

Dibattiti, convegni interviste e conferenze

XV Conferenza VIVERE E CAMMINARE IN CITTÀ' - I centri minori: recupero e Valorizzazione"

PARMA, 19 giugno 2008,
BRESCIA, 20 giugno 2008

La Conferenza Internazionale "VIVERE E CAMMINARE IN CITTÀ", giunta alla sua quindicesima edizione, affronta ogni anno diversi temi relativi alla qualità della vita in ambito urbano. Questo appuntamento è tradizionalmente organizzato dal DICATA (Dipartimento di Ingegneria, Architettura, Territorio e Ambiente) dell'Università degli Studi di Brescia grazie al contributo di vari Enti tra cui il fondo di Ateneo e il Comune di Brescia. Quest'anno la XV Conferenza Internazionale, approfondendo il tema dei "centri minori", intende proporre ulteriori contributi all'analisi dei problemi inerenti all'urbanistica e alla mobilità di cui soffrono i nostri territori. La partecipazione dell'Università degli Studi di Parma in qualità di co-organizzatore mette in evidenza, oltre alla fattiva collaborazione da tempo in atto tra le due Università, l'interesse comune per il tema della conferenza, approfondito nell'azione dell'Unione europea COST C27 "Misure per lo sviluppo sostenibile di comunità urbane minori", a cui entrambe le sedi partecipano. La Conferenza, rivolta a ricercatori, progettisti e tecnici, ambisce ad essere una stimolante occasione di confronto sui problemi-chiave e le prospettive future degli insediamenti urbani, ponendo attenzione all'analisi delle tendenze di pianificazione strategica in atto e ai nuovi processi di trasformazione del territorio. Il tema della sostenibilità molto spesso si confronta con territori dove si ha la presenza di "comunità

urbane" di piccole e piccolissime dimensioni, caratterizzate da pressioni insediative rilevanti e da modelli di sviluppo spesso insostenibili. Il principale obiettivo della conferenza consiste nell'esplorare gli esiti delle molteplici politiche europee e nazionali attinenti ai centri minori. Si contribuirà, in tal modo, alla definizione delle iniziative più opportune per assicurare la sostenibilità dello sviluppo in tali centri, incoraggiando nuovi modelli di collaborazione tra amministrazioni e operatori del territorio interessati alle esigenze di salvaguardia delle peculiarità paesistiche e paesaggistiche.

Nelle sessioni libere saranno affrontate le seguenti tematiche:

- nuclei minori di interesse storico – artistico: nuove strategie di tutela;
- piccoli a vocazione specializzata: nuove politiche di sviluppo;
- aree a sviluppo rurale: opportunità e limiti dei nuovi processi di
- valorizzazione del territorio;
- aree a bassa densità ed aree metropolitane: dualismo e complementarietà.

CHAIRMAN DELLA CONFERENZA:

Roberto Busi - COORDINAMENTO

SCIENTIFICO: Roberto Busi, Maurizio Tira,

Paolo Ventura - COMITATO SCIENTIFICO:

Roberto Busi, Margherita Chang Ting Fa,

Dominique Fleury, Maurizio Tira, Paolo Ventura

- SEGRETERIA SCIENTIFICA: Università

degli Studi di Brescia CeSCAm - Michèle

Pezzagno, via Branze, 43 - 25123 Brescia – Italia

Telefono: ++39.030.3711.268, Fax:

++39.030.3711.312, e-mail: cescam@ing.unibs.it

Università degli Studi di Parma

Michele Zazzi - Dipartimento di Ingegneria

Civile, dell'Ambiente, del Territorio e

Architettura - viale G.P. Usberti, 181/A - 43100

Parma - Italia - Telefono: ++39.0521.905942,

Fax: ++39.0521.905924, e-mail: michele.zazzi@

unipr.it

Esposizioni, mostre, presentazione di studi, piani e progetti

Il PGTU di Polistena*. I cantieri della "costruzione partecipata".

Celestina Fazio

Il coinvolgimento sociale dei cittadini, attori sempre più consapevoli e attivi del loro ruolo di "operatori della sostenibilità urbana", è un momento fondamentale nel processo di costruzione del Piano Urbano del Traffico di Polistena. Significa stabilire modalità nuove, principi e regole essenziali da seguire per coniugare la pianificazione urbanistica e di settore, le azioni di trasformazione urbana alla pianificazione energetica, al benessere ambientale e alla *sostenibilità/equità* sociale. Ampio spazio nel processo di partecipazione informata dei cittadini è stato dato alle iniziative e agli strumenti che possano favorire l'incontro tra amministratori, tecnici e destinatari del PUT. Esigenze relazionali, consuetudini di fruizione dei spazi collettivi sono stati raccolti e analizzati durante tutte le attività di ascolto che hanno accompagnato il processo ricognitivo di analisi della domanda. Primo momento di confronto pubblico-dopo il forum online attivo all'avvio delle analisi conoscitive- è stato il *forum* che si è svolto nella Sede del Municipio di Polistena tra amministratori, tecnici e cittadini. La "costruzione" partecipata è stata supportata da due tipologie di schede:

- Contributo richiesto ai partecipanti all'audizione;
- Contributo fornito da referenti e delegati delle Istituzioni coinvolte (l'invito è stato esteso a Enti, Associazioni di Categorie.); relativamente ai temi:
 - Mobilità, Condizioni di circolazione
 - Sicurezza stradale
 - Morfologia Urbana Funzioni, Attività
 - Inquinamento atmosferico/acustico.

IL METODO

Il Piano Generale del Traffico Urbano rappresenta il progetto complessivo di gestione della mobilità ed individua gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda, in riferimento alla mobilità e all'ambiente. Le fasi di esecuzione ed il metodo, e le tecniche in uso sono applicate facendo riferimento alle più recenti ricerche del settore.

LE FASI DI ESECUZIONE.

La procedura si compone di 5 step:

- Studio del Territorio e Morfotipologia dei tessuti;
- Studio della Domanda;
- Studio della Offerta;
- Interazione Domanda-Offerta;
- Valutazione.

Lo Studio del Territorio consiste nella definizione macro dell'area di studio, ossia dell'area dove è ipotizzabile che si esauriscano gli effetti del sistema di trasporto in esame; detta area è stata considerata nelle sue componenti sia territoriali che socioeconomiche. I rapporti con la morfologia e con il sistema infrastrutturale condizionano le configurazioni di piano: i termini della questione sono stati affrontati secondo livelli di approfondimento legati alle relazioni interne-esterne con il sistema fisico-morfologico [Il sistema orografico non eccessivamente complesso, pone non molti vincoli all'impianto, alla sua distribuzione/espansione e funzionalità: la fiumara Calderaio attraversa Polistena, la strada statale 536 lambisce il centro con una intersezione con la strada Polistena-Melicuccio che alleggerisce il nodo critico della parte più centrale, Via Filippo Turati, Via Risorgimento, Via Sole, Via Santa Marina, Via Trinità. Rispetto alla direzione di S. Giorgio Morgeto il sistema della viabilità è più filamentoso.], insediativo, sociale, ambientale e in termini di dotazione di servizi.

L'area di studio è stata suddivisa in *zone di traffico omogenee*.

La definizione dell'uso del territorio individua il sistema delle attività, e lo studio della domanda e dell'offerta costituiscono il Sistema di Trasporto.

I parametri d'uso sono contestualizzati alla realtà del comune di Polistena [L'impianto è costituito da tessuti "storici", e trame addizionali relativamente sature, tessuti insediativi misti, regolari/irregolari e lineari, in buona parte ricostruite dopo il terremoto del 1783.

Si possono individuare sostanzialmente tre tipologie urbane:

- la prima, centrale, caratterizzata da significativi processi di terziarizzazione, è quella in cui permangono elementi storici e trame di tessuto storico, la maglia è più fitta ma non regolare, la viabilità e l'addensamento di funzioni (viabilità anche principali che si collegano a strade di penetrazione anche secondarie), determinano aree con concentrazione e tipologie diverse di criticità dell'accessibilità;
- la seconda, in direzione di Cinquefrondi: il tessuto è più regolare, a maglie rade, corrisponde alla città di nuova espansione, è saldata alla precedente da una morfotipologia urbana a maglia più regolare e fitta;

la terza in direzione di San Giorgio Morgeto, è più rada e filamentosa, con nuclei e case sparse.] ed attualizzati rispetto al sistema dei tempi e degli orari che connota la dimensione urbana e sociale.

Per la stima della *domanda*, è stato necessario svolgere indagini misurando i volumi di traffico giornaliero, alle *sezioni d'indagine* ed al *cordone*, ed effettuando *indagini a domicilio*; la stima della matrice O/D oraria è stata ricostruita per la fascia di ora di punta del mattino.

L'*offerta* è costituita dalle componenti fisiche, quali veicoli ed infrastrutture, e dalle componenti organizzative che contribuiscono a produrre il servizio di trasporto. Per quanto riguarda lo studio dell'offerta di trasporto e della domanda di mobilità, in particolare, sono state condotte le seguenti attività:

Studio dell'offerta di trasporto. La rilevazione dell'offerta si è concentrata sull'analisi della morfologia e delle caratteristiche geometriche e funzionali delle infrastrutture stradali;

Studio della domanda di mobilità. La rilevazione della domanda di mobilità è finalizzata alla conoscenza dei parametri necessari per l'elaborazione dei documenti del processo di pianificazione e per valutare, dal confronto tra le stime della domanda futura contenute nei piani in corso di attuazione e la domanda reale, l'attendibilità dei metodi e delle tecniche previsionali adoperati e, quindi, per modificarli rendendoli progressivamente più congruenti alla realtà analizzata.

I parametri da rilevare variano in funzione della scala di riferimento, dei soggetti in movimento (persone o cose) e della componente del sistema di trasporto su cui si opera. In tutti i casi l'obiettivo minimo è stata la conoscenza delle «dimensioni» fondamentali della domanda e cioè l'entità dei flussi sugli archi delle reti, la distribuzione spaziale dei luoghi di origine e di destinazione e, quindi, la capacità generativa e attrattiva delle diverse parti del territorio in esame, i mezzi adoperati per spostarsi o per spostare merci ed i motivi degli spostamenti. A questi parametri, tipicamente statistico-descrittivi, possono affiancarsi anche informazioni sulle motivazioni che generano la domanda di mobilità [La rilevazione della domanda è stata condotta ricorrendo ad apposite indagini campionarie: Rilevazione dei flussi; Indagini al cordone; Interviste; Indagini sulla sosta. Attività di ascolto nell'ambito di forum, forum on-line e focus.] e che sono, ovviamente, ancor più interessanti quando ci si pone l'obiettivo di rispondere al meglio alle esigenze dei cittadini e di valutare la risposta dell'utenza agli interventi di piano. Indagini finalizzate a questi scopi possono essere realizzate in corrispondenza della riedizione periodica dei documenti del processo di pianificazione. Infine, i *piani alternativi valutati* devono tenere conto degli impatti positivi e negativi da essi prodotti sugli obiettivi che riguardano la collettività, sulle segmentazioni sociali che la compongono [Polistena ha una densità abitativa di 991 ab/kmq, e la popolazione residente al 2001 è di 11.591, in leggero decremento dal 2001 al 2006, passando da 11591 del '01 a 11436 del 2006. La

popolazione comunale che si sposta giornalmente nello stesso comune di dimora abituale è 3300, quella che si sposta fuori dal comune è circa 1/5 del totale (868 su 4168) dei pendolari.]; in ogni caso fra le “alternative disponibili” deve essere sempre considerata la possibilità di non intervento, ovvero il mantenimento dello status quo del sistema.

* Responsabile scientifico della Convenzione: prof. Francesca Moraci, gruppo di ricerca: prof. Ing. Giovanni Leonardi, arch. Carmelina Bevilacqua, ing. Francis Cirianni, arch. Celestina Fazio. Le attività conoscitive da fornire all'Ufficio Tecnico del Comune di Polistena (RC), riguardano la predisposizione di "Analisi finalizzate alla redazione del Piano Urbano del Traffico del Comune di Polistena", Convenzione DSAT, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria. Le attività sono in corso.

L'infrastrutturazione trasversale come porta di accesso a nuovi territori

di Maurizio Francesco ERRIGO¹
e Nicola TUCCIP

Nell'attuale trasformazione degli assetti urbani e territoriali il “sistema delle infrastrutture”, di mobilità e reti tecnologiche, sia nuove che esistenti, vanno affrontate nei piani non solo in funzione dell'efficienza e della fattibilità tecnico-economica ma anche in rapporto alla compatibilità ambientale, in una logica di progettazione globale, integrata e di definizione di vere e proprie strutture urbane-territoriali che contribuiscono a determinare la nuova forma della città e del territorio.

Da un'attenta analisi infrastrutturale risulta che la Calabria è deficitaria di collegamenti trasversali che, viste le condizioni geomorfologiche del territorio, sono infrastrutture strategiche per

¹ Dottore di Ricerca in Pianificazione Territoriale, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

² Dottorando di Ricerca in Pianificazione Territoriale, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

la valorizzazione e sviluppo del territorio; ciò si evince anche da alcune considerazioni del PON trasporti che, all'interno dell'asse I “Sviluppo del Sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno” e dell'asse II “Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali”, cerca di promuovere ed incrementare la progettazione e l'implementazione di dette trasversali. Tali interventi, coerenti con indirizzi e le priorità definite negli strumenti di programmazione nazionali (PGTL, SNIT, SOM) e regionali (PRT) sono finalizzati in particolar modo al miglioramento dell'accessibilità dei territori del mezzogiorno, e contribuiscono al riequilibrio modale; inoltre tali interventi sono indirizzati a sanare uno dei punti di maggiore criticità del sistema dei trasporti calabrese che è appunto quello della mancanza di collegamenti all'interno delle singole reti e del basso grado di integrazione delle diverse modalità; e contribuiscono alla riduzione del grado di marginalità delle zone interne e dello stato di emarginazione sociale delle popolazione.

Lo sviluppo della rete stradale interna, costituita prevalentemente di trasversali in grado di collegare le aree marginali di montagna con le direttrici di trasporto sulla costa, abbassando il grado di isolamento, costituiscono il presupposto per una progressiva riduzione del livello di marginalità ed emarginazione, limitando gli effetti dannosi di tipo sociale ed ambientale associati in genere ai fenomeni di spopolamento ed abbandono di territori antropizzati.

La Calabria dispone di due importanti trasversali che, progettate di recente, già costituiscono l'ossatura portante del sistema dei trasporti regionale; la Rosarno-Gioiosa, già ultimata ed in pieno esercizio e la Tropea-Soverato, altrimenti detta SS182 “Trasversale delle Serre” che, interessando le provincie di Vibo Valentia e Catanzaro, costituirà, una volta ultimata, uno dei principali itinerari per il collegamento veloce tra la costa tirrenica e quella ionica, facilitando gli scambi con le aree costiere e favorendo i flussi turistici. Inoltre, collegandosi con la A3 e con la

SS 106, ma anche con il Corridoio I Berlino-Palermo e con il Corridoio VIII Mar Nero-Bari-Palermo, assumerà un ruolo altamente strategico anche nel contesto europeo.

Negli ultimi anni, per le considerazioni suddette, si è rilevato importante procedere alla infrastrutturazione trasversale del territorio anche attraverso una terza infrastruttura che collega, in un tratto più a sud delle altre, ancora le due fasce ionico e tirrenica e contribuisce alla creazione di una rete integrata di infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo di bypassare la barriera appenninica e di avvicinare i versanti opposti della costa promuovendo di fatto gli scambi culturali e i rapporti fra paesi con caratteristiche geografiche, culturali, economiche e di attrazione completamente diversi. Quest'opera, denominata Bagnara-Bovalino dal nome dei due comuni estremi che collega, ha come obiettivo quello di collegare i centri preaspromontani tirrenici e pianeggianti, che attualmente non dispongono di una sufficiente rete viaria, e che sono perciò penalizzati nello sviluppo economico e sociale. L'infrastruttura è connessa tramite lo svincolo di Sitizano alla Delianuova-Gioia Tauro, che, a sua volta, immettendosi nella pedemontana della Piana, agevola anche i collegamenti con gli altri centri della piana di Gioia Tauro. L'intero tracciato è stato concepito con moderni criteri per garantire la massima sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente.

Il sistema di interconnessione con le strade e i centri urbani esistenti si attua attraverso la realizzazione di 8 svincoli e 4 innesti; da Bagnara Calabria a Bovalino Marina l'opera si snoda per circa 39 Km utilizzando in parte un percorso già esistente (da Platì a Bovalino) dove sono già in itinere ammodernamenti e migliorie, e in parte (da Bagnara Calabria a Platì) si è progettato un tracciato completamente nuovo.