazione multicriterio ed indirizzi progettuali

Come già evidenziato al § 1, l'area di studio è stata suddivisa in 170 sezioni appartenenti a due Municipalità ed otto quartieri del centro storico di Napoli. Esaminando i VMU ed i VLU, sia delle abitazioni che dei negozi, con riferimento agli anni 2007-2013, si possono riscontrare delle flessioni di tali valori, sia per le sezioni appartenenti a quartieri

storicamente tra i più cari della città, sia, con le dovute proporzioni, per le sezioni attinenti ai quartieri da sempre caratterizzati da valori più bassi.

Significativa è la sparizione di VMU relativi alle abitazioni superiori ai 10.000 €/mq a partire dal 2012 per sezioni come quelle relative a piazza dei Martiri o via Partenope; in controtendenza, si riscontrano VMU relativi a negozi in crescita in queste stesse aree ed in generale per tutto il lungomare, salvo qualche sezione.

Pertanto, se da un lato il mercato immobiliare del centro storico di Napoli risente della crisi registrata in questi ultimi anni a livello cittadino, ma anche regionale e nazionale, l'influenza delle ZTL, a partire dal 2011, potrebbero aver contribuito ad una ulteriore diminuzione dei valori immobiliari ma anche ad una sostanziale tenuta e/o rafforzamento di tali valori in alcune sezioni.

A questo scopo è stata condotta, direttamente in GIS, una analisi di frequenza che ha consentito di determinare, per il periodo 2007-2013 (e quindi con riferimento a 14 semestri) quanto segue:

1. quante volte, per ciascuna sezione, i 13 semestri precedenti hanno fatto riscontrare valori minori del secondo semestre 2013 sia per i VMU che per i VLU delle abitazioni e dei negozi;
2. quante volte, per ciascuna sezione, i 13 semestri precedenti hanno fatto riscontrare valori maggiori del secondo semestre 2013 sia per i VMU che per i VLU delle abitazioni e dei negozi;

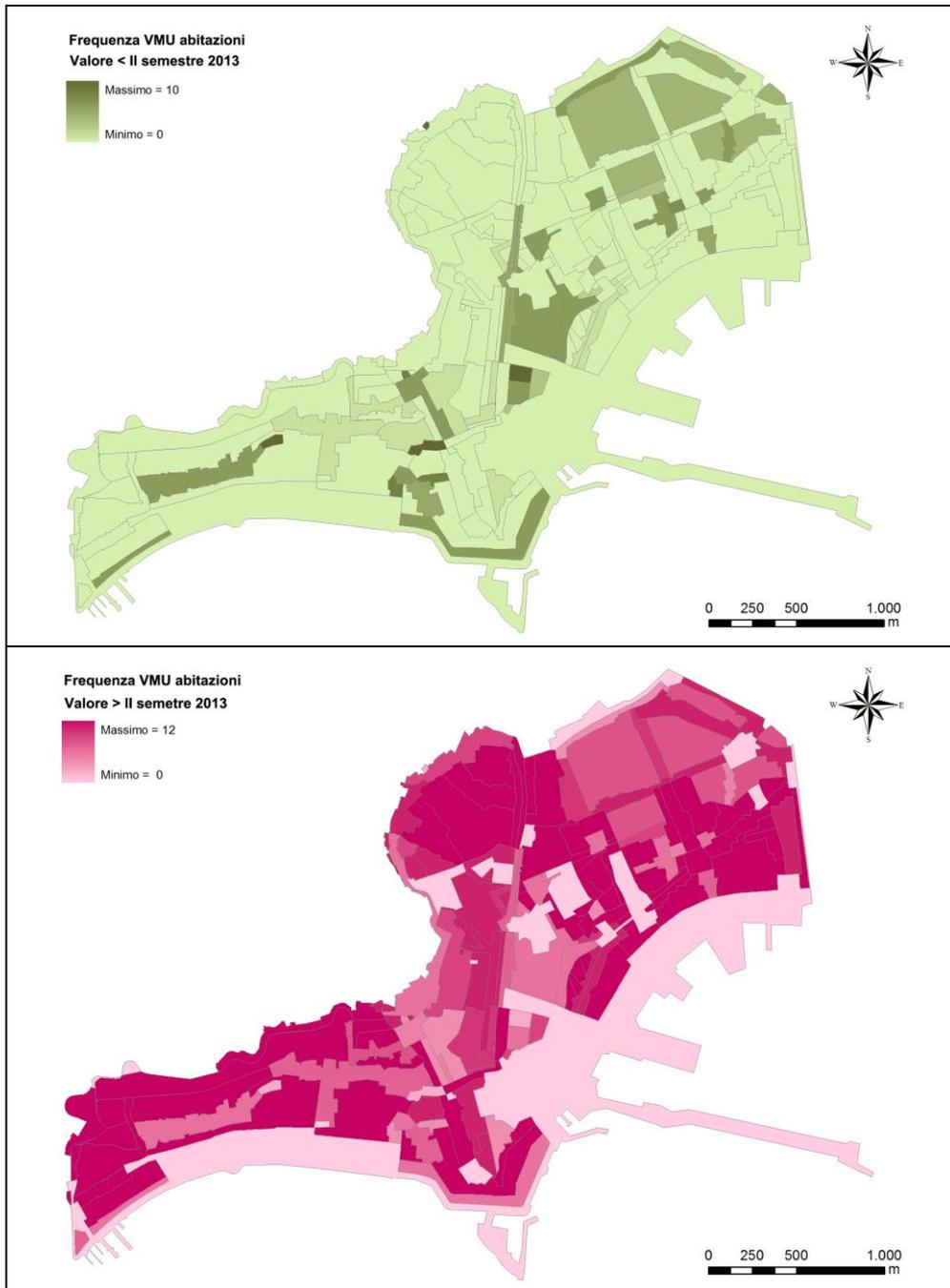
evidenziando, in questo modo, le sezioni che meglio si sono adattate ai cambiamenti in atto e quelle in cui si sono riscontrate maggiori criticità. Pertanto, in totale, si sono ottenute otto cartografie (cioè per il VMU ed i VLU, sia degli immobili residenziali che dei locali commerciali) che riportano i risultati dell'analisi di frequenza; a titolo esemplificativo, in Fig. 6 sono riportate le mappe relative alle analisi di frequenza per i VMU delle abitazioni.

I risultati dell'analisi di frequenza sono stati utilizzati come "regola decisionale" per comprendere quali possano essere le sezioni, e quindi le aree del centro storico di Napoli, in cui potrebbe essere possibile apportare delle modifiche agli attuali dispositivi del traffico per una maggiore valorizzazione delle stesse e quelle, invece, da rafforzare secondo le prescrizioni vigenti. A questo scopo è stato utilizzato un metodo di valutazione multicriterio, segnatamente l'ELECTRE TRI.

Si tenga presente che la famiglia dei metodi ELECTRE (ELimination Et Choix Traduisant la REalité) sono stati sviluppati a partire dagli anni '60 del secolo scorso (Roy, 1968, 1985, 1991) – dal 1974 la ricerca è stata condotta presso il Laboratorio LAMSADE di Parigi (Laboratoire d'Analyse et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la DEcision) – e ad essa appartiene la versione ELECTRE TRI, utile nei problemi di classificazione dei dati (Dias e Climaco, 2000; Dias *et al.*, 2002).

Nel caso specifico, è stata utilizzata una versione software del metodo ELECTRE TRI integrata in QGIS (2014), imponendo come condizioni della valutazione la classificazione delle diverse sezioni osservate in modo da individuare quelle sezioni in cui complessivamente i VMU ed i VLU del secondo semestre 2013 (sia delle abitazioni che dei negozi) riscontrano valori maggiori dei semestri precedenti, nonché quelle sezioni in cui complessivamente i valori del secondo semestre 2013 sono inferiori a quelli dei semestri precedenti.

Fig. 6 – Analisi di frequenza per i VLM delle abitazioni



In pratica, la regola decisionale adottata consente di operare una classificazione delle sezioni in cui venga “massimizzato” il criterio dei valori minori rispetto al secondo semestre 2013 e venga “minimizzato” il criterio dei valori maggiori rispetto al secondo semestre 2013. In entrambi i casi, si sono ottenute due “classi”, in cui le sezioni appartenenti alla Classe 1 sono preferibili alle sezioni appartenenti alla Classe 2 (Fig. 7).

Allo scopo di ottenere una classificazione che integrasse le due graduatorie parziali di cui sopra, è stato operato un *overlay* delle mappe GIS ottenendo tre Classi (Fig. 8), in cui la Classe 1 indica le sezioni con una maggiore attitudine ai cambiamenti dovuti, in parte, ai dispositivi di traffico vigenti, mentre quelle appartenenti alla Classe 3 evidenziano maggiori criticità e possibilità di operare alcuni cambiamenti per accrescere una loro valorizzazione in termini di valori immobiliari.

Pertanto, tenendo presente che i valori immobiliari sono influenzati solo in parte dalle caratteristiche delle ZTL e che l'intensità di questa influenza non risulta al momento possibile determinarla in assenza di analisi e dati più puntuali, sono stati comunque utilizzati i risultati dell'analisi multicriterio per proporre alcuni indirizzi progettuali di modifica degli attuali dispositivi di traffico (Fig. 9).

In particolare, la proposta deriva sia da alcune considerazioni di carattere generale che dall'analisi dei risultati della valutazione multicriterio.

Per quel che riguarda le prime, si è ritenuto che le pedonalizzazioni si possano considerare attuabili su sezioni stradali di media o piccola estensione piuttosto che grande: per queste ultime si ritiene sia necessario garantire la transitabilità veicolare per evitare la congestione ulteriore di un centro storico già fortemente sovraccarico di traffico non altrimenti orientabile. Oltre a ciò, si è tentato di considerare percorsi “scorciatoie” contro la tendenza da allungare i tragitti al fine di “circumnavigare” le zone vietate al traffico veicolare.

Si è ritenuto, inoltre, più efficace un sistema di piccole “sacche” pedonalizzate, escludendo quindi il divieto di transito per grandi aree. Per tali piccole aree, si è proceduto cercando di interpretare la “vocazione” che i singoli tratti stradali sembrano possedere, basando tale valutazione su quanto emerso dall'indagine dei valori di locazione e di mercato delle abitazioni, e soprattutto dei negozi. In questo senso, si è considerata opportuna la pedonalizzazione per le sezioni caratterizzate da alti VMU e VLU, ed al contrario si è ritenuto necessario l'attraversamento veicolare per sezioni contraddistinte da bassi VMU e VLU, spesso associati anche a degrado ambientale e sociale.

Per le sezioni in cui, nell'arco dei sette anni studiati, si è verificato un cambiamento positivo dei VMU e VLU, in cui contemporaneamente si è attuata una pedonalizzazione, si è confermata tale scelta. In caso contrario, essa si è corretta in senso opposto.

4. Conclusioni

Il presente articolo si inserisce nel filone di ricerca che, in questi ultimi anni, ha tentato di integrare i metodi di valutazione multicriterio con l'utilizzo di Sistemi Informativi Geografici (GIS). I campi di applicazione sono stati molteplici e l'obiettivo è, in generale, quello di realizzare un Sistema di Supporto alla Decisione di tipo spaziale, particolarmente utile nei problemi decisionali in cui gli impatti di diverse alternative riguardano una molteplicità di stakeholder all'interno di un processo complesso e caratterizzato da incertezza. La possibilità di visualizzazione delle alternative disponibili su una mappa, consente di localizzare gli elementi spaziali significativi e gli impatti possibili, facilitando il confronto, anche grafico, delle diverse opzioni possibili (Coutinho-Rodrigues *et al.*, 2011).

Fig. 7 – Classificazione delle sezioni con il metodo ELECTRE TRI

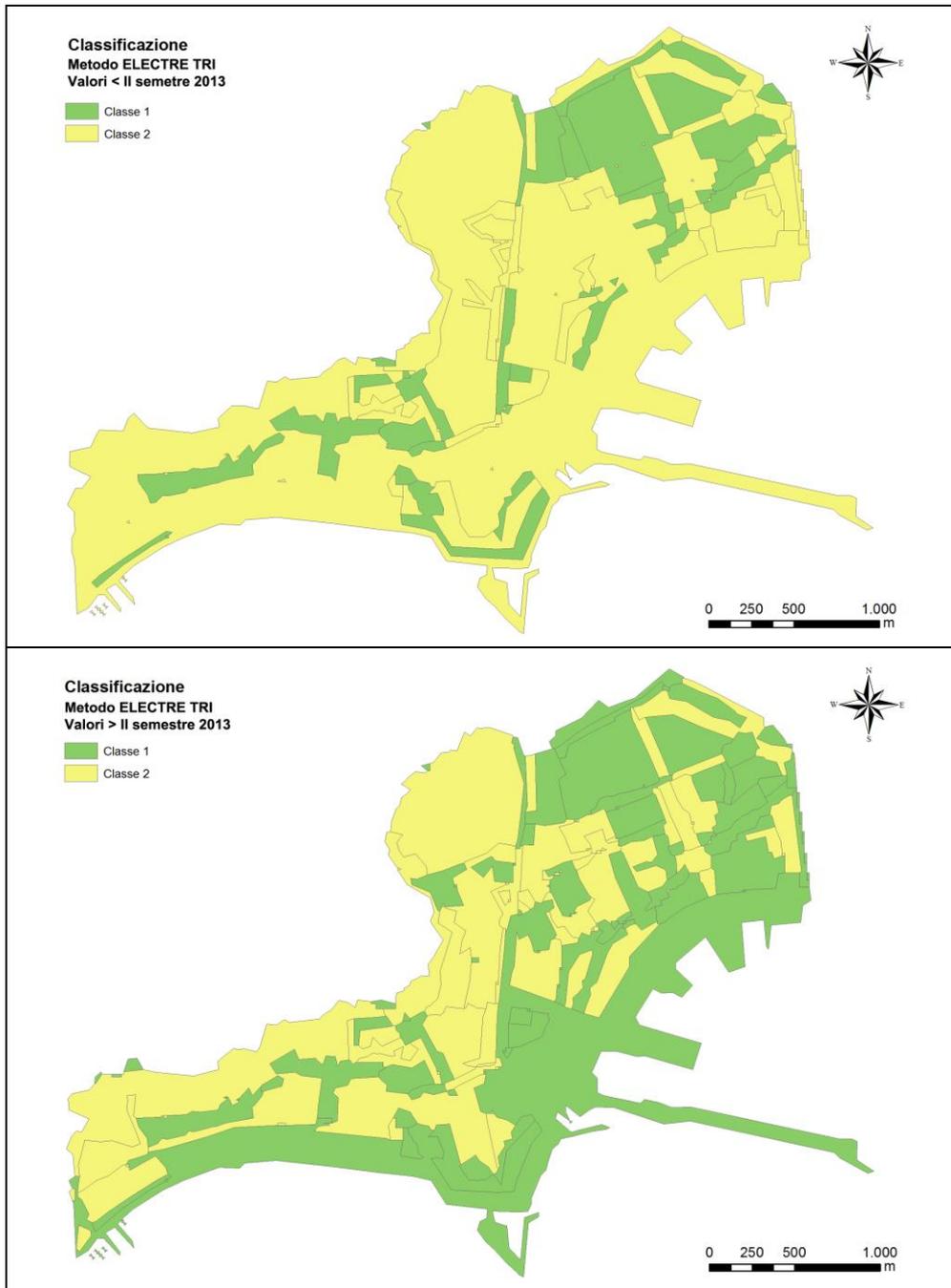


Fig. 8 – Classificazione delle sezioni dell’area di studio (overlay)

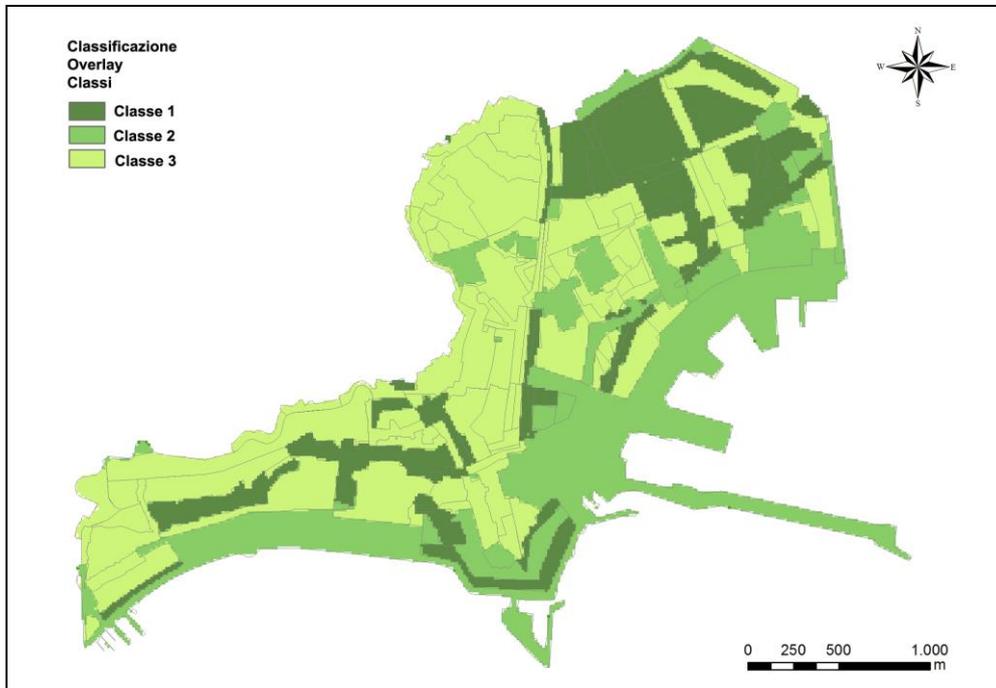


Fig. 9 – Proposta di modifica dei dispositivi di traffico



Infatti, nel campo della gestione e pianificazione del territorio il GIS consente di rappresentare sia le caratteristiche spaziali dello *status quo* che quelle relative a possibili trasformazioni future. In questa prospettiva, risulta essere importante l'elaborazione di modelli di simulazione che consentano la costruzione di diversi scenari possibili e siano in grado di prevedere le conseguenze strategiche di ciascuno. L'integrazione con i metodi di valutazione multicriterio e la possibilità utilizzo di modelli bidimensionale (2D) e tridimensionali (3D), favorisce l'analisi grafica e statistica dei dati e consente di migliorare la capacità di prevedere gli impatti dovuti alle trasformazioni possibili (Xu e Coors, 2012; Xu e Li, 2014).

Il GIS viene spesso impiegato nel settore del mercato immobiliare in quanto consente di costruire un database georiferito dei prezzi di mercato che può, quindi, essere utilizzato per individuare i parametri che influenzano le possibili variazioni dei valori immobiliari nel tempo e nello spazio (Kelley Pace *et al.*, 2000), anche allo scopo di ricercare un bilanciamento ottimale tra allocazione delle funzioni urbane e valori di mercato, che tenga conto degli interessi conflittuali dei diversi stakeholder coinvolti nel processo decisionale (Haque e Asami, 2014).

Inoltre, si deve tener conto dell'evoluzione che l'utilizzo di GIS, e dei metodi di valutazione multicriterio, ha fatto registrare nell'ultimo decennio; si tratta di un'evoluzione che non è dovuta esclusivamente all'avanzamento tecnologico ma che caratterizza un diverso approccio alla gestione ed alla pianificazione del territorio: si è passati da una fase iniziale di utilizzo del GIS come "analisi scientifica dei dati", ad una di "informazione politica delle scelte", a quella della "comunicazione della conoscenza" per giungere ad una di "progettazione collettiva" delle opzioni possibili (Malczewski, 2004). Le parole chiave sono divenute: partecipazione pubblica, negoziazione, compromesso, redistribuzione, costruzione del consenso, gestione e risoluzione dei conflitti (Coculelis, 1991). In questo senso, la possibilità di realizzare con le moderne tecnologie nuovi approcci alla valutazione consente di costruire un sistema di supporto alla decisione per una pianificazione "aperta" a diversi punti di vista ed "inclusiva" (Nedović-Budić Z., 2000).

In questa prospettiva, l'articolo proposto non ha la pretesa di fornire una nuova soluzione, ottenuta con un "sistema automatico" di valutazione, al problema della progettazione dei dispositivi di traffico per il centro storico di Napoli ma piuttosto di proporre un approccio che renda ogni decisione trasparente, in quanto capace di "rappresentare" i dati di riferimenti e porli a base di una discussione pubblica in cui gli interessi privati e quelli collettivi possano trovare una sintesi condivisa.

Attribuzione

L'articolo rappresenta un comune lavoro dei due autori; in particolare Pasquale De Toro ha curato l'elaborazione dell'analisi multivariata e la valutazione multicriterio, mentre Flavia Soprani ha esaminato le questioni legate alle ZTL, comprese la strutturazione dei dati e l'elaborazione dei nuovi indirizzi progettuali.

Ringraziamenti

Si ringrazia Bice Cavallo, del Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II, per i suggerimenti relativi all'analisi statistica dei dati.

Riferimenti bibliografici

- Borsa Immobiliare di Napoli (2007-2013), *Listino Ufficiale. Valori correnti del mercato immobiliare della città e provincia di Napoli*. BIN e C.C.I.A.A., Napoli.
- Couclelis H. (1991), "Requirements for planning-relevant GIS: a spatial perspective". *Papers in Regional Science*, vol. 70, n. 1, pp. 9-20.
- Coutinho-Rodrigues J., Simão A., Henggeler Antunes C. (2011), "A GIS-based multicriteria spatial decision support system for planning urban infrastructures". *Decision Support Systems*, vol. 51, pp. 720-726.
- Dias L., Climaco J. (2000), "ELECTRE TRI for groups with imprecise information on parameter values". *Group Decision and Negotiation*, vol. 9, n. 5, pp. 355-377.
- Dias L., Mousseau V., Figueira J., Climaco J (2002), "An aggregation/disaggregation approach to obtain robust conclusions with ELECTRE TRI". *European Journal of Operational Research*, vol. 138, pp. 332-348.
- Haque A., Asami Y. (2014), "Optimizing urban land use allocation for planners and real estate developers". *Computers, Environment and Urban Systems*, vol. 46, pp. 57-69.
- Malczewski J. (2004), "GIS-based land-use suitability analysis: a critical overview". *Progress in Planning*, vol. 62, pp. 3-65.
- Nedović-Budić Z. (2000). "Geographic information science implications for urban and regional planning". *Journal of the Urban and Regional Information Systems Association*. vol. 12, n. 2, pp. 81-93.
- Pace K.R., Barry R., Gilley O.W., Sirmans C.F. (2000), "A method for spatial-temporal forecasting with an application to real estate prices". *International Journal of Forecasting*, vol. 16, pp. 229-246.
- QGIS (2014), *Un sistema di informazione geografica libera ed open source*. www.qgis.org.
- Roy B. (1968), "Classement et choix en présence de points de vue multiples (la méthode ELECTRE)". *RIRO*, vol. 8, pp. 57-75.
- Roy B. (1985), *Méthodologie Multicritère d'aide à la Décision*. Economica, Paris, France.
- Roy. B. (1991), "The outranking approach and the foundations of ELECTRE methods". *Theory and Decision*, vol. 31, pp. 49-73.
- Xu Z., Coors V. (2012), "Combining system dynamics model, GIS and 3D visualization in sustainability assessment of urban residential development". *Building and Environment*. vol. 47, pp. 272-287.
- Xu Z., Li Q. (2014), "Integrating the empirical models of benchmark land price and GIS technology for sustainability analysis of urban residential development". *Habitat International*, vol. 44., pp. 79-92.

Pasquale De Toro

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538659; fax: +39-081-2538649; email: detoro@unina.it

Flavia Soprani

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)
Email: flsoprani@gmail.com

GOTHIC LINE: MAPPING GOTHIC IN NAPLES. SHARING CULTURE FOR CONSERVATION

Mara Capone

Abstract

The safeguard actions, to guarantee the conservation and to improve enjoyment of Cultural Heritage, contribute to preserve memory and to promote development of culture. The restriction nature of these actions is not enough to guarantee safeguard of Cultural Heritage, it is necessary that the knowledge is not exclusively aimed to supervision, but it has to communicate the meaning of Cultural Heritage, thus the reason of protection. Our research on a multi-purpose survey of cultural Heritage located in UNESCO Historical Centre of Naples has the following goals: to test communication actions that are able to make aware public of less known Cultural Heritage and to solve the problems connected to disrepair and to management; to design “sustainable enjoyment” systems for Cultural Heritage based on the use of interactive systems available online, in remote or on-site, for different kind of users.

Keywords: survey, gothic architecture, ICT for Cultural Heritage

GOTHIC LINE: PER UNA MAPPATURA DEL GOTICO A NAPOLI. CONOSCENZA CONDIVISA PER LA CONSERVAZIONE

Sommario

Le azioni di tutela che una società intende attuare per garantire la conservazione e la fruizione del patrimonio culturale concorrono a preservare la memoria di una comunità e a promuovere lo sviluppo della cultura. La natura prevalentemente vincolistica di queste azioni non è sufficiente da sola a garantire la salvaguardia dei beni, è dunque necessario che la Conoscenza non sia finalizzata esclusivamente al controllo, ma che sia utilizzata per Comunicare il significato di cui il bene è veicolo materiale, e quindi il motivo della tutela. La nostra ricerca nell’ambito del patrimonio religioso localizzato nel sito UNESCO del centro storico di Napoli ha i seguenti obiettivi: sperimentare specifiche azioni comunicative in grado di catalizzare l’interesse verso un patrimonio religioso minore al fine di contribuire alla risoluzione delle problematiche di natura gestionale; progettare sistemi di “fruibilità sostenibile” dei beni con soluzioni tecnologiche basate sull’utilizzo di interfacce interattive accessibili online, in remote o on site, destinati a diversi utenti.

Parole chiave: rilievo, architettura gotica, ICT per i Beni Culturali

1. Sharing knowledge for safeguard of Cultural Heritage

Sharing knowledge is the first form of protection and promotion of Cultural Heritage.

We think that you must replace the concept of knowledge\protection to the indissoluble concept of ignorance/neglect. The knowledge is understood as part of an open system in which different processes of knowledge can interact. The goal is to spread culture in order to strengthen civic sense and remove degradation.

Inventory and cataloguing are the first step to preserve and to valorise Cultural Heritage. You can't preserve what you do not know, but knowledge is not enough to transform Cultural Heritage in economic resource, to do that you have to share cultural meanings.

From 1995 Historical Centre of Naples is in the UNESCO World Heritage List, there are more than 1,500 UNESCO point of interest in Naples, 700 are churches and some of these are closed or not used, for this reason they are usually in a bad condition.

We are looking for strategies that are able to best practise in Heritage Conservation management. The research main goal is to find strategies to transform knowledge in shared culture. The idea is to design thematic itineraries to test new ways to preserve and to promote cultural heritage less known. *Gothic Line: mapping gothic in Naples* is the thematic itinerary that we are developing to guide users to discover some of the large number of churches that are in Naples that could be linked to gothic churches built during Angevin period.

In this paper we are going to resume the methodological path on which we are based the design of thematic itinerary and the communication actions.

The mains steps of the research are:

- definition of the theme, gothic French features, to compare the theoretical models with built architecture;
- mapping gothic churches of Angevin period in Naples;
- mapping gothic in Naples, partially transformed churches;
- mapping gothic in Naples, completely transformed churches;
- sharing cultural meaning using interactive communication systems.

2. The main features of French Gothic architecture

Gothic architecture spread in Naples when Charles I of Anjou came to Naples in 1266.

To understand the gothic architecture in Naples you need to compare it with original model, thus you have to know the main feature of French Gothic architecture.

From reading of the *Livre de Portraiture* of Villard de Honnecourt, a fundamental document for the study of Gothic architecture, you understand how the geometric rules used in the Middle Ages constructions are defined.

The vaults system regulates the building of medieval cathedrals, a system in which you can clearly distinguish the elements carried by the ribs, whose load-bearing function becomes explicit when the groin vault transforms.

The geometry of medieval vault could be originated by two different shapes: the sphere, the domical vault, from which the vaults with domed trend typical of Aquitaine, and the cylinder, the groin vault, characterized by perimeter semicircular arches and elliptical diagonal arches, from which derives the rib vault typical of Ile de France (Fig. 1). The secret of Gothic buildings is the use of geometrical rules, rather than fixed modules, designed to optimize the construction stage; only the knowledge of these rules will help you

to understand these architectures, where the figurative outcome is closely related to construction methods.

First of all there is the rule of the three arches, illustrated by Villard de Honnecourt (1230), thanks to which you can construct some different pointed arches with the same circle, then you can achieve semicircular diagonal arches and pointed arches with the same supporting structure and the same stones (Fig. 2).

Fig. 1 - French Gothic features. The geometry of Gothic vaults

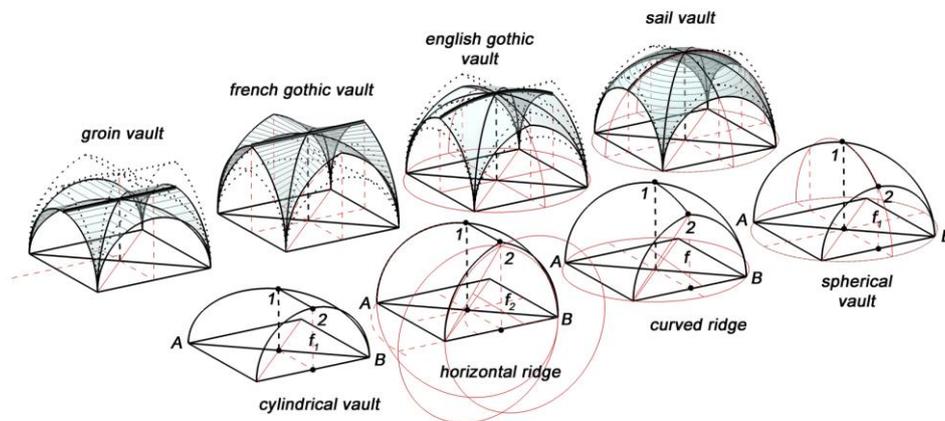
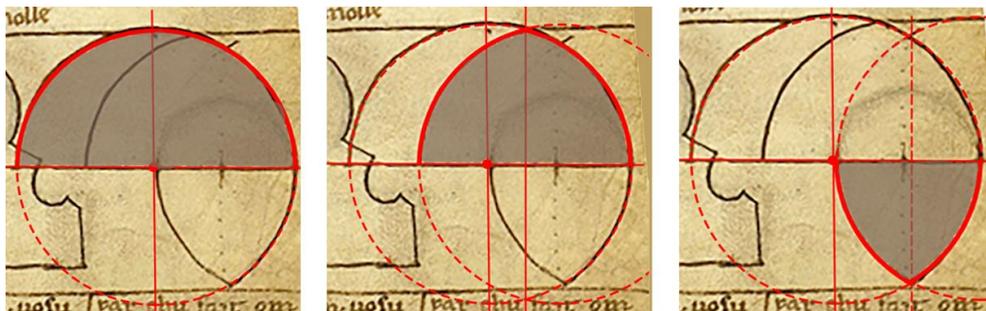


Fig. 2 - Villard de Honnecourt: the rule of three arches



Source: elaborated by the author from de Honnecourt (1230)

Another important constructive simplification arises from the possibility to preserve the alignment of the keystones in order to obtain horizontal ridges. Applying the rule of three arches the keystones of the pointed arches are at different level compared with the keystone of the vault, thus the arches will be raised to have horizontal ridges.

The first Gothic vaults are quadripartite rib vaults on square or rectangular plan. They have curved ridge if they are originated by transformation of the dome or they have horizontal ridge if they are originated by groin vault.

The feature of these vaults is to have semicircular diagonal arches and the others are generally pointed arches. The arches can be composed of arcs with the same curvature of the diagonal arch, the keystones can be at the same level (horizontal ridge), or may have different curvatures and keystones placed at different heights (curved ridge).

The survey has allowed us to compare the theoretical model with the exact configuration of the two case studies chosen from among the most significant in the context of Naples: the choir of S. Lorenzo and the apse of Santa Maria Donnaregina.

3. Mapping gothic churches in Naples

Our gothic itinerary is designed to communicate the real meaning of the very complex Historical Centre of Naples, that is built on itself during the time.

Following a time line, the tour starts from 1266, from the reign of Charles I of Anjou. Talking about the birth of Gothic in Naples and the many changes that the most part of churches have undergone, you can understand what you see today. The goal of our tour is to create a high standard of cultural tourism and to tackle degradation with culture.

Along Gothic Line you meet, first, the churches where it is possible to recognize the original French Gothic features. The comparison with French models and theoretic model allows you to understand the transformations of the original matrix.

We have identified three groups of churches according to the transformations that they have undergone (Fig. 3):

- Gothic Churches with French Gothic features;
- Gothic Churches partially transformed;
- Gothic Churches completely transformed.

In the first group there are churches that take directly from French gothic, they can be considered gothic masterpieces. In this group we have included S. Eligio, S. Lorenzo, S. Maria Donnaregina, S. Chiara, S. Maria dell'Incoronata and S. Pietro a Majella.

In the second group there are churches built during Angevine period but partially transformed and we think that are Naples Cathedral and S. Domenico Maggiore.

The third group includes all churches completely transformed, built during the Angevin period but that are very different look now, such as S. Maria del Carmine.

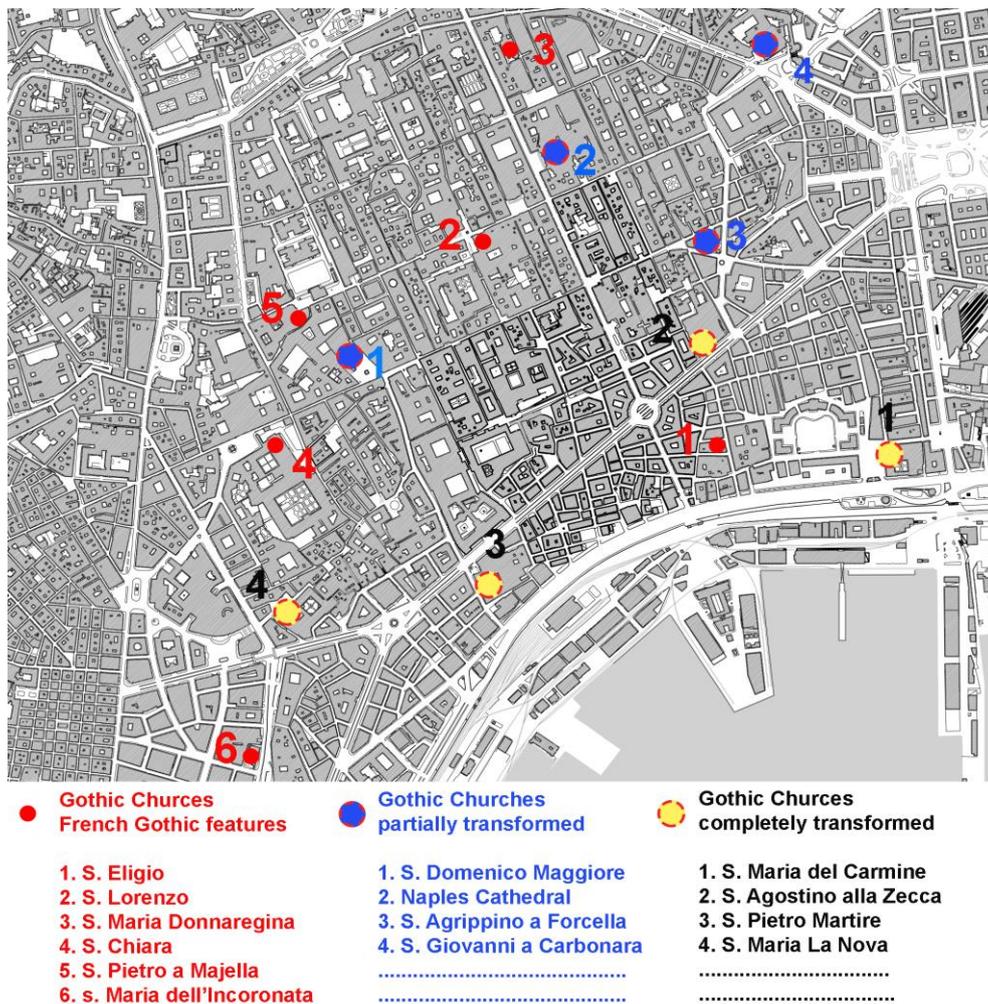
Our goal is to link these most famous churches to less known churches, sometimes closed or not used and thus in bad condition. Including these churches in a cultural itinerary could be a way for public awareness and to solve the problems connected to neglect. We are going to test AR and VR applications to spread the cultural meaning to a wide audience, to show the original look of these buildings only when it is possible to formulate reliable reconstruction hypotheses in line with the international principles or when they are closed (virtual restoration).

4. The Gothic Line in Naples: Gothic Churches with French Gothic features

The Gothic develops in Naples between 1266 and 1495, during the reign of Charles I of Anjou until the death of Alfonso of Aragon. French and Spanish architects worked in Naples for the Angevins and the Aragonese together with local architects creating new typologies. Most Gothic buildings in Naples have changed very much during the time and

in many cases the original matrix is unrecognizable. There are not civil architectures of Angevin period while you can see many churches of this period. When Charles I arrived in Naples in 1266, in France, the cathedral system was already widespread and French architects tried to apply here the geometric rules that they used at home to define the configuration of the complex vaulted systems.

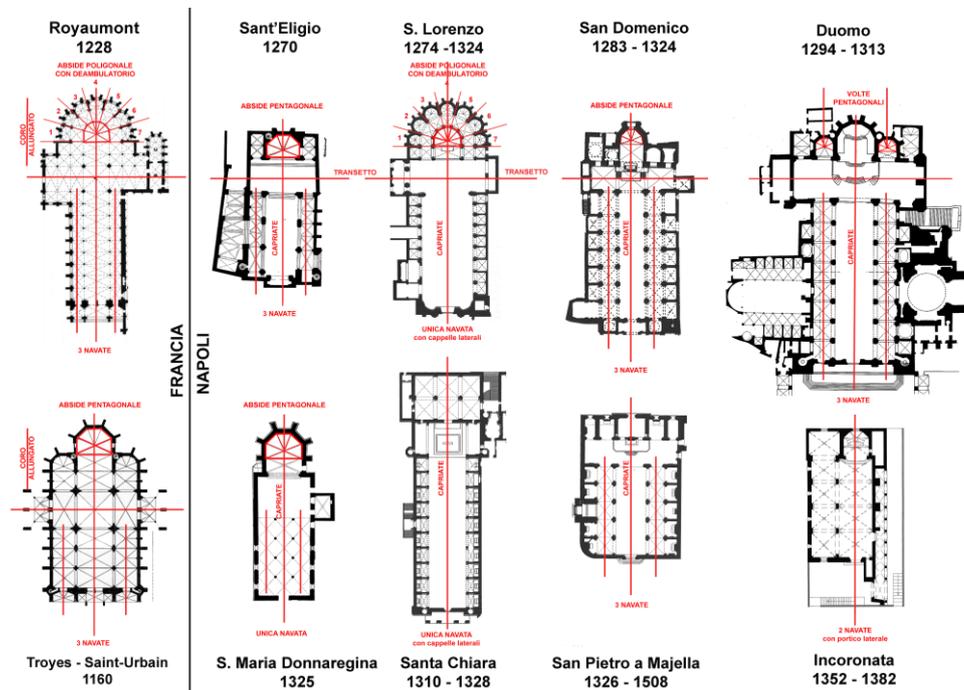
Fig. 3 - Gothic Line: mapping gothic churches in Naples



In most cases the principles of French Gothic architecture mingle with the local character generating new hybrid forms, but these principles are perfectly recognizable in the apse of San Lorenzo, built according to the models of Northern France, and in the S. Maria

Donnaregina, built according to the models of Southern France. The quadripartite or esapartite vaults system, that strongly characterizes the roofing of the nave and transept of the French cathedrals, is lost in Naples. Also in San Lorenzo and Donnaregina this system is replaced by wooden trusses (Abbate 2005). The use of the truss becomes the main feature of all Gothic churches built during the Angevin period. Sometimes there is not a real transept (such as in Santa Chiara, in Donnaregina and in the Incoronata), in some cases they have a unique nave, with or without side chapels, or they have three naves (such as in S. Eligio, S. Domenico and in the Cathedral), many of them end with a pentagonal apse (such as in Donnaregina, in St. Eligio and in S. Domenico) or, according to French model, with a polygonal apse with ambulatory and radiating chapels, such as in the S. Lorenzo's choir (Fig. 4).

Fig. 4 - Gothic Churches in Naples: French Gothic features and transformed



Compared with the traditional typology of French cathedrals, characterized by: considerable development of the choir surrounded by ambulatory with radiating chapels, three naves, the main nave covered by a system of *quadripartite* or *esapartite* (Grodski, 1978) vaults, in Naples you can find only some of these features. Despite the spread of the French quadripartite vault, the structuralism trend, typical of the Ile de France, which allowed the masters of French Gothic to eliminate all inert parts of the building, never applies completely in Naples (Venditti, 1969). The result of meeting between French

Gothic and local tradition was original more than hybrid, it was a good mediation between the mystical vertical impulse and the classical tradition typically southern (Venditti, 1969). The main goal of the research is to define, through survey, permanent features and mutations in the Gothic churches in Naples compared with theoretical models and French models.

The survey of the two most important Gothic churches in Naples, S. Lorenzo Church and Donnaregina Church, is a part of a broader thematic study about the geometry of the vaulted systems made in the Angevin period.

The main goal of the research was to define a methodological approach, to study Gothic, based on knowledge of the *forma mentis* of the early Gothic, constantly seeking solutions defined always with the aim of simplifying the construction process.

The study allowed us to show how, through the ingenious use of geometry, medieval builders have developed constructive methodologies to bring the gothic works to simple rules, which knowledge is the key to discover the secret.

5. Case study: S. Lorenzo Church, survey for sharing knowledge

Case study allows us to show the methodological path to compare gothic architecture in Naples with theoretical models from survey.

The church of San Lorenzo is the oldest church built by the Angevins in Naples during the early years of the reign of Charles I and it is considered the symbol of ideological conflict between the French architects, that worked in the choir, and the southern masters, that worked in the transept and in the nave (Venditti, 1969). The system is characterized by a large nave covered by trusses, nine chapels on each side and a transept, without vaults (Venditti, 1969). On the contrary, the apse is Gothic. It is composed by a polygonal presbytery with ambulatory and radial chapels, where you can find all the typical features of French architecture, such as the quadripartite vaults, the clustered pillars, flying buttresses and buttresses.

The geometry starts from the centre of the presbytery, from which branches a radial structure that divides the space into seven equal parts. Around this space you configure the ambulatory, characterized by trapezoidal quadripartite vaults, and the seven radial chapels with pentagonal rib vaults. The presbytery area is connected to the transept with a rectangular vault, which is at an intermediate level between the roof of the choir and the truss system of the transept (Fig. 4). This element of transition, between the transept and a polygonal apse, is enhanced by the opening of two *oculi* in the upper wall of the transept and an *oculus* opened in the wall between the rectangular vault and the apse vault, thanks to the difference height of the two roofs (Venditti 1969) (Fig. 5).

In this case the survey's goal is to compare the real geometry of the vault system with the theoretical model, that we have built based on the study of the Treaties and on the French models. The knowledge of the geometrical rules of construction dissolves doubts about the interpretation of 3D laser scanning data, data that are critical to compare the case study with the theoretical hypotheses.

The apse of S. Lorenzo is composed of the following kinds of vaults: quadripartite vaults on a rectangular plan, present in the element of transition between the transept and the apse; ribbed vaults in the area of the polygonal apse and radial chapels; quadripartite vaults on trapezoidal plan in the ambulatory.

Fig. 5 - S. Lorenzo. Point Cloud from 3D laser Scanner survey



Fig. 6 - S. Lorenzo. Comparing geometric rules with survey data

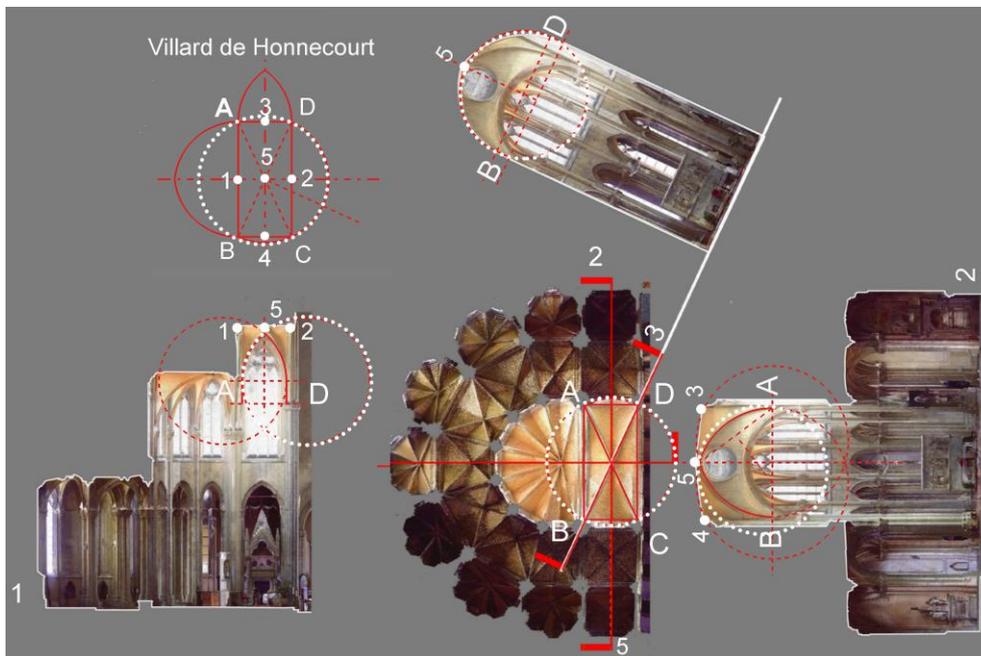
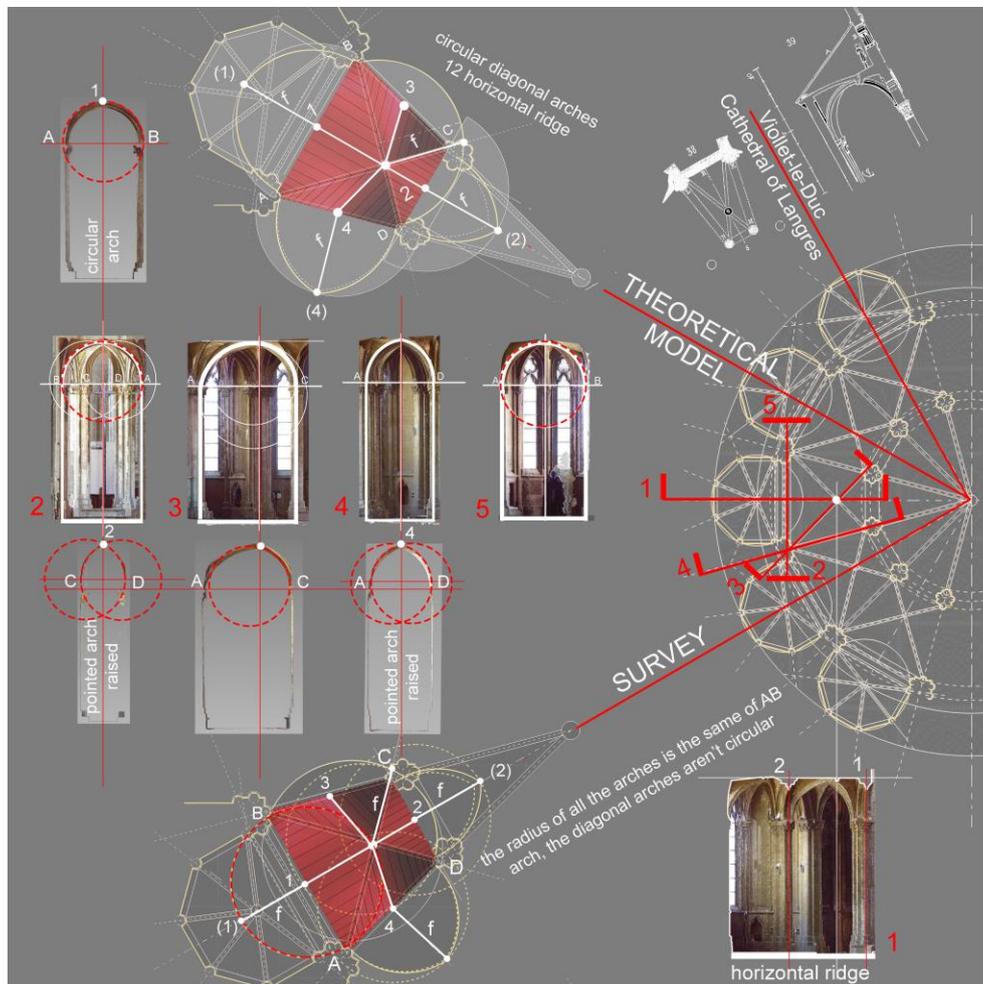


Fig. 7 - S. Lorenzo. Quadripartite vault on trapezoidal shape: comparison



For the construction of the quadripartite rectangular vault, ABCD, we suppose that: the arcs diagonals AC and BD are rounded arch; the ridges 12 and 34 are horizontal; the keystone, 5, is at the same height of the keystones of the main arches, AB and DC, and of lateral arches AD and BC; the pointed arches are built with same curvature of the diagonal arc BD, according to the rule of the three arches of Villard (Fig. 6).

The survey shows that the diagonals arches, AC and BD, are semicircular and the main arches, AB and DC, and the lateral arches, AD and BC, are probably obtained by applying the rule of Villard and therefore they have the same curvature of the diagonal arch AC. In fact, comparing the two different ways to draw the pointed arch AB the difference between two lines is minimal. The ridge 12 is horizontal while the heights of the keystones of the

lateral arches, 3 and 4, are at a lower level than the keystone 5, thus the ridges 35 and 54 are straight, but slightly inclined.

Very similar to the choir of the abbey of Royaumont (Fig. 4), the choir of San Lorenzo is characterized by a polygonal space divided into seven segments, five of them are equal and two are for connection, surrounded by ambulatory and radial chapels.

The very widespread custom in Ile de France, to surround the presbyters of the churches of ambulatory, with or without radial chapels (Viollet le Duc, 1981), determines the development of geometric solutions for the ambulatory vaults. In the case of S. Lorenzo these radial vaults are trapezoidal shape and the architect has thought that it was not possible to trace these pointed arches using the broken lines (Viollet le Duc, 1981) in horizontal projection, for this reason the keystone is closer to the shorter side of the trapezoid. Unlike the French model, the trapezoidal vaults in San Lorenzo have diagonal arches belonging to the same plane and are not broken, as in Royaumont. The theoretical study shows that there are several possibilities to build a quadripartite vault on trapezoidal shape (Fig. 7). Assuming that the arcs diagonals AC and BD are semicircular, and that the main arches, AB and DC, and lateral arches, AD and BC, are pointed arches with a radius equal to BD, and that the keystones of arches are at the same height of keystone of the vault, it follows that the lateral arches are slightly raised. According to this hypothesis the ridge 12 is horizontal. This is not the only possible solution, in fact, in some cases, the ridge is tilted as shown in the drawing of Viollet-le-Duc of the cathedral of Langres.

From the survey it appears that the main arch AB is round arches, the ridge 12 is horizontal, therefore the level of the key of vault is equal to that arch AB. The diagonal arches, AC and BD, are not semicircular but they are composed of two arches. The pointed arch CD has the same curvature of the arc AB, this arch is raised because the ridge 12 is horizontal. The arches of the side BC and AD are pointed arches, they have the same radius of the arc AB and they are raised. From the survey results that the keystones of the lateral arches are placed at the same height of the key of the vault, the ridge 12 is horizontal and that all the pointed arches have the same curvature.

As a matter of fact that is very difficult to understand all that, thus we are going to do a specific communication project to spread the complex geometry of gothic vault system to wide public based on the use of interactive interfaces. The goal is sharing knowledge to go behind the look (form) to understand the structure and therefore the real meaning of Gothic architecture.

6. The Gothic line in Naples: Gothic Churches partially transformed

The second group includes all those churches partially transformed. The most important are the Cathedral of Naples and S. Domenico Maggiore (Fig. 8).

S. Domenico Maggiore, built during the reign of Charles II of Anjou, probably from 1283 to 1324, is a Latin cross church, with a long nave, a transept and a pentagonal apse. It is three naves church with side chapels. The Church has been transformed during the time and now it looks like a Barocco church, but if you see behind the look you can recognize the gothic origin especially looking the apse and outer faces.

Also Naples Cathedral is Latin cross church with three naves, built during the reign of Charles II of Anjou, it is closed by a polygonal apse transformed during Barocco time. You can discover the Angevin look only from pointed arches, that are in the nave, and especially

in the four chapels located on the sides of apse: Galeota, Tocco, S. Lorenzo and Minutolo (Fig. 9).

There are also less known churches partially transformed, such as S. Agrippino in Forcella, where you can see some gothic features, visible especially in the apse, combined with Barocco style one (Fig. 11).

Fig. 8 - S. Domenico. The Church has been transformed, now it looks like a Barocco church



Source: elaborated by the author from it.wikipedia.org

Fig. 9 - The original look of the gothic Naples Cathedral is recognizable in Minutolo Chapel



Source: elaborated by the author from it.wikipedia.org, www.pienterest.com, www.duesicilie.net/napb0005.html

The thematic itinerary suggest you how to discover gothic traces in the churches of Naples. Our goal is mapping all of these less known churches with the same features (partially transformed) and to link them to the most famous one (Fig. 12). We are going to design VR or AR applications to show the original gothic reconstructive hypotheses based on the study of the sources or to show the virtual restoration when they are closed.

Fig. 10 - S. Giovanni a Carbonara. Started in 1343, the church is a result of work in progress

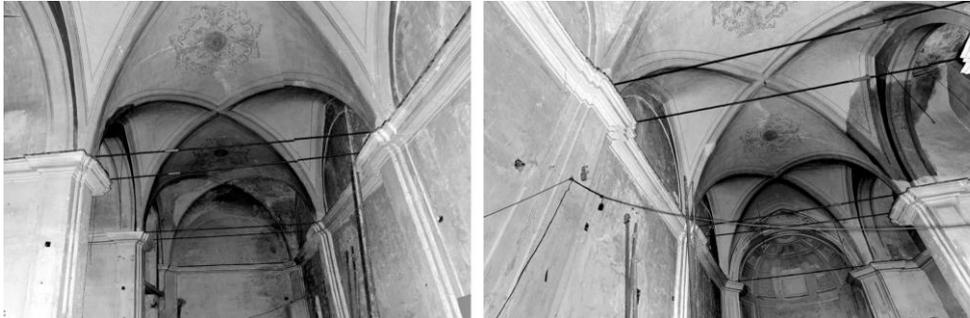


Source: elaborated by the author from it.wikipedia.org

Fig. 11 - S. Agrippino a Forcella: Gothic features combined with Barocco elements



Source: elaborated by the author from it.wikipedia.org

Fig. 12 - Following Gothic line to awake public interest and to save closed or not used churches

Source: 3D laser scanner survey, images from 360° panorama

7. The Gothic line in Naples: Gothic Churches completely transformed

The third group includes all those churches completely transformed, built during the Angevin period but that are a very different look now.

As a matter of fact, most of the gothic churches in Naples were rebuilt because they were damaged by earthquakes or fires, such as S. Agostino alla Zecca, S. Maria La Nova and S. Pietro Martire, or they were turned into barocco churches, such as S. Maria del Carmine that was completely covered by decorative plasters. Now it is impossible to recognize the original look of these gothic churches. We are looking for gothic trace behind barocco look of most Naples churches, and following the Gothic Line we are going to awake public interest on these churches.

We are going to test AR and VR applications to show the original look of these buildings when it is possible to formulate reliable reconstruction hypotheses in line with the international principles. The comparison between the reconstructive hypotheses concerning the different historical periods, defined according to the elaboration of all the available resources, with the historians and the study of treatises, allows us to understand the internal continuity of each building.

The reconstructive hypothesis must be formulated in line with the internationally principles summarized in the *London Charter for the Computer-based Visualisation of Cultural Heritage* and *Seville Charter*.

Survey will be the first step to formulate a reconstructive hypothesis scientifically correct, through study and critical analysis of all the sources you can define what to rebuild, how to rebuild and which technology to use.

8. Sharing knowledge using interactive communication systems

The development of ICT is rapidly changing the communication system, thus it is necessary to test Digital Media to find new ways of enjoying, improving and managing Cultural Heritage, especially when it is closed or not used.

The research has the following goals: to test some innovative strategies to improve public enjoyment for inaccessible sites; to explore the use of some interactive systems to show and to study cultural heritage in remote; to explore how to access the information system through AR applications.

The main target is to explore the power of multiple interactive representation methods to enjoy and to study Cultural Heritage in remote, to offer to researchers (historians, administrative technicians, etc.) even without any particular competence in using technical interfaces, such as the ones for using data performed by scanner lasers sensors or image based modelling techniques.

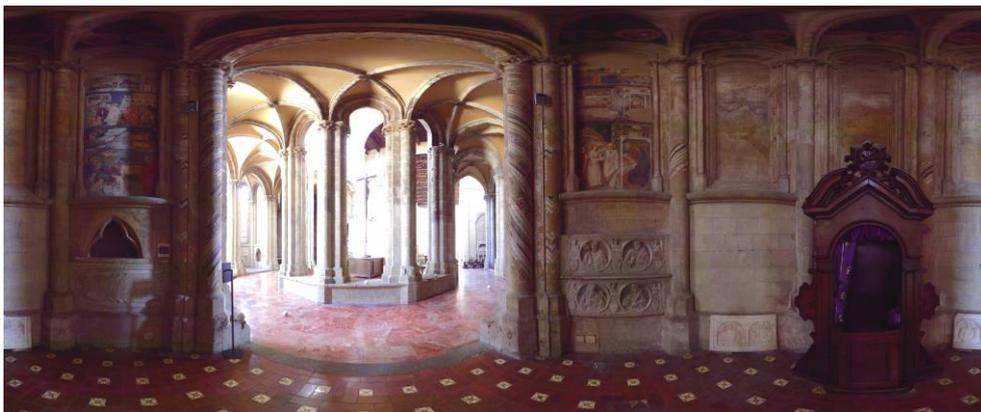
The aim is to generate an interactive database, which offers information on different layers, each for any different kind of potential user. The goal is not only to offer a visual experience of the heritage analyzed, but to give the possibility to take directly other information as, for example, to measure parts and elements of the architecture. This case happens very often, especially when different kind of researchers has to approach to the same historical heritage for several study aims. The need to have particular information to endorse some hypothesis could oblige to catch some dimensional measures that could need difficult to survey.

The possibility to make these operations in remote mode could give an interesting spectrum of possibilities of investigation. In order to give as much information as possible to users, the database has to integrate different systems of data, obtained by different methodologies, to join a wider range of cultural elements: the systems based also on the interactive use of 3D models easily navigable, such as 3D PDF file, could offer a solution to the problem.

In this way, it is possible to have multiple acquisitions that can be compared to a double goal:

1. to take the best type of information to match with the capability and skill of the final user;
2. to make a comparison among different methodologies and techniques, so to define a system of data that takes advantage from all of them and gives a result with the most high degree of accuracy, to create a system more useful and more adequate for maintenance, restoration or analyzing Heritage.

Fig. 13 - S. Lorenzo. 360° panoramic image



9. The use of 360° panoramic image for Cultural Heritage study and enjoyment

One of the interactive representation systems is the use of 360° panoramic images. Within cultural heritage applications 360° panoramic imagery is increasingly being applied (Fig.

13). Immersive imaging techniques can be used to provide virtual tours. This panoramic image can be explored by PC, smartphones and tablets using dedicated software, you can produce interactive videos that can be linked to maps, hotspots, and dynamic text.

The systematic use of panoramic images within a database allows you to gain a thorough understanding especially linked to the perceptual aspects. But if you want to go beyond the look, because you want to study and not only to look, you have to be able to measure the object. We have two different solutions to this problem: we can use 360° panoramas as a user interface to access 3D data or we can use them for 3D restitution, the first solution is suitable for all users, while the second is just for experts.

10. The use of 3D PDF as interface to access 3D data

In our research we are going to use 3D model to produce an interface to access 3D data. Interfaces are generally all physical or virtual “devices” that allow exchange information between two or more different systems. We can define “user interface”, everything allows humans to interact with the machine. So the concept of interface is tightly connected to interactivity. The choice of the interface depends on the structure and the goals of the database, for this reason it can be designed in different ways.

Research is increasingly oriented towards identifying structures that stimulate the cognitive mechanisms to facilitate the transformation of information into knowledge. Therefore designing interface plays a key role because interface allows the user to access information in a natural and instinctive way. Usability, Comprehensibility, Originality and Agreeableness are the basic requirements in the design of an interface that is able to reflect the aim of the information system which it refers to, trying not to reduce the interaction to a simple path. Interactivity is the difference between analogical and digital media, and the interaction between man and computer system evolves from multimedia to multisensory, developing interfaces that let us interactively explore virtual environments and interact with 3D objects. For this reason to produce this kind of interface you have to produce a 3D model and you can do it in several ways. The great advances in 3D modeling allow us to design a multimedia database both for wide public and for scientific research aim.

3D model construction is the first step to produce a user friendly interface for serving data, thus the representation code should be chosen in relation to the database goals. When we design a 3D interface we have to decide if it's better to use a realistic representation or an iconic one, if we want to show the look of the object or his hidden structure to spread its cultural meaning.

Generally, the aim of 3D modellers is to produce a photorealistic 3D model that sometimes is a sort of a clone of the real object because they are often more interested in the technological aspects than to the cultural ones.

A multimedia database with a realistic 3D model is not so interesting for our case studies because we can see the Churches using the 360° panoramic images better than a virtual simulation of them.

We are going to use this 3D model to generate a 3D PDF and to explore the possibility to use it like a user “friendly interface” both from generic users and from scholars to acquire information about metric data but not only.

It is possible to generate a 3D PDF establishing different types of visualizations (opaque, transparent, wireframe, etc.) that can be easily viewed using Acrobat Reader (Pletinckx, 2011). Generally, 3D PDF is not a photorealistic model but it allows the users to acquire a greater awareness through the interaction with the 3D model. The use of 3D PDF let us to link to 3D model some others data by layering, named views, action and so on.

The experimentation in this field is to produce models using different forms of visualizations for different communication aims and to develop a measurement tool based on the use of 3D PDF files (Fig. 14-15).

Our goal is to use 3D PDF to show gothic features, to discover the real structure of the gothic churches transformed under barocco look or to compare the reconstructive hypotheses of Angevin period of the gothic churches rebuilt during the time.

Fig. 14 - S. Lorenzo, 3D PDF an interface to study. For scholars

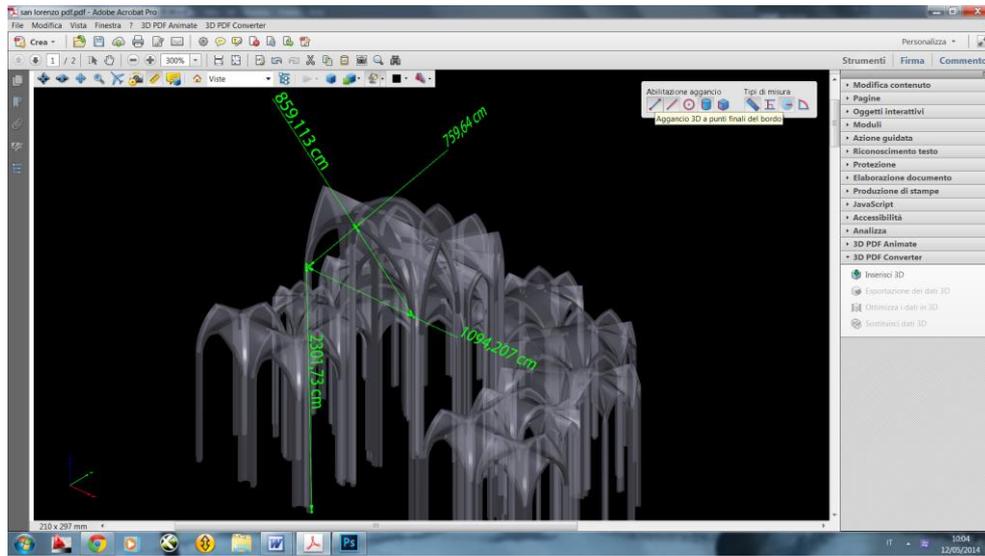
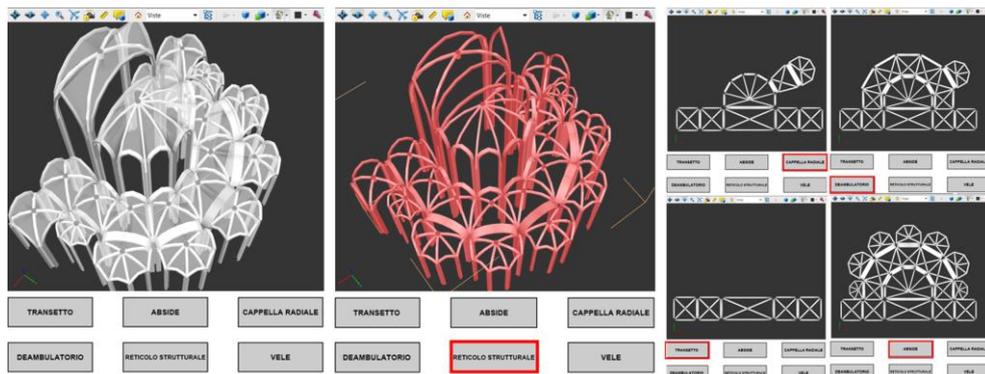


Fig. 15 - S. Lorenzo, 3D PDF. User friendly interface for general users. Showing complexity



11. Conclusions

The aim of this paper is to show the methodological path from studying to promote Cultural Heritage and to suggest a way to guide users to discover a part of very extensive Religious Heritage of Historical Center of Naples based on the use of thematic itinerary.

12. Acknowledgements

The author is thankful to Raffaele Catuogno and Angela Buonafiglio for the laser scanner survey and to Lucia Acanfora for the work carried out on the modeling about the S. Lorenzo Church.

References

- Abbate F. (2005). *Sollecitazione e forma. La forma delle strutture*. Gallina, Napoli.
- de Honnecourt V. (1230), *Livre de portriture*. Bibliothèque Nationale de France, Paris, France.
- Grodeki L. (1978), *Architettura Gotica*. Electa, Milano.
- Pletinckx D. (2011), "Europeana and 3D", Proceedings of ISPRS Joint Workshop, *3D City Modelling and Applications*. Trento, June 26-27, 2001.
- Venditti A. (1969), "Urbanistica e Architettura angioina", in Cilento N., *Storia di Napoli*. Società Editrice storia di Napoli, Napoli, vol. III, pp. 665-829.
- Viollet le Duc E. (1981), *L'architettura ragionata*. Jaka Book, Milano.

Mara Capone

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II
Via Tarsia, 31 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538422; email: mara.capone@unina.it

LA VALORIZZAZIONE DIFFUSA: IL RIUSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DISMESSO

Stefania Oppido

Sommario

Il contributo affronta il tema del recupero del patrimonio ferroviario dismesso come strumento di valorizzazione diffusa, in grado di attivare strategie di sviluppo locale. In ambito internazionale, la riconversione di ferrovie dismesse in *greenways* è stata realizzata prevalentemente attraverso ampi programmi nazionali, favorendo modalità di fruizione a basso impatto ambientale e forme di turismo responsabile e sostenibile. In Italia, l'istituzione di un fondo per l'attivazione di un programma di valorizzazione e recupero delle ferrovie dismesse (Legge Finanziaria 2008) sembrava condividere tale approccio. Tuttavia, ad oggi il patrimonio ferroviario risulta scarsamente recuperato, attraverso interventi sporadici, in assenza di adeguati strumenti programmatici e tecnico-normativi che supportino processi di valorizzazione integrata di infrastrutture e immobili.

Parole chiave: patrimonio ferroviario dismesso, greenways, sviluppo locale

NETWORKING HERITAGE: THE REUSE OF ABANDONED RAILWAYS AND STATION BUILDINGS

Abstract

The paper deals with the rehabilitation of abandoned railways in order to trigger local development strategies oriented to enhancing heritage.

In the international context, the transformation of abandoned railways into greenways has been developed mainly through wide national programs, encouraging low environmental impact uses and responsible and sustainable tourism.

In Italy, according to the European approaches, a funding program has been dedicated to enhancing disused railways (Finance Act 2008). However, the funding program looks ineffective today, due to the absence of adequate policies, programs and technical-regulatory tools aimed at supporting integrated rehabilitation processes of infrastructure and station buildings.

Keywords: railways and station buildings, greenways, local development

1. Introduzione

I cambiamenti sociali, economici e tecnologici avvenuti alla fine del secolo scorso hanno modificato in maniera significativa il sistema infrastrutturale territoriale. L'apertura di nuovi tracciati viari e ferroviari di maggiore convenienza in termini di tempi di percorrenza ha spesso determinato la chiusura di linee ferroviarie preesistenti, divenute marginali o tecnologicamente obsolescenti. Inoltre, la scarsa utenza, le strumentazioni messe a disposizione dall'innovazione tecnologica e le scelte politiche nazionali in materia di infrastrutture hanno indotto in alcuni casi alla chiusura di stazioni e caselli, in considerazione di spese di gestione non più sostenibili né necessarie.

Migliaia di chilometri di ferrovie dismesse, lungo le quali si incontrano stazioni ormai abbandonate e fatiscenti, sono la testimonianza e l'esito di questo processo di sviluppo ma rappresentano, al contempo, un consistente patrimonio storico troppo spesso sottovalutato e inutilizzato.

La rete delle infrastrutture e degli immobili dismessi costituisce una vera e propria risorsa del territorio per la quale è urgente arrestare il degrado e definire nuove prospettive d'uso che rappresentino nuove opportunità per il territorio. La riqualificazione ed il riuso, infatti, possono essere un'occasione di valorizzazione, attraverso nuove modalità di fruizione di tali beni e del contesto.

Prima in territorio americano, in seguito nei paesi europei, il potenziale di questo patrimonio è stato da tempo riconosciuto ed in molti casi valorizzato attraverso ampi programmi che superano la prassi dell'intervento puntuale, configurandosi come vere e proprie strategie di sviluppo sostenibile.

In una logica di network, adeguata alla caratteristica originaria di tale patrimonio, infatti, la valorizzazione non può tradursi in sporadici interventi privi di una visione complessiva. Non si tratta di realizzare un restyling delle linee ferroviarie dismesse ma di attivare azioni integrate di recupero di infrastrutture ed immobili dismessi, coerenti con le esigenze dettate da nuove modalità di fruizione di tali beni "a rete".

In ambito internazionale emerge un dibattito scientifico e culturale ormai consolidato in relazione al tema della rifunzionalizzazione delle infrastrutture esistenti come *planning strategy* per la valorizzazione del territorio (Ahern, 1995; Ryan *et al.*, 2001; Fábos e Ryan, 2004).

In particolare, molti paesi hanno sperimentato la trasformazione di tracciati ferroviari abbandonati in *greenways*, ossia percorsi destinati ad una mobilità non motorizzata con una funzione ecologica e ricreativa. Le *greenways* sono descritte da Little (1990) come spazi aperti lineari, stabiliti lungo un corridoio naturale, come il corso di un fiume, una valle o una linea di crinale, o lungo fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto, come ferrovie dismesse e riconvertite a usi ricreativi, o canali e strade panoramiche. Nella definizione di Little, sono *greenways* anche i sentieri pedonali o ciclabili immersi in contesti naturali, gli spazi aperti che connettono parchi, riserve e siti culturali e storici con aree popolate.

Il termine è stato utilizzato per la prima volta in un documento ufficiale negli Stati Uniti nel 1987, nel Report della *President's Commission on American Outdoors*, riferito all'opportunità di realizzare «a living network of greenways [...] to provide people with access to open spaces close to where they live, and to link together the rural and urban spaces in the American landscape threading through cities and countrysides like a giant circulation system» (Ahern, 2004, pp. 34-35).

Le politiche fondate sulle *greenways* sono, quindi, finalizzate a promuovere nuove modalità

di fruizione, ad arrestare il degrado delle risorse e ricostituire la continuità del sistema ambientale utilizzando le strutture lineari d'origine antropica esistenti (Angrilli, 1999).

La prima esperienza statunitense è precedente alla definizione stessa del termine e risale al 1966 quando fu inaugurato un "percorso verde", l'Illinois Prairie Path (IPP), riqualificando il tracciato della Illinois Prairie. Nel 1986 fu istituita l'associazione no profit Rails to Trails Conservancy (RTC), con l'obiettivo di recuperare l'ingente patrimonio costituito dalla rete ferroviaria dismessa e fornire supporto e assistenza ai promotori dei progetti (Aa.Vv., 1997). Soprattutto, la normativa di *railbanking*, introdotta nel 1983 dal National Trail System Act, ha impedito la suddivisione dei tracciati non più utilizzati. Si tratta di «a voluntary agreement between a railroad company and a trail agency to use an out-of-service rail corridor as a trail until some railroad might need the corridor again for rail service» (National Trails System Act, 16 USC 1247, d).

Negli Stati Uniti, inoltre, l'*American Greenway Program*, progetto del Conservation Found, ha l'obiettivo di sviluppare una rete di greenways in grado di connettere aree d'interesse naturale, siti di interesse storico e parchi attraverso tutti gli Stati Uniti (Mennella, 2004).

In ambito nazionale l'Associazione Italiana Greenways (AIG) sottolinea la coerenza delle esperienze di *greenways* con gli obiettivi di valorizzazione del territorio, interpretandole come opportunità di «costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali» (Regolamento AIG, art. 2).

In tale prospettiva, se i tracciati ferroviari in disuso rappresentano potenziali percorsi per una nuova fruizione del territorio, le stazioni dismesse, solitamente poste in posizione strategica nel territorio, forniscono spazi disponibili per nuove destinazioni connesse agli obiettivi di promozione e valorizzazione. I percorsi riqualificati possono, quindi, diventare veicolo per la fruizione del patrimonio storico, artistico, architettonico, culturale, ambientale e paesaggistico e valorizzare filiere di produzioni di qualità legate all'agricoltura tradizionale (Oppido, 2010).

Il concetto di *greenway*, inoltre, è strettamente connesso a quello di network, inteso sia come percorso che collega risorse, naturali e costruite, sia come rete di percorsi: i beni a rete, costituiti dai tracciati ferroviari dismessi e dalle stazioni, in questa logica, rappresentano l'opportunità di mettere a sistema tali risorse attraverso la costruzione di nuove forme di accessibilità e fruibilità.

A partire da tale presupposto, il presente contributo affronta il tema della valorizzazione diffusa del patrimonio ferroviario dismesso, in ambito europeo ed italiano. In particolare, la disamina di seguito proposta è articolata attraverso:

- una sezione dedicata alle esperienze maturate nel contesto europeo, caratterizzato da piani e programmi strategici per una valorizzazione diffusa;
- una sezione dedicata al contesto italiano, evidenziando l'entità del patrimonio dismesso, in frequente stato di degrado, e la discontinuità delle iniziative e dell'agenda politica. Per affrontare tale gap operativo e culturale, il contributo propone un approccio metodologico fondato sulla valorizzazione integrata di stazioni e linee ferroviarie, in una logica di "beni a rete", di network, elemento caratterizzante e identitario del patrimonio ferroviario;
- infine, le conclusioni che, in considerazione delle differenze emerse tra contesto

europeo ed italiano, evidenziano la necessità di un programma nazionale fondato su una strategia condivisa, capace di guidare e supportare in maniera concertata le trasformazioni su tutto il territorio nazionale.

2. L'approccio europeo alla valorizzazione diffusa del patrimonio ferroviario dismesso

Nel contesto europeo, numerose iniziative, documenti, meeting internazionali, costituzione di associazioni dimostrano l'attualità e la dimensione della tematica relativa al riuso dei patrimoni ferroviari dismessi e la stretta correlazione con la realizzazione di *greenways*.

La compatibilità esistente tra le caratteristiche richieste alle *greenways* e quelle dei tracciati ferroviari rende questi ultimi particolarmente adatti ad essere trasformati in percorsi destinati ad una fruizione non motorizzata. Le linee ferroviarie, infatti, sono solitamente caratterizzate da uno sviluppo pianeggiante o con pendenze esigue, corrono quasi totalmente in sede propria e presentano un ridotto numero di intersezioni con la rete stradale (Associazione Italiana Greenways, 2013).

Ciò appare coerente con la Dichiarazione di Lille (2000), che ha definito le direttive per la *Rete Europea di Greenway* sottolineando che tali percorsi devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce, quindi, lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenways*.

Contestualmente, la *European Greenways Good Practice Guide* ha rappresentato uno strumento di sensibilizzazione di autorità pubbliche e attori sociali, mettendo in evidenza l'approccio comunitario, il contesto storico in cui nasce la problematica, i principi che ispirano i movimenti e le associazioni, le esperienze significative e le azioni intraprese dalle diverse nazioni (Egwa and European Commission DG Environment, 2002).

La mobilità dolce e a basso impatto che sottende la filosofia delle *greenways*, inoltre, è in linea con le indicazioni del *Libro Verde* della Commissione Europea (COM, 2007). Infatti, la riconversione delle infrastrutture dismesse in percorsi verdi multifunzionali può rappresentare non solo una risposta ad esigenze di fruizione turistica e di svago, ma anche contribuire ad una mobilità sostenibile nell'ambito della vita di tutti i giorni (Senes, 2004).

Come emerge dalle esperienze europee, l'adeguata riconversione delle tratte ferroviarie dismesse può rappresentare una scelta strategica, soprattutto in territori che necessitano di essere valorizzati. Infatti, le nuove modalità di accessibilità e fruizione determinate dalle *greenways* consentono, da un lato, di riqualificare un patrimonio abbandonato e spesso in stato di degrado, dall'altro, di attivare azioni di promozione del territorio, supportate dall'introduzione di nuove attività negli edifici recuperati (servizi per il turista, attività ricettive e di ristorazione, luoghi di sosta, punti informativi, musei del territorio, punti vendita di prodotti a chilometri zero, ecc.).

Attraverso la realizzazione di un sistema di *greenways*, inoltre, si fornisce alla popolazione una mobilità complementare a quella tradizionale. I percorsi verdi, infatti, sono solitamente destinati ad una multiutenza e multimodalità di fruizione (a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini, ecc.) e sono utilizzati sia per gli spostamenti quotidiani sia per il tempo libero. Il dibattito scientifico-culturale mostra un crescente interesse per approcci multidisciplinari alla pianificazione di *greenways* per «an assessment of the relationships between landscape structure and landscape dynamics, which are essential to any landscape management or land use» (Pena *et al.*, 2010, p. 970).

Tra le esperienze significative condotte in Europa a partire dagli anni '90, si evidenziano le *Vías Verdes* in Spagna, il progetto *RAVeL* (Rèseau Autonome des Voies Lentes) in Belgio e il *Sustrans Program* (Sustainable Transport) in Inghilterra e le più recenti *Ecopistas* portoghesi. Le *railway paths* inglesi, le *rails-trails* americane, le *vías verdes* spagnole e le *chemin du rail* francesi e belghe sono percorsi verdi pubblici multi-funzionali realizzati lungo tracciati ferroviari dismessi (Senes *et al.*, 2004).

In particolare, l'esperienza spagnola ha ottenuto riconoscimenti internazionali ed importanti ricadute in termini di numero di utenti. Il programma *Vias Verdes* ha inizio nel 1993 e nasce da un accordo di cooperazione tra Moptma (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, oggi Ministerio de Medio Ambiente) soggetto promotore, le compagnie ferroviarie spagnole e FFE (Fundación de los Ferrocarriles Españoles), quest'ultima con funzione di coordinamento, promozione delle iniziative ed elaborazione dei piani di fattibilità.

Già nel 1992, da un inventario eseguito dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles, risultavano dismessi 5.764 km di ferrovie ai quali si aggiungevano altri 1.920 km di vecchi raccordi con miniere ed industrie (Mennella, 2004).

Nel 2001, il Parlamento nazionale ha votato all'unanimità una mozione per sollecitare l'implementazione di strumenti e leggi che consentissero di convertire le linee ferroviarie in disuso. A dodici anni dall'inizio del programma, nel 2005, risultavano investiti oltre 60 milioni di euro per interventi relativi a 1.500 km di linea ferroviaria in disuso, stanziati principalmente dal Ministero per l'Ambiente, ma anche dall'Amministrazione Pubblica locale e regionale.

Frutto della collaborazione tra istituzioni, cittadini e associazioni, il caso spagnolo mostra come i migliori risultati si raggiungano attraverso chiarezza e coerenza di intenti tra gli attori coinvolti, strumenti tecnico-normativi finalizzati alla valorizzazione di beni a rete e adeguate risorse economiche: «La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Vías Verdes de España, proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definir las como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local» (Vias Verdes, 2013).

Nel progetto delle *Vias Verdes* la partecipazione dei governi regionali, dei governi provinciali, dei comuni, nonché del settore sociale, è stata fondamentale. Gli esiti di tale esperienza derivano non da interventi sporadici ma da strategie e programmi per la realizzazione di networks ed è esemplare non solo per i risultati conseguiti ma anche per il grado di divulgazione raggiunto nella società e nei media (Aycart, 2004).

Anche il caso portoghese delle *Ecopistas* si fonda su una visione complessiva strategica della rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario dismesso, attraverso un Piano Nazionale di *Ecopistas* del 2001. L'attuazione del Piano è stata effettuata attraverso accordi con i Comuni il cui territorio è attraversato dalle tratte ferroviarie dismesse.

La gestione del patrimonio ferroviario portoghese non più utilizzato è stata affidata ad un'impresa nata nel 1997, la Refer, con l'obiettivo di riqualificare le linee dismesse e di valorizzare il patrimonio immobiliare in disuso (Centeno, 2004; Refer, 2013). Refer, che è membro della European Greenways Association (Egwa), promuove la preparazione degli studi preliminari per la realizzazione di progetti (European Greenways Association, 2013). L'esperienza portoghese include la creazione e la registrazione di un *National and*

European Brand che ha contribuito alla promozione e alla visibilità delle iniziative. Il progetto delle *Ecopistas* ha posto l'accento sulla valorizzazione e la rifunzionalizzazione di tutti gli elementi della funzione originaria del tratto ferroviario: stazioni, caselli, ponti, tunnel e altre componenti poiché «l'esistenza di questi elementi storici conferisce a queste componenti una loro propria identità che le differenzia da altre vie di comunicazione» (Centeno, 2004, p. 116).

Come nei casi delle *Vias Verdes* e delle *Ecopistas*, il Programma *RAVeL* (Réseau Autonome de Voies Lentes) in Vallonia (Belgio), avviato nel 1997, è strettamente collegato ad una politica più ampia di recupero del patrimonio ferroviario dismesso, adottata in Belgio a partire dalla fine degli anni '70 (Mennella, 2004).

Questo approccio sistemico al territorio caratterizza gli attuali orientamenti comunitari in materia di tutela e valorizzazione del paesaggio, come evidenziano le iniziative finalizzate a realizzare non singole esperienze di *greenways* ma *green-networks* trans-nazionali. Un esempio è il progetto *Rever Med* varato nel 2002 da Portogallo, Spagna, Francia e Italia (nell'ambito del programma *Interreg II C Nwma*) con l'obiettivo di creare la spina dorsale di una rete autonoma di trasporto non motorizzato, costituita principalmente da *greenways*. Le iniziative nazionali, inoltre, sono incentivate dall'Unione Europea, che nel 1997 ha creato la *European Greenways Association* (Egwa) e ha previsto finanziamenti specifici nell'ambito del programma *Interreg* (Fondo europeo di sviluppo regionale per la cooperazione tra regioni dell'Unione europea).

Recentemente, la *European Greenways Association* ha richiamato l'attenzione sul ruolo di esperienze di *greenways* per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso in Europa: «Egwa advocates the transformation of disused railway lines into greenways as the most appropriate way to ensure that Europe's railway heritage is preserved and maintained, and at the same time generates local economic opportunities. Egwa seeks to help more organisations get involved with greenway development and, at the same time, makes a special appeal to government administrations and railway companies – the main owners of these infrastructures – to embrace the movement, offering its full collaboration for that purpose» (*European Greenways Association*, 2012, p.1).

A partire dal 2003, l'istituzione di un premio europeo, con cadenza biennale, per le migliori esperienze di *greenways* ha contribuito alla divulgazione di buone pratiche. In particolare, nell'ambito della VI edizione dell'*European Greenways Award*, tenutosi a settembre 2013 a Viseu, Dão-Lafões, in Portogallo, sono stati premiati otto casi in Austria, Belgio, Irlanda, Portogallo, Spagna e Regno Unito, considerati *best practices* in Europa (*European Greenways Association*, 2013).

3. Il contesto italiano: limiti ed opportunità

L'attuale dibattito scientifico e culturale e le esperienze realizzate evidenziano la necessità di una maggiore contestualizzazione del concetto di *greenways* nelle diverse realtà territoriali, analizzandone le opportunità offerte in termini di riqualificazione, promozione di forme di sviluppo sostenibile, valorizzazione del paesaggio. Si sottolinea, in particolare, la tendenza ad identificare, spesso, il progetto di *greenways* esclusivamente con la realizzazione di piste ciclabili, limitando fortemente le potenzialità derivanti dall'estrema flessibilità del concetto di "vie verdi" (Mennella, 2004).

In un'ottica di valorizzazione, è opportuno, piuttosto, pensare a sistemi integrati di mobilità dolce che perseguano obiettivi di multimodalità e multiutenza, garantendo la sicurezza

dell'utenza, come sollecitato dalla European Greenways Association.

In Italia il patrimonio ferroviario dismesso è di notevoli dimensioni, distribuito su tutto il territorio nazionale. La sua rifunzionalizzazione, attraverso strategie di valorizzazione diffusa, può contribuire alla riqualificazione degli ambiti territoriali attraversati. È necessario, però, considerare in maniera complessiva il patrimonio costituito da strutture e infrastrutture ferroviarie in disuso (Figg. 1 e 2), mettendo a sistema le risorse in una logica di "beni a rete", definiti, nell'ambito del progetto *Valore Paese* avviato nel 2007 dall'Agenzia del Demanio (De Medici, 2010), come «beni uniti tra loro da reti naturali e infrastrutturali che possono essere riconvertiti con un progetto integrato di riqualificazione» (www.agenziademanio.it).

Un primo segnale della necessità di affrontare la questione della gestione del patrimonio ferroviario è la costituzione, nel 1991, da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A., di una società, Metropolis S.p.A., oggi Ferservizi, che ha tra le sue attività la gestione, la valorizzazione e la dismissione dei beni non più strategici per l'esercizio ferroviario.

Nel 2001 è nato il progetto *Ferrovie abbandonate* per iniziativa dell'Associazione Italiana Greenways, con il contributo iniziale di Ferrovie dello Stato, con l'obiettivo di richiamare l'attenzione sul valore di memoria storica dei tracciati ferroviari non più utilizzati esistenti in Italia (Ferrovie abbandonate, 2013).

Nello stesso anno, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha commissionato all'Associazione Italiana Greenways uno studio per il censimento delle linee ferroviarie italiane non utilizzate, per una loro valorizzazione attraverso la creazione di un sistema di *greenways*. La collaborazione tra le strutture di FS, l'Associazione Italiana Greenways e l'Università di Milano ha consentito di quantificare il patrimonio non utilizzato in «oltre 5.000 chilometri di linee non in esercizio, di cui 1.900 chilometri di proprietà FS e 3.200 chilometri in concessione. A questa cifra si possono aggiungere circa 2.700 chilometri di linee FS non utilizzate o molto sottoutilizzate. Si arriva così ad un totale di quasi 8.000 chilometri» (RFI e Isfort, 2004, p. 94). Lo studio ha, inoltre, evidenziato l'assenza in Italia, rispetto al contesto internazionale, di una visione strategica del problema del recupero dei sedimi, di una pianificazione strutturata della loro valorizzazione e di adeguate risorse economiche per agevolare gli enti locali interessati all'acquisizione di tali beni.

Uno degli obiettivi della ricerca condotta nel 2004 dall'Università di Milano era la realizzazione di un data-base, strutturato mediante la tecnologia informatica del Geographical Information System (GIS), di tutto il patrimonio delle linee ferroviarie italiane delle FS (comprese le linee in concessione) dismesse o sottoutilizzate, escluse quelle ricadenti in ambito urbano. Altro obiettivo della ricerca era la valutazione del rapporto tra le linee dismesse ed elementi di interesse naturalistico e culturale nelle aree limitrofe per valutare il livello di attrattività turistica dell'area e le potenzialità di sviluppo.

Qualche anno dopo tale studio, la Legge Finanziaria del 2008 istituiva «presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un fondo di 2 milioni di euro per l'anno 2008, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse» (Legge 24 Dicembre 2007, n. 244, art. 2, comma 342), individuando 12 tratti ferroviari dismessi da recuperare, distribuiti sul territorio nazionale.

Inoltre, per l'attuazione di tale programma, la Legge prevedeva che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali e con il Ministro dei Trasporti, individuasse «criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-

turistici» e avviasse «[...] progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse» individuate dalla legge (Legge 24 Dicembre 2007, n. 244, art. 2, comma 343).

Fig. 1 – Linea ferroviaria Canello-Torre Annunziata e stazione di Ottaviano (Campania)



Foto: Germana Di Gennaro, Rolando Di Gregorio, Livia Falco e Stefania Ragozino

Fig. 2 – Strutture e infrastrutture dismesse lungo la ferrovia Noto-Pachino (Sicilia)

Foto: Carla Senia e Jlenia Cilia

Tuttavia, l'agenda governativa successiva non ha previsto ulteriori misure o indicazioni, né ha portato avanti l'iniziativa del 2008, come sottolinea la Proposta di Legge *Norme per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso*, presentata alla Camera dei Deputati il 7 dicembre 2010: «L'applicazione della legge a regime e i criteri e le modalità della scelta dei percorsi sono demandati a successivi decreti ministeriali [...] Purtroppo, tale fondo non è stato mai attivato e le risorse stanziare hanno costituito economie di bilancio dello Stato» (Disegno di legge n. 3950, preambolo).

Intanto, nel 2009, il Convegno nazionale *Ferrovie e paesaggio*, organizzato dalla Società Geografica Italiana, da Italia Nostra e dall'Associazione Italiana Greenways, sollecitava adeguati disposti legislativi e interventi per preservare e valorizzare il materiale rotabile ferroviario storico, gli impianti fissi, i manufatti e le opere d'arte connessi all'infrastruttura ferroviaria storica come testimonianza di archeologia industriale.

I dati forniti dal Gruppo Ferrovie dello Stato, in occasione della *V European Greenways Conference* tenutasi a Madrid nel 2010, stimavano ancora 1.900 km di linee ferroviarie dismesse, corrispondenti al 19% dell'intera rete ferroviaria e quasi 2000 stazioni abbandonate, esclusi i caselli (Torella, 2010).

Le stazioni impresenziate, ovvero quelle in cui non opera più personale ferroviario addetto

alla circolazione dei treni e ai servizi commerciali, costituiscono un vasto patrimonio immobiliare reso disponibile dall'innovazione tecnologica. Già a partire dalla metà degli anni '90, le FS hanno avviato un processo per la loro cessione in locazione o comodato d'uso gratuito a enti locali, privati e associazioni no profit. Nel 2010, ad esempio, nella Regione Veneto 125 stazioni sono state concesse in comodato d'uso per 25 anni dalla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) alle amministrazioni comunali interessate, prevedendo il comodato a pagamento nel caso di privati.

Secondo i dati disponibili sul Portale di Ferrovie dello Stato, «attualmente sono circa 1.700 le stazioni impresenziate della Rete Ferroviaria Italiana che il Gruppo FS sta concedendo tramite contratti di comodato d'uso gratuito alle associazioni e ai comuni affinché siano avviati progetti sociali che abbiano ricadute positive sul territorio e per la qualità dei servizi offerti nelle stesse stazioni. Di queste, circa 480 stazioni, corrispondenti ad una superficie di oltre 79.000 mq già sono state assegnate» (www.fsitaliane.it).

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha recentemente (25 settembre 2013) avviato un nuovo progetto di riqualificazione che prevede il riuso socio-ambientale del patrimonio immobiliare non più utilizzato, ovvero le stazioni impresenziate. Rete Ferroviaria Italiana, infatti, ha firmato un protocollo d'intesa con l'Associazione Nazionale delle Cooperative sociali (Legacoopsociali). Il protocollo d'intesa *Stazioni di comunità*, che ha una durata di quattro anni rinnovabili, prevede che gli spazi inutilizzati siano destinati a progetti d'inclusione sociale per soggetti deboli, ma anche ad attività di protezione civile, iniziative culturali e di valorizzazione storica e ambientale. L'intesa segue i quattro protocolli siglati con associazioni di valenza nazionale (Legambiente, Associazione Italiana Turismo Responsabile, Centro Servizi del Volontariato) e con la Regione Toscana.

Intanto alcune esperienze condotte in Italia in anni recenti dimostrano il ruolo che il recupero del patrimonio ferroviario dismesso può avere per la fruibilità e la valorizzazione del paesaggio, come nei casi di Spoleto-Norcia, Dobbiaco-Cortina, Modena-Vignola, Ora-Prezzano (Dal Sasso e Ottolino, 2011).

Non mancano casi virtuosi che hanno ottenuto riconoscimenti internazionali come quello del Parco Costiero del Ponente Ligure, pista di 24 km realizzata sul vecchio tracciato costiero della ferrovia a binario unico tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare, che nell'Ottocento collegò la Riviera alle metropoli del nord Europa, sulla linea Genova-Ventimiglia, dismessa nel 2001 (European Greenways Observatory, 2013). Nel 2011, questa ex strada ferrata si è classificata al secondo posto nell'ambito della V edizione dello *European Greenways Award*, nella "Excellence Category", «for the integration of an excellent greenway into a very attractive and territorially complex setting on the Mediterranean coast» (www.aevv-egwa.org), preceduta dall'Avenue Verte a nord di Parigi e seguita, al terzo posto, dalla Worcester Connect2 in Gran Bretagna.

Nella stessa edizione del premio, nella "Exemplary Initiatives Category" si è classificato terzo il "Sentiero della Bonifica", in Provincia di Arezzo, «for the development of a cycling and walking tourist route in Tuscany that allows users to enjoy nature, the art of bygone days, and interaction with the local agricultural community, taking advantage of a historic work of hydraulic engineering» (www.aevv-egwa.org).

Tuttavia, in assenza di una visione strategica complessiva supportata da un'adeguata programmazione, il riuso di questo patrimonio è stato sporadico e frutto di singole iniziative, senza una 'regia' in grado di coordinare una valorizzazione integrata di strutture e infrastrutture e di costruire reti di soggetti pubblici e privati.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha, in proposito, dichiarato di voler definire un *Piano Nazionale di Greenways*, seguendo l'esempio di altre nazioni europee, come la Spagna, con il coinvolgimento delle Istituzioni, in particolare del Ministero dell'Ambiente, delle Regioni, degli Enti Locali e delle principali associazioni ambientaliste.

Intanto, la presentazione, il 15 marzo 2013, alla Camera dei Deputati del Disegno di Legge *Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete di mobilità dolce* può costituire un'opportunità per una definire il futuro del patrimonio ferroviario dismesso nazionale.

All'articolo 1, la Legge dichiara come obiettivo «la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce [...] che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero, l'attività fisica delle persone e la salvaguardia dei beni territoriali diffusi. Tale rete è realizzata in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate», sottolineando, inoltre, la necessità di istituire un Osservatorio sulla mobilità dolce.

Secondo il Disegno di Legge, per la copertura finanziaria «nel limite massimo di 3.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2013-2015, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero» (preambolo).

Come si evince, il dibattito in Italia è oggi molto acceso. Nell'ottobre 2013, nella simbolica data dell'inaugurazione della prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici, che fece la prima corsa il 3 ottobre 1839, la Confederazione Mobilità Dolce (Co.Mo.Do.) ha organizzato il I Congresso Nazionale Co.Mo.Do. *Mobilità dolce: scenari europei e sviluppi futuri in Italia*. Il Congresso, che si è tenuto pochi giorni dopo la *European Mobility Week*, settimana europea della mobilità (16-22 settembre 2013), ed ha affrontato i temi della mobilità alternativa, del recupero delle reti infrastrutturali dismesse, dell'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

Co.Mo.Do., il cui Centro Studi ha sede presso il Museo della Ferrovia Spoleto-Norcia, promuove l'annuale *Giornata delle Ferrovie Dimenticate*, giunta nel 2014 alla VII edizione, con l'obiettivo di mantenere alta l'attenzione dell'opinione pubblica (Ferrovie dimenticate, 2013b).

La Confederazione, inoltre, ha ottenuto un importante riconoscimento in ambito europeo. Infatti, la Commissione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa, edizione 2012-13, ha deliberato l'assegnazione della menzione speciale a Co.Mo.Do., che ha presentato il progetto editoriale *Le Ferrovie delle Meraviglie*, per aver operato da oltre un decennio per il recupero e la valorizzazione di tracciati ferroviari dismessi, trovando «un forte riscontro in ambiti istituzionali e tra le popolazioni locali, nonché tra ambientalisti, amanti della natura e della storia dell'arte» (www.ferroviedimenticate.it).

Lo scenario nazionale delineato mostra non solo la consistenza del patrimonio ferroviario dismesso, ma anche l'azione e l'impegno di soggetti che, in ambito culturale e sociale, promuovono iniziative per diffondere la conoscenza e sostenere la necessità di recuperare e restituire alla collettività tali beni. Questo fenomeno rappresenta un punto di forza per la costruzione di strategie concertate di valorizzazione diffusa.

Tuttavia, come dimostrano le buone pratiche europee, perché sia possibile superare la logica del "caso per caso", è necessaria una visione d'insieme del destino di questo

patrimonio, supportata da un approccio metodologico condiviso e da una continuità nell'agenda politica.

In particolare, è necessario adottare un approccio adeguato alla caratteristica di "beni a rete" di questo patrimonio, valorizzando le relazioni che il network ha già con il territorio, cogliendone le opportunità in termini di messa in rete delle risorse ambientali, culturali, storiche ma anche economiche e sociali presenti nel contesto. Si tratta di considerare i tracciati e le stazioni in disuso come parti integrate di un sistema, caratterizzato da relazioni con il territorio su cui prefigurare nuove modalità di fruizione.

Pertanto, sia in fase di analisi sia in fase di definizione delle scelte, è opportuno adottare un approccio transcalare che, a partire dal sistema della rete di tracciati ed edifici, a scala territoriale, arrivi sino alla valutazione del singolo elemento del sistema. In tal modo, le scelte di intervento potranno essere efficaci non solo in termini di controllo delle *performance* dell'elemento, ma anche in termini di attivazione di processi di valorizzazione del contesto.

Coerentemente con questo approccio metodologico, il recupero e la rifunzionalizzazione integrata del patrimonio ferroviario dismesso dovrà fondarsi sulla scelta di nuovi usi compatibili con le caratteristiche dell'esistente, per tutelarne il valore di testimonianza e di memoria storica, e selezionati in una logica di sistema edifici-percorsi. L'obiettivo, infatti, è valorizzare non solo i singoli elementi ma soprattutto il carattere relazionale esistente tra di essi e con il contesto territoriale, attraverso un approccio sistemico in grado di farne emergere le potenzialità in termini di nuovi usi.

In questa logica, il riuso degli edifici e la trasformazione dei tracciati ferroviari in percorsi (pedonali, ciclabili, a cavallo, ecc.) può fornire opportunità per la messa a rete di valori e risorse presenti nel territorio, promuovendo la diffusione di modalità di *slow mobility* e di *sustainable tourism*, ovvero, come afferma l'Associazione Italiana Greenways, una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile.

A tale scopo, è necessario orientare le trasformazioni di questo patrimonio in termini di fruibilità e sicurezza da parte degli utenti, con particolare attenzione alle performance di accessibilità, percorribilità, benessere e sicurezza dell'utenza.

In particolare, in fase di progettazione della riconversione dei tracciati, è opportuno rimuovere condizioni di degrado/dissesto o caratteristiche del percorso che possono determinare situazioni di pericolo per gli utenti, verificare l'accessibilità per i mezzi di soccorso e per mezzi meccanici necessari per interventi di manutenzione del percorso, garantire la presenza di aree di parcheggio.

In una prospettiva di valorizzazione diffusa, inoltre, la scelta delle nuove destinazioni d'uso per gli immobili dismessi assume un ruolo strategico per l'attivazione di processi di rigenerazione, soprattutto in contesti degradati o soggetti a fenomeni di abbandono. Le nuove attività, devono, da un lato, garantire la tutela del patrimonio immobiliare in cui vengono collocate e, ove presenti, delle sue caratteristiche identitarie e storico-culturali, dall'altro, essere in grado di assicurarne un significativo incremento dei valori economici e sociali. Le strategie di riuso, infatti, si dimostrano efficaci quando rispondono alle aspettative della collettività in termini di miglioramento del contesto, di dotazioni funzionali, di incremento di infrastrutture e servizi (Pinto, 2010).

In quest'ottica, le *greenways*, come dimostrano le esperienze internazionali, costituiscono un'efficace iniziativa per coinvolgere gli utenti nella conoscenza e nella valorizzazione del territorio e per attivare processi di sviluppo locale sostenibile. Ciò significa valutare, in una

visione multidisciplinare, le ricadute ambientali, economiche e sociali che lo strumento delle *greenways* può determinare quando è fondato su un progetto di valorizzazione diffusa, che non si limiti alla sola trasformazione di tracciati ferroviari in piste ciclabili.

Inoltre, tale approccio non può prescindere da un'adeguata pianificazione e da un efficace impegno dell'agenda politica, anche attraverso un Piano Nazionale per la valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso e la realizzazione di una rete nazionale della mobilità "dolce", auspicata anche nelle proposte di legge che si sono susseguite in anni recenti.

Tuttavia, per garantire la fattibilità economica di un vasto programma sul territorio nazionale, è necessario che gli amministratori pubblici siano capaci di attivare processi di partnership con gli stakeholder socio-economici locali ed attrarre capitale privato che possa contribuire alla realizzazione delle iniziative di valorizzazione e gestione dei beni dismessi.

4. Conclusioni

Il confronto tra il contesto internazionale e quello italiano evidenzia la necessità di una visione strategica complessiva e di un'adeguata programmazione in grado di supportare un reale processo di valorizzazione diffusa, come è accaduto in ambito europeo.

Le esperienze internazionali mostrano la necessità di strumenti di programmazione per il governo delle trasformazioni, di piani nazionali e strategie condivise, fondate sulla partnership tra attori istituzionali, sociali ed economici, con il coinvolgimento di soggetti beneficiari della valorizzazione del territorio.

Il processo di valorizzazione che le cosiddette "vie verdi" possono mettere in atto, infatti, non deve limitarsi al recupero fisico di infrastrutture ed immobili dismessi, ma deve determinare ricadute ecologiche, economiche e sociali, in un'ottica di sviluppo sostenibile del territorio.

Nel contesto italiano, i principali nodi critici sono rappresentati dall'acquisizione del sedime e degli immobili e dalla frammentazione delle competenze territoriali, determinata dall'assegnazione delle differenti categorie di beni dismessi a soggetti diversi, aspetto che contrasta con l'obiettivo di scelte coerenti e concertate per una valorizzazione diffusa e sistemica del patrimonio ferroviario in disuso.

A tali criticità si aggiungono la difficoltà di reperimento di risorse economiche, la discontinuità dell'agenda politica e l'assenza di una visione complessiva sul futuro di questo patrimonio che sappia utilizzarne e valorizzarne la caratteristica peculiare di sistema "a rete" diffuso su tutto il territorio.

Un'adeguata programmazione a scala nazionale, infatti, rappresenta il presupposto necessario su cui incardinare le singole iniziative, valutandone i benefici sia in termini di valorizzazione del patrimonio ambientale, architettonico e storico, sia in termini di nuove fonti di reddito connesse alle nuove attività insediate e alla fruizione turistica dell'area interessata.

In tale senso, assume rilevanza strategica la scelta delle destinazioni d'uso, aspetto spesso scarsamente considerato. In particolare, il riuso integrato di infrastrutture ed edifici dismessi, attraverso un approccio sistemico, può contribuire alla gestione del territorio, sottraendolo al degrado e all'abbandono e definendo nuovi scenari di sviluppo, incentivando modalità di fruizione a basso impatto ambientale e forme di turismo responsabile e sostenibile. La redditività derivante dalle nuove destinazioni d'uso insediate, inoltre, appare un fattore determinante per la gestione nel tempo dei beni oggetto di riuso. È necessario, infine, che le scelte siano fondate sull'individuazione di interventi compatibili,

che garantiscano, da un lato, la sicurezza degli utenti ed adeguati livelli di fruibilità, dall'altro, la tutela dei beni stessi e delle loro caratteristiche identitarie.

Punto di forza, emerso dall'analisi del contesto italiano, è rappresentato dalla diffusa consapevolezza del valore di testimonianza storica e delle potenzialità d'uso del patrimonio ferroviario dismesso, grazie all'azione di associazioni, confederazioni, forum. Le iniziative recenti ed in corso evidenziano il ruolo strategico degli stakeholder socio-economici nell'ambito di processi di valorizzazione diffusa di un bene percepito come collettivo e considerato parte della memoria storica delle comunità locali. Ciò può costituire l'humus sul quale attivare politiche territoriali in grado di guidare e supportare processi di sviluppo sostenibile.

Tuttavia, perché si attui un ampio programma nazionale è innanzitutto necessario che anche i policy-maker mostrino consapevolezza del valore di questa eredità del passato come patrimonio. Come scrive Alberto Magnaghi, «possiamo ragionevolmente affermare che il patrimonio, inteso come categoria culturale ed economica, non esiste di per sé, ma soltanto nella interpretazione che ne viene data da chi lo riusa. [...] Il concetto di patrimonio implica infatti un giudizio di valore» (Magnaghi, 2000, p. 84).

Senza riconoscimento di valore di questo patrimonio in quanto "bene" collettivo, quindi, risulta improbabile pensare ad un impegno economico, tecnico e culturale continuativo ed efficace per la sua gestione.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (1997), *Rail with trails. Sharing corridors for transportation and recreation*. Rail to Trails Conservancy, National Park Service, Washington, D.C.
- Agenzia del Demanio (2007), *Valore Paese: il progetto di valorizzazione del patrimonio immobiliare dello Stato*. www.agenziademanio.it.
- Ahern J. (1995), "Greenways as a planning strategy". *Landscape and Urban Planning*, vol. 33, n. 1-3, pp. 131-156.
- Ahern J. (2004), "Greenways in the USA: theory, trends and prospects", in Jongman R.H.G., Pungetti G. (eds), *Ecological networks and greenways. Concept, design, implementation*. Cambridge University Press, Cambridge, UK, pp. 34-55.
- Angrilli M. (1999), "Greenways". *Urbanistica*, n. 113, pp. 92-97.
- Associazione Italiana Greenways (2013), *Il recupero delle ferrovie dismesse come greenways*. www.greenways.it.
- Aycart, C. (2004), "Il progetto spagnolo per le Vias Verdes", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 108-113. www.associazioneefmp.it.
- Centeno L. (2004), "Il progetto portoghese di Ecopistas", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 116-121. www.associazioneefmp.it.
- COM (2007), *Libro Verde. Verso una nuova cultura della mobilità urbana*. Bruxelles, Belgium, 25/09/2007.
- Dal Sasso P., Ottolino M. A. (2011), "Greenway in Italy: examples of projects and implementation". *Journal of Agricultural Engineering*, vol. 42, n. 1, pp. 29-40.
- De Medici S. (2010), *Nuovi usi per la tutela e la valorizzazione del patrimonio costruito. La privatizzazione dei beni immobili pubblici*. Angeli, Milano.
- Egwa and European Commission DG Environment (2002), *The European greenways Good practice guide: examples of action undertaken in cities and in the periphery*. Ibergráficas S.A., Madrid, Spain.

- European Greenways Association (2012), "Greenways provide the answer to preserving Europe's railway heritage". *European Greenways Info*, n. 15, July 2012, pp. 1-5.
- European Greenways Association (2013), *The EGWA*. www.aevv-egwa.org.
- European Greenways Observatory (2013), *New greenway: Parco Costiero del Ponente Ligure (Italy)*, www.greenwayseurope.org.
- Fábos J.G., Ryan R.L. (2004), "International greenways planning: an introduction". *Landscape and Urban Planning*, vol. 68, n. 2-3, pp. 143-146.
- Ferrovie abbandonate (2013), *Ferrovie abbandonate in Italia*, www.ferrovieabbandonate.it.
- Ferrovie dello Stato (2013), *Riutilizzo patrimonio FS*. www.fsitaliane.it.
- Ferrovie dimenticate (2013a), *Co.Mo.Do*. www.ferroviedimenticate.it.
- Ferrovie dimenticate (2013b), *La giornata nazionale*. www.ferroviedimenticate.it.
- Little C.E. (1990), *Greenways for America*. John Hopkins University Press, Baltimore, MD.
- Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*. Bollati Boringhieri, Torino.
- Mennella V.G.G. (2004) (a cura di), *Greenway per lo sviluppo sostenibile del territorio*. Il Verde Editoriale, Milano.
- Oppido S. (2010), "Renewal and enhancement of natural and built heritage in rural areas: a greenways network for a sustainable management strategy", in Amoêda R., Lira S., Pinheiro C. (eds.), *Proceedings of Heritage 2010. 2nd International Conference on Heritage and Sustainable Development*. Évora, Portugal, June 22-26, 2010, vol. I, pp. 601-609.
- Pena S.B., Abreu M.M., Teles R., Espírito-Santo M.D. (2010), "A methodology for creating greenways through multidisciplinary sustainable landscape planning". *Journal of Environmental Management*, vol. 91, n. 4, pp. 970-983.
- Pinto M.R. (2010), "Strategie di riuso per la valorizzazione del costruito", in De Medici S., *Nuovi usi per la tutela e la valorizzazione del patrimonio costruito. La privatizzazione dei beni immobili pubblici*. Angeli, Milano, pp. 162-167.
- Refer (2013), *Greenways*. www.refer.pt.
- RFI e Isfort (2004), in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*. www.associazionefmp.it.
- Ryan R., Fábos J.G., Csemez A., Machado J., Toccolini A. (2001), "Balancing culture and nature through greenway planning". *American Society of Landscape Architects Annual Meeting Proceedings* (held in conjunction with Canadian Society of Landscape Architects.). Montreal, Canada, September 21-25, 2001, pp. 118-121.
- Senes G. (2004), "Il censimento delle linee dismesse in Italia", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 100-107. www.associazionefmp.it.
- Senes G., Fumagalli N., Revelli R., con il coordinamento di Toccolini A. (2004), "Le greenways come rete di mobilità alternativa. Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come Greenways. Sintesi di una ricerca", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 44-88. www.associazionefmp.it.
- Torella F. (2010), "Il riuso sociale del patrimonio immobiliare dismesso delle Ferrovie dello Stato", intervento in occasione della *V European Greenways Conference*. June 10-12, 2010, Madrid, Spain, www.aevv-egwa.org.
- Vias Verdes (2013), *Programa Vias Verdes*. www.viasverdes.com.

Stefania Oppido

Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie, Consiglio Nazionale delle Ricerche
Via Guglielmo Sanfelice, 8 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538660; fax: +39-081-2470933; email: s.oppido@irat.cnr.it

