

TERRITORY OF RESEARCH ON  
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT  
INTERNATIONAL JOURNAL  
OF URBAN PLANNING

22

The urban planning fragility  
of the in-between city

2



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.12 n.1 (JUNE 2019)  
e-ISSN 2281-4574

### **Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

### **Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

### **Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Teresa Boccia *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Maria Cerreta *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Pasquale De Toro *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Ana Falù *Universidad Nacional de Córdoba (Argentina)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



### **Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Antonella Cucurullo, Tiziana Coletta, Irene Ioffredo, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

### **Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Bágüena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)





## Table of contents/Sommario

### Editorial/Editoriale

La fragilità della “città di mezzo” / *The fragility of the in-between city*  
Antonio ACIERNO

7

### Papers/Interventi

Zone urbane “ in-between” a sud di Anversa: il percorso verso la sostenibilità / *In-between urban zone South of Antwerp: the path towards sustainability*  
Marc MOHELIG

19

Periferie invisibili: possibili scenari progettuali per la periferia nord di Napoli / *Invisible outskirts: possible planning scenarios for the northern suburbs of Naples*  
Elena PAUDICE

31

Dalla smart land alla green society. La rigenerazione urbana come driver per la riattivazione umana delle comunità e per la rinascita socio-economica delle periferie / *From smart land to green society. Urban regeneration as driver for the human reactivation of communities and for the socio-economic rebirth of the suburbs*  
Giuseppe MILANO

43

Valutazione multidimensionale per i progetti di rigenerazione urbana: il caso studio di Pozzuoli / *Multidimensional evaluation for urban regeneration projects: the Pozzuoli case study*  
Pasquale DE TORO, Francesca NOCCA

55

Una nuova centralità per la città di mezzo / *A new centrality for the middle city*  
Domenico PASSARELLI

77

Urban shrinkage e sprawl: due dinamiche a confronto nel Veneto centrale / *Urban shrinkage and sprawl: two dynamics in comparison in central Veneto region*  
Laura FREGOLENT, Stefania TONIN, Ilaria ZAMBON

89

### Sections/Rubriche

Events, conferences, exhibitions / *Eventi, conferenze, mostre*

115



## The fragility of the in-between city

*Antonio Acierno*

The in-between city, in its various forms that sometimes highlight the settlement dispersion (widespread city), the metropolitan fragmentation or simply the presence of interstitial urban voids, represents the undesired outcome of the urbanization processes triggered by the industrialization of the last two centuries, showing the fragility of this kind of settlement: it is a fragility of physical territory, burdened by risks and natural hazards, and of social one produced by the exponential increase of degradation, unemployment, delinquency, and crime especially in the metropolitan outskirts.

Urban fragility is one of the basic issues of contemporary city, which has been studied over the past two centuries. It is a constitutive feature of modernity which refers to the difficulty of understanding and managing the urban structure. In fact, the industrial city, more than the historical one in the past, is expression of complexity. However, only in recent decades the “thought of complexity” has emerged attempting at the analysis

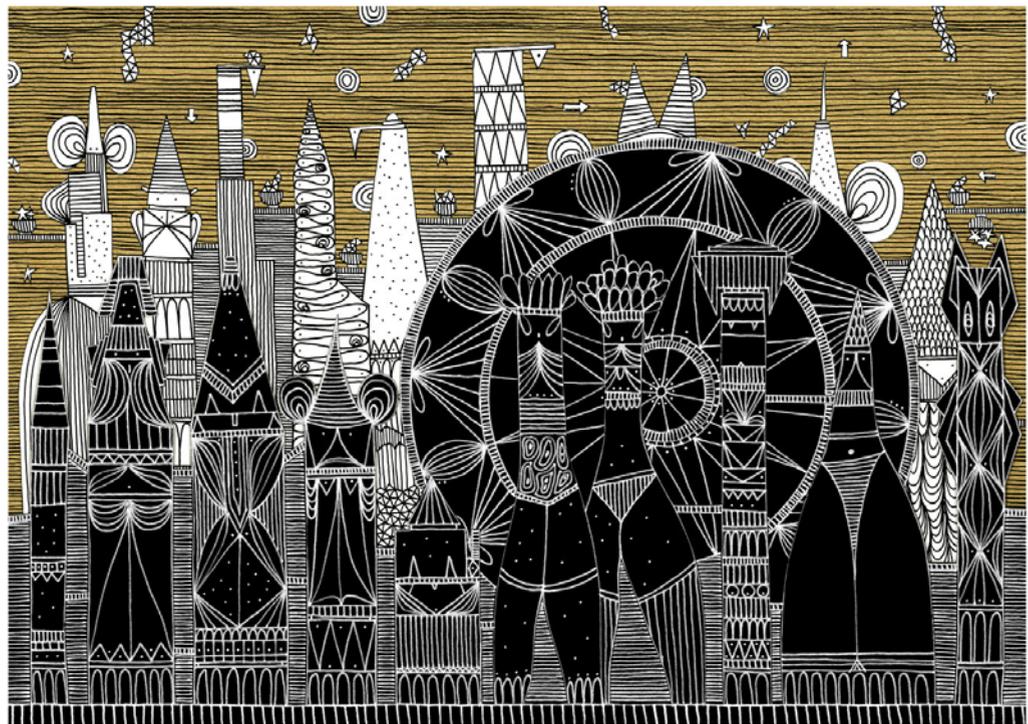


Fig. 1 - CLOE city dal “Progetto città (in)visibili” di Karina Puente.

Abstract

of reality.

The city is basically a complex system composed of physical and social elements, under pressures and forces of different characterization and intensity which makes it extremely variable and dynamic, for which it is difficult to think of localized actions that can be implemented in restricted physical territorial spaces.

The in-between city could be analysed as a highly fragmented spatial phenomena, but for understanding the evolutionary processes and the reasons of nowadays condition it is necessary to refer to the “thought of complexity”. This awareness accounts for the fragility and vulnerability of the in-between city, and suggests to analyse it as a part of a interrelated complex system.

### **La fragilità della “città di mezzo”**

La città di mezzo, nelle sue diverse declinazioni che evidenziano talora la dispersione insediativa (città diffusa), la frammentazione metropolitana (in-between city) o semplicemente la presenza di vuoti urbani interstiziali, rappresenta l’esito indesiderato dei processi di urbanizzazione innescati dall’industrializzazione degli ultimi due secoli, mostrando la fragilità di tale modello insediativo: si tratta di una fragilità del territorio fisico, gravato dai rischi e calamità, e di quello sociale per lo sviluppo esponenziale di degrado, disoccupazione, delinquenza, criminalità soprattutto nelle periferie metropolitane.

La fragilità urbana costituisce una delle questioni di fondo della città contemporanea, che è stata oggetto di studio nel corso degli ultimi due secoli, ma la fragilità è carattere costitutivo della modernità che rimanda a quella difficoltà di comprendere e gestire il fenomeno urbano stesso. Di fatto la città industriale, più di quella del passato, è espressione della complessità, tuttavia, è solo negli ultimi decenni che è emerso un pensiero della complessità che tenta di interpretare tali fenomeni.

La città è fondamentalmente un sistema complesso in quanto composto da elementi di natura fisica e sociale, risultato dell’interazione di questi e dal governo antropico sui fenomeni che la caratterizzano. Il sistema città è soggetto ad azioni, pressioni e forze di diversa caratterizzazione e intensità che lo rende estremamente variabile e dinamico, per il quale è difficile pensare ad azioni localizzate implementabili in spazi fisici territoriali ristretti. La città di mezzo appare come un fenomeno descrivibile spazialmente per la sua diffusione su un territorio altamente frammentato, ma per comprenderne le ragioni e i processi evolutivi è necessario prendere consapevolezza della complessità della contemporaneità e delle molteplici relazioni che legano uno specifico territorio ad altri più vasti e certamente ad agenti socio-economici molto distanti nello spazio.

Questa consapevolezza rende conto della fragilità della città di mezzo, della sua vulnerabilità rispetto a processi interrelati e di difficile comprensione in quanto parte di sistemi complessi.

## La fragilità della “città di mezzo”

*Antonio Acierno*

La città di mezzo, nelle sue diverse declinazioni che evidenziano talora la dispersione insediativa (città diffusa), la frammentazione metropolitana (*in-between city*) o semplicemente la presenza di vuoti urbani interstiziali (Acierno et al., 2018), rappresenta in ogni caso l'esito indesiderato dei processi di urbanizzazione innescati dall'industrializzazione degli ultimi due secoli, mostrandosi quale modello insediativo fragile.

La città si è estesa sul territorio rompendo i confini della città storica, dilagando sulla campagna circostante e determinando una crescita espansiva incontrollata di difficile gestione. L'estensione della città moderna e contemporanea la rende oggetto fragile sin dal suo nascere: si tratta di una fragilità del territorio fisico, gravato dai rischi e calamità, e di quello sociale per lo sviluppo esponenziale di degrado, disoccupazione, delinquenza e criminalità, soprattutto nelle periferie metropolitane.

La fragilità della città-territorio contemporanea è dimostrata dall'attenzione disciplinare degli ultimi decenni rivolta al tema del rischio e della sicurezza, l'uno negativo dell'altro. Le catastrofi naturali, gli incidenti industriali rilevanti e gli eventi calamitosi sono di diversa caratterizzazione e causalità, rispetto ai quali il pensiero scientifico e



Fig. 2 - AGLAURA city

la percezione sociale forniscono interpretazioni e risposte differenti, come l'ampia letteratura sul rischio e il pericolo ha dimostrato almeno a partire dai primi anni '70 in differenti campi del sapere dall'ingegneria, alla psicologia, alla sociologia, all'economia fino alla filosofia. Il rapporto tra sapere tecnico e scelte/responsabilità decisionali è strettamente interconnesso, pertanto in questa relazione gioca un ruolo fondamentale la partecipazione/condivisione pubblica e di conseguenza i mezzi di comunicazione di massa che orientano la percezione sociale. Già negli anni '80 si metteva in evidenza la costruzione sociale del rischio (Douglas, 1985), attraverso l'approccio della teoria culturale, con l'individuazione dell'articolata relazione tra sapere esperto e consenso sociale, quest'ultimo fondato sulla percezione individuale e la cultura locale. Con la teoria culturale si proponeva il superamento della razionalità deterministica della *risk analysis*, che si era consolidata nella prassi strumentale quale supporto alla decisione politica degli anni '70 (Covello & Mumpower, 1985). L'approccio culturale metteva in evidenza come la gestione del rischio fosse profondamente intrecciata alle questioni politiche e la conoscenza locale, in misura tale da alterare qualsiasi approccio strettamente deterministico (Acierno, 2003). Questo ha rappresentato un passo in avanti nella ricerca e nella gestione dei rischi influenzando parzialmente le pratiche di gestione delle emergenze e le politiche di prevenzione, tuttavia oggi è necessario fare un ulteriore salto nella ricerca e nelle pratiche operative, superando lo stesso approccio al calcolo (probabilistico, analitico, razionale, psicometrico, antropologico, culturale, ecc.) del rischio per volgere lo sguardo, non tanto alla prefigurazione del futuro quanto al funzionamento degli organismi complessi, come sono le città (Acierno, 2018).

La fragilità urbana costituisce pertanto una delle questioni di fondo della città contem-

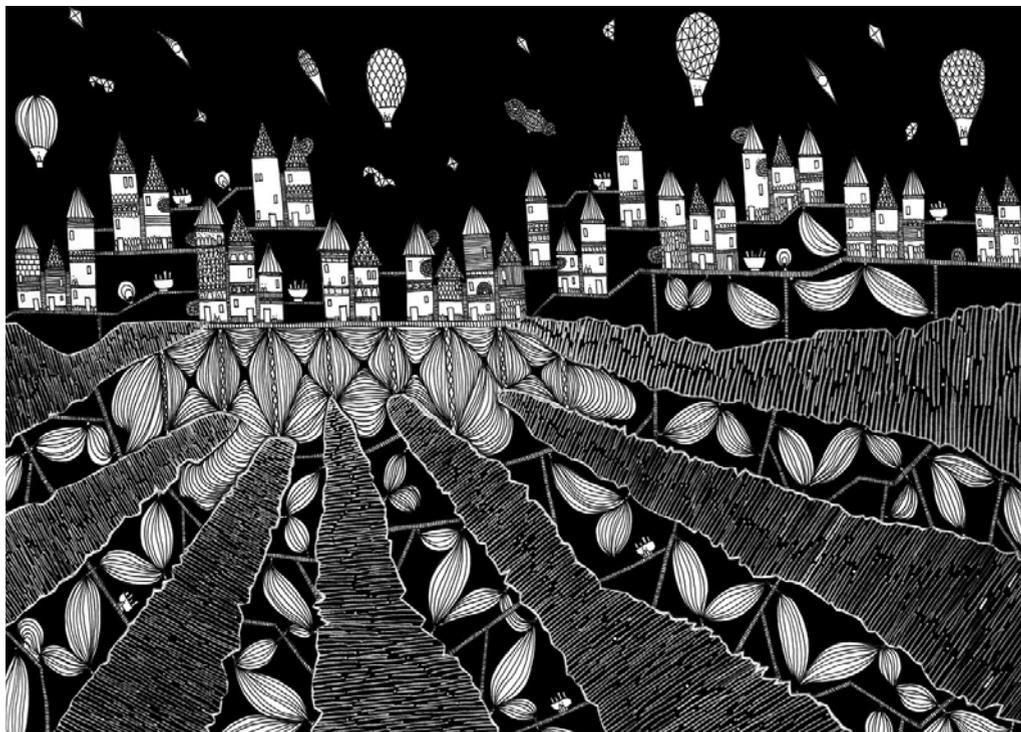


Fig. 3 - ANASTASIA city

poranea che è stata oggetto di studio nel corso degli ultimi due secoli, ma la fragilità e la più recente concettualizzazione sono caratteri costitutivi della modernità (Taleb, 2012) che rimanda a quella difficoltà di comprendere e gestire il fenomeno urbano stesso. Di fatto la città industriale, più di quella del passato, è espressione della complessità, tuttavia, è solo negli ultimi decenni che è emerso un “pensiero della complessità” che tenta di interpretare tali fenomeni.

Il pensiero della complessità non è solo un approccio teorico alla comprensione della città ma di tutti i fenomeni naturali ed antropici, trasversale a molte discipline (Bertuglia & Di Vaio, 2019), che ha fornito un’alternativa promettente ai metodi riduzionistici, usualmente efficaci nel campo delle scienze naturali. L’approccio della complessità appare molto promettente nel campo delle scienze sociali e in particolare nell’attualità per la comprensione dei rischi ambientali e sociali incombenti sulle città, nell’ottica dello sviluppo della resilienza urbana.

La complessità per sua costituzione teorica è difficile da definire e da misurare, richiamando in sostanza l’idea di un sistema composto da innumerevoli variabili in relazione tra loro, di cui non è chiara l’interpretazione di natura ed interazioni. Le differenti scienze hanno tentato, ciascuna dal proprio punto di vista, di definire la complessità tuttavia riuscendo solo ad adattarla ad ambiti settoriali. La difficoltà di definizione può rappresentare un ostacolo nell’ambito della ricerca scientifica e allo stesso tempo costituisce anche un campo di libertà del ricercatore, il quale può percorrere strade esplorative differenti a partire da definizioni distinte. Le prime definizioni di complessità, a partire dagli anni ’70, sono legate essenzialmente alla concezione sistemica della realtà e soprat-

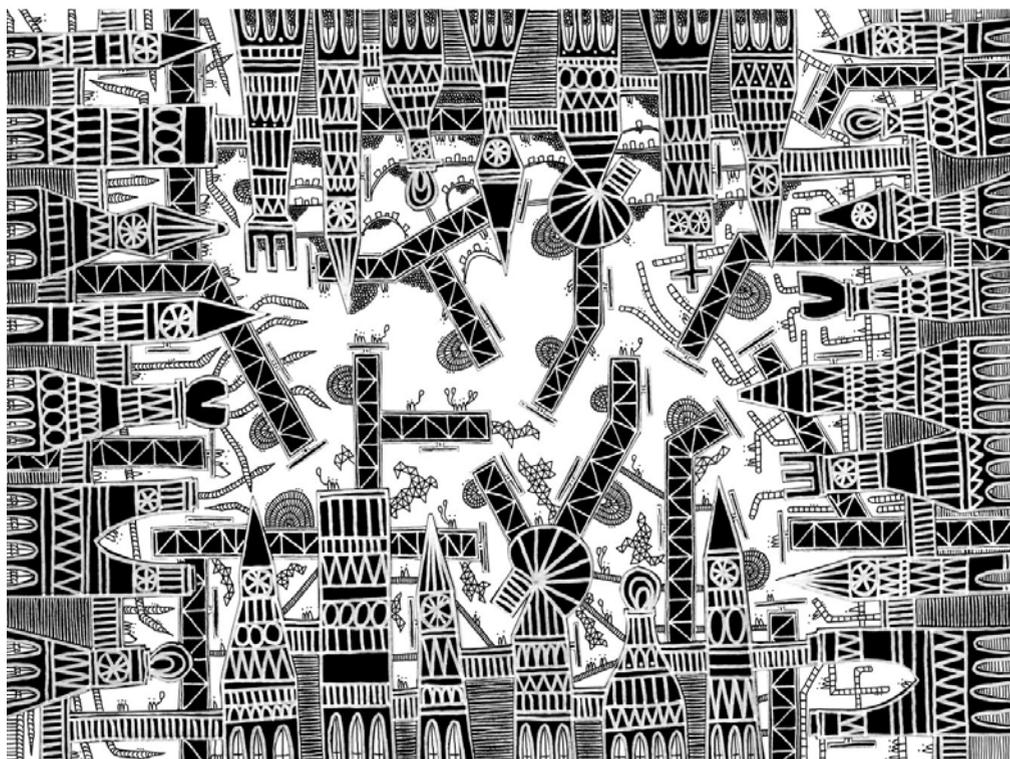


Fig. 4 - EUTROPIA city

tutto alla constatazione, prevalentemente nel campo delle scienze fisiche, che gli stessi fenomeni osservati a scale differenti forniscono risultati e conseguentemente interpretazioni differenti (Anderson P.W. , 1972). L'interpretazione della complessità ha avuto un lungo percorso esplorativo che si può rintracciare sin dagli anni quaranta del '900, a partire dagli studi compiuti nel campo della cibernetica per descrivere le gerarchie di controllo dei sistemi meccanici, in emulazione di quelli viventi per costruire intelligenze artificiali robotiche. Altri contributi significativi sono da individuare nel campo della biologia e della teoria degli ecosistemi, che interpretano la natura in maniera differente dalle generiche scienze naturali, essenzialmente riduzionistiche, per aprirsi ad una concezione olistica dei fenomeni. A queste interpretazioni possono essere aggiunte quelle più propriamente tipiche delle scienze "dure", dalla chimica alla fisica, tuttavia si può affermare che un vero pensiero della complessità abbia preso corpo solo alla fine degli anni '60 dello scorso secolo per merito di studiosi come il chimico Ilya Prigogine, il fisico Murray Gell-Mann, il filosofo Edgar Morin, lo psicologo Herbert Simon, il sociologo Niklas Luhmann e l'economista John Maynard Keynes (Bertuglia e Vaio, 2019).

Dalle elaborazioni teoriche di questi autori è emersa certamente la consapevolezza che lo studio dei sistemi complessi si fonda sull'interpretazione della realtà costruita su modelli che sono influenzati dallo stesso soggetto osservatore. In sostanza esiste una complessità dell'oggetto-sistema e una complessità del soggetto-osservatore che si combinano vicendevolmente e rendono ancora più difficile lo studio della complessità.

Solitamente si fa riferimento al concetto di "sistema complesso" quando questo è costituito da diversi sottosistemi e componenti fortemente interrelati tra loro, per i quali non è possibile procedere analiticamente separando gli elementi e i problemi da affrontare.

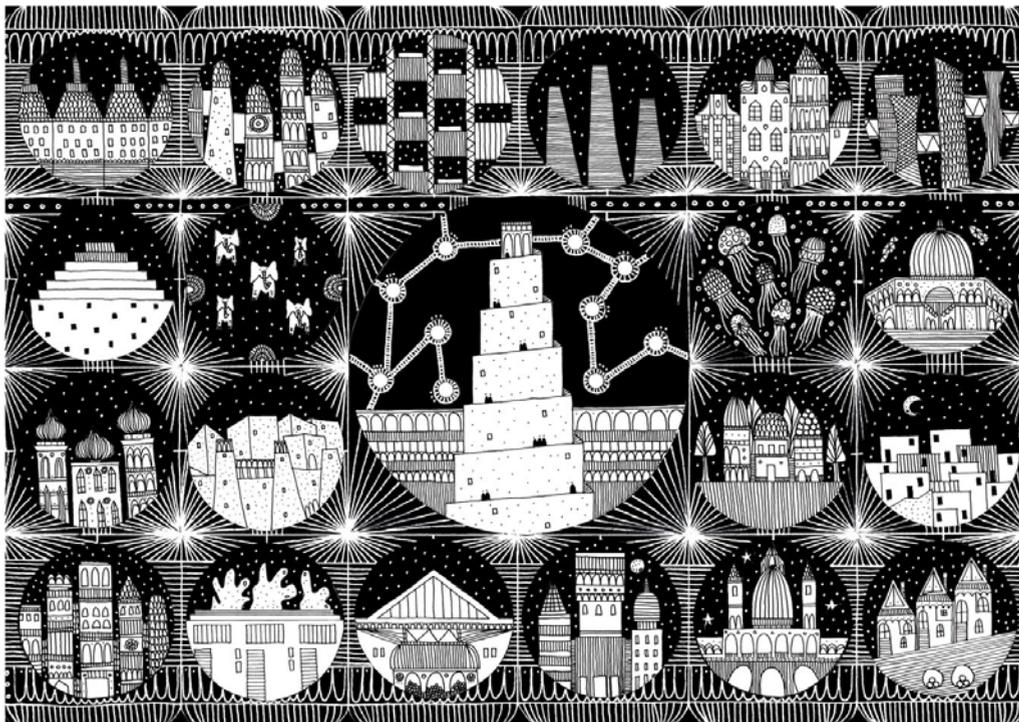
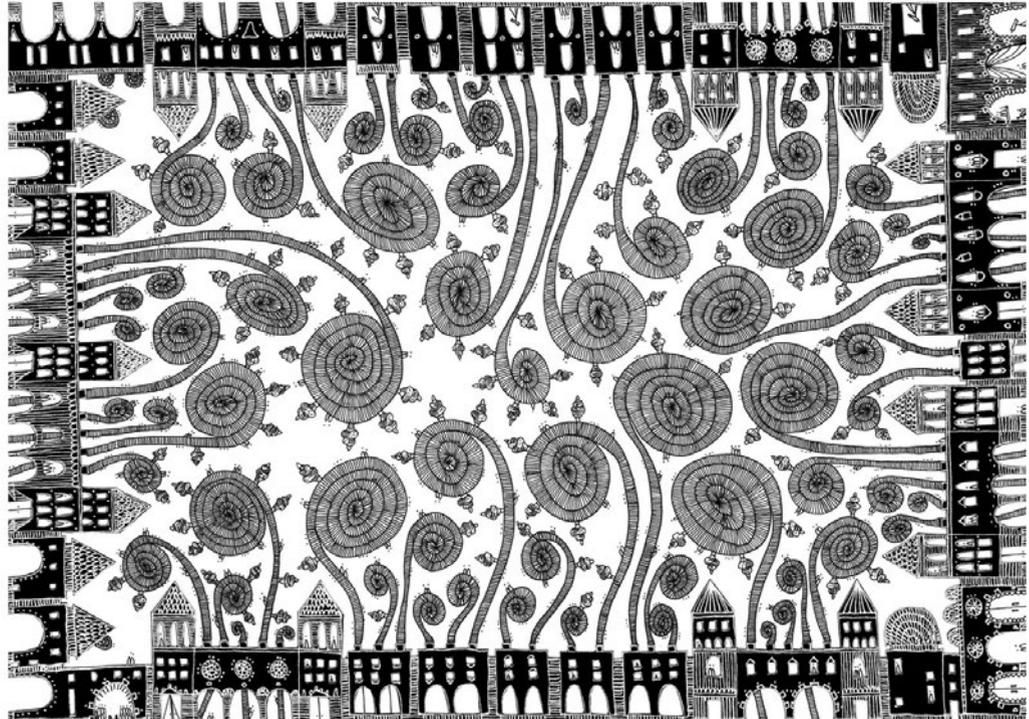


Fig. 5 - FEDORA city

Fig. 6 - ISIDORA city



Un sistema complesso, come la città, deve essere indagato facendo ricorso ad approcci olistici che tentino di comprendere i nessi e le relazioni tra le parti e le azioni che derivano dal suo meccanismo unitario, consapevoli della numerosità dei componenti e dell'alto grado di articolazione delle relazioni. I sistemi complessi sono strutturati secondo relazioni di tipo non lineare, pertanto diventa molto difficile cercare di prefigurare modelli interpretativi fondati su poche variabili collegate in maniera deterministica. Questa è una delle ragioni principali per cui i sistemi artificiali creati dall'uomo tendono a creare reazioni a catena, che diventano di difficile gestione e finiscono con annullare la prevedibilità. L'evoluzione tecnologica contemporanea, da un lato, sta amplificando le potenzialità umane e le sue possibilità di trasformazione dei sistemi naturali ma, dall'altro, sta moltiplicando le interrelazioni che sfuggono di fatto al controllo dello stesso sapere esperto. Per gestire la complessità dei sistemi non bisogna applicare sempre più tecnologia e monitoraggio nel tentativo di controllare le anomalie, ma imitare di più la natura che è un sistema resiliente per eccellenza. I sistemi naturali sono sovente ripetitivi, ridondanti e dissipatori di risorse, ma è proprio con queste caratteristiche che la natura riesce ad assorbire gli impatti, a rispondere alle catastrofi con nuove forze che rimettono in sesto il sistema e recuperano l'equilibrio.

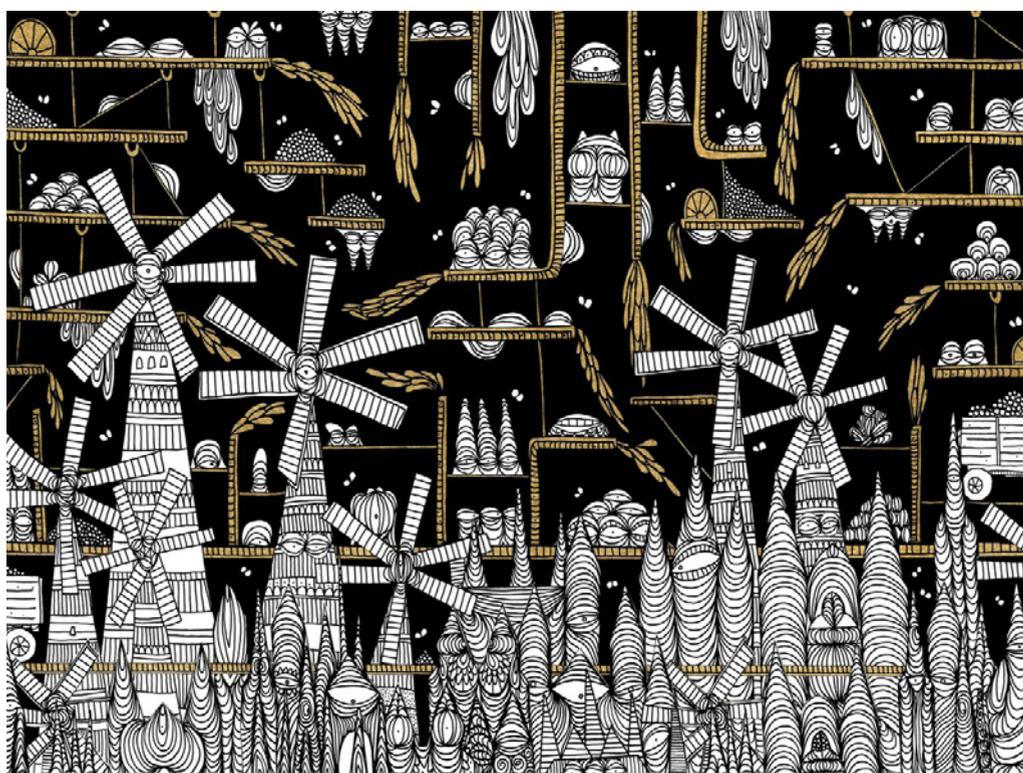
L'eccesso, la ridondanza, lo spreco, la ripetitività, l'interconnessione sono caratteri dei sistemi naturali che non corrispondono al sapere umano che cerca l'efficienza, il risparmio di risorse, la linearità, la semplicità delle relazioni. Se osserviamo i sistemi naturali, biologici in particolare, scopriamo che la ridondanza è la modalità mediante la quale la natura gestisce il rischio, le calamità e l'imprevedibilità dei fenomeni. La ridondanza sembra a prima vista superflua e, qualora non ci fossero imprevisti, risulterebbe

uno spreco di risorse ma, come diffusamente avviene, la casualità governa la realtà più dell'ordine.

La città è fondamentalmente un sistema complesso perché si compone di edifici, infrastrutture, spazi aperti ed anche di individui, istituzioni, soggetti economici che vivono in porzioni di territorio nelle quali si insediano e svolgono le proprie attività, sebbene nell'era dell'ICT tali limiti spaziali siano stati travalicati e le città sono entrate funzionalmente in reti internazionali di sussistenza e sviluppo (Sassen, 1991). Il sistema città è quindi soggetto ad azioni, pressioni e forze di diversa caratterizzazione e intensità che lo rende estremamente variabile e dinamico, per il quale è difficile pensare ad azioni localizzate implementabili in spazi fisici territoriali ristretti.

La città di mezzo appare quindi come un fenomeno descrivibile spazialmente per la sua diffusione su un territorio altamente frammentato, ma per comprendere le ragioni e i processi evolutivi è necessario prendere consapevolezza della sua complessità e delle molteplici relazioni che legano uno specifico territorio ad altri più vasti e certamente ad agenti socio-economici molto distanti nello spazio.

Questa consapevolezza rende conto della fragilità della città di mezzo, della sua vulnerabilità rispetto a processi fortemente interrelati e di difficile comprensione in quanto parte di sistemi complessi. La città intermedia, di frangia, interstiziale risulta più delle altre parti, come i centri storici o le periferie urbane, di difficile comprensione e gestione per la sua indeterminata e talora spontaneismo insediativo. Ben si addice all'approccio del pensiero complesso che mira a svelare le differenti relazioni plurime e le componenti sistemiche del territorio.



*Fig. 7 - OLIVIA city*

Fig. 8 - ISAURA city



Negli articoli dedicati all'interpretazione e governo della città di mezzo pubblicati su questo numero della rivista TRIA, si prosegue il dibattito e la riflessione già avviata nel numero precedente, e la pluralità degli approcci, dei tematismi affrontati quanto dei casi studio rappresentati, rendono ben conto della fragilità e della complessità dello stesso paradigma di "città di mezzo", nonché della sua articolazione fisico-funzionale e della pluralità e conflittualità degli attori e delle dinamiche sociali.

## REFERENCES

- Acierno A. (2003), *Dagli spazi della paura all'urbanistica per la sicurezza*, Alinea Ed., Firenze
- Acierno A., Pistone I., Scaffidi L. (2018), *Un approccio integrato per la pianificazione urbana multiscale*, in TRIA n. 21 (2/2018), FedOA University Press.
- P. W. Anderson (1972), *More Is Different*, *Science* 04 Aug 1972: Vol. 177, Issue 4047
- Bertuglia C.S., Vaio F. (2019), *Il fenomeno urbano e la complessità*, Bollati Boringhieri, Torino
- Covello V.T., Mumpower J.L. (1985), *Risk Analysis and Risk Management: An Historical Perspective*, in *Risk Analysis* 5(2), June 1985
- Douglas M. (1985), *Risk acceptability according to the social science*, 1985; tr. it. *Come percepiamo il pericolo*, Feltrinelli, Milano, 1992
- Sassen S. (1991), *Global Cities*,
- Taleb N.N. (2012), *Antifragile: Things That Gain from Disorder*, New York: Random House.

## IMAGES SOURCE

Le immagini che accompagnano il testo sono tratte dal sito web dell'artista Karina Puente (*karinapuente.com*) che ha dedicato il suo progetto iconografico al libro del 1972 di Italo Calvino. Le riproduzioni originali sono acquistabili dal sito web.

**In**  
**ter**  
**venti**



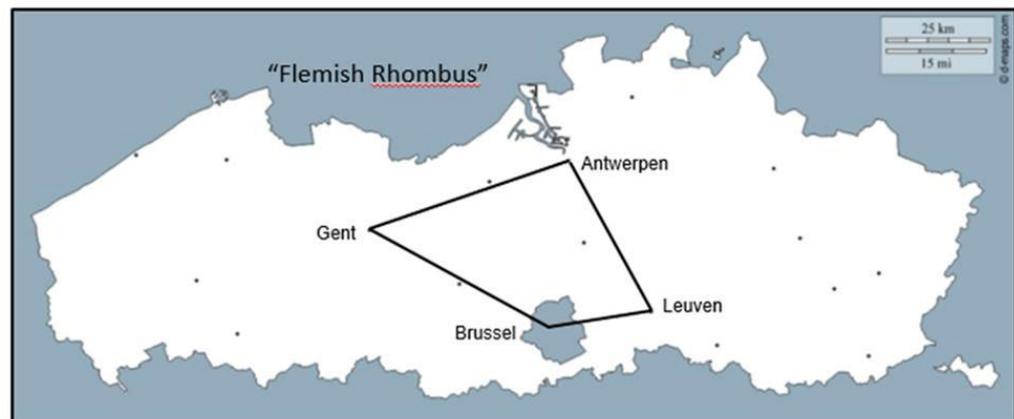
Abstract

## In-between urban zone South of Antwerp: the path towards sustainability

*Marc Moehlig*

### *Abstract*

In-between urban zone South of Antwerp is located in a dispersed urban city environment called the “Flemish Rhombus”. It is a problematic zone dominated by traffic. It hosts a large number of large scale retail shops and several industrial parks bordering on residential areas. Township centers lack attractiveness, in particular the city center of Boom. Regional and local spatial plans have several strenghts but are not sufficiently dynamic and proactive to solve all the issues. In order to promote a sustainable future for the zone, there is a need for a positive comprehensive image encompassing the objective and subjective characteristics the zone should have. This image should be marketed to the relevant stakeholders and should be the basis for action. It would be beneficial for the entire dispersed city and for the in-between zone in particular if the



government took appropriate measures to discourage motorised traffic and to encourage the development of the local economy.

**KEYWORDS:**

*in-between city, sustainable development, territorial governance*

**In-between zone urbane a sud di Anversa: il percorso verso la sostenibilità**

La zona urbana intermedia di South of Antwerp si trova in un ambiente urbano disperso chiamato “Rhombus fiammingo”. È una zona problematica dominata dal traffico. Ospita un gran numero di negozi al dettaglio di grandi dimensioni e diversi parchi industriali confinanti con aree residenziali. I centri delle township sono poco attraenti, in particolare il centro della città di Boom. I piani territoriali regionali e locali hanno diversi punti di forza, ma non sono sufficientemente dinamici e proattivi per risolvere tutti i problemi. Al fine di promuovere un futuro sostenibile per la zona, è necessaria un’immagine positiva e completa che comprenda le caratteristiche oggettive e soggettive che la zona dovrebbe avere. Questa immagine dovrebbe essere commercializzata alle parti interessate e dovrebbe essere la base per l’azione. Sarebbe utile per l’intera città dispersa e per la zona intermedia, in particolare se il governo adottasse misure appropriate per scoraggiare il traffico motorizzato e incoraggiare lo sviluppo dell’economia locale.

**PAROLE CHIAVE:**

*città di mezzo, sviluppo sostenibile, governance del territorio*

## **In-between urban zone South of Antwerp: the path towards sustainability**

*Marc Moehlig*

### **“Flemish rhombus”: a dispersed city**

City of Antwerp is the Northern edge of a dispersed urban landscape connecting 4 major Flemish cities; the three other ones being the capital Brussels in the South, Ghent in the West and Leuven in the East. Four other second tier cities are also part of this dispersed urban landscape: Beveren, Sint-Niklaas, Aalst en Mechelen. On top of that there is a number of smaller townships that are officially named cities but are much less important in size. This rhombus-like dispersed urban landscape (“Vlaamse ruit” or “Flemish Rhombus”) hosts more than half of the Flemish population and nearly 30 % of the total Belgian population. Total number of inhabitants is estimated at 3,5 Million people. “Flemish Rhombus” occupies approximately one quarter of the total surface of Flanders, which is 13 500 km<sup>2</sup>. Whereas the average density of population in Flanders is close to 500 inhabitants/km<sup>2</sup>, in the “Flemish Rhombus” it is estimated to be twice as high. “Flemish Rhombus” is in the top 5 of the richest urban regions in Europe.

Origins for this dispersed urban landscape go back to the 19th century. Following elements were at the basis of its creation (Bruggeman, 2016):

- Political decision to give the same level of autonomy to local townships and cities, thus putting them at an equal footing;
- The fast development of railroads and local railway stations allowing workers to live in rural areas and commute to work;
- Virtually simultaneous introduction of electricity in cities and in the countryside;
- Political promotion by the catholic party of the concept of an individual house with a garden.

In the twentieth century the creation of a motorway network further encouraged the development of this dispersed urban landscape. Copying the Italian autostrada model, the first motorways were opened in Belgium in the late 1930ies but the biggest motorway development spur happened in the 1970ies and 80ies.

In recent years Belgium has been detaining the doubtful record of being one of the most congested countries of Europe. Fact that there is a dispersed urban landscape is not the only reason. New Jersey model shows that dispersed urban landscapes can function well in terms of mobility if people live in one part of an urban landscape and work in the same or in a neighbouring part of that same urban landscape.

“Flemish Rhombus” is a very different dispersed urban landscape than the New Jersey one:

- There is a much higher density of population;
- A vast quantity of goods imported via the ports of Rotterdam and Antwerp are

shipped by truck to the South of Europe and have to cross the Flemish Rhombus;

- There is a high concentration of office jobs in Brussels, which means that a total of 340.000 commuters travel to Brussels every working day, 200.000 of which are Flemish.

European fiscal policies still discourage local work and encourage import and transportation of goods. Fiscal pressure on work is extremely high and transport, especially maritime transport, is still receiving a favourable fiscal treatment: “bunker”, the technical name for the fuel used by sea going vessels, is still exempt of taxes. Road transport of containers and goods in no way pays for the “externalities”, meaning the negative impact of road transport on the environment, on health and safety and in terms of lost time. Impact on Flanders is enormous: increasing number of trucks cross the region and are at the basis of massive traffic jams, especially on and around the ring roads of Antwerp and Brussels.

Commuting is encouraged by high taxes on house purchasing. These high taxes strongly discourage people to move house if they get a job in another region and encourage them to commute. On top of that, because of the high cost of labour to employers (both private and public) tend to go for economies of scale by reducing the number of local subsidiaries and by centralizing a lot of activities in central head offices, either in the Brussels area or in one of Belgium’s major cities. Result is that a lot of people commute by car.

Apart from the mobility issues, quality of life in most parts of the “Flemish Rhombus”

is fairly good and this translates in high housing prices. There are however some in-between zones that are far less attractive and can be seen as problem areas.

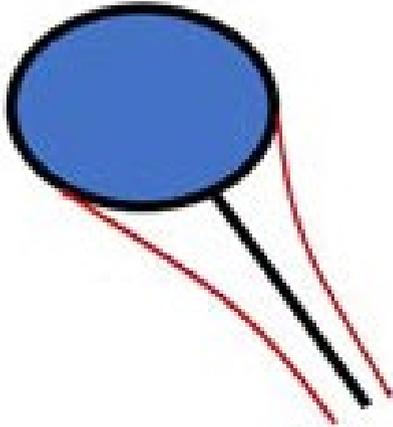
The present article focuses on the geographic zone in between Antwerp and Boom. This area proves to be a much more problematic zone than the fairly harmonious suburban zone on the South-East side of Antwerp. Antwerp is the second major city of Belgium and the entire agglomeration hosts approximately one million inhabitants. Antwerp is located 50 kilometers North of Brussels and is connected with the capital by means of one railway and two motorways, the A2 and the E19.

Whereas the relatively new E19 (opened to traffic in 1974) crosses the traditional rural and suburban areas before ending on the South-Eastern limits of the city of Antwerp, the much older A2 (it goes back tot the late 1930ies) passes an area that can only be qualified as an in-between zone. This zone stretches from the city of Boom, or more precisely from the exit of the Rupel tunnel, to the Southern confines of Antwerp city. Total length of this in-between zone is approximately 15 kilometers; the exact width is more

Fig. 1 – Description of the in-between zone South of Antwerp



Fig. 2 – “Funzionale” in between zone



difficult to determine. On both sides of the A12, there are 70 km/hr traffic lanes (N117).

This geographic area can be qualified as a functional in-between zone (Grey, 2014) that extends out of Antwerp along the A12. Special feature of this in-between zone is that it links a major city, Antwerp, to a city of much lesser importance, Boom.

Most striking feature of the in-between zone is that over a distance of more than 10 kilometers the A2 is bordered by large scale retail (not shown on the map). Road layout makes this possible: between Boom and Antwerp the motorway is flanked on both sides by two traffic lanes with a speed limit of 70 kilometers/hour whereas the speed limit on the four central lanes is either 120 or 90 kilometers/hour. During the 1970ies there were a handful of mainly local large scale retail shops in the in-between zone. The nineties saw the arrival of international large scale retail shops like Ikea and Decathlon. New phenomenon arose around the turn of the century: the creation of large scale retail clusters. These clusters consist of a handful of major international retail shops that have a common street access and car park. Multiplication of major retail shops and retail clusters led to the creation of what might be one of the longest shopping streets in Europe.

On both sides of the A12 there is a mixture of residential, industrial and rural areas.

Especially on the West side there is a lot of industry. Starting from the North, you first have the industry park of Wilrijk and then the scenery opens up a bit towards the Rupel area. Rupel is a small river that ends up in the more important river Schelde. In the nineteenth century there was quite a lot of industrial activity along the banks of the Rupel. Factories were scattered along the banks but left a lot of room for agricultural and natural zones.

On the East side there is the densely populated township of Wilrijk and further South there is the residential township of Aartselaar, which is characterised by a high share of detached homes.

South of Aartselaar, the city of Boom is located. Boom used to be a thriving small industrial city focusing primarily on brick manufacturing (Boom, 2019). At the end of the 1970ies virtually all of the small brick factories had to close their doors because they could no longer compete with larger automated brick factories elsewhere in the country and in Europe. Most of the older factories on the banks of Rupel were closed. The main shopping streets of Boom show a lack of investment and virtual absence of international retail chains. There are several unoccupied shops for rent.

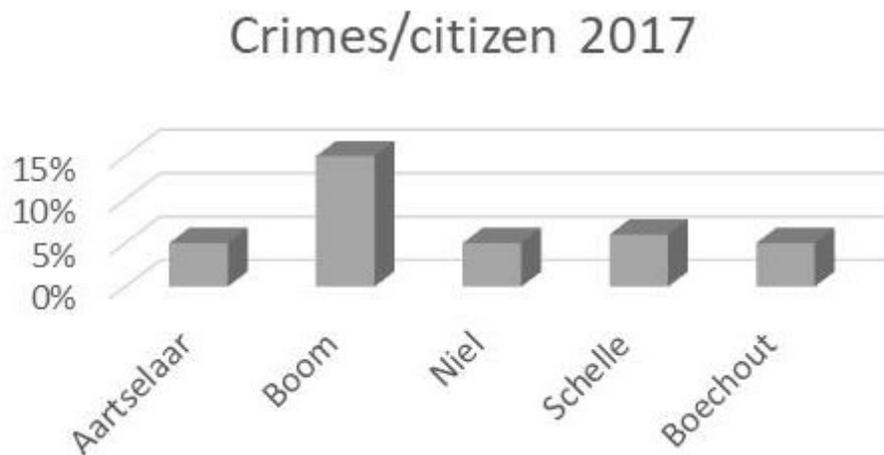
In recent years Boom became known to youngsters across the globe because it hosts the famous dance festival Tomorrowland during two weekends in July. Festival is organized in a nature reserve close to the city center, called “the Schorre”. Whereas other festival cities or townships manage to obtain lasting carry-over effects in terms of image, this does not seem to be the case in Boom.

Lack of attractiveness of Boom can be quantified:

- Housing prices in Boom were in 2017 on average 30% lower than in suburban townships like Edegem, Hove and Boechout (kadaster, 2018). Boom and neighbouring local communities like Niel and Schelle provided homes to a lot of

factory workers in the past. There still are a large number of small old houses that have not been correctly renovated or updated.

- Crime rate in Boom was significantly higher than in other small townships in the zone. In 2017 there was on average 1 crime for every 7 local citizens. This figure is consistent with the data for earlier years. For comparison purposes the township Boechout was added: it is a township that was to a certain extent the object of a gentrification process. Boechout does not have a lower score than most of the townships in the in-between zone, with the exception of Boom.



*Fig. 3 – Crimes and citizen in 2017  
Source: Federal Police and Internal Affairs websites*

### **Measures taken by the authorities to manage the spatial layout of the in-between zone**

In 1962 the “Wet of Stedebouw” (“Law on Urbanism”) mandated that national and regional plans (two levels) would need to be defined. These plans needed to be complemented with more detailed general and specific planning schemes. Most regional plans were approved in the late seventies but the overriding plan for Flanders as a whole remained absent until 1999 (Coppens, 2007). In the meantime a so-called in-fill rule allowed to built houses in between existing ones. This led to further ribbon development.

“Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen”, the overriding plan for Flanders, meant the start of a more professional management of space (RSV, 2019). Last revision happened in 2010-2011 but the more local plans for the subregions and the specific planning schemes were not necessarily revised accordingly.

In fact most plans and planning schemes for the in-between zone South of Antwerp predate the last revision of the overriding plan for Flanders. Only the city of Antwerp, that also comprises the township of Wilrijk, made updates as recent as 2018.

That does not mean the plans and planning schemes do not have strong points (RUP Anwerpen-Wilrijk, Aartselaar, Boom, Niel, Schelle):

- There is a clear functional separation between housing, industrial and green zones.

- A number of obsolete industrial properties were transformed into green zone. A number of old factory buildings that were located on the banks of the river Rupel were demolished and the land was cleaned up in order for it to become a green zone. Former brick manufacturing site located on the Eastern side of the city of Boom was transformed in a natural reserve called “the Schorre”. A part of this natural reserve regularly hosts music festivals like e.g. the internationally known music festival Tomorrowland. These initiatives are part of a program to make the Rupel area a more natural recreation zone equipped with cycle paths on the river banks.
- A so called “green finger” was created: it is an interconnected parkzone that runs from West to East through the in-between zone.
- Clear limits to the housing zones prevented them to spread like oil patches throughout the zone. Residential growth was consciously limited to ensure that the residential role of the city of Antwerp would not be compromised. In the province of Antwerp 65% of houses/apartments need to be build in urban centers and 35% of houses/apartments can be build decentrally. There is a minimum target density of 25 houses/apartments per hectare in the urban part.
- New tram line is supposed to be built to link the township of Wilrijk, which is officially part of Antwerp, to the Antwerp city center.

There are obvious disadvantages though:

- Regional plans and planning schemes are not modified in function of the evolution of criteria like crime rate, traffic density, housing prices, etc... Most of the regional plans predate the “Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen” and do not take into account the massive increase in both trucks and passenger cars that pass through the zone. On top of that the regional plans were not very ambitious in terms of concentrating manufacturing plants, offices and warehouses. Scattered pattern of so-called industry parks creates a situation where trucks and vans need to pass housing areas. Regional plans advocate a more intense use of the railway connection linking Boom to Antwerp but hardly any practical measure is taken to translate that intention into action. There is no efficient and direct public transport connection between the zone and the capital Brussels.
- Large scale retail shops along the A12 have tremendously increased in number and in importance since the regional plans were approved. These huge shops attract a large number of customers who nearly all come by car. Townships like Aartselaar and Wilrijk are struggling to keep the commercial function alive in their historic centers. The pedestrian commercial zone of the city of Boom is a planning failure: few customers, a visible lack of investment and a large number of shops for rent do not help to liven up the city center of Boom. Whereas the townships close to the E19 motorway, only a few kilometers East of the A12, have undergone a “gentrification” process, this is clearly not the case in the chosen In-between zone: there are no large scale additions of fashionable cafes, restaurants and shops.
- Apart from the new cycling paths along the Rupel river, the regional plans do not build on bicycles as a means of transportation for commuters. Cycle paths left and right of the A12 are unpleasant and dangerous because of multiple entries and exits

- to large scale retail shops and because of the pollution of a total of 8 lanes of traffic.
- City center of Boom does not benefit from the creation of the natural reserve on the East side of the city: there is no housing estate that connects to or has a view over the natural reserve. On the South end of the city center, old houses, car parks and small warehouses shield the square in front of the main church from the riverfront.
  - Region plan mentions a project to cover parts of the A12 with a roof in order to be able to protect the city center of Boom from the noise and the pollution of the motorway. This new land surface was supposed to be used for residential development. Financial and practical feasibility of the project was never extensively tested. Consequence is that nearly 15 years after mentioning this project in the regional plan, this project remains a purely theoretical one.

### **In-between zone as a failure in terms of sustainability**

Thomas Sieverts (Sieverts, 1997) points out that the dispersed city appears to be the result of a total absence of urban planning but is in reality the result of a large number of small scale rational decisions. In-between zone South of Antwerp as it looks now is the result of 2 elements: the decay of the industry along the Rupel (mainly but not exclusively brick manufacturing) and the existence of a motorway flanked by medium speed traffic lanes on either side. Latter helped to attract small and medium size companies (manufacturing, logistics, offices), large scale retail shops and people looking for cheap housing. Regional plans ensured that functions did not mix at the neighbourhood level and prevented people to build houses randomly across the in-between zone. Some green areas were preserved or created but sustainability was never a key driver for the development of the zone.

As pointed out earlier, a dispersed city like the Flemish Rhombus is not the best setup in terms of sustainability and the in-between zone South of Antwerp is an area where all the sustainability issues that can be associated with a dispersed city become visible. Conceptual origin of the dispersed city is that as the public space became less attractive, people wanted a larger and more attractive private space to compensate. This search for more private space resulted in a decentralized and dispersed city. Citizens living in a dispersed city have to use their cars more often and are thus rendering the public space even less attractive. System that is at work does not automatically veer towards a new equilibrium, to the contrary: as people increase their mileage and spend more time in their cars, they make the residential areas they cross less attractive, thus invading other people's private space. At the same time, they spend less time at home and the benefit of their own private space decreases accordingly. The in-between zone is also home to less well-off people who cannot afford car ownership but are the victims of other people's car use 24 hours a day.

A significant part of the houses and apartments of the in-between zone South of Antwerp is close to major connecting roads with a high traffic density. Typical Belgian ribbon development increases the exposure to the negative effects of high density traffic.

### Path towards sustainability

Sieverts draws the attention to the conflict between the “System” and the “Agora” (Sieverts, 1997) - “System” being all the rational elements in a dispersed city that are linked to production, supply and disposal of goods and services; “Agora” being the “Lebensraum” or living space where human encounters take place, where we experience sensory experiences and that we identify as our immediate environment. “System” and “Agora” refer to the objective and subjective elements that define the dispersed city. This means that if we want to define a path towards sustainability, it needs to be done both in objective and subjective terms.

Sieverts also points out that work needs to be done on “Innenbildern”, or interior images, that become “Leitbilder” or guiding principles in the evolution of the dispersed city. These guiding principles must take into account what is “Machbar” or feasible and what is “Wuenschar” or desirable. Practical example of a city that has worked on defining a powerful image is Amsterdam (slideshare, 2018). Amsterdam is the global benchmark in terms of city marketing. City succeeded to create an image that brings together elements that looked conflicting at the start: preservation and innovation, traditional values and openness to different sexual expressions and the creation of an aesthetics that mixes 18th century buildings with modernist avant-garde architecture. Strength of this imagery is that the same multi-dimensional concept exerts an appeal to people with different needs and wishes. Sustainability is also woven into the concept: in no other city the use of bicycles is such an essential part of mobility. Bicycles travel by ferry boat and train and, when not used, can be stored in multi-level bicycle parks.

Is it easy to define an attractive image for a problematic part of a dispersed city? It most certainly is not.

What are the characteristics the in-between zone has that can be built on:

- Presence of nature: natural banks of the two rivers, a couple of parks, a natural reserve called the “Schorre” and a large number of open fields bordered with trees;
- Employment and housing opportunities also for people with lower income;
- All generations present in the zone;
- Positive international community ambiance thanks to the yearly Tomorrowland festival.

What positive elements could be added:

-Give the township centers of Wilrijk, Aartselaar en Boom a special flair by financially encouraging people to open up cafes, restaurants and shops that refer to different foreign countries and offer an excellent quality/price proposal. It is absolutely essential to have a clear differentiation between the retail function of the township centers and the large scale retail shops along the N117.

- Add bicycle lanes that link the townships centers, the retail clusters and the green zones; create safe bicycle parkings at railway, bus and tram stations. Where there is a lack of space, special bike streets could be created: residential streets that are designed in such a way that car traffic can not pass through but that allow

car access to residents. This can be realized by dividing the street in two parts by means of adding small posts to separate the halves. Bike lanes could be painted in the middle of the street to force cars to adapt their speed to bicycle speed. People could be encouraged to plan family excursions by bike to the large scale retail shops. They will only do so if bicycle circuits are created that keep bicycles away from main roads. Shops could be encouraged to do free home deliveries of items purchased by cyclists. Large retail shops have the internet shopping technology to make this possible. Infrastructure measures need to go hand in hand with marketing campaigns to encourage people to cycle (Munoz et alii, 2016).

- Encourage community building initiatives at township level and stage low budget cultural events. Young artists should be motivated to live in the in-between zone. US cities like Austin and Detroit have proved that the presence of artists adds to the attractiveness of a city, even to an extent that it leads to excessive gentrification (Way et alii, 2018). At a much more modest scale, the small township of Boechout has benefited for many years from the culturally open image of the yearly world music festival. Boom is hosting the world famous Tomorrowland festival but has not been able to transfer the positive international community feel of the festival to the city of Boom itself. Additional initiatives throughout the year need to be taken to benefit from the carry-over effect.
- Community building should not only happen at township level but should also be encouraged at neighbourhood level. A social mix strategy (Mu, 2017) can be beneficial to creating a more healthy and cohesive community. Attracting people with an artistic background, who are looking for inexpensive places to live and work, may be a stepping stone towards luring the younger middle class to live in the region. Shared housing can also help to create a stronger sense of community (Cho et alii, 2019). Residents in shared housing in Seoul show a higher level of residential satisfaction, thanks to a stronger community attachment.
- Residents should be encouraged to bring nature closer to their homes. An Australian study (Sushinsky and Rhodes, 2017) suggests that if you decrease the importance of public green space to increase private garden size, bird species richness decreases. For birds and insects to thrive, people should plant more trees, shrubs and flowers. Similarly local farmers can be stimulated to grow diverse bio-crops to create the conditions for species diversity. It is not sufficient to reserve a certain percentage of land to green space; quality and diversity of vegetation is also of importance.

Adhesion to the desired image will not exist however if the main stakeholders are not consulted. Regional and local authorities should join hands to organize these consultation rounds. In a second stage, the authorities need to create a powerful taskforce that can market the image and accompany change.

It would be helpful however if at a broader level fiscal measures would be taken to discourage freight transport by lorry and to stimulate local employment. As described by the author in an earlier edition of this journal in 2017, it would be beneficial for the

development of a sustainable urban society to progressively increase taxes on transport (mainly maritime and road transport) and to simultaneously decrease taxes on labour. This would be a major lever towards more local employment. Ideally these measures should be taken at the European level.

At the national and regional level, other fiscal measures can be helpful to reduce car traffic:

- decreasing the registration fees you have to pay when you buy a house, will encourage people to live closer to their work;
- increasing taxes on car use and decreasing the cost of public transport, will encourage people to use their cars less.

On top of that the public transport connection between the zone and the capital should be improved. It would also be beneficial if the administration inversed the move to centralizing education, healthcare and other public services and went for a more local approach.

### **Conclusion**

Transforming a problem area like an in-between zone (in this particular case one that is part of a dispersed city) into a sustainable one that performs well, both in terms of efficiency as in terms of citizen well-being, is not an easy task. It does not only need a well coordinated planning approach but also requires an effort to mobilize the collective imagination to come up with a vision, a positive image, of what the area could become. It is no longer possible and acceptable that citizens try to find shelter from the problems of the public spaces by hiding in increasingly large private spaces. Communities have to conquer the public spaces again and need to make them work to their benefit. It would be helpful if these local efforts were part of a much broader public change process towards more sustainability, preferably at the European scale.

## REFERENCES

- AA.VV. (1982), *Orti urbani una risorsa*, Franco Angeli, Milano.
- Bruggeman D, “De nevelstad (z)onder stroom”, AGORA 2016-4, Stichting Tijdschrift AGORA, Utrecht, p. 12-15
- Budnikevych I. and Gavrysh I., “Modern Marketing Concepts as the Basis for Formation and Increase of the Attractiveness of Cities and Territories, Baltic Journal of Economic Studies Vol. 3 N°1 2017, p.11
- Cho G., Woo A., Kim J., “Shared housing as a potential resource for community building”, In Cities April 2019, Elsevier Ltd., London, p.30
- Coppens L., “Van stedenbouwwet naar decreet van 18 mei 1999: meer en betere inspraak voor de burger in het ruimtelijk en stedenbouwkundig beleid in Vlaanderen?” Universiteit Gent, Scriptie 2007, Gent, p.16
- Grey A, “Durabilité et ville diffuse dans la pensée prospective en urbanisme. L’aménagement des franges urbaines du Grand Paris”, Cahiers de géographie du Québec Vol. 58 n° 165 Dec. 2014, Québec, p. 419
- Mu S., “Community building in Social-mix Public Housing: Participatory Planning of Ankang Development Plan”, Procedia – Social and Behavioral Sciences 2016, Elsevier Ltd, London,
- Munoz B., Monzon A. and Lopez E., “Transition to a cyclable city: latent variables affecting bicycle commuting”, Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition) December 2017, Elsevier B.V., Amsterdam, p. 521
- Sieverts T., “Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land”, Birkhäuser Verlag, Basel, 2013, p.15, p. 85, p.120
- Sushinsky J.R. and Rhodes J.R., “Maintaining experience of nature as city grows”, Ecology and Society 22(3) 2017, Resilience Alliance, Stockholm, p.1
- Way H., Mueller E. and Wegmann J., “Uprooted: Residential Displacement in Austin’s Gentrifying Neighbourhoods and What Can Be Done About It”, The University of Texas at Austin – Entrepreneurship and Community Development Clinic – School of Law 2018, Austin, p.3.
- [https://www.boom.be/Inwoners/Over Boom/Geschiedenis](https://www.boom.be/Inwoners/Over%20Boom/Geschiedenis)
- <https://www.kadaster.be/onthaal/immoprijzen>
- <https://www.ibz.rrn.fgov.be>
- <https://www.rsv.ruimtevlaanderen.be>
- [https://slideshare.net/The Making of...the city marketing of Amsterdam](https://slideshare.net/The%20Making%20of...the%20city%20marketing%20of%20Amsterdam)
- <https://www.statpolicefederale.be/criminaliteitsstatistieken/interactief>
- Ruimtelijk Uitvoeringsplannen Antwerpen, Aartselaar, Boom, Niel and Schelle:
- [https://www.aartselaar.be/Over Aartselaar/Beleid/Ruimtelijke Planning/Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen](https://www.aartselaar.be/Over%20Aartselaar/Beleid/Ruimtelijke%20Planning/Gemeentelijke%20ruimtelijke%20uitvoeringsplannen)
- [https://www.antwerpen.be/Goedgekeurde BPA's en RUP's](https://www.antwerpen.be/Goedgekeurde%20BPA's%20en%20RUP's)
- [https://www.boom.be/Bouwen en wonen/Ruimtelijke planning/Ruimtelijk uitvoeringsplan \(RUP\)](https://www.boom.be/Bouwen%20en%20wonen/Ruimtelijke%20planning/Ruimtelijk%20uitvoeringsplan%20(RUP))
- [https://www.niel.be/Wonen & welzijn/Wonen/Bouwen en verbouwen/Bouwen en verbouwen/Ruimtelijke uitvoeringsplannen \(RUP's\) en verkavelingen](https://www.niel.be/Wonen%20&%20welzijn/Wonen/Bouwen%20en%20verbouwen/Bouwen%20en%20verbouwen/Ruimtelijke%20uitvoeringsplannen%20(RUP's)%20en%20verkavelingen)
- [https://www.schelle.be/Wonen & Ruimtelijke ordening/Bestemmingsplannen: gewestplan en RUP](https://www.schelle.be/Wonen%20&%20Ruimtelijke%20ordening/Bestemmingsplannen%20:gewestplan%20en%20RUP)

**Marc Moehlig**

Marc Moehlig, a trained economist and a former executive in the chemical industry, gained expertise in areas like strategy, marketing, innovation and sustainability. He created a strategy consultancy firm, moved on to building management and is now preparing for other new ventures.



Abstract

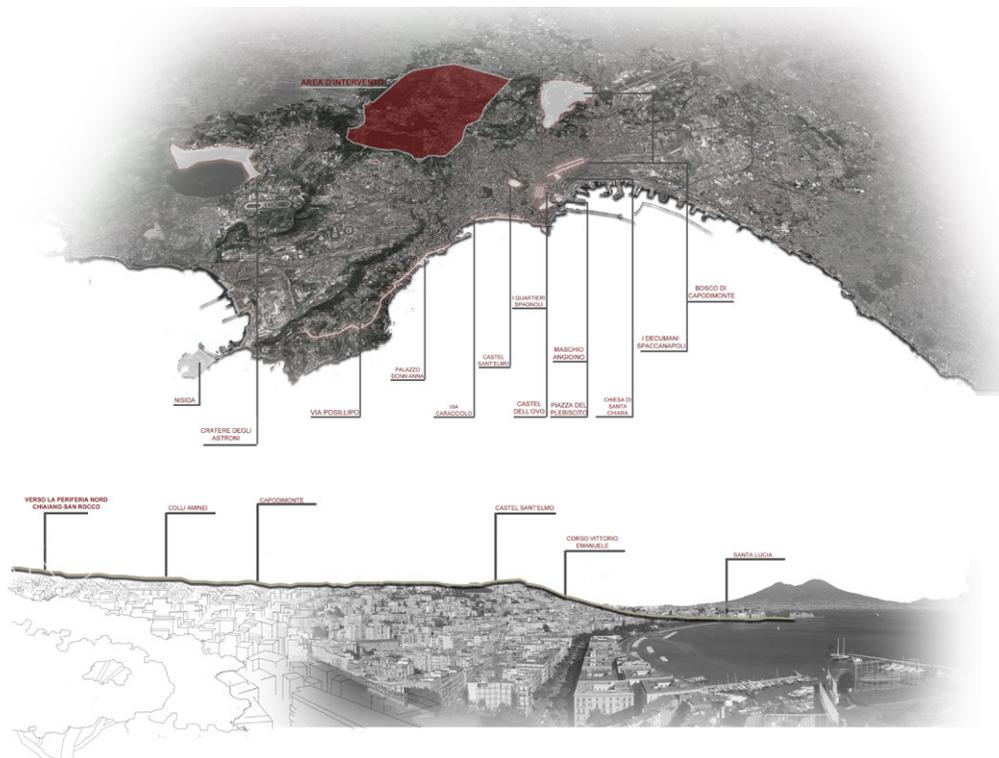
## Invisible outskirts: possible planning scenarios for the northern suburbs of Naples

*Elena Paudice*

### Abstract

The following contribution was born as part of a Master's thesis work in Landscape Architecture, during which a work of analysis was undertaken aimed at developing new design scenarios for the Chiaiano area.

Chiaiano, a district north of Naples, located between the Vomero and Scampia, an area of connection between two very different realities. This intermediate position determines a transit function, both for cars and pedestrians, mainly due to the presence of the underground station, an important exchange node as it allows easy access to the surrounding areas.



But its exclusive condition of passage prevents to capture the interesting historical-landscape peculiarities including the deep tuff quarries, which represent a potential for a place to rediscover and enhance.

**KEYWORDS:**

*Tufa caves, urban regeneration, Chiaiano neighbourhood in Naples*

**Periferie invisibili: possibili scenari progettuali per la periferia nord di Napoli**

Il seguente contributo nasce nell'ambito di un lavoro di tesi di laurea magistrale in Architettura del Paesaggio, durante il quale è stata intrapresa un'analisi finalizzata ad elaborare dei nuovi scenari progettuali per l'area di Chiaiano.

Chiaiano è un quartiere a Nord di Napoli, situato tra il Vomero e Scampia, un'area di collegamento tra due realtà molto diverse. Questa sua posizione intermedia ne determina una funzione di transito, sia automobilistico che pedonale, dovuta soprattutto dalla presenza della stazione della metropolitana, un nodo di scambio importante dato che permette di raggiungere facilmente le zone limitrofe.

Ma la sua esclusiva condizione di passaggio impedisce di cogliere le interessanti peculiarità storico-paesaggistiche, tra cui le profonde cave di tufo, che rappresentano una potenzialità per un luogo da riscoprire e valorizzare.

**PAROLE CHIAVE:**

*Cave di tufo, rigenerazione, Chiaiano di Napoli*

## **Periferie invisibili: possibili scenari progettuali per la periferia nord di Napoli**

*Elena Paudice*

### **Introduzione**

Negli ultimi anni la rigenerazione delle periferie è al centro del dibattito nazionale ed internazionale, in quanto sono le aree più deboli della città. Sono dei luoghi incompiuti dove l'abusivismo edilizio si è esteso a macchia d'olio, e per la mancanza di attrezzature e servizi, gli abitanti sono costretti a spostarsi verso i quartieri centrali delle città, marcando ancora di più il contrasto centro-periferia.

Una contrapposizione che ha comportato anche la marginalità sociale degli abitanti, i quali troppo di frequente vivono inconsapevolmente in situazioni di criminalità.

Un elemento che ha contribuito a rendere la rigenerazione delle periferie come un'emergenza non solo edilizia ma anche sociale.

Vari approcci cercano di porre rimedio ad un problema complesso, poiché sono luoghi che hanno sofferto già durante la loro nascita, spazi violati, edificati per sopperire l'espansione delle città, vissuti dai ceti sociali disagiati, dove il malaffare ha trovato un terreno fertile per radicarsi.

Pertanto, periferia è spesso sinonimo di degrado, renderla un luogo con una buona qualità della vita è una delle sfide dell'urbanistica, ma per rigenerarla bisogna pensarla in un modo nuovo, come un contenitore di nuove funzioni economiche e culturali, per renderla luogo di varie opportunità. Ma ogni periferia è diversa, sono diverse le problematiche della città di appartenenza. Ad esempio, per trovare delle strategie di intervento per le periferie di Napoli, bisogna conoscere la complessità della città.

La città di Napoli è formata da realtà molto lontane tra loro: la Napoli nobiliare dei salotti del centro; la Napoli del benessere quella del quartiere del Vomero; la Napoli del degrado, quella delle sue periferie.

Quando si parla della periferia di Napoli, in particolare di quella Nord, ormai è quasi immediato il collegamento con Scampia e con le sue imponenti Vele, gli edifici divenuti simbolo del disagio sociale e dell'illegalità.

Per tale motivo, il dibattito riguardo la riqualificazione dell'area settentrionale viene incentrato esclusivamente sulla demolizione o conservazione delle Vele, come se l'area dove è necessario intervenire fosse delimitata solo a quei lotti. Ai loro margini, invece, vi sono dei quartieri che soffrono della totale attenzione che viene data a Scampia, uno dei fulcri non solo della sofferenza sociale ma anche della criminalità organizzata, che si è diffusa, come una ragnatela invisibile, dentro ed oltre la città, influenzando nell'immediatezza sui luoghi adiacenti: nel 2004, durante la "guerra" tra il clan degli Scissionisti e dei Di Lauro, le zone limitrofe di Chiaiano e Piscinola, erano diventate teatro involontario di inseguimenti e sparatorie.

Ma trascorso quel periodo di paura, durante il quale gli abitanti dell'area non si spo-

spostavano più con un senso di sicurezza per le strade, non vi è stata nessuna azione di incremento della sicurezza pubblica.

Attualmente i quartieri come Piscinola e Chiaiano rappresentano i classici quartieri dormitorio, zone vissute solo di passaggio, un veloce passaggio, proprio perché non vi è né sicurezza, né punti di ritrovo, nonostante siano luoghi ricchi di storia e di paesaggi inaspettati, che se solo fossero valorizzati diventerebbero punti di aggregazione e di riconnessione ambientale.

In questo contesto, non è da sottovalutare anche la crescente attenzione degli abitanti, che attendono degli interventi per rivalutare quei frammenti di storia, “frammenti che vanno scovati e valorizzati. Ci vuole l’amore, fosse pure sotto forma di rabbia, ci vuole l’identità, ci vuole l’orgoglio di essere periferia” (Renzo Piano, 2015).

Si vuole, quindi, concentrare l’attenzione sull’area di Chiaiano, situata tra due quartieri molto diversi ma non molto lontani: Scampia e il Vomero, la “Napoli bene” e quella della sofferenza. Al fine di mettere in luce l’esigenza di una rigenerazione dell’intero quartiere e non di piccoli spazi, una strategia d’intervento areale e non puntuale, per trasformare Chiaiano da luogo di passaggio a spazio dello stare.

### **Chiaiano: la terra di mezzo**

La città di Napoli ha una morfologia molto articolata<sup>1</sup>, che ha contribuito a renderla una città sempre più monocentrica e a marcare la divisione tra i quartieri.

Lungo la corona della città sono stati realizzati vari interventi del tutto anonimi<sup>2</sup>, che hanno puntato più alla quantità che alla qualità dell’abitare, non apportando nessun pregio al contesto in cui sono stati inseriti.

Per capire il formarsi di queste aree bisogna risalire al periodo fascista, durante il quale per una riorganizzazione amministrativa e per scopi soprattutto economici e industriali, venne approvato il provvedimento che aggregava Napoli ai comuni limitrofi, tra cui la zona dei casali. L’area dei casali nel piano regolatore del 1939, elaborato dai maggiori esperti dell’epoca tra cui Luigi Piccinato, è evidenziata ancora come zona agricola, questa individuazione ne riconosce il valore e ne preserva l’identità, mentre l’area di nuova costruzione a Nord è molto limitata e riconducibile all’attuale Scampia.

Ma nel dopo guerra, proprio le zone agricole diventano oggetto di falsificazione del piano fino ad arrivare al PRG del 1958, che mira ad un ‘incremento edilizio sostanziale. Quest’ultimo piano non è mai stato approvato, ma la mancata attuazione vede il formarsi di nuovi insediamenti verso la zona collinare ed i margini della città, con la costruzione dei primi alloggi di edilizia economica e popolare.

Durante il boom economico degli anni ’70 la città si espande sempre di più, un’estensione che trova conferma nel PRG del 1972, finalizzato all’occupazione del suolo libero. Ma è dopo il terremoto del 1980<sup>3</sup> che l’espansione cresce in modo esponenziale, con il pretesto di dare un alloggio con delle buone condizioni igienico-sanitarie a chi non lo

possedeva, uno degli esempi peggiori di speculazione su una tragedia<sup>4</sup>.

Con questo pretesto vengono edificati interi quartieri monofunzionali, costituiti esclusivamente da edilizia residenziale pubblica, come nel caso di Scampia.

Anche buona parte dell'adiacente quartiere Chiaiano è occupato da questi interventi, accanto ai quali sorgono case costruite senza i dovuti permessi, che formano un tessuto edilizio incoerente<sup>5</sup>.

Se si percorre via nuova Toscanella, la strada che congiunge il nuovo Policlinico, situato nella parte alta del Vomero, con Chiaiano, si nota un paesaggio che cambia bruscamente: i profondi tagli delle cave di tufo del Vallone san Rocco interrompono il paesaggio e segnano l'inizio della periferia.

Dopo le cave di tufo si può notare un'edilizia promiscua, composta da case anche di tre livelli che, nell'alternarsi ad alti muri di tufo e a piccole e grandi attività commerciali, formano un fronte continuo e restringono la prospettiva. Ma poi lungo via dei Ciliegi le costruzioni si interrompono, e la prospettiva si allarga improvvisamente verso la stazione della metropolitana.

Da via dei Ciliegi si possono intravedere le distese di campi coltivati e le piccole masserie, a cui fanno da quinta i grigi edifici in cemento armato anche di otto piani, che nascondono ulteriori masserie, con i rispettivi campi coltivati, ed anche qualche palazzo nobiliare, ma in totale stato di decadenza.

Via Toscanella e via dei Ciliegi congiungono il quartiere dei Colli Aminei, un quartiere occupato da un ceto medio che offre vari servizi con un'edilizia mista, con il quartiere di Scampia, verso le Vele. Tra questi due quartieri vi è quello di Chiaiano, che può rappresentare un "quartiere ponte", un luogo quasi ignoto che collega il benessere con il degrado.

Il quartiere di Chiaiano per la sua posizione strategica è molto trafficato, ma viene solo attraversato, nessuno vi si ferma se non gli abitanti stessi per rientrare nelle loro abitazioni, poiché non vi sono punti di ritrovo, luoghi di sosta o per il tempo libero, un vuoto che lo ha reso un luogo solitario ed insicuro quando le luci dei negozi si spengono. Ma fino agli inizi del 2000 su una delle sue strade principali, via santa Maria a Cubito, vi era un piccolo cinema, il Felix. Il cinema Felix era un punto di attrazione anche per gli abitanti delle zone limitrofe e rendeva una piccola parte del quartiere sempre viva e frequentata. Tuttavia, quando il cinema ha cessato la sua attività il quartiere è rientrato nel suo stato di monotonia e anonimato, attraversato velocemente e distrattamente a testa bassa. Eppure, se solo si alzasse la testa si potrebbero notare le tracce di un'interessante storia paesaggistica e architettonica.

### **Le potenzialità storico-paesaggistiche e infrastrutturali**

Anticamente nella parte collinare di Napoli si praticava soprattutto la coltivazione della ciliegia, una coltivazione che non è mai stata abbandonata e che ritroviamo anche oggi.

In alcune cartografie storiche, come in quella dell'Agro Napoletano di Rizzi Zannoni del 1793, l'area viene rappresentata come zona ad esclusivo uso agricolo.

Anche nell'aerofotogrammetria del 1980 si ritrova ancora una prevalenza di campi coltivati, con un edificato sviluppato solo lungo le strade principali.

Nel mettere a confronto la foto aerea elaborata nel 1980 con quella attuale, le aree destinate alle colture si ritrovano difficilmente, gli spazi verdi sembrano aree residuali tra gli spazi edificati, nonostante queste aree verdi coltivate, ed anche quelle incolte, fanno parte della Selva di Chiaiano<sup>6</sup>, uno dei principali polmoni verdi della città.



Nella Selva di Chiaiano oltre la coltura della caratteristica ciliegia, sono presenti piantagioni di vigneti, castagneti e frutteti, la produzione di vari mieli e la coltivazione dell'antica e pregiata mela annurca.

L'area in cui erano concentrate le principali piantagioni coincideva con la zona più antica, che veniva denominata Polvica.

Dell'antica area di Polvica troviamo delle tracce nei nomi delle strade, come via Arco di Polvica, nei pressi di corso Chiaiano, dove lungo i margini si alternano edifici di inizio Novecento tra cui Palazzo Angiulli.

Palazzo Angiulli è stato costruito nel 1916, la facciata principale risalta per i suoi ornamenti in stucco, anche se ciò che dona un valore aggiunto all'edificio sono i disegni in stile liberty delle ringhiere e del cancello. Proseguendo lungo corso Chiaiano, all'incrocio con via Santa Maria a Cubito, troviamo sulle facciate di un palazzo angolare ulteriori decorazioni in stucco che ornamentano anche uno dei portali.

Poco distante segna l'ingresso di un edificio di tre livelli un portale con decorazioni lignee, che rappresentano un paesaggio esotico, affiancato da lesene decorate con motivi floreali.

*Fig. 1 - Confronto tra la vista del 1980 e la vista attuale dell'area Nord di Napoli. Come si può notare nel 1960 l'edificato era distribuito principalmente lungo gli assi principali, invece nella vista attuale vi è l'espandersi del costruito anche sulle aree agricole.*

Fig. 2 - Vista di palazzo Angiulli

Nelle strade adiacenti sono presenti altri edifici dei primi anni del Novecento, dalle linee eleganti e dalle superfici lavorate, alcuni in buone condizioni altri invece in uno stato di abbandono che sembrano ruderi di tufo, come la masseria Paratina, in via Barone, nella quale lo stilista Livio De Simone ha collocato per un periodo la sua attività. Percorrendo la strada parallela di via Paratina, via Comunale Margherita, ci troviamo davanti all'emblema del degrado naturale: le cave di tufo dismesse.

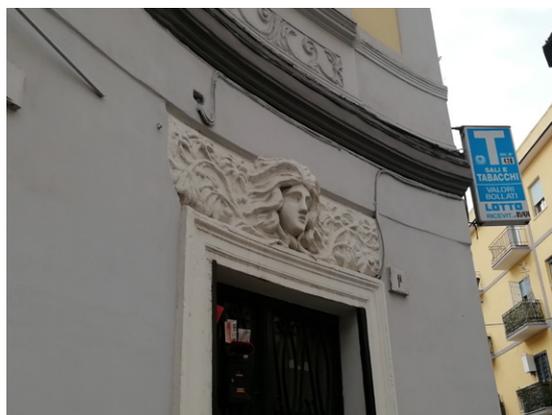


Fig. 3 - Particolare portale del palazzo a corso Chiaiano n. 1

L'estrazione del tufo è avvenuta in tutta la città, anche in pieno centro, e le cave di tufo ipogee de rione Sanità ne sono la testimonianza. Ma verso la corona settentrionale della città vi sono varie cave a cielo aperto: enormi "scatole tufacee", che per la mancanza di efficace azione di recupero, sono diventati i luoghi ideali per ospitare discariche autorizzate e non.

Vi è tutto un sistema di cave lasciate a sé stesse, che creano dei confini quasi invalicabili, marcando la divisione tra i quartieri. Ma in questi "buchi" di paesaggio si può leggere la stratificazione della storia geologica ed economica della città, sono la memoria industriale di un materiale rappresentativo campano: il tufo giallo napoletano.

Una delle più profonde cave è proprio nel quartiere Chiaiano, proprio in via Comunale Margherita, dove vi è anche un piccolo belvedere nel quale è stata posta una scultura di Bruno Munari, appartenente alle opere chiamate sculture da viaggio. Sul lato sinistro del belvedere si può intravedere un percorso impervio che permette di accedere alle cave.

La posizione del belvedere è interessante, probabilmente l'intenzione era quella di creare un punto di sosta su un'insolita vista, nostalgica e nel contempo affascinante: il fascino di un paesaggio da ripensare delimitato da profonde pareti striate, che lentamente vengono coperte da vegetazione spontanea, nella quale troviamo vari tipi di rifiuti e sulla quale vi si affacciano gli edifici di edilizia residenziale pubblica.

Le cave si perdono nel paesaggio circostante diventando delle aree del quotidiano, come la non lontana grande cavità del Vallone San Rocco sormontata dal viadotto della metropolitana



Fig. 4 - Portale di un edificio su via Santa Maria a Cubito

linea 18.

Il tratto della metropolitana linea 1 dalla stazione dei Colli Aminei fino a quella di Piscinola-Secondigliano è totalmente in superficie, in tal modo si può ammirare il paesaggio in tutte le sue contraddizioni, per coglierne le potenzialità.

Una grande potenzialità dell'area è proprio la metropolitana con le stazioni di Frullone e

Chiaiano, che fungono da nodo di scambio per gli abitanti delle zone limitrofe.

La gran parte delle stazioni della metropolitana sono rientrate nel progetto di successo delle stazioni dell'arte, ma non quelle dei quartieri periferici.

Negli ultimi anni alcuni cittadini hanno espresso la volontà di vedere quelle stazioni riqualificate<sup>9</sup>, che sono diventate anche molto insicure per i vari episodi di violenza accaduti negli anni precedenti.

La metropolitana con le sue stazioni risulta essere una grande risorsa per tutta la periferia. In particolar modo, la stazione di Chiaiano è attualmente anche un punto di ritrovo inconsapevole, per la fermata degli autobus. La fermata di Chiaiano è quella più vicina per gli abitanti dei comuni di Marano, Mugnano e Calvizzano ma è anche collegata al litorale Domizio grazie alla presenza dell'asse mediano, una strada statale lunga 35 km che collega la città con l'area di Castel Volturno e lago Patria.

### Strategie di pietra e di ferro

Durante il convegno sulle periferie svolto nel giugno del 2017 a Roma dal titolo "Futuro-Periferie. La cultura rigenera", venne evidenziato come la creazione di nuovi poli culturali possa rappresentare un punto di partenza per combattere il degrado. Una cultura che a Napoli ultimamente viene espressa sotto forma di street art grazie all'artista Jorit.

Nel quartiere di San Giovanni a Teduccio ad est di Napoli, Jorit ha rappresentato sulle facciate del lato corto degli edifici di edilizia popolare Che Guevara e Maradona. A Scampia invece Jorit ha rappresentato le speranze e di un popolo che lotta, di abitanti nati nella sofferenza, una sofferenza che ritroviamo negli occhi di Pasolini, raffigurato su uno dei palazzi antistanti la fermata della metropolitana di Piscinola-Secondigliano.

L'intervento di Jorit è un'azione che smove le coscienze e dona speranza, ma è solo un punto di partenza, un gesto per avviare un difficile processo di rigenerazione, che dovrebbe valorizzare le opere di quartiere attraverso l'inserimento di varie funzioni, per rendere lo spazio sicuro e per mettere al centro del progetto i cittadini. Come è avvenuto nel Central District di Rotterdam, un quartiere in prossimità della stazione centrale,



*Fig. 5 - Vista dal belvedere di via Comunale Margherita sulla cava, dove si intravede la scultura di Munari ma anche lo sversamento di rifiuti non autorizzati.*

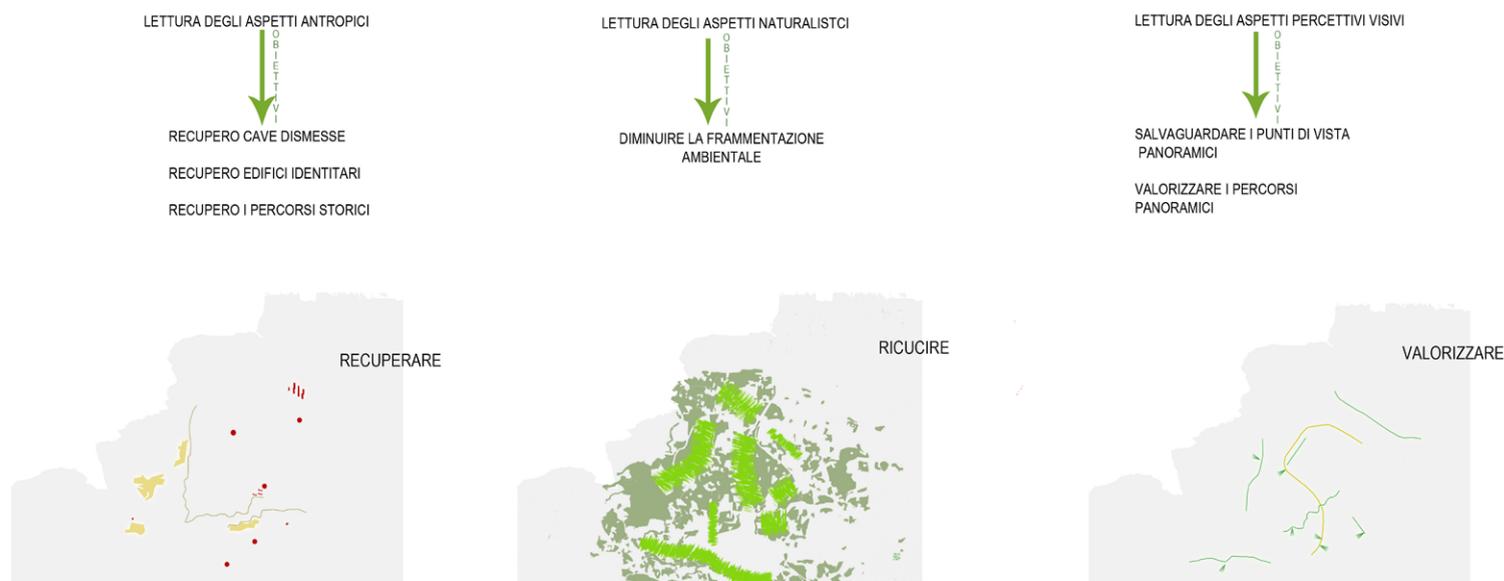


Fig. 6 - Schemi di proposte di intervento nell'area studio, nei quali risulta evidente la necessità di una valorizzazione storico paesaggistica del territorio

un'area monofunzionale che nel 2011 grazie al progetto dello studio ZUS è stata ravvivata.

I progettisti hanno previsto l'introduzione di differenti funzioni come caffè e laboratori, e un ponte pedonale, per migliorare l'accessibilità del quartiere. Ma l'aspetto innovativo del progetto è il ruolo attivo dei cittadini nella costruzione del ponte: la struttura è stata finanziata da 8 mila cittadini, a cui è stato chiesto di contribuire con una piccola cifra. Una passerella pedonale è stata prevista anche dal Comune di Napoli tramite il Piano Urbanistico Attuativo (PUA), che prevede per il Vallone San Rocco un intervento di riqualificazione al fine di migliorare l'accessibilità tramite delle rampe, per permettere la fruizione. Ma un singolo intervento, dove la volontà dei cittadini è inesistente e non collegato con il contesto, non basta a migliorare la qualità della vita degli abitanti e a dare un nuovo volto all'area. Certo la valorizzazione del Vallone San Rocco è cruciale perché da luogo di separazione può diventare luogo di connessione. Ma la vera ricucitura ambientale e soprattutto sociale può avvenire solo attraverso la valorizzazione delle due grandi emergenze dell'area: le stazioni della metropolitana e le cave di tufo dismesse.

Due luoghi diversi e distanti da collegare e inglobare in una rete di interventi composta da punto, linea e superficie: punti, stazioni; linee, percorsi; superfici, cave.

È stato sempre pensato di intervenire sulle cave dismesse e le stazioni in modo diverso e parallelo, non risulta una visione che mette in contatto queste due grandi potenzialità. Una potenzialità è anche il tragitto in superficie della metropolitana linea 1: un possibile giardino lineare, *MetroNatura*<sup>10</sup>, un percorso che si confonde con il paesaggio offrendo delle visuali uniche su specie vegetazionali e sui profondi "tagli" di tufo.

La rigenerazione delle cave dismesse è un argomento che si sta sviluppando sempre di più, spesso queste aree vengono convertite in parchi industriali, dove si svolgono attività ludico-didattiche, concerti all'aperto e mostre come la cava di pietra di Sankt Margarethen, in Austria, una cava in disuso trasformata in luogo di aggregazione grazie all'in-

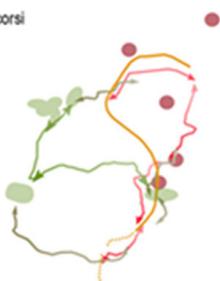
roduzione di un auditorium. Oppure l'affascinante cava di Biville, in Francia, un'oasi naturale che nel confondersi con il paesaggio circostante non dimentica la memoria del luogo, valorizzata dal lago artificiale dove si riflettono le pareti dell'ex cava.

La cava di Biville e di Sankt Margarethen nonostante non siano situate in contesti urbani, rappresentano delle buone pratiche da applicare alla cava di via Comunale Margherita, un luogo facilmente accessibile anche da chi non vi abita in prossimità, grazie alla presenza della fermata della metropolitana di Chiaiano.

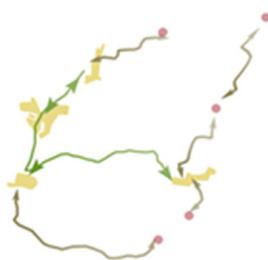
Realizzare una connessione tra cava e stazione significa far intrecciare Infrastruttura e paesaggio in un percorso che congiunge la città con la natura. Dei nuovi punti di incontro che possono essere anche dei punti di partenza per andare verso il futuro parco della cava, un nuovo luogo dello stare.

Per accedere alla cava partendo dalla stazione della metropolitana Chiaiano–Marianella bisogna percorrere una strada di circa 1,5 km, che può diventare un percorso storico-paesaggistico composto dai palazzi storici di corso Chiaiano con nuove attività culturali e laboratori per gli abitanti, che trova la sua conclusione al belvedere di via Comunale Margherita. La scultura di Munari diviene così un landmark, una porta d'accesso al nuovo parco. Un parco che può avere anche un auditorium all'aperto come la cava di Sankt Margarethen, per creare attività che si svolgono sia di giorno che di notte. Ma per essere in continuità con il paesaggio circostante bisognerebbe inserire anche degli spazi destinati all'agricoltura, dei piccoli orti urbani gestiti dagli abitanti degli edifici di edilizia residenziale pubblica circostanti. Negli orti, infatti, si può continuare la coltivazione di specie rappresentative dell'area, che potrebbero essere inserite anche lungo i percorsi: filari arborei di ciliegi e di meli, che dalla cava e si inoltrano nel quartiere, fino all'accesso delle stazioni della metropolitana, per creare con la loro cromaticità dei nuo-

Schema percorsi



Schema cave- percorsi



vi itinerari, che invitano ad essere attraversati. Uscire dalla metropolitana e percepire che vi è un percorso grazie al quale, in soli 22 minuti, ci si può inoltrare nella natura e sentirsi fuori da una città in piena città. Una città contraddittoria, con una periferia grigia e degradata, che ha bisogno di essere osservata, percorsa e vissuta per cogliere al meglio i punti focali da cui far partire il difficile processo di rigenerazione.

Il contributo è il risultato di uno studio atto ad elaborare delle strategie di rigenerazione per il quartiere, ma per arrivare a tale risultato è servito un lungo periodo di analisi svolta sul campo composta da vari sopralluoghi, durante i quali è risultata immediata la necessità di valorizzare la stazione della metropolitana, ma meno immediata è stata la scoperta delle cave e il capire che quei luoghi di scarto erano il vero punto di riscatto per un quartiere al limite, al limite urbano e al limite sociale.

Il tufo delle cave e il ferro della metropolitana sono i due materiali che possono diventare il simbolo della rigenerazione ambientale e sociale di una periferia che vive all'ombra di Scampia.

#### ENDNOTES

<sup>1</sup> La città è composta da sistema collinare, localizzato nella parte nord-est dell'area urbana napoletana, fortemente caratterizzato dalla presenza di aree boschive e di aree agricole; un territorio complesso dal punto di vista geomorfologico caratterizzato dalla presenza di rilievi collinari, valloni, ampie conche ed estese aree coltivate che discendono verso il litorale situato ad ovest della città.

<sup>2</sup> Per edificati anonimi si vuole indicare interventi sia pubblici che privati senza nessuna caratteristica architettonica, edifici simili tra loro costruiti in cemento armato.

<sup>3</sup> Il terremoto del 23 novembre del 1980 colpì la parte della regione Campania. Gli interventi svolti nei quartieri a Nord rientrano nella legge 167 1981, tra i provvedimenti assunti dal Commissario Straordinario di Governo, c'è proprio il programma straordinario di edilizia residenziale, legge n.219/81: 13567 alloggi da costruire, distribuiti in varie aree di intervento, tra l'area del Porto-Mercato, Secondigliano e Ponticelli e loro zone limitrofe.

<sup>4</sup> La prima stima dei danni fu di 8.000 miliardi, poi nel 1989 venne istituita una Commissione d'inchiesta per capire le spese dello Stato per la ricostruzione: 50.620 miliardi di lire. Dalle indagini si venne a sapere che i fondi per le regioni terremotate, vennero sfruttati da molti imprenditori che, una volta ottenuti i fondi, con progetti per una ripartenza economica, si dichiaravano falliti.

<sup>5</sup> L'incoerenza nell'edificato in questo caso si riferisce ad edifici di varia tipologia edilizia (edifici in linea, case a schiera, antichi casali) e diverse funzioni, con un'altezza variabile.

<sup>6</sup> Da luglio 2004, con il decreto istitutivo, si è avviata la formazione del l'Ente Parco Metropolitan delle Colline di Napoli. Il parco si estende per 2.215 ettari, circa un quinto del territorio comunale, nella parte nord-occidentale della città, al centro dell'area metropolitana. Il parco inizia dalle pendici dei Camaldoli, che delimitano a nord le conche dei Pisani e di Pianura, comprende la collina dei Camaldoli, la selva di Chiaiano, il vallone San Rocco, lo Scudillo, la collina di San Martino. Fuori del perimetro ma in stretta contiguità con esso ci sono: a ovest, la frazione napoletana del Parco regionale dei Campi flegrei (Posillipo, Agnano e Pianura), a est, il bosco di Capodimonte. Il parco preserva aree collinari lasciate libere dall'espansione urbana.

<sup>7</sup> La scultura è stata posta sul belvedere di via Comunale Margherita nel 2006. Le opere Sculture da Viaggio di Munari rappresentano una ricerca che l'artista compie nel suo percorso creativo: un oggetto metà tra un prodotto industriale ed un'opera d'arte.

<sup>8</sup> Attualmente la metropolitana Linea 1 comprende 18 stazioni, 4 di cui 11 stazioni dell'arte, per 18 km, di cui 1/6 in superficie. Il con una pendenza del 55%, dalla collina della città si arriva fino all'area portuale. Nel 1993 è stato inaugurato tratto da Vanvitelli-Colli Aminei, esteso dopo pochi anni, fino alla stazione di Secondigliano-Piscinola e prolungato nel 2002 fino a Dante.

<sup>9</sup> L'associazione Let's Think con il progetto "OLTRE I MURI" vuole creare per i minori a rischio delle periferie nuove opportunità di integrazione sociale con progetti artistici ed educativi. Tra i progetti realizzati dall'associazione compare quello di dipingere i muri esterni della stazione della metropolitana di Chiaiano.

<sup>10</sup> MetroNatura è il concept che elaborato durante il progetto della tesi specialistica in Architettura del Paesaggio, dal titolo Anello Tufo-Ferro, che prevedeva la creazione di percorsi pedonali che partivano dalle stazioni della metropolitana di Chiaiano e Frullone per rendere le cave di tufo accessibili e fruibili. Il nome MetroNatura risultò evidente durante un viaggio in metropolitana nel periodo primaverile: la metropolitana si fermò per motivi tecnici sul Vallone San Rocco ricoperto di vegetazione spontanea, dopo pochi minuti il convoglio riprese la sua corsa lentamente dai finestrini del vagone si potevano ammirare i ciliegi in fiore in terreni agricoli situati prima della stazione di Chiaiano.

## REFERENCES

- AA.VV (2008), Città pubbliche. Linee guida per progetti e processi di riqualificazione, Editore Mondadori Bruno, Milano
- V. De Lucia (2010), Le mie città. Mezzo secolo di urbanistica in Italia, Ed. Diabasis Reggio Emilia
- C. De Seta, (1969), Cartografia della città di Napoli. Lineamenti dell'evoluzione urbana. Ed. ESI-Edizioni Scientifiche Italiane, Roma
- A. Di Lorenzo (2006), Le colline nord-occidentali di Napoli: l'evoluzione storica di un paesaggio urbano, tesi di dottorato in Storia dell'architettura e della città XVII Ciclo, Facoltà di Architettura di Napoli, Dipartimento Storia dell'Architettura e Restauro
- C. Piano (2015), Periferie. Diario del rammendo delle nostre città, Report 2013-14 sul G124, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano. Milano: Skira. Disponibile da: [http://www.pattodeisindaci.provincia.roma.it/archivio2\\_notizie\\_o\\_153\\_6.html](http://www.pattodeisindaci.provincia.roma.it/archivio2_notizie_o_153_6.html)
- L. Recchia, R. Ruotolo (2010), Parco Metropolitano delle Colline di Napoli. Guida agli aspetti naturalistici, storici e artistici. Ed. Clean, Napoli
- I. Sales Napoli e Marsiglia, storie criminali urbane a confronto, Limes 4/2016 pp.47-59, Editore: Gedi, Roma

## Elena Paudice

DICEA, Sapienza University of Rome  
Via Eudossiana 18, 00184 Roma  
[elena.paudice@uniroma1.it](mailto:elena.paudice@uniroma1.it)

Elena Paudice is a PhD student in Infrastructures and Transportation at the Sapienza University of Rome, with research on abandoned quarries, interest expressed during her graduate thesis in Landscape Architecture. Author of articles on the regeneration of abandoned quarries in the northern suburbs of Naples.

Abstract

## **From smart land to green society. Urban regeneration as driver for the human reactivation of communities and for the socio-economic rebirth of the suburbs**

*Giuseppe Milano*

### *Abstract*

Our country, currently crossed, from North to South, by a demographic and anthropological hurricane fueled both by the aging population and by the depopulation of many fragile and marginal territories and by new waves of youth emigration, continues to record worrying increases in land consumption (Ispra-Snpa, 2018). As various surveys document, real estate assets that could be retrained or refunited, even temporarily, are hundreds of thousands. In cities increasingly lacking in public spaces and torn apart by the scourge of inequality, the urban regeneration of this precious heritage could trigger socially desirable change through inclusive and innovative bottom-up processes.



Regulatory rigidity, more and more often, is overcome by the operational dynamism of citizens who, from passive spectators of political representation, declining the principle of ethics of co-responsibility, aim to become active operators in the democratic reconstruction of their neighborhoods. The two case studies presented, which have in common the youthful protagonism and the desire for redemption of “middle cities” historically neglected and culturally degraded, reveal how urban regeneration, innervated by social innovation and when acting according to strategic and integrated visions, it can produce widespread environmental, cultural and economic benefits.

**KEYWORDS:**

*urban regeneration, social innovation, smart land and green society*

**Dalla smart land alla green society. La rigenerazione urbana come driver per la riattivazione umana delle comunità e per la rinascita socio-economica delle periferie**

Il nostro Paese, nonostante sia attualmente attraversato, da Nord a Sud, da un uragano demografico ed antropologico alimentato sia dall'invecchiamento della popolazione sia dallo spopolamento di molti territori fragili e marginali sia da nuove ondate di emigrazioni giovanili, continua a registrare preoccupanti incrementi di consumo di suolo (Ispra-Snpa, 2018). Eppure, come documentano diverse rilevazioni, i beni immobiliari che potrebbero essere riqualificati o rifunzionalizzati, pur temporaneamente, sono centinaia di migliaia. In città sempre più carenti di spazi pubblici e dilaniate dalla piaga delle disuguaglianze, la rigenerazione urbana di questo prezioso patrimonio potrebbe innescare, attraverso processi bottom-up inclusivi ed innovativi, un cambiamento socialmente desiderabile. La rigidità normativa, sempre più spesso, viene superata dalla dinamicità operativa di cittadini che, da spettatori passivi della rappresentazione politica, declinando il principio dell'etica della corresponsabilità, puntano a diventare operatori attivi nella ricostruzione democratica dei loro quartieri. I due casi di studio presentati, che hanno in comune il protagonismo giovanile e la voglia di riscatto di “città di mezzo” storicamente trascurate e culturalmente degradate, rivelano come la rigenerazione urbana, innervata di innovazione sociale e quando agita secondo visioni strategiche ed integrate, possa produrre diffusi benefici ambientali, culturali ed economici.

**PAROLE CHIAVE:**

*rigenerazione urbana, riqualificazione, innovazione sociale*

## **Dalla smart land alla green society. La rigenerazione urbana come driver per la riattivazione umana delle comunità e per la rinascita socio-economica delle periferie**

*Giuseppe Milano*

### **Introduzione e presentazione**

Le città, come ci ricordano le Nazioni Unite e gli organismi internazionali che stanno concorrendo alla definizione di una condivisa Agenda Urbana per l'implementazione e adozione di pratiche progressive tese alla rigenerazione urbana, sono sistemi complessi nei quali – direbbe Aldo Bonomi – vanno riconosciuti i dispositivi dei luoghi e dei flussi attraverso cui, nelle variabili dello spazio e del tempo, le città si plasmano e si trasformano, ormai, quasi quotidianamente. In città che, entro il 2050, potrebbero ospitare quasi il 70% della popolazione mondiale – pur in presenza di un rischio climatico sempre meno trascurabile che rende vulnerabili i tessuti antropizzati – sarà sempre più rilevante il ruolo del city manager, ossia di quella figura – magari a capo di un Ufficio interdisciplinare e transettoriale della Pubblica Amministrazione – in grado, ponendo l'orecchio al suolo come i nativi americani, di ascoltare, per prevedere, quello che potrebbe avvenire e valorizzare l'istituto dell'immaginazione per accogliere, nel miglior modo possibile, il cambiamento. O, come direbbe Beck, le “metamorfosi” per produrre, nell'era geologica che stiamo attraversando – detta “antropocene”, nella quale sotto la spinta dell'uomo le innovazioni tecnologiche si mischiano alle trasformazioni ecologiche – nuovi metabolismi urbani. Oggi i rigeneratori urbani, quasi mai, sono soggetti istituzionali, ma professionisti, con un evoluto know how tecnico, o cittadini attivi che dal basso, in chiave locale, agiscono da catalizzatori di nuove “utopie per realisti” (Bregman, 2016): il modello verticale, autoreferenziale e oligarchico, che ha vissuto fino a pochi anni fa, fortificato da una normativa urbanistica locale e nazionale ancora inadeguata a fronteggiare la modernità, oggi è sempre più sostituito da un modello orizzontale o circolare, democratico e con una forte vocazione sociale. I cittadini, consapevoli che l'innovazione nasce dalla contaminazione intergenerazionale tra sensibilità e umanità diverse, non vogliono più solo partecipare, ma vogliono proprio concorrere alle scelte da cui dipendono le loro condizioni di vita. Da spettatori passivi di una politica poco attenta a contrastare la piaga delle diffuse e crescenti disuguaglianze a protagonisti attivi e resilienti di una politica collaborativa e riflessiva che mettendo al centro i beni comuni garantisca il diritto alla felicità e a quello di vivere in comunità solidali e corresponsabili, accessibili e vivibili, inclusive e attrattive. “Solo sognando e restando fedeli ai sogni riusciremo a essere migliori e, se noi saremo migliori, sarà migliore il mondo”, scriveva qualche anno fa Sepulveda. Oggi i rigeneratori urbani non sono solo sognatori o rivoluzionari gentili, ma sono costruttori cooperativi di nuove comunità attraverso la sperimentazione di pratiche quotidiane (Manzini, 2018) inedite che producono benefici sociali, culturali, ambientali, economici. Per città nuovamente “motori dell'immagina-

rio capaci di generare narrazioni e muovere emozioni, rieducando alla vita e alla bellezza civile” (Consonni, 2016).

### **La rigenerazione urbana come processo integrato ed ecosistemico per la riattivazione umana delle comunità**

Nella contemporanea “società del rischio” (Beck, 1987), per la complessità e la diversità delle variabili esogene ed endogene agenti nelle città esplose con la globalizzazione e il neoliberismo, tende ad irrobustirsi il rischio che i tessuti antropizzati possano logorarsi irrimediabilmente accrescendo le condizioni di invivibilità e fruibilità delle città stesse. L’attuale vulnerabilità dei sistemi urbani, generatrice di inedite e diffuse fragilità umane, come documentano periodicamente una pluralità di ricerche internazionali o nazionali, è provocata dal combinato disposto rappresentato, da un lato, dai cambiamenti climatici e dai mutamenti demografici; e dall’altro, dalle disuguaglianze economiche e dalle nuove evidenze tecnologiche (Ratti, 2017). Per provare a scongiurare questo pericolo – pur nella consapevolezza che le Città (nelle quali sono prodotti l’80% del PIL globale e il 70% di tutti i gas serra) entro il 2050 ospiteranno almeno il 70% della popolazione mondiale configurandosi in vere e proprie “città-stato” (Khanna, 2017), già da diversi anni, nella comunità scientifica internazionale si è imposto il paradigma della rigenerazione urbana. Un nuovo modello urbanistico, ancora non universalmente decodificato per l’impossibilità di definire un unico linguaggio, da declinare necessariamente attraverso i dettami della conversione ecologica e della transizione energetica, come anche della riattivazione civica, e da sperimentare, secondo un approccio tanto pragmatico quanto olistico, sull’ingente patrimonio edilizio esistente nei luoghi della nostra quotidianità. Nel nostro Paese, tanto per la sua geografia istituzionale quanto per la sua genealogia culturale, ma soprattutto per lo iato sempre più tangibile tra Stato ed Enti Locali, quasi anticipando le previsioni di Khanna, è in atto il processo di “metropolizzazione” (Oliva, 2008). Le città capoluogo di Regione o delle neonate Aree Metropolitane, infatti, diventate progressivamente nodi principali delle maglie territoriali, rispetto alle quasi spopolate Aree Interne o ai desertificati piccoli paesi e borghi, sono viste e vissute, almeno potenzialmente, come spazialità in grado di innescare nuove opportunità di progresso sociale, culturale, ambientale ed economico. Tale fenomeno, tuttavia, poiché fino ad oggi non è stato ottimamente governato, oltre a criticità ambientali notevoli come il consumo di suolo (Pileri, 2016) – che tende ad aumentare, spesso, anche dove si cristallizzano preoccupanti fenomeni di spopolamento e invecchiamento della popolazione (Ispra-Snpa, 2018) – ne ha provocate anche di sociali con l’epifania di preoccupanti condizioni di esclusione e marginalizzazione che hanno contribuito al peggioramento della qualità della vita nelle città e alla loro frammentazione.

È in questo scenario di assoluta “liquidità”, dunque, che nascono le prime pratiche di rigenerazione urbana. Sin da subito, anche per la spinta democratica esercitata dal basso dai cittadini riuniti in associazioni e comitati spontanei sotto la bandiera di un nuovo

Fig. 1 – Infografica sul consumo di suolo, registrato in Italia, tra il 2016 e il 2017. Fonte: Ispra



“rinascimento costituzionale” che li ha spinti a rivendicare il diritto ad essere co-creatori attivi delle scelte riguardanti l’avvenire dei loro quartieri, si è compreso che non può esserci rigenerazione urbana senza riattivazione umana; che prima dei progetti occorra definire, il più collegialmente possibile, processi (Paoletta, 2017); che serva saldare, tra tradizione e innovazione, il presente con il futuro mediante una visione ecosistemica. Una delle questioni più delicate da affrontare, pertanto, è proprio quella della destinazione d’uso da assegnare ai tanti beni dismessi e degradati: se, fino a qualche decennio fa, a funzioni “standard” – incardinate da parametri quantitativi, come quelli introdotti dal D.M. 1444/68 – corrispondevano rigide architetture in grado di accoglierle; oggi, dovendo riqualificare gli edifici anche da un punto di vista sismico ed energetico, la questione, già complessa per l’assenza anche di indicatori qualitativi, si è rovesciata, con l’onere – da parte di Comuni sempre più spesso privi delle adeguate risorse economiche ed umane – di dover immaginare, non senza problemi di governance, come trasformare il patrimonio inutilizzato, rendendolo flessibile con destinazioni anche temporanee e la previsione di una mixité funzionale che possa generare attrattività per gli investitori privati. Emerge, dunque, la necessità di adottare un approccio eminentemente sperimentale e di redigere piani incrementali, intesi come articolazione spazio-temporale di un sistema di iniziative. Le esperienze virtuose e coraggiose sia dei ragazzi siciliani di Periferica, sia dei ragazzi pugliesi di Rigenera, ci consegnano proprio questo modus operandi e lasciano in eredità la consapevolezza che la rigenerazione urbana è vincente quando produce anche inclusione sociale. Quando apre le porte alla speranza di un futuro alla portata dei sogni e dei bisogni di tutti.

## La prima buona pratica: l'esperienza di Periferica a Mazara del Vallo, in Sicilia

Nella Sicilia che, da originale caleidoscopio di codici relazionali e linguaggi globali, sta disvelando al mondo la sua ambizione a raccontarsi positivamente tramite un diverso storytelling e a disinnescare “le retoriche della città” (Amendola, 2016), non brillano solo le stelle di Palermo, Capitale italiana della Cultura del 2018 e sede della XII Biennale europea di Arte Contemporanea, “Manifesta”; di Favara, piccolo centro urbano trasformato progressivamente da un colorato e variegato processo di rigenerazione urbana e innovazione sociale; dell'Area Interna delle Madonie nella quale il parco astronomico è diventato un' eccellenza mondiale; ma anche quella di Mazara del Vallo, per l'esperienza condotta dal team di Periferica, recentemente riconosciuta come virtuosa anche dal Ministro dei Beni Culturali, Alberto Bonisoli.



*Fig. 2 – Inquadramento urbanistico delle cave. Fonte: Periferica*

La cooperativa, nata nel 2013 dall'impulso dei due giovani architetti Carlo Roccafiorita e Paola Galuffo (tornati in Sicilia dopo il conseguimento del titolo accademico), ha l'obiettivo di riqualificare il sistema delle cave – localizzato in una periferia a poca distanza dal centro cittadino – esteso, tra gallerie, caverne e giardini, per almeno 100mila mq.

Tali piattaforme, particolarmente interessanti dal punto di vista storico e geologico, culturale e naturale, per la loro adattabilità e flessibilità sono vere e proprie “macchine elastiche” che si differenziano per morfologia, età, tecniche estrattive, evoluzioni. Nell'idea e con la convinzione, dunque, che queste icone tipiche del paesaggio aborigeno, non

adeguatamente valorizzate, fossero riconsegnate alla comunità, attraverso il suo stesso impegno, potendo rappresentare una fondamentale leva per lo sviluppo sostenibile del territorio, è stato creato un hub culturale e polifunzionale aperto alla contemporaneità e alle sue ibridazioni. Tra i progetti sviluppati negli ultimi anni, uno dei più interessanti – risultato poi tra i cinque vincitori del bando “Culturability 2017” promosso da Fondazione Unipolis – è “Evocava”: il futuro e diffuso Museo evocativo delle Cave di Mazara del Vallo, per la cui valorizzazione e promozione sarà coinvolta la comunità locale (a cominciare dalle scuole), si svilupperà lungo quattro distinti ipogei. Il cuore pulsante sarà impiantato nella Cava degli Umori, scavata a mano fino al 1884; nella Cava Cuore, la più antica del sistema, vedrà la luce un laboratorio artigianale; la Cava Giardino avrà una vocazione fortemente ambientale con i suoi 20mila mq che la rendono la più grande area verde di Mazara; la Cava Canale diventerà un laboratorio di apicoltura per la salvaguardia dell’ape nera sicula. Durante gli scavi, tuttavia, è stata scoperta una grotta da 3000 mq che non risultava nella cartografia disponibile e che sarà inclusa nel progetto complessivo di riqualificazione. I promotori dell’iniziativa, convinti che occorra agire

*Fig. 3 – Gli ipogei di “Evocava” a Mazara del Vallo. Fonte: Periferica*



secondo un approccio transgenerazionale e multidisciplinare per ricreare una coesa “comunità di cura” (Bonomi, 2018) e nella visione di attivare un dispositivo incrementale e rigenerativo, attraverso la cronoprogrammazione e la sperimentazione di attività sempre diverse, puntano a coinvolgere artisti e musicisti, artigiani e scultori, comunicatori e grafici, designer ed architetti, per saldare il passato col futuro, liberando nel “diverso presente” (Carta, 2018) la creatività dei protagonisti ed esercitando proattivamente l’istituto dell’immaginazione. Il loro claim “marginalità al centro del futuro”, mutuato dalla teoria “dell’equilibrio punteggiato” del biologo Stephen Jay Gould secondo la quale le popolazioni marginali sviluppano isolatamente caratteristiche uniche e distingui-

bili dall'evoluzione della corrente principale, rivela come la fiducia – nelle più giovani generazioni e nella parte sana del territorio – continui ad essere, nonostante alcuni attentati intimidatori subiti, il principio ispiratore del collettivo di Periferica. La cultura, per questi “builder of future”, è elemento abilitante delle comunità, è mezzo per accogliere l'alterità, è strumento di potenziamento dei talenti individuali che diventano risorsa collettiva. La rigenerazione urbana, perciò, si configura come un processo di riattivazione umana che si consolida nella fusione dei paradigmi dell'innovazione sociale e dell'inclusione culturale. I quattro punti cardinali della loro bussola operativa, dunque, sono: centralise borders, open source spaces, re-imagine heritage e empower people. Il primo richiama il claim e nasce dalla convinzione che le opportunità nascano dalle marginalità, ma anche dalla motivazione che l'architettura, riscoprendo la sua vocazione sociale (Settis, 2017), possa essere la chiave per aprire le porte al futuro (Harari, 2017), costruendo microaree urbane, tra loro interconnesse, capaci di emancipare anziché segregare la cittadinanza. Il secondo è ispirato dalla metodologia open source (Ratti, 2017). I luoghi, anche della cultura, devono essere aperti a tutti e devono essere accessibili perché sono ormai tra i luoghi fondamentali per costruire comunità, per socializzare e per formarsi. Il terzo punto si concentra sulla valenza strategica del patrimonio culturale e del capitale sociale. Per il collettivo di Periferica, infine, potenziare le persone significa prioritariamente renderle consapevoli attraverso un'operazione educativa, fornendo loro gli strumenti idonei per interpretare la complessità del reale per viverlo con meno incertezza e paura.



*Fig. 4 – “Swingkitchen” realizzata durante il festival del 2017 a Mazara del Vallo. Fonte: Periferica*

### **La seconda buon pratica: l'esperienza di Rigenera a Palo del Colle, in Puglia**

Guglielmo Minervini aveva ragione. Il compianto ex assessore alle Politiche Giovanili della Regione Puglia, quando ne era presidente Vendola, nonché principale ideatore del programma “Bollenti Spiriti” con il quale si concedevano alle giovani generazioni, fino a quel momento disilluse, le opportunità e gli strumenti per diventare artefici del cambiamento desiderato e per costruire una economia della conoscenza attraverso l'industrializzazione della creatività, sarebbe orgoglioso nel vedere quanti e quali frutti sono nati dalla sua semina di speranza.

Dal “laboratorio Puglia”, nel quale sono nate innovative “politiche generative” (Minervini, 2016) oggi tradotte in un modello universalmente riconosciuto e studiato, sono uscite, negli ultimi anni e nonostante diversi fisiologici fallimenti, alcune originalissime esperienze. Tra le sperimentazioni più riuscite, non solo nel territorio dell'Area Metro-



*Fig. 5 – Nuovi paesaggi urbani. Fonte: Periferica*



Fig. 6 – Il murales dedicato a Guglielmo Minervini. Fonte: Rigenera

politana di Bari, vi è, indubbiamente, Rigenera, il laboratorio urbano di Palo del Colle. Nella periferia di questa anonima “città di mezzo” tra Bitonto, Grumo Appula e Bitetto, “periferica” rispetto al capoluogo regionale, a partire dal 2013 su impulso di un regista e di una attrice teatrale, in uno dei tanti edifici a destinazione pubblica inutilizzati sin dal loro completamento, è nato uno dei poli socio-culturali più interessanti della Regione. Dopo l’apertura della libreria, accolta con entusiasmo dalla cittadinanza perché il paese ne era sprovvisto, nella quale sono state ospitate diverse decine di attività – tra reading teatrali, presentazioni di libri e dibattiti – sono stati attivati una serie di servizi complementari come la biblioteca e l’emeroteca digitale. Oggi nel laboratorio urbano di Rigenera, oltre ad una webradio, ha trovato dimora anche lo storico periodico che, salvato

dal decesso editoriale, è diventato per tutto il territorio un ricercato e letto magazine culturale poiché non vengono presentati unicamente gli appuntamenti lì organizzati. In questo vivace e polifunzionale hub ricreativo, vissuto ogni giorno da centinaia di persone, vengono organizzati quotidianamente, infatti, concerti musicali, spettacoli teatrali, proiezioni cinematografiche e installazioni artistiche. E non solo, perché, metabolizzata la lezione di Guglielmo Minervini, secondo la quale occorre redistribuire il capitale esperienziale accumulato per contribuire alla co-creazione di un modello alternativo di società inclusiva e collaborativa, in questo ecodistretto dell’innovazione sociale – nel quale il prototipo della green society precipita armonicamente in una smart land (Bonomi, 2018) – negli ultimi anni sono nate diverse startup e si sono avviati numerosi progetti con una forte vocazione sociale e ambientale.



Fig. 7 – La forza del “Noi” che risana il tessuto sociale. Fonte: Rigenera

dal decesso editoriale, è diventato per tutto il territorio un ricercato e letto magazine culturale poiché non vengono presentati unicamente gli appuntamenti lì organizzati. In questo vivace e polifunzionale hub ricreativo, vissuto ogni giorno da centinaia di persone, vengono organizzati quotidianamente, infatti, concerti musicali, spettacoli teatrali, proiezioni cinematografiche e installazioni artistiche. E non solo, perché, metabolizzata la lezione di Guglielmo Minervini, secondo la quale occorre redistribuire il capitale esperienziale accumulato per contribuire alla co-creazione di un modello alternativo di società inclusiva e collaborativa, in questo ecodistretto dell’innovazione sociale – nel quale il prototipo della green society precipita armonicamente in una smart land (Bonomi, 2018) – negli ultimi anni sono nate diverse startup e si sono avviati numerosi progetti con una forte vocazione sociale e ambientale.

Il processo di rigenerazione urbana intrapreso che ha trasformato questo bene da pubblico, seppur inutilizzato, a patrimonio collettivo e a bene comune, non si è ancora completato. Non solo perché, da un punto di vista architettonico-impiantistico, la struttura oggi ospita esclusivamente un pannello fotovoltaico, quando è intenzione dei promotori rendere energeticamente autosufficiente ed ambientalmente sostenibile la struttura, riducendo i rifiuti indifferenziati e gli scarti in plastica; ma anche perché – agendo sempre secondo un approccio integrato ed ecosistemico, pragmatico ed olistico – si punterà, con la collaborazione di altri investitori privati e dell’amministrazione comunale per un disegno di

sharing economy incrementale, a riqualificare socialmente e funzionalmente altri beni pubblici o privati dismessi localizzati nella medesima area, per riplasmarne ancor più la sua identità, accrescendone l’attrattività e l’accessibilità, riconfigurando quella che era una periferia in una nuova moderna e resiliente centralità urbana, e rendendo, infine,

uno spazio di esclusione un luogo di inclusione, con evidenti benefici sociali, culturali, ambientali ed economici.

## Conclusioni

“Il modo migliore per predire il futuro – disse durante un Tedx l’informatico americano Alan Kay – è inventarlo”. In un tempo nel quale il diritto al futuro, soprattutto delle più giovani generazioni, è quotidianamente aggredito da coloro che esercitano il potere con l’obiettivo di reitarlo all’infinito e che iniettano nel corpo sano della società il virus letale della paura, i giovani professionisti animatori dei due casi di studio presentati testimoniano come “città di mezzo”, ontologicamente votate all’esclusione e alla marginalizzazione, possano diventare “comunità circolari” costruite sull’inclusione e la partecipazione. Solo un continuo e proficuo coinvolgimento, infatti, produce quel discernimento individuale che può trasformarsi in cambiamento collettivo. Solo la promozione delle relazioni intergenerazionali e la valorizzazione delle ibridazioni culturali attiva il dispositivo di una rigenerazione urbana socialmente desiderabile ed economicamente

*Fig. 8 – La “comunità di cura” che si riappropria dei beni comuni. Fonte: Rigenera*



sostenibile. Le esperienze innovative illustrate, concludendo, rappresentano, dunque, due esemplari buone pratiche perché, attraverso l'adozione di un protocollo incrementale e la sperimentazione di un modello di gestione sensoriale delle complessità urbane contemporanee, aprono le strade dell'avvenire, inventano il futuro e lo preparano per le prossime generazioni.

#### REFERENCES

- Amendola, Giandomenico. Le retoriche della città. Tra politica, marketing e diritti. Edizioni Dedalo, 2016.
- Bonomi, Aldo. De Rita, Giuseppe. Manifesto per lo sviluppo locale. Teoria e pratica dei patti territoriali, Bollati Boringhieri, 1998.
- Bonomi, Aldo. Masiero, Roberto. Dalla smart city alla smart land. Marsilio, 2014.
- Beck, Ulrich, La società del rischio. Verso una seconda modernità. Carocci Editore, 2013.
- Beck, Ulrich, La metamorfosi del mondo. Laterza Editore, 2017.
- Bregman, Rutger. Utopia per realisti. Come costruire davvero il mondo ideale. Feltrinelli, 2016.
- Carta, Maurizio. La Greca, Paolo. Cambiamenti dell'urbanistica. Responsabilità e strumenti al servizio del Paese. Donzelli Editore, 2017.
- Consonni, Giancarlo. Urbanità e bellezza. Una crisi di civiltà. Solfanelli, 2016.
- Harari, Yuval Noah. Homo Deus. Breve storia del futuro. Bompiani, 2017.
- Ispra-Snpa. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Rapporto 2018. Ispra, 2018.
- Ispra-Snpa. Territorio. Processi e trasformazioni in Italia. Rapporto 2018. Ispra, 2018.
- Khanna, Parag. La rinascita delle città-stato. Come governare il mondo al tempo della devolution. Fazi Editore, 2017.
- Manzini, Ezio. Politiche del quotidiano. Edizioni di Comunità, 2018.
- Minervini, Guglielmo. La politica generativa. Pratiche di comunità nel laboratorio Puglia. Carocci Editore, 2016.
- Paoletta, Adriano. Partecipare l'architettura. Ovvero come progettare nella comunità. Luigi Pellegrini Editore, 2017.
- Pileri, Paolo. Che cosa c'è sotto: il suolo, i suoi segreti, le ragioni per difenderlo. Altreconomia, 2016.
- Ratti, Carlo. Claudel, Matthew. La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano. Giulio Einaudi Editore, 2017.
- Settis, Salvatore. Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili. Giulio Einaudi Editore, 2017.
- Bonomi, Aldo. Tutto lo sviluppo che verrà dall'ambiente. Il Sole 24 Ore. Fonte: <https://www.ilsole24ore.com/art/commenti-e-idee/2018-11-13/tutto-sviluppo-che-verra-dall-ambiente-181225.shtml>
- Bonomi, Aldo. Le fondazioni e il rammendo della società. Il Sole 24 Ore. Fonte: <https://www.ilsole24ore.com/art/commenti-e-idee/2018-10-30/le-fondazioni-e-rammendo-societa-181410.shtml?uui=AEEgXUXG>
- Carta, Maurizio. Nuovi paradigmi per una diversa urbanistica. Casa della Cultura. Fonte: <http://www.casadellacultura.it/851/nuovi-paradigmi-per-una-diversa-urbanistica>
- Colarossi, Paolo. Progettiamo e costruiamo il nostro paesaggio. Casa della Cultura. Fonte: <http://www.casadellacultura.it/865/progettiamo-e-costruiamo-il-nostro-paesaggio>
- Oliva, Federico. Il nuovo Piano per governare le trasformazioni urbane. Forum Pa, 2008. Fonte: <http://www.forumpa.it/economia/federico-oliva-il-nuovo-piano-per-governare-le-trasformazioni-urbane>

**IMAGES SOURCES**

Foto 1. Fonte: [www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it)

Foto 2, 3, 4 e 5. Fonte: [www.perifericaproject.org/](http://www.perifericaproject.org/)

Foto 6, 7 e 8. Fonte: [www.rigeneralab.org/it/](http://www.rigeneralab.org/it/)

**Giuseppe MILANO**

*Assegnista di ricerca Università di Pavia (Iuss) presso l'Ispra  
[giuseppe.milano@iusspavia.it](mailto:giuseppe.milano@iusspavia.it)*

Giuseppe Milano is an engineer graduated in Urban Management at the Polytechnic of Bari. He is an expert in urban regeneration. After an annual Master's Degree in Urban Planning, promoted by Inu and Siu, he won a research grant from the University of Pavia. Its activity is conducted at Ispra, in the unit engaged in monitoring soil consumption and its widespread ecosystem services.

Abstract

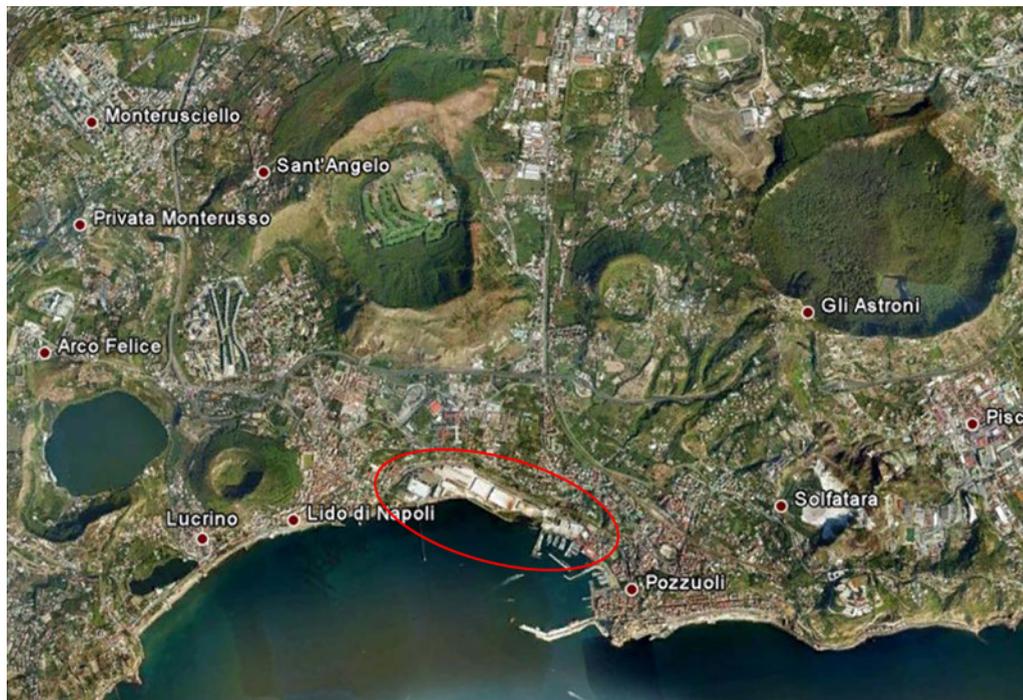
## Multidimensional evaluation for urban regeneration projects: the Pozzuoli case study

*Pasquale De Toro, Francesca NoCCA*

### *Abstract*

An increasing percentage of the world's population lives in cities and therefore here the challenges of sustainable development are most concentrated. For this reason, the organizational structure of the city is today constantly questioned.

The multidimensional perspective of sustainable development implies a systemic and integrated approach that requires new assessment tools able to identify the multidimensional impacts of the transformation/regeneration of cities. This paper aims to contribute to the international debate about the role of cities in achieving sustainable development and to make operational, in the evaluation field, the concepts driving the transformations of cities and territories. The case study of Pozzuoli (Italy) represents



an experimentation of the proposed methodology for the evaluation of the multidimensional impacts of the city regeneration projects by means of multi-criteria evaluation methods.

**KEYWORDS:**

*multidimensional indicators, NAIADE method, MacBeth method*

**Valutazione multidimensionale per i progetti di rigenerazione urbana: il caso studio di Pozzuoli**

Una percentuale sempre più crescente della popolazione mondiale vive nelle città ed è dunque qui che si stanno maggiormente concentrando le sfide dello sviluppo sostenibile. Per tale motivo, la struttura organizzativa della città è oggi costantemente messa in discussione.

La prospettiva multidimensionale dello sviluppo sostenibile implica un approccio sistemico e integrato che richiede nuovi strumenti di valutazione in grado di identificare gli impatti multidimensionali della trasformazione/rigenerazione delle città. Il presente paper intende contribuire al dibattito internazionale sul ruolo delle città nel raggiungimento dello sviluppo sostenibile e rendere operativi, nella campo della valutazione, i concetti che guidano le trasformazioni delle città e dei territori. Il caso studio di Pozzuoli (Italia) rappresenta una sperimentazione della metodologia proposta per la valutazione degli impatti multidimensionali dei progetti di rigenerazione della città mediante metodi di valutazione multicriterio.

**PAROLE CHIAVE:**

*indicatori multidimensionali, NAIADE method, MacBeth method*

## **Valutazione multidimensionale per i progetti di rigenerazione urbana: il caso studio di Pozzuoli**

*Pasquale De Toro, Francesca NoCCA*

### **Introduzione**

Una percentuale sempre più crescente della popolazione mondiale vive nelle città e si prevede che tale percentuale raggiungerà il 70% entro il 2050 (Nazioni Unite, 2015a). Di conseguenza, a causa di questa rapida industrializzazione, nelle città stanno emergendo sfide sempre più importanti: dalla crescente domanda di alloggi a prezzi accessibili a sistemi di trasporto efficienti, ad una migliore offerta di infrastrutture e servizi, all'opportunità di occupazione, ecc. Per questo motivo, la struttura organizzativa della città è sempre più frequentemente messa in discussione: essa oggi produce ricchezza economica ma, allo stesso tempo, consuma ricchezza ecologica e sociale.

Oggi il degrado urbano caratterizza sia la città consolidata che le aree più periferiche e le aree "interstiziali" tra questi due assetti insediativi dove si sono venute a formare col tempo "aree di scarto" (Russo, 2012), caratterizzate da una difficile accessibilità e da un crescente degrado sociale, economico, ambientale e culturale. Queste ultime hanno dato vita alla cosiddetta "città di mezzo", estesa a macchia d'olio sul territorio fino a saldarsi con il centro storico e caratterizzata da uno spazio indeterminato e precarie urbanizzazioni. (Acierno, 2007).

La Conferenza Habitat III ha rappresentato una grande opportunità per discutere il ruolo delle città nello sviluppo sostenibile, ovvero come queste debbano essere pianificate e gestite per diventare più "inclusive, sicure, resilienti e sostenibili", diventando "driver" nel processo verso un futuro più sostenibile (Nazioni Unite, 2016). La Nuova Agenda Urbana, il documento adottato al termine della Conferenza Habitat III, rappresenta una "estensione" dei principi dell'Agenda 2030 (Nazioni Unite, 2015b) nello spazio/città.

Nella Nuova Agenda Urbana è richiamata più volte la transizione verso un nuovo paradigma (NUA, prefazione, §15, §24). Tale paradigma, su cui oggi è incentrato il dibattito internazionale (Hosagrahar et al., 2016), definirà politiche e programmi per lo sviluppo sostenibile delle città, spostando il concetto di sviluppo verso una prospettiva più umana (così come suggerito dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite) ed ecologica (così come suggerito dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e da Cop 21, Parigi): è, quindi, caratterizzato dalla scala umana dello sviluppo ed ispirato dalla sapienza della natura (Fusco Girard e NoCCA, 2018). È, inoltre, basato su tre dimensioni: economica, ambientale e sociale, ciascuna delle quali, a sua volta, è basata sulla dimensione culturale, che assume, di conseguenza, un ruolo chiave nella transizione verso questo nuovo paradigma.

## La necessità di nuovi strumenti di valutazione

Nella transizione verso questo nuovo paradigma e verso un futuro più sostenibile, gli strumenti di valutazione rivestono un ruolo fondamentale per passare dalla teoria alla pratica, cioè per rendere operativi i principi su menzionati.

L'Agenda 2030 si sofferma sulla necessità di strumenti valutativi adeguati, mettendo in evidenza (in particolare nei paragrafi 80, 94, 104, 115, 136, 138, 147, 158, 159, 161, 172) il ruolo centrale dei processi di valutazione per il raggiungimento di tutti gli obiettivi individuati all'interno del documento. I suddetti paragrafi dell'Agenda 2030 evidenziano l'importanza della valutazione degli impatti a medio-lungo termine (Agenda 2030, paragrafo 80) e della trasparenza dei dati (Agenda 2030, §104, 136, 138) per garantire equità e integrazione spaziale.

Anche la Nuova Agenda Urbana pone l'accento sugli strumenti attuativi. In particolare, nella sezione "Means of Implementation" (NUA, punti 126-160) si evidenzia la necessità del coinvolgimento di diversi attori, dell'identificazione di strumenti finanziari adeguati, della pianificazione integrata e dei processi valutativi (con particolare riferimento ai processi partecipativi) per l'attuazione dell'Agenda.

La mobilitazione di risorse finanziarie (NUA, punto 126), la necessità di produrre evidenza empirica e una guida pratica per l'attuazione (NUA, punto 128), la valutazione del valore immobiliare promuovendo buone pratiche per catturare il plusvalore conseguente agli investimenti e i progetti di sviluppo urbano (NUA, punto 137), la valutazione degli impatti prodotti dagli investimenti e dai progetti (NUA, punto 138), la capacità di formulare, attuare, migliorare, gestire, monitorare e valutare politiche pubbliche per lo sviluppo urbano sostenibile (punto 147) sono solo alcuni punti messi a fuoco per l'attuazione dell'Agenda.

Inoltre, la sezione relativa ai "Means of Implementation" evidenzia la necessità di piattaforme e strumenti digitali, inclusi sistemi di informazioni geospaziali, raccolta di dati, mappatura, analisi e diffusione dati per promuovere governance e processi valutativi basati sull'evidenza empirica. Tali strumenti servono per monitorare i progressi e gli obiettivi raggiunti attraverso politiche e strategie urbane e informare i diversi decision-makers sui risultati raggiunti.

La prospettiva multidimensionale della trasformazione/rigenerazione delle città implica un approccio sistemico e integrato.

Pur essendo numerosi gli studi e le ricerche relativi allo sviluppo sostenibile (Dalmas et al., 2015), lo studio su indicatori capaci di "catturare" la multidimensionalità della sostenibilità rappresenta un campo di ricerca aperto.

L'approccio economico è necessario, ma non è sufficiente. E' necessario uno strumento di valutazione integrato, in cui la matrice economica quantitativa si arricchisca di indicatori qualitativi, espressi dalla componente sociale (matrice sociale) e dalla componente ambientale (matrice ecologica).

Il presente paper intende contribuire al dibattito internazionale sul ruolo delle città nei processi di sviluppo sostenibile e rendere operativi, nel campo della valutazione,

i principi teorici che oggi guidano le trasformazioni sostenibili di città e territori. Lo scopo è dunque trasformare in termini operativi concetti e categorie identificati dalle organizzazioni internazionali che altrimenti rischierebbero di restare riflessioni puramente astratte.

A partire da alcuni studi precedenti (Nocca, 2017a, Nocca, 2017b, Fusco Girard e Nocca, 2018) sull'identificazione di una matrice di indicatori multidimensionali per la valutazione della trasformazione/rigenerazione della città (con particolare riferimento al Paesaggio Storico Urbano), il presente studio vuole rappresentare una prima applicazione di tale matrice e dell'approccio metodologico proposto (Nocca, 2017b).

Il caso studio di Pozzuoli (Italia) qui analizzato dimostra le potenzialità applicative della metodologia proposta. Dopo una breve panoramica sulla città di Pozzuoli (§ 3), nel paragrafo 4 è illustrata ed analizzata la metodologia proposta con lo scopo di identificare le funzioni più appropriate per la rigenerazione dell'area portuale, attivando relazioni sinergiche tra il porto e la città per aumentare la produttività multidimensionale della città stessa.

Nei paragrafi successivi (§§ 5, 6, 7) sono descritti i processi partecipativi e l'analisi multicriterio adottati e quindi la loro integrazione nel processo decisionale. Infine, in seguito all'elaborazione dei dati, nel paragrafo 8 sono presentati e discussi i risultati del processo valutativo ed è evidenziata una possibile linea di ricerca futura (§ 9).

### **Caso studio: la città di Pozzuoli, Italia**

La città di Pozzuoli è una città italiana di 81.661 abitanti, un comune facente parte della città metropolitana di Napoli. Situata nella zona vulcanica dei Campi Flegrei nel golfo di Napoli, è caratterizzata da un prezioso paesaggio culturale e naturale e da un sistema complesso città-porto.

Questo studio analizza il piano di sviluppo per l'area portuale della città, oggi in parte occupata dagli impianti abbandonati dell'ex "Sofer", un impianto industriale risalente al 1800 (chiuso nel 2003, dopo oltre 100 anni di attività): un'area di 17 ettari che oggi rappresenta un "muro di cemento", una barriera fisica tra la città e il mare. Tale area portuale può rappresentare il punto di ingresso per la rigenerazione dell'intera città (Fusco Girard, 2013; Nocca e Fusco Girard, 2016).

Essa è parte del "Paesaggio Storico Urbano" di Pozzuoli, definito dall'UNESCO "l'area urbana intesa come il risultato di una stratificazione storica di valori e attributi culturali e naturali, che si estende oltre la nozione di "centro storico" per includere il più ampio contesto urbano e la sua posizione geografica" (UNESCO, 2011, art 8).

L'area ex Sofer, su cui vigono norme relative alla protezione delle risorse naturali ed archeologiche, è inclusa nel Masterplan della linea di costa di Pozzuoli (elaborato da Eisenman Architects, Interplan Seconda Srl, AZ Studio) finalizzato allo sviluppo ambientale, urbano, infrastrutturale e socio-economico della città e alla rigenerazione del litorale attraverso il potenziamento e la valorizzazione del patrimonio archeologico, la

dismissione delle aree industriali e la riqualificazione del waterfront per una fruizione turistica (con l'introduzione di nuove strutture ricettive e riconversione a porto turistico).

“Progettare la città con il porto” richiede necessariamente considerazioni critiche in quanto porto e città hanno interessi e priorità diversi. La ricostruzione delle interdipendenze tra le diverse aree urbane suggerisce l'individuazione di funzioni in grado di innescare relazioni sinergiche tra porto e città (Fusco Girard e Nocca, 2016).

È necessario rafforzare la relazione porto-città, rigenerare il patrimonio culturale (incluso il patrimonio archeologico costiero che caratterizza la città di Pozzuoli - Aucelli et al., 2017) e naturale e dotare le aree portuali di nuove funzioni collegate alla città, per attrarre persone e rendere l'area portuale un “hub” di collegamento con l'intero territorio.

L'obiettivo è quindi “restituire il mare alla città” trasformando, in una prospettiva circolare, l'area portuale in un “punto focale” della città. La trasformazione dell'area ex Sofer, oggi inutilizzata e “luogo di scarto”, può rappresentare quindi un punto di “ricucitura” di quelle aree frammentate che oggi caratterizzano la “città di mezzo”, mettendo in relazione i progetti di trasformazione ed i valori del territorio, attraverso un approccio di tipo integrato.

Il presente studio mira ad identificare funzioni da localizzare nell'area ex Sofer capaci di rafforzare il legame porto-città, aumentando la produttività multidimensionale della città.

Il Piano Urbanistico Attuativo (2009) e la “Proposta di revisione del PUA approvato” (2015) definiscono un insieme primario di funzioni. L'obiettivo del PUA è quello di creare un centro di attività in grado di promuovere il rafforzamento e lo sviluppo di settori e attività quali turismo, commercio, tempo libero, benessere e sport (Figura 1, tabella 1).

Nella “proposta di revisione del PUA approvato” (Figura 2, tabella 2), il proprietario dell'area oggetto di studio (la società privata Waterfront Flegreo Spa) ha sottolineato la gravità della situazione economica attuale che mette in discussione le condizioni im-

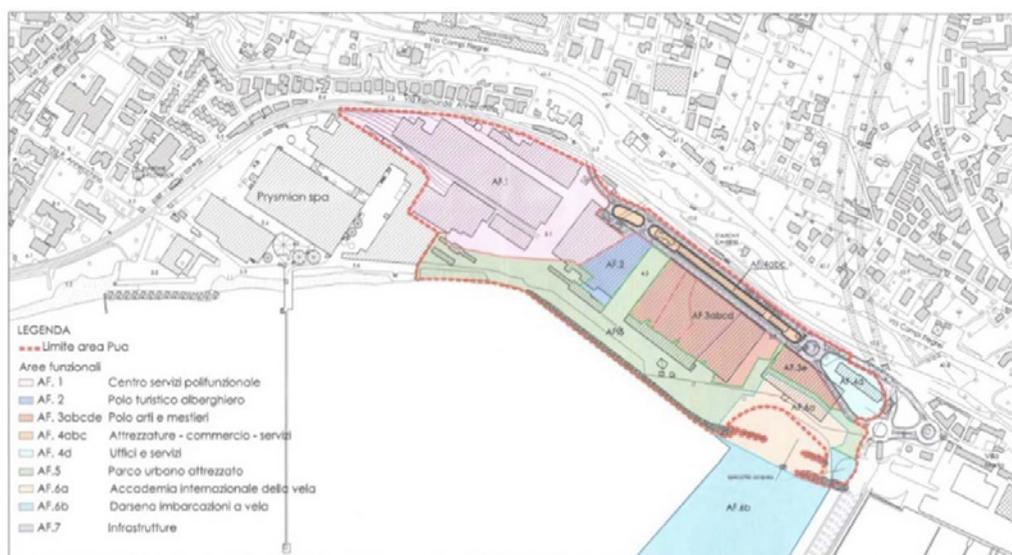
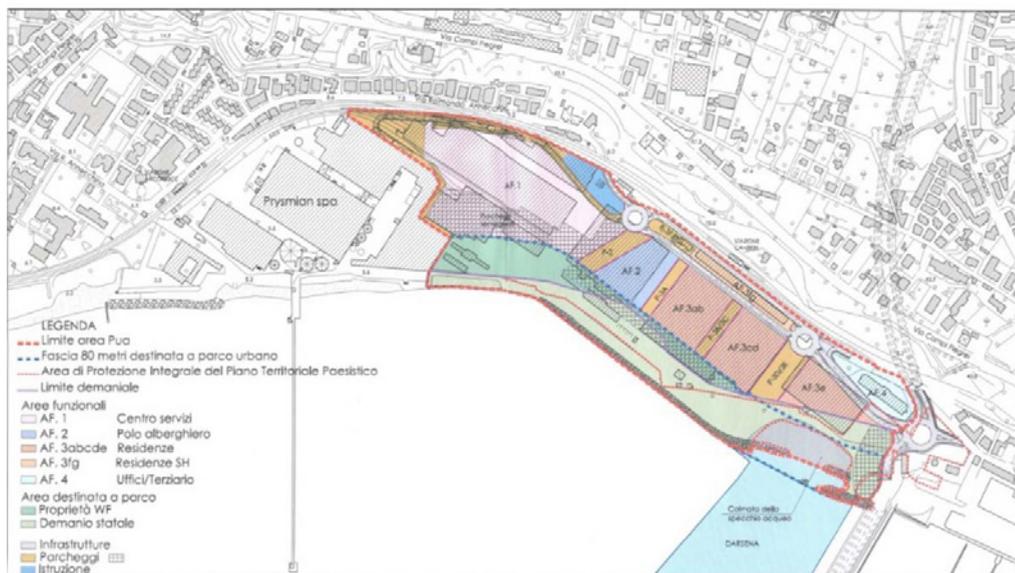


Fig. 1 – PUA approvato: aree funzionali (Fonte: Studio Gnosis Architettura e Comune di Pozzuoli)

Tab. 1 – Aree funzionali incluse nel PUA

	<b>Aree funzionali</b>
AF.1	Centro servizi polifunzionale
AF.2	Complesso turistico alberghiero
AF.3abcde	Polo arti e mestieri
AF.4abc	Attrezzature - Commercio - servizi
AF.4d	Uffici e servizi
AF.5d	Parco urbano attrezzato
AF.6a	Accademia internazionale di vela
AF.6b	Darsena imbarcazioni a vela
AF.7	Infrastrutture

Fig. 2 – Proposta di revisione del PUA approvato: aree funzionali (Fonte: Gnosis Architectural firm and Municipality of Pozzuoli)



Tab. 2 – Aree funzionali incluse nella proposta di revisione del PUA approvato

	<b>Functional area Area funzionale</b>
AF.1	Centro servizi
AF.2	Polo alberghiero
AF.3abcde	Residenze
AF.3fg	Residenze social housing
AF.4	Uffici e terziario

prenditoriali per poter attuare la riqualificazione dell’area attraverso le funzioni individuate (con i gravosi oneri pubblici che ne derivano). Tale proposta di revisione prevede la modifica parziale delle destinazioni d’uso previste dal PUA approvato, convertendo una parte delle attività relative alla produzione tecnologica e artigianale e alle attività per uffici in unità residenziali (compreso una quota di Social Housing, in riferimento alla Legge Regionale 19/2009 – Piano Casa).

Il Consiglio Comunale, a seguito della presentazione della proposta di revisione del PUA, ha respinto la stessa dichiarando, tuttavia, la propria disponibilità a considerare ulteriori ipotesi di revisione, purché in conformità con la legislazione vigente.

### Metodologia

Il processo valutativo per l’identificazione delle strategie di sviluppo per l’area ex Sofer, e per la città di Pozzuoli in generale, è stato strutturato in tre fasi:

- fase della conoscenza: analisi del contesto, degli strumenti normativi vigenti e delle proposte esistenti per nuove funzioni (rigenerazione dell'area);
- fase partecipativa: identificazione degli stakeholder per la somministrazione di interviste e lo svolgimento di focus groups a supporto dell'identificazione delle strategie di sviluppo;
- fase valutativa: analisi multi-gruppo e multi-criterio per l'identificazione delle preferenze della comunità (metodo NAIADE) e della combinazione più appropriata di funzioni per valorizzare l'area e le risorse del territorio (metodo MacBeth).

L'approccio metodologico proposto, che include strumenti partecipativi, multi-gruppo e multi-criterio (UNESCO, 2016; Smit, 2011), mira a includere nel processo valutativo diverse dimensioni, includendo sia il sapere esperto che quello comune per individuare la combinazione di funzioni più appropriata alla valorizzazione dell'area e delle risorse del territorio; in altre parole, mira ad identificare le funzioni capaci di aumentare la produttività della città, creando sinergie tra porto e città, come evidenziato anche nel documento "Opinion on Regeneration of Port Cities and Port Areas of European Commission" (Comitato Europeo delle Regioni, 2017).

La prima fase (fase della conoscenza) si è svolta a stretto contatto con il Comune di Pozzuoli; ciò ha permesso di conoscere a fondo le dinamiche attuali e future dell'area ex-Sofer.

La storia dell'area ex Sofer (e della città di Pozzuoli in generale), il contesto del progetto, gli strumenti normativi vigenti e le proposte esistenti per nuove funzioni/rigenerazione dell'area sono stati analizzati durante la fase della conoscenza a partire dalla letteratura esistente, dai documenti ufficiali del Comune e dalle indagini sul posto.

Successivamente, sono stati identificati i diversi stakeholder da coinvolgere nella fase partecipativa attraverso interviste e focus groups (seconda fase). In particolare, sono stati identificati tre gruppi di stakeholder (Tabella 3). Durante questa fase, si sono svolti parallelamente due processi: sono stati organizzati focus groups con i rappresentanti

<b>ISTITUZIONI</b>	Regione Campania Città Metropolitana Comune Sovrintendenza Autorità di Bacino Autorità Portuale Capitaneria di Porto
<b>ORGANIZZAZIONI ECONOMICO-PROFESSIONALI</b>	Ordine Professionale dei Geologi Ordine Professionale degli Architetti Ordine Professionale degli Ingegneri ACEN (Associazione Costruttori Edili Napoli) Unione Industriali
<b>COMUNITA'</b>	Residenti Associazioni

*Tab. 3 – Elenco degli stakeholder individuati coinvolti nel processo partecipativo*

delle istituzioni e delle organizzazioni tecnico-professionali ed è stato somministrato un questionario alla comunità e ai rappresentanti delle associazioni.

Tale questionario, diviso in quattro sezioni, è stato gestito tramite l'applicazione online

Google Form. Al termine del sondaggio, sono risultati compilati quarantuno questionari (NoCCA, 2017b).

La prima sezione del questionario ha mirato alla comprensione del livello di soddisfazione della comunità in relazione ad alcune questioni relative alla città di Pozzuoli in generale. In particolare, gli intervistati hanno espresso il proprio livello di soddisfazione (successivamente elaborato con il software NAIADÉ) secondo una scala linguistica (basso / medio-basso / medio / medio-alto / alto), relativo ai seguenti temi:

- stato di conservazione del patrimonio culturale;
- fruibilità del patrimonio culturale;
- qualità del paesaggio urbano;
- efficienza dei trasporti;
- fornitura di attrezzature e spazi pubblici;
- fruibilità di attrezzature e spazi pubblici;
- attività economiche e fornitura di servizi;
- livello di percezione del rischio sismico e bradisismico (sicurezza):
- livello di percezione della sicurezza legata all'uso degli spazi pubblici;
- relazione mare-città - relazione visiva;
- relazione mare-città - connessione fisica.

La seconda sezione del questionario è stata focalizzata sulle priorità di intervento relative alle questioni sopra citate. Gli intervistati hanno, infatti, assegnato un valore da 1 a 10 ai problemi identificati, classificandoli quindi da quelli con maggiore priorità di intervento (valore 1) a quelli con minore priorità di intervento (valore 10).

Mentre la prima e la seconda sezione hanno riguardato la città di Pozzuoli in generale, nella terza sezione l'attenzione è stata concentrata sull'area ex-Sofer. L'obiettivo è stato quello di comprendere le preferenze della comunità riguardo alle possibili funzioni da collocare all'interno dell'area. Ogni intervistato ha espresso il proprio grado di soddisfazione (anche in questo caso attraverso una scala linguistica) circa le funzioni proposte dal PUA e dalla proposta di revisione del PUA.

Nella quarta sezione, infine, gli intervistati hanno avuto la possibilità di proporre nuove funzioni, non già esplicitate nelle altre parti del questionario.

La seconda parte della fase partecipativa è stata strutturata in focus groups organizzati con rappresentanti delle istituzioni e delle organizzazioni tecnico-professionali. Tali focus groups sono stati a loro volta divisi in tre fasi:

- prima fase: durante tale fase il moderatore ha introdotto l'argomento, fornendo una panoramica sulla questione oggetto degli incontri. È stato supportato da un dossier (materiale di supporto) elaborato ad hoc per descrivere l'area del progetto e il suo contesto, con riferimento alle caratteristiche spaziali e alla normativa vigente e mettendo in evidenza le questioni aperte relative alla proposta strategica per lo sviluppo socio-economico di Pozzuoli.

In particolare, le questioni aperte identificate sono state le seguenti: adeguatezza della perimetrazione dell'area di studio; identificazione delle criticità e potenzialità dell'area di studio; obiettivi e strategie di valorizzazione e sviluppo; azioni e proposte di interven-

to (nuove funzioni da localizzare nell'area).

- Seconda fase: durante tale fase gli intervistati hanno potuto interagire tra loro, facendo emergere diversi punti di vista ed opinioni in relazione alle questioni sollevate nella fase precedente.

- Terza fase: durante tale fase sono state elaborate le informazioni e le reazioni emerse nella fase precedente ed è stata prodotta una relazione finale con la collaborazione di tutti i partecipanti.

Tutte le informazioni raccolte durante fase partecipativa (e quindi dai questionari e dai focus groups) sono state elaborate attraverso analisi multi-gruppo e multicriterio, includendo quindi nel processo valutativo sia il sapere esperto che il sapere comune.

In particolare, sono stati utilizzati due metodi (due software):

- metodo NAIADE (Novel Approach to Imprecise Assessment and Decision Environments) (Munda, 1995; 2006; NAIADE, 2006) per elaborare i risultati del questionario somministrato;

- metodo MacBeth (Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation Technique) (Bana e Costa et al., 1999; 2002) per valutare gli impatti multidimensionali che le diverse scelte funzionali (risultanti dalle fasi della conoscenza e partecipativa) possono avere sull'obiettivo generale, cioè aumentare la produttività multidimensionale della città.

### **Risultati della fase partecipativa: questionario e focus groups**

Durante la fase partecipativa sono emerse molte informazioni/osservazioni utili a comprendere i punti di vista dei diversi stakeholder in relazione al Piano Urbanistico Attuativo (PUA) e alla proposta di revisione e, più in generale, utili a comprendere più a fondo potenzialità e criticità dell'area di studio (ex-Sofer) e della città di Pozzuoli in generale.

Mediante le sezioni del questionario a risposta aperta e i focus groups è stata identificata una serie di possibili funzioni e raccomandazioni strategiche per lo sviluppo dell'area portuale.

La quarta sezione del questionario, in cui gli intervistati hanno avuto la possibilità di indicare ulteriori funzioni, diverse da quelle già proposte, ha evidenziato una richiesta di maggiori spazi pubblici:

- laboratori artistici e artigianali;
- spazi per associazioni;
- spazi per laboratori creativi,
- i cosiddetti "contenitori culturali".

Anche durante i focus groups sono state proposte ulteriori funzioni diverse quelle identificate nel PUA e nella sua revisione:

- stazione marittima;
- presidio del Parco Archeologico dell'area flegrea;

- polo museale (collegato al patrimonio culturale e naturale);
- polo turistico educativo;
- punto informazioni turistiche e parcheggio per il terminal turistico.

Queste funzioni sono state prese in considerazione ed aggiunte alle funzioni proposte nel PUA e nel progetto di revisione durante il processo valutativo.

Una visione condivisa emersa durante tutti i focus groups è legata alle potenzialità scarsamente sfruttate delle risorse culturali e naturali di Pozzuoli e quindi alla necessità di creare una rete di beni culturali/naturali per la rigenerazione della città. Per incrementare anche la domanda turistica, si è suggerito di rivedere il progetto in chiave più turistica realizzando, ad esempio, una stazione marittima più adeguata (considerando che ogni anno transitano nel porto 3 milioni di passeggeri).

### **Metodo NAIADE**

Come già anticipato nei paragrafi precedenti, il metodo NAIADE è stato utilizzato per elaborare i dati derivanti dalla fase partecipativa. Il metodo NAIADE (Novel Approach to Imprecise Assessment and Decision Environments) è un metodo multicriterio discreto in grado di gestire dati quantitativi e qualitativi (Munda, 1995; 2006). Eseguisce il confronto tra diverse alternative sulla base di una serie di criteri i cui valori possono essere espressi sotto forma di numeri crisp, elementi stocastici, elementi fuzzy ed elementi linguistici. Questo metodo utilizza le procedure di analisi dei conflitti e può essere utilizzato per conoscere sia informazioni sulla distanza delle posizioni dei diversi stakeholder (possibilità di convergenza di interessi o formazione di coalizioni) sia una graduatoria delle alternative sulla base delle preferenze dei diversi attori (soluzione di compromesso sociale).

Sulla base di questo metodo, è possibile condurre due tipi di analisi (Munda, 1995; 2006; NAIADE, 1996):

- analisi multi-criterio che, sulla base della matrice di impatto, fornisce una graduatoria di priorità degli scenari alternativi rispetto a determinati criteri decisionali;
- analisi di equità (analisi condotta nel presente studio) che, sulla base della matrice di equità, analizza possibili “alleanze” o “conflitti” tra interessi diversi rispetto agli scenari in questione.

Le analisi dei conflitti/alleanze risultano importanti per la scelta di alternative caratterizzate da un alto livello di consenso tra le parti interessate.

A tal fine, è costruita la matrice di equità. I suoi elementi mostrano, in modo qualitativo (espressioni linguistiche), il giudizio dei gruppi di stakeholder in riferimento agli scenari alternativi (diverse funzioni o questioni nel presente studio).

L'elaborazione di questi dati determina il calcolo di una matrice di similarità, in cui viene presentato il livello di similarità delle opinioni di ciascuna coppia di gruppi di stakeholder. Questi calcoli sono basati sulla “distanza semantica” tra le opinioni di ciascun stakeholder in relazione alle diverse alternative.

Sono identificate tre fasi principali:

- costruzione della matrice di equità, basata sul processo partecipativo (questionario);
- elaborazione della matrice di similarità;
- strutturazione del “dendrogramma”, rappresentazione grafica delle “alleanze” o dei “conflitti” tra le diverse parti interessate.

Il dendrogramma fornisce informazioni utili sul consenso (o meno) raggiunto per ogni alternativa e sulle divergenze di opinione: una grande divergenza può portare a ridefinire le alternative. L’output del NAIADÉ è rappresentato sia dall’affinità di percezione tra i diversi stakeholder che da una graduatoria delle preferenze.

Nel presente studio, il metodo NAIADÉ è stato utilizzato due volte (Nocca, 2017b):

- per comprendere il livello di soddisfazione della comunità in relazione allo stato di conservazione del patrimonio culturale, alla fruibilità del patrimonio culturale, alla qualità del paesaggio urbano, all’efficienza dei trasporti, alla fornitura di attrezzature e spazi pubblici, alla fruibilità di attrezzature e spazi pubblici, all’attività economica e offerta di servizi, al livello di percezione del rischio sismico e bradisismico - sicurezza, al livello di percezione della sicurezza legato all’uso degli spazi pubblici, alla relazione mare-città - relazione visiva, alla relazione città-mare - connessione fisica;
- per comprendere le preferenze della comunità in relazione alle diverse funzioni al fine di identificare la combinazione più appropriata per la rigenerazione dell’area di studio.

Questa seconda elaborazione è presentata e analizzata nel presente paper.

La matrice di equità è stata costruita sulla base delle informazioni derivanti dalla fase partecipativa (gli input nel software NAIADÉ sono, infatti, i dati emersi dal questionario somministrato) (Figura 3). Gli elementi della matrice esprimono, attraverso espressioni linguistiche, le preferenze dei diversi gruppi di stakeholder in riferimento agli scenari alternativi, cioè alle diverse funzioni individuate per la ri-funzionalizzazione dell’area ex Sofer.

Ogni intervistato ha espresso una graduatoria di preferenze riguardo alle seguenti funzioni (proposte nel PUA e nel progetto di revisione):

- A. unità abitative;
- B. attività produttive (industrie, laboratori artigianali, ecc.);
- C. polo turistico alberghiero;
- D. attività commerciali;
- E. attività direzionali (banche, assicurazioni, uffici professionali, ecc.);
- F. polo scientifico-tecnologico;
- G. parco urbano attrezzato;
- H. complesso sportivo;
- I. aree parcheggio

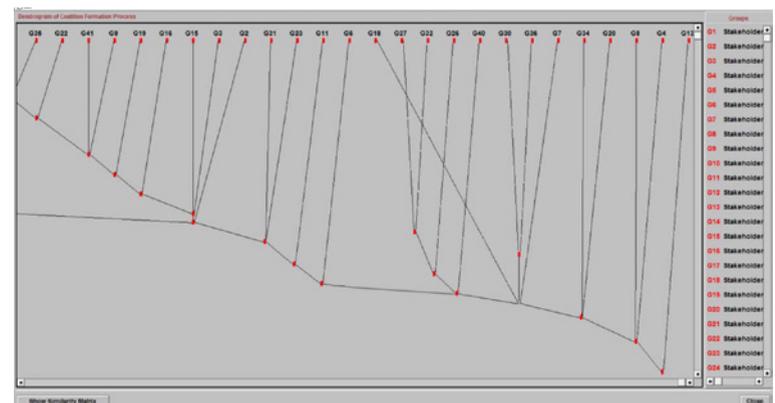
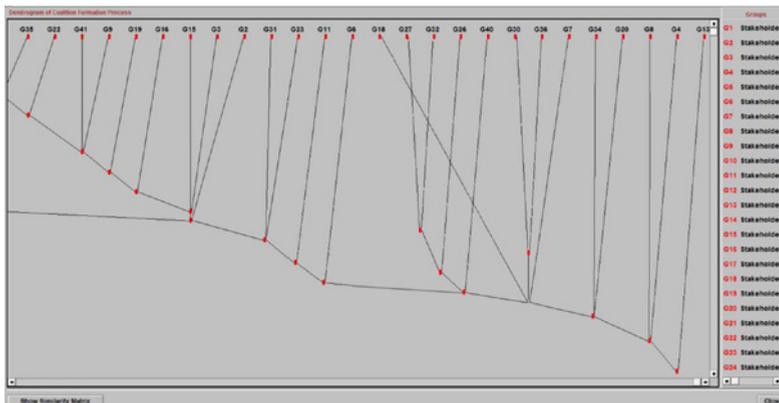
A partire dalla matrice di equità, è stato sviluppato il dendrogramma che, come detto, esprime graficamente la relazione tra le diverse preferenze degli stakeholder (Figura 4).

L’output di tale analisi è la graduatoria delle preferenze degli stakeholder in relazione alle funzioni da localizzare nell’area di studio. E’ il risultato di successive aggregazioni e si trova in corrispondenza del livello di consenso pari a 0,5822, il punto rosso “più in

Fig. 3 – Matrice di equità – funzioni alternative

Matrix type	Equity	Case Study									
Groups	Alternatives	Residential units	Production industry	Tourism/Accom. complex	Trade/shopping	Business district	Scientific-technological center	Urban Equipped Park	Sports complex	Park areas	
Stakeholder 1	Bad			Good	More or Less Bad	Bad	More or Less Good	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 2	Moderate	More or Less Bad	More or Less Bad	More or Less Good	Moderate	More or Less Good	Good	Good	More or Less Good	Moderate	
Stakeholder 3	More or Less Bad	Moderate		More or Less Good	Moderate	More or Less Good	More or Less Good	Good	Moderate	More or Less Good	
Stakeholder 4	Bad			Bad	Bad	More or Less Bad	Bad	More or Less Bad	Bad	Bad	
Stakeholder 5	More or Less Bad	More or Less Bad	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Bad	More or Less Bad	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	
Stakeholder 6	Moderate	More or Less Bad	Moderate	More or Less Bad	More or Less Bad	Moderate	Moderate	More or Less Good	More or Less Bad	More or Less Bad	
Stakeholder 7	Bad	More or Less Bad	More or Less Bad	More or Less Bad	Moderate	Moderate	Moderate	More or Less Good	More or Less Bad	More or Less Bad	
Stakeholder 8	Good	More or Less Good	Good	Good	Good	Good	Good	Good	Good	Good	
Stakeholder 9	Moderate	More or Less Good	Good	Good	More or Less Good	More or Less Bad	More or Less Good	Good	Good	Good	
Stakeholder 10	Moderate	Bad	Good	Good	Good	More or Less Bad	Bad	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 11	Moderate	More or Less Bad	More or Less Good	More or Less Good	Bad	More or Less Bad	Bad	Good	Moderate	More or Less Bad	
Stakeholder 12	Bad	More or Less Bad	Good	Good	Moderate	More or Less Bad	Good	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 13	Bad	Bad	Bad	Bad	Bad	Moderate	Moderate	Bad	Moderate	More or Less Good	
Stakeholder 14	Moderate	Moderate	Good	Good	More or Less Good	More or Less Bad	Bad	Good	Moderate	Good	
Stakeholder 15	Bad	More or Less Good	More or Less Good	Bad	Bad	Bad	More or Less Good	Good	Moderate	Moderate	
Stakeholder 16	Bad	Bad	Good	Good	Bad	Bad	Good	Good	Good	Bad	
Stakeholder 17	Bad	Moderate	Good	Good	Moderate	Bad	Good	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 18	Bad	More or Less Bad	More or Less Bad	Bad	More or Less Bad	Moderate	Good	Good	Good	Bad	
Stakeholder 19	Bad	More or Less Bad	More or Less Good	Bad	Bad	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	Moderate	
Stakeholder 20	Moderate	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	Moderate	More or Less Good	Good	More or Less Good	More or Less Bad	
Stakeholder 21	Bad	More or Less Bad	More or Less Good	Moderate	Moderate	Good	Good	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 22	More or Less Bad	Moderate	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Bad	More or Less Bad	More or Less Good	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 23	Moderate	More or Less Bad	Good	Moderate	More or Less Bad	Good	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	Moderate	
Stakeholder 24	More or Less Bad	Moderate	More or Less Good	More or Less Good	Moderate	More or Less Bad	More or Less Good	More or Less Good	Moderate	Good	
Stakeholder 25	Bad	Bad	Good	More or Less Bad	Bad	Bad	Bad	Good	Good	More or Less Good	
Stakeholder 26	More or Less Good	Bad	More or Less Bad	Moderate	Moderate	Bad	Bad	Good	Good	Good	
Stakeholder 27	Moderate	Bad	Moderate	More or Less Bad	More or Less Bad	Bad	Good	Good	Good	Good	
Stakeholder 28	Bad	Moderate	More or Less Good	Moderate	More or Less Bad	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 29	Bad	Bad	Good	Good	Good	Bad	Moderate	Good	Good	Good	
Stakeholder 30	More or Less Bad	Moderate	Bad	More or Less Bad	More or Less Bad	Good	Good	Good	More or Less Bad	More or Less Good	
Stakeholder 31	Bad	More or Less Good	More or Less Good	More or Less Good	Bad	Bad	Bad	Good	More or Less Good	Good	
Stakeholder 32	More or Less Good	Bad	Moderate	Moderate	Moderate	Bad	Moderate	Good	Good	More or Less Good	
Stakeholder 33	Bad	Bad	Good	Good	Bad	Bad	More or Less Bad	Good	Good	Good	
Stakeholder 34	Bad	Good	Moderate	More or Less Good	Bad	Bad	Good	Good	Bad	Good	
Stakeholder 35	Bad	Moderate	More or Less Good	Bad	Bad	Moderate	Good	Good	More or Less Good	More or Less Good	
Stakeholder 36	More or Less Bad	More or Less Good	Moderate	More or Less Bad	Moderate	More or Less Good	Good	Bad	Good	Good	
Stakeholder 37	More or Less Bad	Bad	More or Less Good	More or Less Good	Bad	More or Less Bad	Good	Good	Good	More or Less Good	
Stakeholder 38	More or Less Bad	Bad	Moderate	Bad	Bad	Bad	Bad	Good	Good	Moderate	
Stakeholder 39	Bad	More or Less Bad	More or Less Good	Moderate	Moderate	Bad	Good	Good	More or Less Good	More or Less Good	
Stakeholder 40	More or Less Good	Bad	Bad	More or Less Good	Bad	More or Less Bad	Good	Moderate	Moderate	More or Less Good	
Stakeholder 41	Bad	More or Less Good	Good	More or Less Bad	Bad	Good	More or Less Good	Moderate	Good	Good	

Fig. 4 – Dendrogramma



basso” nel dendrogramma che combina le opinioni di tutte le parti interessate.

Analizzando il suddetto punto rosso del dendrogramma (0,5822), ovvero il ranking finale, la risultante graduatoria delle preferenze è la seguente (Tabella 4):

Le diverse funzioni non sono tra loro alternative: il metodo restituisce una graduatoria di preferibilità. L’obiettivo è identificare le funzioni caratterizzate da un più alto livello di consenso tra i membri della comunità. Tale graduatoria di funzioni è utile anche per l’identificazione dei pesi da assegnare alle funzioni alternative nella fase successiva del processo di valutazione (metodo Macbeth).

Funzione	Ranking
G Parco urbano attrezzato	0.77
H Complesso sportivo	1.51
I Parcheggi	1.55
C Complesso turistico alberghiero	1.61
F Polo scientifico-tecnologico	2.13
D Attività commerciali	2.49
B Attività produttive (industrie, laboratori artigianali, ecc.)	2.77
A Unità residenziali	3.06
E Attività direzionali (banche, assicurazioni, uffici professionali, ecc.)	3.17

Tab. 4 – Graduatoria delle preferenze delle funzioni

## Risultati della fase partecipativa: questionario e focus groups

Individuate le preferenze della comunità e ulteriori possibili funzioni da localizzare nell'area ex Sofer, si è proceduto all'individuazione della combinazione di funzioni risultante più appropriata e capace di produrre maggiori benefici sulla produttività multidimensionale della città, creando relazioni tra l'area "ex Sofer" e il territorio circostante.

A tal fine, è stato utilizzato il metodo MacBeth (Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation Technique) (Bana e Costa et al., 1999), un sistema di supporto decisionale multi-criterio. È un metodo interattivo che quantifica l'attrattività di diverse opzioni (funzioni) rispetto ad un obiettivo generale, partendo da soli giudizi qualitativi. Si basa sul confronto a coppie e adotta una scala a intervalli (Ishizaka e Nemery, 2013).

Il metodo MacBeth consiste di due fasi:

- fase di valutazione parziale (riferita all'attrattività di diverse opzioni rispetto a singoli criteri / sotto-criteri);
- fase di aggregazione (riferita all'attrattività di diverse opzioni rispetto ad un obiettivo generale).

La scelta di tale metodo è stata determinata dalla sua caratteristica di richiedere solo giudizi qualitativi sulle differenze di attrattività per quantificare l'impatto di ciascuna funzione su ciascun criterio.

L'elenco delle funzioni considerate in questa fase del processo valutativo è stato dedotto sia dal Piano Urbanistico Attuativo (e dalla sua revisione) che dai risultati del questionario e dei focus groups (tabella 5).

La strutturazione del problema valutativo, ovvero l'identificazione dei criteri (e sotto-criteri), è stato il primo step dell'applicazione del metodo MacBeth. Tali criteri, in base ai quali le diverse funzioni sono state confrontate, hanno consentito di "affrontare il problema" in modo trasversale e multidimensionale. Sono stati scelti sulla base delle 9 categorie multidimensionali identificate in uno studio precedente (Nocca 2017a; 2017b; Fusco Girard e Nocca 2018; Fusco Girard et al., 2015):

- turismo e attività ricreative;
- attività creative, culturali e innovative;
- produzioni tipiche locali;
- ambiente e capitale naturale;
- coesione sociale e comunità;
- settore immobiliare;

- ritorni finanziari;
- benessere;
- valore culturale del paesaggio.

L'obiettivo è stato quello di valutare l'impatto che ciascuna delle funzioni individuate ha in relazione ai suddetti 9 criteri, e quindi all'obiettivo generale (aumentare la produttività della città in una prospettiva multidimensionale).

Per ogni criterio, sono stati identificati alcuni sotto-criteri. Essi rappresentano gli indicatori chiave selezionati (attraverso tavoli di consultazione con il sapere esperto) dalla matrice generale degli indicatori elaborata da Fusco Girard e Nocca per valutare gli impatti dei progetti di conservazione/rigenerazione del paesaggio storico urbano sulla produttività della città (Nocca 2017a; 2017b; Fusco Girard e Nocca 2018, Fusco Girard et al., 2015).

Gli indicatori non si riferiscono solo all'area dell'ex-Sofer, ma si riferiscono anche agli

Tab. 5 – Elenco delle funzioni

	<b>Parco urbano attrezzato</b>
F1	(stabilimento balneare, spiaggia attrezzata, elioterapia, talassoterapia, chioschi e bar, luogo di culto, area verde pubblica)
F2	<b>Aree parcheggio</b>
F3	<b>Presidio del Parco Archeologico dell'area flegrea</b>
	<b>Stazione marittima</b>
F4	(porter service, punto informazioni, servizio taxi e noleggio auto, servizio navetta per il centro città, bar, finanza e polizia, ufficio del comandante, aree espositive)
F5	<b>Polo turistico educativo</b>
F6	<b>Punto informazioni turistiche</b> (info point, altri servizi turistici) <b>ed area parcheggio per il terminal turistico</b> (bus turistici, visite guidate sottomarine – parchi sommersi)
F7	<b>Polo turistico alberghiero</b> (hotel, residence, spa, stabilimento balneare, sala riunioni, garage)
F8	<b>Centro servizi polifunzionale</b> (vendita al dettaglio, tempo libero, ristorazione, sport, garage e parcheggio)
F9	<b>Complesso sportivo</b>
F10	<b>Polo scientifico-tecnologico</b>
F11	<b>Centro velico</b> (centro tecnologico velico e residenza temporanea per giovani e atleti)
F12	<b>Accademia internazionale di vela</b> (Accademia, Club Savoia, aree parcheggio)
F13	<b>Polo museale</b> (relative al patrimonio culturale e natural della città)
	<b>Darsena imbarcazioni a vela</b>
F14	(molo con un piccolo edificio di servizio e parcheggio, specchio d'acqua per l'attracco, servizi portuali, parcheggio)
F15	<b>Attività produttive</b> (industrie, laboratori artigianali, ecc.)
F16	<b>Unità abitative</b>
F17	<b>Attività direzionali</b> (banche, assicurazioni, uffici professionali, ecc.);

impatti (economici, ambientali, sociali e culturali) su tutto il territorio circostante, secondo la prospettiva dell'approccio del Paesaggio Storico Urbano proposto dall'UNESCO (2011). Gli indicatori chiave selezionati ed utilizzati in questa fase valutativa sono elencati nella seguente tabella (Tabella 6).

Per rendere operativo ciascun criterio (e sotto-criterio), sulla base del metodo MacBeth, è stato associato un "descrittore" di impatto che fornisce una descrizione qualitativa delle prestazioni. Un descrittore è, infatti, "un insieme ordinato di livelli di impatto (quantitativi o qualitativi) plausibili" (Bana e Costa et al., 2002). Sono stati identificati due livelli di riferimento (buono e neutrale) per creare una funzione di valore per valuta-

Tab. 6 – Elenco degli indicatori chiave

<b>TURISMO E ATTIVITÀ RICREATIVE</b>
Numero di turisti in alberghi e strutture non alberghiere
Numero di visitatori
Numero di passeggeri nel porto (imbarco e sbarco)
Numero di occupati in unità locali attive (settore turistico)
<b>ATTIVITÀ CREATIVE, CULTURALI E INNOVATIVE</b>
Numero di imprese attive per tipo di attività
Numero di occupati nelle unità attive locali (produzione tipica locale)
Percentuale di occupati per settore sul numero totale di occupati
<b>PRODUZIONI TIPICHE LOCALI</b>
Numero di aziende agricole
Numero di fattorie didattiche
Numero di aziende vinicole
<b>AMBIENTE E CAPITALE NATURALE</b>
Quantità di automobili
Quantità di bus
Produzione di rifiuti urbani pro capite
<b>COESIONE SOCIALE E COMUNITÀ</b>
Numero di unità attive no-profit
Numero di volontari in unità no-profit
Indice di propensione alla cooperazione
<b>SETTORE IMMOBILIARE</b>
Valore di mercato degli edifici residenziali - buono stato di conservazione
Numero di imprese attive nel settore immobiliare
Indice di attrattività residenziale
<b>RITORNI FINANZIARI</b>
Aumento dei guadagni dovuti alla vendita di biglietti
Aumento dei guadagni dovuti alla concessione di permessi di costruzione
Aumento delle imposte relative al patrimonio immobiliare
Mancata spesa per la gestione e la manutenzione del patrimonio culturale a causa dell'aumento degli investimenti privati
<b>BENESSERE</b>
Reddito medio pro-capite
Tasso di occupazione
Tasso di disoccupazione
<b>VALORE CULTURALE DEL PAESAGGIO</b>
Incidenza di edifici in buono stato di conservazione
Incidenza di edifici in cattivo stato di conservazione
Potenziale per uso abitativo in aree residenziali

re l'attrattività di ciascun criterio nel modello. I due livelli di riferimento rappresentano rispettivamente una "buona funzione" e una "funzione neutrale" (che non è né accettabile né non-accettabile). Aiutano a comprendere meglio i criteri, rendendo più espliciti i livelli di riferimento.

Una prima aggregazione effettuata è riferita a ciascun sottocriterio che condivide lo stesso criterio genitore. E' stata elaborata una matrice di giudizio che effettua confronti a coppie tra le diverse funzioni rispetto a ciascun indicatore (sottocriterio). Quando i giudizi vengono inseriti nel software, questo verifica automaticamente la loro coerenza.

Il confronto in termini di attrattività è stato elaborato utilizzando le categorie semantiche MacBeth:

- nessuna differenza;
- molto debole;
- debole;
- moderata;
- forte;
- molto forte;
- estrema.

A partire da questo confronto basato su categorie semantiche, il software elabora una scala numerica coerente con tutti i giudizi (attraverso un processo simile saranno gene-

rati ed elaborati i pesi dei diversi criteri). Le funzioni sono quindi ordinate su un “termometro”, in una graduatoria su una scala da valore 100 (buona preferenza) a valore 0 (preferenza neutra). Il valore 100 corrisponde alla soluzione migliore, il valore 0 a quella neutra. Questo “termometro” fornisce l’impatto che ogni opzione/funzione ha sui singoli criteri e sottocriteri. È una fase di valutazione parziale.

Successivamente, tali valori parziali vengono aggregati per calcolare l’attrattività complessiva delle funzioni. Quindi, in seguito a questa graduatoria parziale, il software consente di avere una graduatoria finale delle funzioni in riferimento al criterio generale. A tal fine, è necessario attribuire pesi alle singole funzioni. Tali pesi sono stati dedotti dall’integrazione del processo partecipativo (analizzato nei paragrafi precedenti) e del sapere esperto. In particolare, le funzioni sono state suddivise in tre gruppi, da quello caratterizzato da un peso maggiore a quello caratterizzato da un peso minore:

- primo gruppo: valore culturale del paesaggio, turismo e attività ricreative;
- secondo gruppo: attività creative, culturali e innovative, coesione sociale e comunità, benessere, produzioni tipiche locali;
- terzo gruppo: ambiente e capitale naturale, settore immobiliare, ritorni finanziari.

Per attribuire i diversi pesi attraverso l’approccio MacBeth, sono stati espressi giudizi qualitativi, ovvero utilizzando le categorie semantiche MacBeth (molto debole, debole, moderata, forte, molto forte, o differenza estrema di attrattività). Ogni giudizio riflette una visione della differenza di attrattività. I giudizi sono stati raggruppati in una matrice. Se due criteri hanno lo stesso peso, sono comunque introdotti nella matrice sotto la categoria “no”.

Successivamente, dopo aver determinato l’impatto di ciascuna funzione su ciascun criterio e sottocriterio, sono stati aggregati tutti i risultati parziali ed è stata elaborata la graduatoria finale delle preferenze riferita all’obiettivo generale (Tabella 7).

Graduatoria	Funzione	Scala MacBeth
F1	Parco urbano attrezzato	104,62
F7	Polo turistico alberghiero	92,98
F8	Centro servizi polifunzionale	92,98
F6	Punto informazioni turistiche ed area parcheggio per il terminal turistico	92,35
F13	Polo museale	92,23
F5	Polo turistico educativo	82,42
F3	Presidio del Parco Archeologico dell’area flegrea	65,86
F4	Stazione marittima	59,31
F9	Complesso sportivo	54,47
F2	Aree parcheggio	52,95
F17	Attività direzionali	49,76
F10	Polo scientifico-tecnologico	49,56
F11	Centro velico	48,21
F12	Accademia internazionale di vela	42,44
F15	Attività produttive	42,34
F16	Unità abitative	42,34
F14	Darsena imbarcazioni a vela	33,92

## Discussione dei risultati

La fase partecipativa, ed in particolare la somministrazione del questionario e l’elaborazione dei suoi risultati con il metodo NAIADe, sono stati fondamentali per includere le preferenze della comunità nel processo valutativo. La conoscenza del paesaggio,

espressa attraverso l'esperienza di chi lo vive e lo trasforma ogni giorno, è un aspetto fondamentale del processo di valutazione.

Le funzioni aggiuntive emerse dal questionario hanno evidenziato una richiesta da parte della comunità di maggiori spazi da destinare ad un uso collettivo/sociale. Tale bisogno è emerso anche dalla graduatoria finale. Questi spazi sono legati alla rigenerazione del capitale umano, aspetto fondamentale nei processi di rigenerazione della città: i processi di rigenerazione non sono legati solo alla rigenerazione degli spazi, ma innanzitutto a quella del paesaggio umano.

“La conversione di almeno parte dell'area rigenerata in spazi pubblici accessibili sia ai residenti che ai turisti” è uno dei fattori chiave per il successo di questo tipo di progetti (art. 58 del documento “Opinion on Regeneration of Port Cities and Port Areas of European Commission”; European Committee of the Regions, 2017).

Inoltre, la graduatoria finale dedotta dalla valutazione elaborata con il metodo NAIA-DE ha evidenziato che i membri della comunità intervistata concordano che la funzione G (parco urbano attrezzato) è la più appropriata per la riqualificazione dell'area ex-Sofer. Questa funzione è seguita dal complesso sportivo, dai parcheggi e dal polo turistico alberghiero. La posizione della funzione parcheggio nella graduatoria riflette il risultato dell'analisi sul livello di soddisfazione della comunità in relazione all'efficienza dei trasporti (Nocca, 2017b). Gli ultimi due posti della graduatoria sono occupati dalle funzioni A (unità residenziali) ed E (attività direzionali), che sono ritenute dalla comunità le funzioni meno adeguate per lo sviluppo e la rigenerazione dell'area.

Come mostra la graduatoria finale del metodo MacBeth, la funzione che ha un impatto maggiore sull'obiettivo generale è il parco verde attrezzato. È seguito dalle attività turistiche e ricettive, coerentemente con le opinioni degli stakeholder emerse dal metodo NAIADE.

Come mostra il “termometro generale”, non vi è alcuna funzione risultante neutrale (valore 0) né insoddisfacente (valore negativo). C'è però una funzione che risulta più attrattiva rispetto al livello buono (valore 100): il parco verde attrezzato.

Altre cinque funzioni, inoltre, sono considerate vicine alla “buona” soluzione nel raggiungimento dell'obiettivo generale: complesso turistico alberghiero (punteggio 92,98 / 100), complesso polifunzionale (punteggio 92,98 / 100), centro turistico (info point, altri servizi) e servizi turistici (bus turistici, visite guidate a mare – parco sommerso, ecc.) (punteggio 92,35 / 100), polo museale (punteggio 92,23 / 100).

La funzione che risulta avere l'impatto minore sull'obiettivo generale è la darsena. Anche le attività produttive (42,34 / 100 punti) e le unità residenziali (punteggio 42,34 / 100) sono considerate poco appropriate per valorizzare l'area e le risorse del territorio.

È interessante notare che tutte le funzioni legate alla valorizzazione delle risorse culturali e naturali locali (per esempio il polo museale e le attività turistiche) si trovano nella parte superiore della graduatoria. Le funzioni e le attività a sostegno del patrimonio culturale sono necessarie nelle aree portuali, essendo queste ultime spesso dotate di un particolare paesaggio che non può essere trascurato nei processi di rigenerazione, come sottolineato anche nel Parere del Comitato Europeo (articolo 43).

Le funzioni legate al settore turistico sono ritenute appropriate per la valorizzazione del sito e delle risorse del territorio. Questi risultati suggeriscono anche che il rilancio socio-economico della città di Pozzuoli può partire proprio dalla valorizzazione delle risorse endogene del territorio e da una loro maggiore conoscenza (e conseguente maggiore consapevolezza delle potenzialità) (attività turistiche; polo museale; presidio del Parco Archeologico dell'area flegrea, polo turistico educativo). Il turismo culturale potrebbe diventare la principale fonte di ricchezza della città, considerando che quest'ultima è caratterizzata da "un tesoro" di risorse culturali e naturali il cui potenziale oggi è davvero poco fruttato. Queste risorse sono in grado di produrre benefici multidimensionali per la città (Nocca, 2017a; 2017b).

### Conclusioni

La metodologia proposta vuole fornire uno strumento a supporto dell'elaborazione di progetti di rigenerazione/valorizzazione delle città/strategie di gestione; vuole cioè supportare i decisori nelle scelte per l'aumento della produttività multidimensionale della città.

Tale approccio multidimensionale risulta fondamentale nelle trasformazioni della "città di mezzo" in quanto permette di mettere in relazione la trasformazione del territorio con i suoi valori multidimensionali. La trasformazione/rigenerazione "dell'area di scarto" rappresentata dall'ex Sofer consente di "restituire il mare alla città" e contribuisce a ricucire i "frammenti di città" che oggi caratterizzano Pozzuoli.

L'approccio metodologico basato sull'integrazione di processi partecipativi e analisi multicriterio nella prospettiva multidimensionale proposta ha permesso di includere nel processo decisionale anche le preferenze della comunità. Come evidenziato anche nell'art. 58 del documento "Opinion on Regeneration of Port Cities and Port Areas" (Comitato Europeo delle Regioni, 2017), il coinvolgimento della comunità locale, che in questo studio ha rappresentato un supporto fondamentale al processo decisionale, è uno dei fattori chiave per il successo di questo tipo di progetti. L'integrazione tra sapere esperto e sapere comune garantisce un livello superiore di accettabilità dei risultati, raggiungendo un maggiore consenso e contribuendo a delineare strategie il più possibile condivise, orientando, quindi, al meglio le scelte strategiche. La partecipazione gioca un ruolo chiave nei processi decisionali trasformando il processo di valutazione in un "processo di apprendimento" dinamico, flessibile e adattivo (Funtowicz et al., 2002). Tale processo valutativo integrato ha quindi consentito sia la valutazione di alternative date sia la generazione di nuove alternative.

Il coinvolgimento di diversi stakeholder ha facilitato l'acquisizione di informazioni ed ha garantito maggiore credibilità e trasparenza al processo (De Toro and Iodice, 2016; 2018). Inoltre, ha consentito di effettuare scelte che non siano "calate dall'alto" (approccio top-down) e quindi con un maggiore consenso sociale: un approccio dal basso verso l'alto (approccio bottom-up) consente di avere risultati/soluzioni più condivisi e meno conflittuali.

Come sottolineato anche nell'Agenda 2030, la valutazione (anche quella basata sull'evidenza empirica) è necessaria per monitorare i progressi e garantire l'efficacia e l'attuazione dell'Agenda (Agenda 2030, §161, 172). Monitorare e valutare le politiche pubbliche in una prospettiva multidimensionale è fondamentale per uno sviluppo urbano sostenibile. Questo approccio transdisciplinare e multidimensionale rappresenta oggi una sfida ai processi valutativi tradizionali (come l'analisi costi-benefici). L'efficacia dell'approccio proposto risiede nella possibilità di valutare simultaneamente impatti multidimensionali.

Il processo di valutazione è oggi principalmente basato su valutazioni ex ante. Invece, le politiche pubbliche richiedono anche valutazioni ex-post, basate sull'analisi critica delle esperienze concrete. In questo modo, possiamo essere in grado di valutare nuovamente le politiche di intervento e capire se abbiamo raggiunto il nostro obiettivo.

Il presente studio ha affrontato il problema della valutazione nelle scelte a scala urbana e territoriale, in particolare per quanto riguarda le aree caratterizzate dall'esistenza di capitale naturale e culturale di rilevante interesse (D'Auria et al., 2018). Ha mirato al superamento dei limiti intrinseci delle valutazioni tradizionali e di quelle puramente economiche per esplorare anche gli impatti relativi anche alle dimensioni sociali, culturali e ambientali dei progetti. La matrice di indicatori proposta (utilizzata in questo studio) può essere utilizzata sia per le valutazioni ex-ante che ex-post (Nocca, 2017a; Nocca, 2017b; Fusco Girard e Nocca, 2018). L'insieme di indicatori può rappresentare un quadro generale di indicatori che può essere utilizzato in diverse situazioni territoriali, contestualizzandolo caso per caso. La scelta degli indicatori chiave da includere nel processo valutativo dipende anche dalla posizione geografica e dalla scala di intervento (edificio, sito, ecc.). È necessario scegliere attentamente la griglia di indicatori, scegliendo quelli rilevanti (coerenza con gli obiettivi del progetto), in quanto un numero elevato di indicatori potrebbe rendere il processo di valutazione più complesso e meno efficace.

Ad oggi, non esiste un insieme condiviso di indicatori per la valutazione degli impatti multidimensionali dei progetti di rigenerazione/trasformazione urbana e questo rappresenta quindi un campo di ricerca aperto.

#### ENDNOTES

Non è stato possibile intervistare tutti i soggetti identificati nella fase di analisi.

**REFERENCES**

- Acierno A. (2007). Periferie napoletane: recinti di insicurezza. Planum, www.planum.net
- Aucelli P., Cinque A., Mattei G., Pappone G., Rizzo A. (2017). Studying relative sea level change and correlative adaptation of coastal structures on submerged Roman time ruins nearby Naples (southern Italy). *Quaternary International*, 501 (2019), pp. 328-348.
- Bana e Costa C., Correa E.C., De Corte JM., Vansnick JC. (2002). Facilitating bid evaluation in public call for tenders: a socio-technical approach. *The International Journal of Management Science*, (30), 227-242.
- Bana e Costa C.A., Vansnick JC. (1999). The MACBETH approach: Basic ideas, software, and an application. In N. Meskens, M. Roubens (a cura di), *Advances in Decision Analysis*. Kluwer Academic Publishers (pp. 131-157).
- Dalmas L., Noël J., Geronimi V. (2015). Economic evaluation of urban heritage: an inclusive approach under a sustainability perspective. *Journal of Cultural Heritage*. <http://dx.doi.org/10.1016/j.culher.2015.01.009>
- D'Auria, A., De Toro, P., Fierro, N., Montone, E. (2018). Integration between GIS and multi-criteria analysis for ecosystem services assessment: A methodological proposal for the National Park of Cilento, Vallo di Diano and Alburni (Italy). *Sustainability*, 10(9), 3329
- De Toro P., Iodice S. (2016). Evaluating in Urban Planning: a multi-criteria approach for the choice of alternative Operational Plans in Cava De' Tirreni. *AESTIMUM*, 69, pp. 93-112.
- De Toro P., Iodice S. (2018). Ecosystem Health Assessment in urban context: a proposal for Metropolitan Area of Naples. *AESTIMUM*, 72, pp 39-59.
- European Committee of the Regions (2017). Opinion - The Regeneration of Port Cities and Port Areas, [www.cor.europa.eu/en/activities/opinions](http://www.cor.europa.eu/en/activities/opinions).
- Funtowicz S. O., Martinez-Alier J., Munda G., Ravetz J. (2002). Multicriteria-based environmental policy. In Abaza H., Baranzini A. (a cura di), *Implementing sustainable development* (pp. 53-77). UNEP/Edward Elgar, Cheltenham.
- Fusco Girard L. (2013). Toward a smart sustainable development of port cities/areas: the role of the historic urban landscape approach. *Sustainability*, 5(10), 4329-4348.
- Fusco Girard L., Gravagnuolo A., Nocca F., Angrisano M., Bosone M. (2015). Towards an economic impact assessment framework for Historic Urban Landscape conservation and regeneration projects. *BDC - Bollettino Del Centro Calza Bini*, 15(2), 1-29.
- Fusco Girard L., Nocca F. (2016). The circular models for port city regeneration: port as "cyclifier". *Housing Policies and Urban Economics*, (5), 3-22.
- Fusco Girard L., Nocca F. (2018). Towards an integrated evaluation approach for cultural urban landscape conservation/regeneration. *Region*, 5(1), 33-51.
- Hosagrahar J., Soule J., Fusco Girard L., Potts A. (2016). Cultural Heritage, the UN Sustainable Development Goals, and the New Urban Agenda. *ICOMOS Concept Note for the United Nations Agenda 2030 and the Third United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (HABITAT III)*.
- Ishizaka A., Nemery P. (2013). *Multi-criteria Decision Analysis: Methods and Software*. Wiley: Stati Uniti.
- Munda G. (1995). *Multicriteria evaluation in a fuzzy environment*. Contributions to economics Series, Physica-Verlag, Heidelberg.
- Munda G. (2006). A NAIADe based Approach for Sustainability Benchmarking. *International Journal of Environmental Technology and Management*, 6(1), 65-78.
- A.VV. (1982), *Orti urbani una risorsa*, Franco Angeli, Milano.
- NAIADe (1996). *Manual and Tutorial*, Joint Research Centre, EC, ISPRA Website, Institute for Systems, Informatics and Safety, Versione 1.0. ENG, Italia.
- Nazioni Unite (2015a). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. [www.sustainabledevelopment.un.org](http://www.sustainabledevelopment.un.org)
- Nazioni Unite (2015b). *World Urbanization Prospects. The 2015 Revision Highlights. Key findings and advanced tables*, [https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/files/key\\_findings\\_wpp\\_2015.pdf](https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/files/key_findings_wpp_2015.pdf)
- Nazioni Unite (2016). *HABITAT III. Draft New Urban Agenda*. <http://habitat3.org/>
- Nocca F. (2017a). The role of cultural heritage in sustainable development: multidimensional indicators as decision-making tool. *Sustainability*, 9(10), doi:10.3390/su9101882

- Nocca F. (2017b). Hybrid evaluation tools for operationalizing Unesco Historic Urban Landscape approach. Tesi di Dottorato. Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia.
- Russo M. (2012). “Terre di mezzo”, in M. Ricci, M. Gausa (a cura di), *Med.net.rep.01*, ListLab Trento 2012, pp. 208-213.
- Smit A. J. (2011). The Influence of District Visual Quality on Location Decisions of Creative Entrepreneurs. *Journal of the American Planning Association*, 77(2), 167-184.
- UNESCO (2011). Recommendation on the Historic Urban Landscape, including a glossary of definitions. [www.portal.unesco.org](http://www.portal.unesco.org)
- UNESCO (2016). The HUL Guidebook. Managing heritage in dynamic and constantly changing urban environments. A practical guide to UNESCO’s Recommendation on the Historic Urban Landscape, <http://historicurbanlandscape.com/themes/196/userfiles/download/2016/6/7/wirey5prpznidqx.pdf>

#### ATTRIBUZIONI

Il presente articolo è frutto di un lavoro di ricerca comune. In particolare, Pasquale De Toro si è occupato delle questioni relative agli approcci metodologici mentre Francesca Nocca ha sviluppato il caso studio e condotto il processo di valutazione.

#### Pasquale De Toro

*Centro interdipartimentale di ricerca in Urbanistica “Alberto Calza Bini”, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
*detoro@unina.it*

He is Ph.D. in “Evaluation Methods for Integrated Conservation of Architectural, Urban and Environmental Heritage”. Since October 2015 he is Associate Professor in Appraisal and Evaluation and since 2016 he is Director of the Interdepartmental Research Center in Urban Planning “Alberto Calza Bini” at the “Federico II” University of Naples.

He is associate at the Italian Study Centre of Appraisal and Territorial Economics (Ce.S.E.T.), at the Italian Society of Appraisal and Valuation (SIEV), at the Italian Association of Environmental Analysts (AAA), at the ICOMOS Italy, and at the Italian Institute of Urban Planning (INU).

#### Francesca Nocca

*DiARC, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
*francesca.nocca@unina.it*

In July 2010 she received the Master’s degree in Architecture at the University of Naples Federico II. She is Ph.D. in Architecture with a specific curriculum in urban planning and evaluation. Today she is a post-doc researcher about “The circular economy for the regeneration of the metropolitan port cities: strategies, governance/financing/business models and evaluation tools”. She is Member of ICOMOS and researcher at the International Laboratory of Research on Creative and Sustainable City at Interdepartmental Research Center “Alberto Calza Bini”, Naples.

Abstract

## A new centrality for the middle city

*Domenico Passarelli*

### *Abstract*

The text aims to look at peri-urban and interstitial places between cities, defining them as “undecided places”, that is, places that are still in the process of finding their own identity. Their vulnerability is the bearer of fragility and degradation, but it can also be considered as an opportunity for easy modelling of the places themselves, capable of becoming protagonists of innovative urban structures at the service of the territory. Looking first at Europe, with the definition of “Metropolitan city”, and then at the national context, the text focuses on the Delrio law, which, along with the administration



*Periferia nord di Cosenza, l'area residenziale popolare si affaccia sull'aperta campagna*

of the metropolitan city, becomes an opportunity for undeniable extraordinariness from different points of view, in particular the one of urban regeneration. The most appropriate methodological approach, for the purposes of effective planning, is certainly the one that starts from the regeneration of the landscape in order to arrive at the identification of an integrated and sustainable tool in which the draft plan, through the involvement of the population and institutions involved, becomes the expression of a basically choral process of elaboration.

**KEY WORDS:**

*metropolitan city, Delrio law, urban regeneration.*

**Una nuova centralità per la città di mezzo**

Il testo si propone di guardare ai luoghi periurbani e interstiziali tra le città definendoli come “luoghi indecisi”, ovvero ancora in procinto di trovare la propria identità. La loro vulnerabilità è portatrice di fragilità e degrado ma può essere vista anche come occasione di facile modellazione dei luoghi stessi, capaci di diventare quindi protagonisti di innovativi assetti urbani al servizio del territorio. Guardando prima all’Europa, con la definizione di città metropolitana, e poi al contesto nazionale, il testo si focalizza sulla legge Delrio, che con l’amministrazione della città metropolitana, diventa un’occasione di innegabile straordinarietà sotto diversi punti di vista, in particolare quello della rigenerazione urbana. L’approccio metodologico più appropriato, ai fini di una efficace pianificazione, è sicuramente quello che parte dalla rigenerazione del paesaggio per arrivare alla individuazione di uno strumento integrato e sostenibile nell’ambito del quale il progetto di piano, attraverso il coinvolgimento della popolazione e delle istituzioni coinvolte, diventa l’espressione di un processo tendenzialmente corale di elaborazione.

**PAROLE CHIAVE:**

*città metropolitana metropolitan city, legge Delrio, rigenerazione urbana*

## Una nuova centralità per la città di mezzo

*Domenico Passarelli*

“Il vuoto rinnega l’urbanizzazione, finché non è inserito in un progetto o non diventa fabbricato; finché è un residuo, una dimenticanza o un errore; finché è chiamato terreno incolto o abbandonato. Il vuoto evoca un luogo vacante, incustodito, abbandonato. Senza proprietario legittimo, senza forma riconosciuta, senza significato ammesso, il vuoto è un non-luogo, un’attesa, tutt’al più una promessa di divenire”<sup>1</sup>. Così Pierre Donadieu definiva nel suo “Campagne Urbane” lo spazio vuoto che caratterizza la città e in particolare il suo margine, una definizione che fa trasparire una sensazione quasi di inquietudine. L’uomo, con il suo innato desiderio di controllo, sembra quasi avere paura, infatti, di tutto ciò che sfugge al suo governo e la cosiddetta “città di mezzo” sembra appartenere a questa definizione. Queste *aree di scarto* non rientrerebbero addirittura neanche nella descrizione di vuoti urbani e il loro abbandono dal punto di vista della pianificazione le ha trasformate in zone di attesa che nel frattempo si trasformano senza una regola ben precisa.

Ma se, come affermava Kroll<sup>2</sup>, “tutto è paesaggio” abbiamo a che fare con un territorio, quello periurbano, che rientra con prepotenza nella classificazione dei luoghi da salvaguardare e recuperare poiché, per quanto degradato e disconnesso, fa sempre più parte dello scenario quotidiano che abitiamo<sup>3</sup>.

A tal proposito risulta significativo riproporre ciò che il QTRP della Calabria (il Quadro territoriale regionale a valenza paesistica) propone: i Comuni devono promuovere all’interno dei PSC/PSA una “Intesa città – campagna” avente per oggetto la riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, la ricostruzione dei margini urbani, la realizzazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali, nonché la riforestazione urbana anche al fine di ridefinire con chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini “verdi” le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.

È sicuramente utile, se non necessario, approfondire le dinamiche evolutive che hanno portato alla creazione di questi spazi, poiché da essi è possibile leggere la città contemporanea.

È evidente, infatti, che questa “invasione disordinata” delle aree periurbane che circondano i nostri centri urbani è frutto di una forza motrice che mette in evidenza la vocazione della città contemporanea di non avere limiti entro cui rinchiudersi, come in passato, ma di estendersi, a volte anche con prepotenza, verso l’esterno<sup>4</sup>. Come scrive Barbieri “diviene decisiva l’identificazione dei confini o dei limiti come condizione per elaborare la perdita del centro: il progetto contemporaneo appare destinato alla rinuncia a occupare il centro e a registrare e rendere riconoscibile la tensione che si genera sui bordi tra i diversi corpi territoriali”<sup>5</sup>.

*Fig. 1 - Periferia Urbana zona sud, città di Cosenza.*



Il concetto di limite è insito nell'idea stessa di città poiché delimitare uno spazio lo rende riconoscibile rispetto a quello circostante, a tutto ciò che “non è città”. Per secoli questa distinzione è stata esercitata dall'innalzamento delle mura di cinta o dalle caratteristiche geomorfologiche del sito su cui sorgeva l'agglomerato urbano in questione come fiumi, colline o promontori e questa radicata definizione non ha aiutato nell'individuazione immediata delle caratteristiche della nuova città diffusa che si sta



*Fig. 2 - Margine nord Cosenza-Rende, zona industriale. Complesso residenziale in costruzione in aperta campagna*

ormai evolvendo negli ultimi anni. Siamo di fronte a territori che “pur non essendo più campagna, non diventeranno, almeno in tempi brevi, città, se non altro al senso che attribuiamo alla città storica”<sup>6</sup> e questa nuova realtà ribalta completamente il modo in cui siamo abituati ad analizzare lo spazio urbano.

### L'identità dei luoghi indecisi

La definizione letterale di «indeciso» nel dizionario Treccani è “non ancora risolto o definito”. È una definizione che porta in se una matrice positiva, ottimista: l'avverbio “*ancora*” parla di un problema che persiste ma che si risolverà. Guardare a questi luoghi come a “**luoghi indecisi**” diventa quindi preferibile, perché innesca un meccanismo di ricerca di una soluzione, in particolare di ricerca di valore, di identità. È fondamentale infatti, in qualsiasi processo di rigenerazione, conoscere e inquadrare l'aspetto identitario di un luogo, la sua vocazione, le sue peculiarità. Tuttavia questi luoghi propongono agli addetti ai lavori una sfida importante da questo punto di vista: se infatti per identità intendiamo l'identificazione di alcuni tratti particolari che distinguono un paesaggio da un altro (Mininni 2001), la cosiddetta “città di mezzo” può essere definita identitaria perché ormai identificabile, seppur a volte con qualche difficoltà, rispetto alle aree urbane compatte o a quelle agricole o ancora rispetto a quelle naturalistiche. Se però a queste caratteristiche peculiari associamo l'aspetto qualitativo, il discorso si complica. Lo spazio qualificato è composto da una specifica espressività, da una propria personalità e soprattutto da un novero di qualità (naturali, architettoniche, simboliche, linguistiche, culturali) che lo fanno emergere dal mosaico spaziale circostante. In questa definizione



Fig. 3 - Periferia Urbana zona sud, città di Cosenza

la “città di mezzo” stona completamente, con la sua frammentarietà e il suo degrado e diventa quindi una sfida scoprirne il valore identitario.

Se però si invertisse il punto di vista, guardando alla vulnerabilità di questi luoghi non come promotrice di instabilità ma come garanzia di modellabilità, potremmo trovare la giusta direzione da seguire. Essendo luoghi instabili, infatti, sono quelli maggiormente investiti dai processi di trasformazione, che però hanno bisogno di essere regolamentati e indirizzati verso obiettivi di sostenibilità ambientale, rigenerazione e inclusione. Gli spazi periurbani, sempre più estesi e numerosi, testimoniano una storia, a modo loro, che va innanzitutto compresa e valorizzata. Come afferma infatti la Minnini “questa campagna, abitata da una società che combina pratiche di cittadini o contadini dalle confuse biografie, chiede di partecipare alla definizione dello spazio urbano perché, in qualche modo, i suoi abitanti, pur non volendo rinunciare alla città, attestano una scelta di viverne fuori, prediligendo un maggiore contatto con la natura. Questo spazio non è oggetto di un progetto né da parte della città né da parte delle politiche di gestione dello spazio rurale, perché soffre di un deficit di attribuzione di competenze, perché non si è sufficientemente educati a riconoscerlo o attrezzati ad interpretarlo”<sup>7</sup>. La mancanza di un progetto e di un piano efficace per la gestione di questi spazi, oltre al fallimento dei piani attualmente a nostra disposizione, ci obbliga a fermare lo sguardo su questi luoghi indecisi e ad usare le nostre competenze per permettere loro, finalmente, di “scegliere” quale direzione prendere.



*Fig. 4 - Fabbrica dismessa, periferia urbana zona sud, città di Cosenza*

### **Le innovazioni della legge Delrio. Una possibile soluzione?**

Come abbiamo detto questi luoghi non sono stati negli anni oggetto di riforme particolari o piani speciali, ma hanno subito l’attuazione degli strumenti urbanistici che nel

tempo hanno avuto al centro soprattutto il governo della città consolidata. Oggi abbiamo a disposizione nuove pratiche governative che, con tutti i loro limiti, si propongono di dare nuove modalità di gestione dei territori di area vasta. In particolare la legge del 7 aprile 2014 n.56 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle provincie, sulle unioni e fusioni di comuni” (c.d. legge Delrio) disegna un nuovo modo di amministrare i territori prevedendo la costituzione delle città metropolitane, ridefinendo il sistema provincia e dando nuove norme per la fusione e l’unione di comuni. In particolare sulla città metropolitana può essere utile focalizzare l’attenzione su quello che l’Europa intende per questo tipo di struttura tramite il Parere di Iniziativa del Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE).

*Fig. 5 - Periferia nord città di Rende, il poliambulatorio sorge ai margini della zona industriale*



Il Comitato infatti definisce l’area metropolitana “una città grande o un gruppo policentrico di città; entrambe le categorie includono municipi più piccoli e zone rurali al loro interno”<sup>8</sup>. Il quadro quindi è multiforme e nel concetto rientrano a pieno titolo gli spazi interstiziali periurbani, i luoghi cosiddetti indecisi che possono quindi diventare luoghi al servizio dell’area metropolitana, piuttosto che spazi in attesa di definizione. Il Comitato auspica uno sviluppo delle aree metropolitane in modo da poter diventare motori di recupero e rinnovamento, favorire una rinascita delle aree urbane circostanti, tenendo conto ovviamente delle peculiarità di ogni paese. E ancora “Lo sviluppo metropolitano dovrebbe comprendere un nuovo modo virtuale di considerare la mappa dell’Europa, che non dovrebbe più presentare esclusivamente un quadro di cooperazione tra Stati membri né tracciare distinzioni tra «piccolo» vs. «grande» oppure «rurale» vs. «urbano» [...] Il CESE ritiene che gli sviluppi metropolitani debbano dare un contributo efficace per eliminare la polarizzazione tra zone rurali e città”<sup>9</sup>. Da questo punto di vista la legge Delrio diventa un’occasione privilegiata in mano alle amministrazioni

locali per poter intraprendere politiche di rigenerazione e di cooperazione, che sono ormai le uniche strategie in grado di poter superare l'enorme divario tra le zone urbane compatte e quelle frammentate e marginali. L'istituzione di questo nuovo strumento urbanistico e governativo non può prescindere dall'incremento di risorse, finanziarie e non, fondamentali per la gestione di sfide complesse come quelle che stiamo descrivendo. Come afferma infatti Rosa Fontana "le città metropolitane possono rappresentare finalmente uno strumento di governo di aree integrate in termini economici, sociali, infrastrutturali ma ancora caratterizzate da una frammentazione istituzionale e dall'incertezza nella attribuzione delle competenze" che però nascono in un contesto contraddittorio poiché "nel corso degli ultimi anni tagli lineari, patto di stabilità, incertezze e contraddizioni sui trasferimenti e sulla fiscalità locale hanno lesionato i pilastri delle relazioni finanziarie tra Stato e Comuni"<sup>10</sup>. Il potenziale è evidente ma va sostenuto da una politica nazionale più concreta

### **Alla ricerca di una efficace strumentazione**

L'istituzione della città metropolitana rappresenta un'occasione di innegabile straordinarietà sotto diversi punti di vista. Il filo conduttore di questa *sfida* viene rappresentato dalla capacità di promuovere reti di connessioni, materiali e immateriali, ai diversi livelli di governo nazionale e sovranazionale. Non si tratta di anettere i territori vicini al capoluogo ma di realizzare un sistema organizzato delle iniziative territoriali in funzione sociale, economica, infrastrutturale nel rigoroso rispetto del paesaggio e della compatibilità ambientale degli interventi proposti.

L'approccio metodologico più appropriato, ai fini di una efficace pianificazione, è sicuramente quello che parte dalla rigenerazione del paesaggio per arrivare alla individuazione di uno strumento integrato e sostenibile nell'ambito del quale il progetto di piano, attraverso il coinvolgimento della popolazione e delle istituzioni coinvolte, diventa l'espressione di un processo tendenzialmente corale di elaborazione. Si tratta sostanzialmente di promuovere la condivisione attiva di quadri cognitivi e di valori da attribuire al paesaggio da recuperare, e soprattutto di concepire l'esistenza di visioni comuni circa le finalità da raggiungere, rispetto alle quali ciascuno s'impegna a contribuire per la propria parte alle strategie d'intervento.

E' opportuno ribadire che la rigenerazione de paesaggio intermedio, o nel caso di specie della "città di mezzo", attinge a risorse di varia natura, ma soprattutto alla disponibilità dei molteplici produttori di paesaggio coinvolti. In assenza di questa variegata mobilitazione corale è improbabile che il piano possa avere successo, soprattutto quando la scala del paesaggio da riqualificare transcende quella di singole località circoscritte.

In ogni caso diventa indispensabile farsi carico della concreta fattibilità economica e sociale degli interventi, individuando volta per volta le opportunità di contesto che possono mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

L'analisi comparata dei diversi dati e fattori offerti dai diversi Soggetti interessati do-

vrà consentire di pervenire ad un quadro d' indirizzi che perseguono, ulteriori e più contestualizzati obiettivi:

1. Contenere l'ulteriore consumo di suolo ai fini insediativi.
2. Razionalizzare l'utilizzo, dove necessario, di nuove aree di espansione secondo criteri di sostenibilità economica ma soprattutto di estremo contenimento di risorse primarie non rinnovabili (acqua, aria, suolo).
3. Elevare la qualità sia architettonica che funzionale dei nuovi sistemi insediamenti.
4. Privilegiare il recupero e la rifunzionalizzazione dei nuclei insediativi consolidati (centri storici e nuclei definiti nella loro forma urbana).
5. Riqualificazione e restauro urbanistico dei nuclei diffusi, specie periferici, di recente formazione.

E' necessario dunque ricostruire il modello insediativo esistente e darne una rappresentazione sintetica delle variabili territoriali relative agli assetti distributivi del popolamento, al tessuto insediativo, alla relativa tendenza evolutiva e di formazione storica, individuando :

- le aree urbane storiche,
- le aree urbane recenti a conformazione compatta intendendo quelle aree che posseggono un impianto urbanistico ordinato, riconoscibile e di qualità,
- le aree urbane recenti a conformazione indefinita intendendo quei tessuti urbani disomogenei, disordinati e non riconoscibili.

Sotto questo profilo le Regioni, che dispongono di risorse paesaggistiche sottoutilizzate e che possono accedere ai fondi comunitari, si trovano nelle condizioni migliori per sperimentare tali percorsi facendosi interpreti di una nuova auspicabile fase delle politiche per territorio.



*Fig. 6 - Area periurbana zona sud della città di Cosenza, in prossimità del centro storico*

Le forme attuali del paesaggio italiano, in Calabria come altrove, dimostrano il fallimento sostanziale del modello di tutela passiva, e soprattutto la generale incapacità attuale di agire efficacemente, conformando al meglio i paesaggi in mutamento.

Per rigenerare e rilanciare il paesaggio ci vuole uno sforzo (impegno) collettivo, una riappropriazione dei valori di appartenenza ai luoghi, una forte tutela e difesa della propria identità e della storia che ciascuna località, nell'ambito del più vasto territorio, è in grado di esprimere. Questo principio deve ritenersi valido di fronte alla fusione e/o unione di Comuni.

La possibilità di generare sviluppo proiettato nel tempo è affidato al piano strategico. Il piano consente di ricorrere a politiche urbane e sociali mirate, capaci di soddisfare i bisogni primari di tutti i tipi di cittadini creando una città attrattiva e in grado di rigenerarsi.

Pensare e ripensare alla città metropolitana significa ripensare l'urbanistica e l'idea di piano. Nella contemporaneità il mondo non è più percepito come un tessuto di cui comunque sia possibile cogliere una gerarchia di rapporto tra le cose.

L'Osservazione dei luoghi (osservare nel senso di riconoscere l'identità ed il suo carattere peculiare di sviluppo evolutivo) e dei processi di trasformazione del territorio, del rallentamento dell'espansione urbana e della presenza di aree dismesse, suggerisce di pensare ad una nuova articolazione degli spazi e delle funzioni urbane e territoriali, riconoscendo che la città non segue più una semplice e rigida gerarchia dei valori decrescenti dal centro verso l'esterno, ma si intreccia con i valori storici per proiettarsi verso uno sviluppo sostenibile ed ambientalmente compatibile, e si intreccia con la necessità di omogeneizzare quanto più possibile la qualità della vita al centro di città come nelle sue periferie.

Di *una cosa dopo l'altra* si compongono le sterminate periferie della *città generica* o gli agglomerati - appunto per diversa natura «informali»- dei territori metropolitani: esito *de-formato* della lucida previsione di Argan del 1983 che vedeva la città come un esteso e continuo sistema di servizi dalla *potenzialità praticamente illimitata*.

In considerazione di quanto detto, la discussione sulla città metropolitana, e del piano strategico, dovrebbe essere incentrata sul come ri-progettare gestire la "nuova città". In virtù di ciò le amministrazioni locali sono chiamate ad intervenire per rispondere a nuove esigenze che riguardano lo sviluppo imprenditoriale e occupazionale locale, la riconversione e la riutilizzazione dei quartieri che hanno perso la loro funzione, la qualità urbana intesa come qualità ambientale, dei servizi e dei tempi di organizzazione e fruizione della *città*, la crescita e la qualificazione dei consumi culturali. In Calabria l'obiettivo principale è quello della rigenerazione delle realtà urbane e periurbane al fine di tendere al consumo zero di ulteriore suolo per nuovi interventi in ottemperanza anche a quanto stabilito nelle Linee guide per la rigenerazione sostenibile delle periferie urbane .

#### ENDNOTES

- 1 Donadieu P.(1998), *“Campagne urbane”*, Donzelli Editore, Roma, p.69
- 2 Kroll L.(1999) *“Tutto è paesaggio”*, Universale di Architettura, Torino
- 3 Dalla Convenzione Europea del Paesaggio, art.2 del Campo di applicazione: *“la presente Convenzione si applica a tutto il territorio delle Parti e riguarda spazi naturali, rurali, urbani e periurbani. Essa comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiana sia i paesaggi degradati”*, Firenze, 2000
- 4 Donadieu P. (1998), *Campagne Urbane*, Donzelli Editore, Roma, p.67-68 *“La città emergente non è il risultato di un progetto basato su modelli prestabiliti; essa si oppone alla «vecchia città» che si fa forte di un ordine prestabilito, una costruzione geometrica, un desiderio di armonia e unità. Non nasce dal desiderio di una forma precisa, che supporta spazi densamente popolati, distinti dai territori rurali deserti [...] la nuova città nasce dalle pratiche cittadine, ignora gli spazi di potere, crea le sue facciate e i suoi retri, e non si lascia chiudere né da mura fortificate né da fasce verdi”*
- 5 Barbieri G. (1996), *“Configurazioni della città diffusa”*, in *“Le forme del territorio italiano, temi e immagini del mutamento”* a cura di A. Clementi, G. Dematteis, P.C. Palermo, Ed. Laterza, p.114
- 6 Dal Pozzolo L. (2002), *“Fuori città, senza campagna. Paesaggio e progetto nella città diffusa”*, Franco Angeli, Milano, p.31
- 7 Mininni M.(2006), *“Abitare il territorio e costruire paesaggi”*, prefazione alla edizione italiana di P. Donadieu (1998) *“Campagne Urbane”*, Donzelli editore, p. XV
- 8 Comitato Economico Sociale Europeo -ECO/299- Aree Metropolitane/Città-Regioni: Europa 2020. *“Pare-re: Le aree metropolitane e le città regioni nel quadro del Strategia Europa 2020”*, Bruxelles, 21 settembre 2011, p. 7
- 9 Op. Cit. p. 11
- 10 Fontana R.I. (2016), *“La città metropolitana – Europa, Italia, Reggio Calabria”*, Città del Sole edizioni, Reggio Calabria

**REFERENCES**

- Augè M, (2018), *“Non-luoghi”*, Eleuthera, Milano
- Barbieri G. (1996), *“Configurazioni della città diffusa”*, in *“Le forme del territorio italiano, temi e immagini del mutamento”* a cura di A. Clementi, G. Dematteis, P.C. Palermo, Ed. Laterza
- Comitato Economico Sociale Europeo -ECO/299- Aree Metropolitane/Città-Regioni: Europa 2020. *“Parere: Le aree metropolitane e le città regioni nel quadro del Strategia Europa 2020”*, Bruxelles, 21 settembre 2011
- D’Onofrio R, (2013) *“Paesaggio e Piani”*, Franco Angeli, Milano
- Dal Pozzolo L. (2002), *“Fuori città, senza campagna. Paesaggio e progetto nella città diffusa”*, Franco Angeli, Milano
- Donadieu P. (1998), *“Campagne urbane”*, Donzelli Editore, Roma
- Fontana R.I. (2016), *“La città metropolitana – Europa, Italia, Reggio Calabria”*, Città del Sole edizioni, Reggio Calabria
- Fragolent L., a cura di, (2008), *“Periferia e Periferie”*, Aracne editrice s.r.l., Roma
- Kroll L. (1999) *“Tutto è paesaggio”*, Universale di Architettura, Torino
- Indovina F., (2009), *“Dalla città diffusa all’arcipelago metropolitano”*, Franco Angeli, Mi
- Mininni M. (2006), *“Abitare il territorio e costruire paesaggi”*, prefazione alla edizione italiana di P. Donadieu (1998) *“Campagne Urbane”*, Donzelli editore
- Petrillo A., (2018), *“La periferia nuova. Disuguaglianza, spazi, città”*, Franco Angeli, Milano
- Secchi B., (2005), *“La città del ventesimo secolo”*, Laterza edizioni, Roma-Bari
- Torres M., (2004) *“Nuovi modelli di città. Agglomerazioni, infrastrutture, luoghi centrali e pianificazione urbanistica”*, Franco Angeli, Milano

**ATTRIBUZIONI**

L’articolo è stato scritto interamente da Domenico Passarelli con la collaborazione di Giuseppina TUOTO, laurea in Architettura presso l’Università “Gabriele D’Annunzio” Chieti-Pescara.

**Domenico PASSARELLI,**

*Università Mediterranea di Reggio Calabria, Dipartimento PAU (Patrimonio UArchitettura e Urbanistica).  
domenico.passarelli@unirc.it*

Professore Associato di Urbanistica, già Master of Science presso la Northeastern University di Boston, Dottore di Ricerca e Ricercatore Universitario. Ha ricoperto diversi incarichi accademici tra cui quello di Presidente del Corso di Laurea in Urbanistica. Consulente e progettista di strumenti urbanistici ai diversi livelli di governo del territorio. E’ autore di numerose pubblicazioni ed è presente a Convegni nazionali ed internazionali con contributi scientifici. Attualmente è Presidente dell’Istituto Nazionale di Urbanistica sezione Calabria.

abstract

## Urban shrinkage and sprawl: two dynamics in comparison in central Veneto region

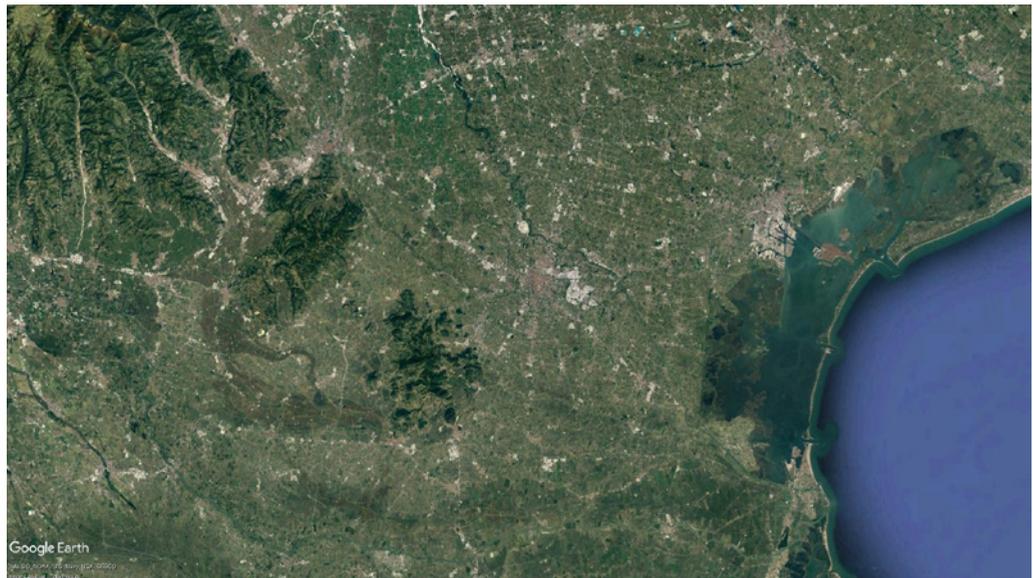
*Laura Fregolent, Stefania Tonin, Ilaria Zambon*

### *Abstract*

The hypothesis underlying this research work is that shrinkage is a consequence of sprawling and, therefore, the aim of the paper is to verify this relationship in the central Veneto area. The main phases of urban transformation and the demographic dynamics that have characterized the cities in this area (during the 1971 and 2011) will be analyzed, to describe the phenomenon, the characteristics and the potential causes of these transformations, through the analysis of some census data and of a set of selected indicators.

### **KEY WORDS:**

*shrinkage; diffused city; sprawl; enterprise; population.*



*Vista satellitare del Veneto*

**Urban shrinkage e sprawl: due dinamiche a confronto nel Veneto centrale**

L'ipotesi che sottende questo lavoro di ricerca è che lo shrinkage sia una conseguenza dello sprawl e, quindi, l'obiettivo del paper è quello di verificare tale relazione nell'area del Veneto centrale. Verranno analizzate le principali fasi di trasformazione urbana e le dinamiche demografiche che hanno caratterizzato le città dell'area (1971-2011), per descrivere il fenomeno, le caratteristiche e le potenziali cause di tali trasformazioni, attraverso l'analisi di alcuni dati censuari e di un set di indicatori selezionati.

**PAROLE CHIAVE:**

*shrinkage; città diffusa; sprawl; impresa; popolazione.*

## Urban shrinkage e sprawl: due dinamiche a confronto nel Veneto centrale

*Laura Fregolent, Stefania Tonin, Ilaria Zambon*

### 1. Introduzione

La dispersione urbana rappresenta uno dei più significativi processi di trasformazione urbana dell'ultimo mezzo secolo (Couch *et al.*, 2005; Siedentop and Fina, 2010). Lo *sprawl*, termine utilizzato ampiamente per descrivere la dispersione urbana, si manifesta in Italia a partire dagli anni '70 e risulta profondamente legato alla crescita economica avvenuta in alcune aree (Fregolent e Tonin, 2010; Fregolent, 2012; Salvati e Forino, 2014). Ad esempio, nella regione Veneto, una rapida crescita sia residenziale sia attività produttiva (in particolare della piccola e media impresa) si sviluppò senza soluzione di continuità oltre i confini urbani (Vettoretto e Fregolent, 2017; Fregolent e Vettoretto, 2017; Bamford, 2015), andando ad occupare progressivamente aree agricole disponibili a basso costo e inedificate (Fregolent e Tonin, 2010; Salvati *et al.*, 2012, 2013). I contesti residenziali e industriali diventarono maggiormente collegati fra loro grazie a uno evidente sviluppo infrastrutturale della trama viaria esistente, frutto di cospicui investimenti pubblici che hanno favorito la mobilità delle persone tra i diversi contesti (Fregolent e Savino, 2014; Dematteis e Governa, 2001). La combinazione tra dispersione produttiva e quella urbana diede luogo a una diversa struttura territoriale. Accanto alle città consolidate e storiche, i centri urbani di media e piccola dimensione intensificarono la struttura preesistente e policentrica, ora accompagnata dalla nuova matrice a sviluppo urbano diffuso (Ferrario, 2009; Perulli, 2010; 2012; Rizzo *et al.*, 2012; Fregolent e Vettoretto, 2015).

Negli ultimi decenni, la popolazione residente nelle città principali cominciò a trasferirsi verso i comuni della prima e seconda cintura urbana nell'area del Veneto centrale, preferendo contesti più accessibili ed economici dato i bassi costi insediativi e le scelte localizzative e di vita in prossimità dei luoghi di lavoro (Fregolent e Tonin, 2010; Travisi *et al.*, 2010). In questo contesto, il Veneto centrale è caratterizzato da dinamiche in parte spontanee e veloci, che restituiscono un quadro d'insieme nel quale, accanto all'industria petrolchimica di Marghera e alle aree produttive della "vecchia industria", si sono sviluppate la produzione calzaturiera sulla Riviera del Brenta tra Padova e Venezia, i cluster per la lavorazione della pelle tra Verona e Vicenza, la produzione di gioielli a Vicenza (Bagnasco e Trigilia, 1984; Pierantoni, 2012; Trigilia, 1986; Indovina, 1990; Secchi, 1996; Corò e Rullani 1998; Messina, 2001; Anastasia e Corò, 1993) e un sistema di imprese che si affianca a quello distrettuale e composto da attività e specializzazioni produttive, quasi sempre di media e piccola dimensione, altamente competitive e dinamiche (Boschetto e Bove, 2012; Bamford, 2015).

Come in altri contesti dell'Europa mediterranea (Salvati, 2013; Salvati *et al.*, 2013), lo *sprawl* in Veneto fu sostenuto dalle politiche di sviluppo regionale e di sostegno alla piccola e media impresa nonché da una regolazione “debole” da parte delle amministrazioni locali. Di ciò ne è la dimostrazione l'intenso uso che si è fatto dello strumento della variante urbanistica alle destinazioni d'uso che ha favorito una crescita esponenziale del costruito e una vera e propria “pianificazione dello *sprawl*” (Fregolent e Vettoreto, 2017) caratterizzatosi nel tempo da un proliferare di capannoni industriali, i quali, restano ancora oggi, l'emblema di quello sviluppo economico. Tuttavia, il panorama ereditato dallo *sprawl* oggi, evidenzia anche l'aggressione residenziale e industriale al paesaggio (Turri, 2000), caratterizzandosi come elemento tangibile del declino e della crisi economica sopravvenuta alla fine degli anni 2000.

## 2. La dispersione urbana può dare luogo all'*urban shrinkage*?

L'*urban shrinkage* è collegato ai cambiamenti demografici e ai movimenti migratori (Crisci *et al.*, 2014) e a differenza dello *sprawl* è relativamente recente e ancora scarsamente indagato (Rink *et al.* 2010; Haase *et al.* 2013a), soprattutto in Italia (Salone e Besana, 2013; Cortese *et al.*, 2014; Crisci *et al.*, 2014). L'*urban shrinkage* è spesso inteso come manifestazione locale dell'interazione di forze economiche, spaziali, demografiche e politiche, che riconducono principalmente a una trasformazione economica e politica, spostamenti nella struttura urbana e invecchiamento della società (Haase *et al.*, 2012a). Anche la globalizzazione e la successiva de-industrializzazione delle economie europee rientrano tra le maggiori cause dell'*urban shrinkage* (Oswalt, 2005; Oswalt e Rienitz, 2006; Cunningham-Sabot e Fol, 2010; Martínez Fernández, 2010; Barvika *et al.*, 2018).

Negli Stati Uniti, la dimensione e la persistenza del fenomeno di *shrinkage* hanno spinto alcuni studiosi ad articolare la lettura del fenomeno a scala regionale documentando l'esistenza di un gruppo di “città hard-core shrinking” per lo più concentrate negli stati della cosiddetta Rust Belt, caratterizzate da un declino demografico progressivo avvenuto nell'arco degli ultimi 50 anni nei nuclei urbani e un più recente declino demografico nelle aree metropolitane (cfr. Coppola, 2012; 2018).

Le principali città europee che presentano i caratteri dello *shrinkage* si situano nella Germania orientale, nel Regno Unito, in Francia (Oswalt e Rienitz 2006; Wiechmann, 2008; Cunningham-Sabot e Fol, 2009; Hollander, 2009; Hollander and Nemeth, 2011), ma anche in Italia, come nel caso di Genova (Cortese *et al.*, 2014), e riguarda anche regioni industrializzate, come il Veneto, la cui crescita coincide con gli anni del boom economico. Tali territori hanno subito un'intensa metropolizzazione e un'urbanizzazione diffusa (trainata anche da fattori normativi, fiscali e speculativi) che ha interessato: (i) la popolazione, migrata dalle aree centrali alle aree periferiche; (ii) le attività industriali, collocate lungo gli assi viari principali e che hanno caratterizzato forti realtà produttive come i distretti industriali; e (iii) gli insediamenti residenziali che disperdendosi

hanno fatto crescere i piccoli centri urbani e rurali (Salone e Besana, 2013).

Come per lo *sprawl*, lo *shrinkage* urbano è un fenomeno molto complesso (Schwarz *et al.*, 2010; Mallach *et al.*, 2017; Haase *et al.*, 2017; Barvika *et al.*, 2018). Solo alcuni studi hanno cercato di trovare una definizione univoca e una sua possibile collocazione contestuale anche in Italia (Cortese *et al.*, 2014; Alves *et al.*, 2012; Crisci *et al.*, 2014). Osservando le maggiori regioni industrializzate nel corso degli ultimi due decenni, risaltano alcuni sistemi urbani italiani che hanno subito un processo di “crisi” sia demografica sia funzionale che potrebbero essere collegati a tendenze di medio - lungo periodo, classificabili con il termine di *urban shrinkage* (Pallagst *et al.*, 2009; Wiechmann e Pallagst, 2012; Wolff and Wiechmann, 2017).

L’obiettivo di questo articolo è di indagare se lo *sprawl* possa essere ritenuto una delle cause del fenomeno di *shrinkage* urbano nel contesto dell’area centrale del Veneto; contesto che è stato protagonista nel dibattito accademico e scientifico degli ultimi decenni per le dinamiche di trasformazione economica e territoriale in atto e l’individuazione della peculiare forma di sviluppo urbano definita *città diffusa* (Indovina *et al.*, 1990; Secchi, 1996; Munarin e Tosi, 2001; Fregolent *et al.*, 2004). Oltre che da uno sviluppo a bassa densità edilizia dalla crescita dei livelli di reddito della popolazione, di alloggi e di servizi, la *città diffusa* viene caratterizzata anche da una matrice policentrica composta da nuclei urbani di dimensioni diverse, avente una piccola e media impresa dispersa sul territorio, un’aggregazione di imprese distrettuali, aree e centri commerciali (Bagnasco, 1977; Bagnasco e Trigilia, 1984; Bamford, 2015).

La relazione di causa ed effetto ipotizzata tra *sprawl* e *shrinkage* nell’area studio mira a verificare come le dinamiche di dispersione urbana che hanno portato alla *città diffusa*, e avvenute a partire dagli anni ’70, abbiano favorito lo spopolamento delle città principali (Vicenza, Treviso, Venezia, Padova). I due fenomeni guardati insieme sono cioè un cortocircuito di causa ed effetto che ha portato alla trasformazione del territorio veneto e della sua campagna, che, a partire dalla crisi delle grandi aree produttive della città lagunare e di Padova, favorisce lo sviluppo della piccola-media impresa anche nella forma distrettuale (Corò e Rullani, 1998; Anastasia e Corò, 199). L’analisi cerca di decostruire il contesto di studio attraverso un set di variabili demografiche, sociali ed economiche. In particolare, l’osservazione sulle differenze di reddito consente di esaminare il grado di mobilità della popolazione in quanto si suppone che i flussi migratori e le scelte abitative siano legati alla variabile “reddito”.

### 3. L’individuazione e l’analisi dello *shrinkage*

L’analisi della letteratura del fenomeno dello *shrinkage* evidenzia come l’analisi empirica risulti necessaria per cogliere le interdipendenze non lineari tra cause ed effetti (Reckien and Martínez Fernández, 2011; Haase *et al.* 2012; Wolff e Wiechmann, 2014; Wiechmann e Bontje, 2014). Tra gli studi più interessanti, quello di Hoekveld (2012) ha consentito di esaminare la complessità delle traiettorie di tale fenomeno basando-

si su aspetti temporali e spaziali. Seguendo questo lavoro, i singoli processi appaiono fortemente interrelati, mostrando meccanismi di feedback e tendenze circolari causali. I diversi fattori demografici, migratori, economici e ambientali vengono analizzati in modo dinamico attraverso la metodologia di cross-correlation. L'analisi evidenzia i processi evolutivi che conducono e provocano l'*urban shrinkage*, fornendo una visione della complessità di quei sistemi urbani che manifestano fenomeni di *shrinkage* (Hoekveld, 2012).

Se si analizza solamente la componente demografica, lo *sprawl* e l'*urban shrinkage* quasi coincidono con la recente redistribuzione della popolazione all'interno di un'area urbana (Crisci *et al.*, 2014; Alves *et al.*, 2012). In particolare, lo *shrinkage* viene spesso associato ad un consistente declino demografico (Pallagst *et al.* 2009; Rieniets, 2006), frequentemente in misura superiore a quella della media nazionale (Beauregard, 2009). Tuttavia, la perdita della popolazione non è un indicatore sufficiente per definire tale fenomeno e descriverne il relativo profilo urbano poiché sussistono ulteriori fattori (Crisci *et al.*, 2014).

Oltre alla variabile demografica, lo *shrinkage* è spesso stato associato a un declino del contesto urbano, che deriva da: ampi movimenti nell'organizzazione spaziale delle regioni urbane (Leva, 1993); come conseguenza dei mutamenti demografici (Müller 2004); come una sorta di sviluppo economico diseguale e di dinamiche basate sulla divisione territoriale del lavoro (Storper, 1995). In generale, l'*urban shrinkage* corrisponde a un fenomeno disomogeneo nello spazio e nel tempo, che deriva da molteplici cause e macro-processi che operano a livello locale (Moss, 2008), come una crisi economica o un cambiamento demografico (Oswalt e Rieniets, 2006; Haase *et al.*, 2012b; 2013a).

Focalizzandoci sulla sola variabile economica, una *shrinking city* è caratterizzata da una situazione di declino economico, che determina la trasformazione delle aree urbane e la perdita di opportunità di lavoro provocando episodi di migrazione (Pallagst, 2009). Ciò nonostante, la questione può essere affrontata mediante l'osservazione degli impatti "tipici" e l'indicazione delle specifiche condizioni locali e delle potenziali ricadute posi-

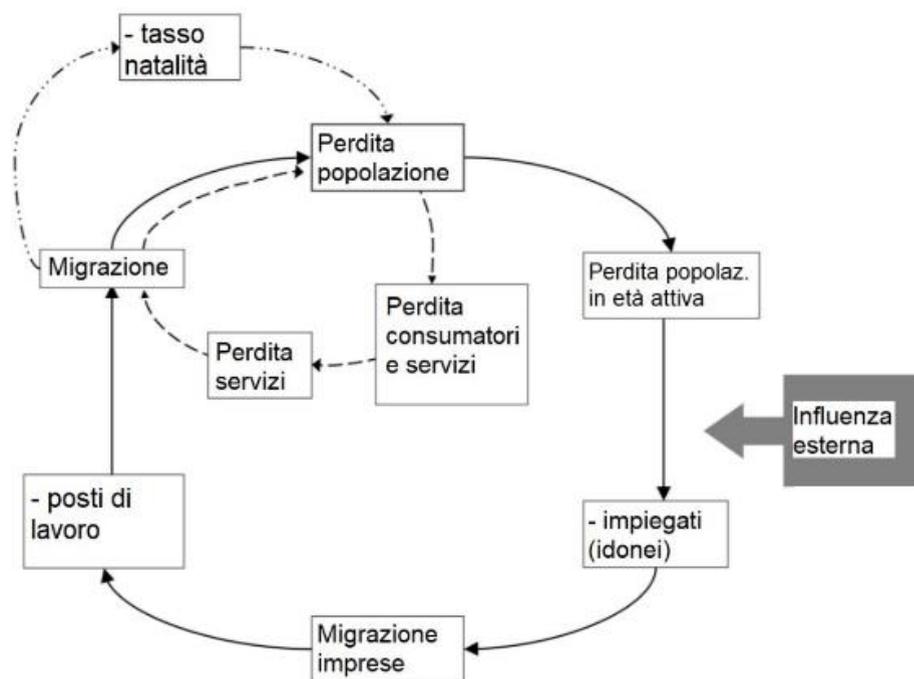
<i>Influenza Demografica</i>	I tassi di natalità diventano più bassi e una popolazione più anziana aumenta → popolazione in età lavorativa diminuisce → le imprese hanno difficoltà a trovare dipendenti idonei → le imprese migrano in altre aree → meno posti di lavoro → i giovani hanno difficoltà a trovare un lavoro adeguato e migrano → i cambiamenti della struttura della popolazione a causa di una riduzione delle persone nell'età lavorativa, ecc.
<i>Influenza Economica</i>	Diminuzione dei posti di lavoro → le persone hanno difficoltà a trovare un lavoro adeguato e di conseguenza migrano → con un minor numero di persone, i servizi hanno difficoltà a mantenere un certo standard → i servizi diminuiscono in quel luogo → le persone trovano tale zona meno attraente e di conseguenza migrano → le imprese locali hanno difficoltà a trovare adeguati dipendenti → le aziende migrano verso altre aree → diminuzione dei posti di lavoro, ecc.

Tabella 1 – *Shrinkage* e possibile sequenza di influenza.  
(Fonte: Elaborazione propria da Hoekveld, 2012).

tive. Ad esempio, l'aumento di disoccupati in una data area può derivare da un processo di deindustrializzazione, a seguito di una crisi economica (Rink *et al.* 2010).

Le variabili economiche e demografiche appaiono avere una maggiore influenza sui processi di *shrinkage* in quanto determinano cause e conseguenze interconnesse (Tabella 1) (Hoekveld, 2012). È evidente che lo *shrinkage* è un processo cumulativo, complesso e circolare (Verwest e van Dam, 2010). La Figura 1 evidenzia un'ipotetica situazione in cui un'area registra una perdita demografica ed economica (come perdita di posti di lavoro), con conseguente migrazione della popolazione (Hoekveld, 2012)

Figura 1 – Descrizione circolare di urban shrinkage.  
(Fonte: Elaborazione propria da Hoekveld, 2012).



Se nei paesi industrializzati la globalizzazione è stata accompagnata da deindustrializzazione e suburbanizzazione (Scott and Storper, 2003), i *shrinking places* definiscono quei luoghi sul territorio che rivelano una forma di distruzione del capitalismo contemporaneo (Smith *et al.*, 2001; Smith, 2002; Martínez Fernández *et al.*, 2012; Barvika *et al.*, 2018). Per questo, il fenomeno dello *shrinkage* può essere esaminato come un peculiare processo di sviluppo urbano globale (Martínez Fernández *et al.*, 2012). Infatti, l'*urban shrinkage* risulta derivare dall'interazione di fattori a diversi livelli territoriali (regionali e globali) che implicano un declino economico, un cambiamento demografico e del sistema insediativo a volte manifestandosi nella forma dello *sprawl* (Couch *et al.*, 2005; Kabisch *et al.*, 2008; Hasse *et al.*, 2013, 2014; Alves *et al.*, 2012). Se la perdita di popolazione nelle città comporta un aumento demografico nelle aree più periferiche, in cui sia le persone sia le attività si sono distribuite in maniera dispersa (Rieniets, 2006), allora le *shrinking cities* sono il risultato di processi di "scavatura" dei centri urbani avviati dalla dispersione urbana (Oswalt and Rieniets, 2006; Bernt *et al.*, 2012; Pallagst,

2010; Wolff and Wiechmann, 2017).

Dal punto di vista sociodemografico, lo *sprawl* e lo *shrinkage* rappresentano il prodotto di processi simili avvenuti nelle aree urbane. La loro sovrapposizione (definibile anche come *shrinkage sprawl*) è stata sostenuta da alcuni autori nel tentativo di cercare di coniugare la bassa densità insediativa e la dispersione spaziale nell'uso del territorio (Siedentop e Fina 2010). Lo *sprawl* e lo *shrinkage* presentano entrambi caratteri di flessibilità e di multidimensionalità (Crisci *et al.*, 2014) e per questo sono stati messi a confronto in contesti anche molto differenti (Beauregard, 2003; Buhnik, 2010; Hesse, 2006); tuttavia, la difficoltà di definire questi processi urbani univocamente attraverso dati quantitativi e indicatori ostacola una loro comparazione in termini spaziali e temporali (Bontje e Musterd 2012). Nonostante tali limiti non permettano di stimare l'impatto di entrambi i fenomeni, l'attuazione di politiche territoriali è fondamentale qualora si verificano negativi impatti economici, ambientali e sociali (Crisci *et al.*, 2014).

Oltre alle variabili demografiche (saldo naturale e migratorio) e sociali, emerge anche quella del patrimonio immobiliare. La perdita di popolazione può essere legata (i) a una riduzione del numero di famiglie, (ii) all'emigrazione di giovani single o coppie e (iii) a una maggiore percentuale di anziani che vivono da soli.

A seguito di un numero limitato di abitanti e di una conseguente bassa domanda immobiliare, nelle *shrinking cities* può manifestarsi anche una ricaduta sulle attività edilizie. Inoltre, il mercato immobiliare dipende anche da altre variabili, quali ad esempio la specializzazione produttiva della città stessa (ad esempio, Venezia sta diventando negli ultimi anni una vera e propria città turistica, spiazzando le altre attività economiche preesistenti), il tipo e la segmentazione della domanda o la capacità attrattiva della città (valore aggiunto urbano) (Wolff e Wiechmann, 2014). Nella Tabella 2 sono riportate le principali cause di *shrinkage* individuate in letteratura.

<i>Cause di shrinkage</i>	<i>Esempi</i>
Cambiamenti demografici	Tassi di natalità in diminuzione, emigrazione nelle aree di spopolamento rurale
Trasformazione economica	Riduzione di punti non competitivi
Suburbanizzazione	Cambio di persone e posti di lavoro per le periferie, migrando dalla città principale
Inquinamento ambientale	Concentrazione dell'inquinamento del traffico, non sostiene il riutilizzo sostenibile del suolo
Traumatismi strutturali	Collasso di un sistema politico, disordini, reinsediamenti

Tabella 2 – Principali cause di *shrinkage*.

(Fonte: Elaborazione propria da Reckien and Martínez Fernández, 2011; Haase *et al.* 2012; Wolff and Wiechmann, 2014; Wiechmann e Bontje, 2014).

Secondo Wolff e Wiechmann (2017), le città europee che hanno (o stanno subendo) fenomeni di *shrinkage* si differenziano fra loro anche per la dimensione temporale. Ad esempio, le città del nord Italia sono “episodically” o “temporarily” *shrinking cities* in quanto hanno vissuto un breve e discontinuo periodo di diminuzione della popolazione. In Italia, il declino di comuni medio-grandi, dovuto alla suburbanizzazione all’interno della loro sfera d’influenza, riflette una perdita demografica e naturale che poi è stata compensata da un consistente flusso di immigrazione, che ha aiutato positivamente anche il mercato del lavoro.

Anche in Italia, date le peculiarità nel modello mediterraneo di urbanizzazione e il divario socioeconomico tra Nord e Sud (Crisci *et al.*, 2014), la lettura dello *shrinkage* va fatta osservando tre distinti processi: (i) il declino delle industrie tradizionali, che induce la crisi economica, la disoccupazione e l’emigrazione verso altre regioni; (ii) il declino demografico in una data area; e (iii) i processi di suburbanizzazione e di dispersione urbana, che portano alla perdita di popolazione nel centro urbano e all’aumento dell’indice di vecchiaia nelle città (si veda: Couch *et al.*, 2005; Kabisch *et al.*, 2008; Alves *et al.*, 2012; Wolff e Wiechmann, 2017).

Basandosi su tale premesse ed esaminando le dinamiche avvenute nella regione del Veneto, il presente studio mira ad esaminare se l’odierno paesaggio disperso e continuo è (o è stato) terreno fertile per i processi di *urban shrinkage*. Questo articolo si inserisce in un vuoto nella letteratura italiana che poco ha indagato queste dinamiche e ancora meno sono state approfondite nel territorio del Veneto. Tuttavia, la città di Venezia è stata spesso osservata in modo speciale proprio per la drammatica perdita di residenti avvenuta nei decenni scorsi per cause molto diverse, anche se in tempi più recenti tale decremento è favorito da un’intensa domanda turistico-ricettiva (Zanini, 2017). La città lagunare, per alcuni autori (tra i quali Haase *et al.*, 2012a) può essere analizzata attraverso la lente dello *shrinkage*, in quanto ha subito un forte aumento dell’indice di vecchiaia negli ultimi decenni. Date tali caratteristiche, sempre secondo Haase *et al.* (2013b), Venezia può esser considerata una delle principali *shrinking cities* in Italia.

#### 4. Descrizione del contesto

Il Veneto presenta un paesaggio morfologicamente vario che alterna aree montuose (come la fascia alpina d’alta montagna delle Dolomiti a zone collinari e un’estesa pianura, in cui si diramano numerosi corsi d’acqua (Rizzo *et al.*, 2014). In particolare, l’area centrale del Veneto, che comprende le provincie di Treviso, Venezia, Padova e Vicenza, ha subito continui andamenti di crescita urbana e di consumo di suolo rispetto alle provincie di Belluno e (almeno in parte) di Rovigo, ove le dinamiche di crescita e urbanizzazione sono state più contenute (ISPRA, 2017).

Dagli anni ’70, l’area centrale del Veneto ha registrato una continua crescita dei livelli di reddito, del numero di alloggi e di servizi che hanno notevolmente influito sui processi di urbanizzazione diffusa (o *sprawl*), definendo un sistema territoriale policentrico a

bassa densità edilizia e caratterizzato da una localizzazione indistinta di attività e funzioni produttive, piccole e medie imprese e aree commerciali (Bagnasco, 1977; Perulli, 2010; 2012; Fregolent e Tonin, 2016; Fregolent e Vettoretto, 2015). Oggi la sua struttura territoriale deriva quindi da tale intenso fenomeno, mescolando case unifamiliari a bassa densità con attività industriali, commerciali e terziarie (Becattini *et al.*, 2001; Savino, 2004). Tali processi dispersivi hanno reso il territorio veneto uno dei contesti italiani in cui si sono registrati i tassi più alti di consumo di suolo a livello nazionale, con un incremento di oltre il 10% tra il 1950 e il 2017 (ISPRA, 2017). In particolare, in Veneto, nel breve periodo (dal 2012 al 2016) sono stati consumati circa 1.950 ettari, circa l'1,1% dell'intero territorio regionale.

Parallelamente all'espansione urbana, l'area centrale veneta ha avuto una forte crescita demografica passando da 2.916.753 residenti nel 1971 a 3.501.953 residenti nel 2011. Figura 2a evince come le città venete (i.e. capoluogo di provincia) abbiano nel tempo perso popolazione all'interno delle proprie aree amministrative, ad eccezione di Belluno e Rovigo, le quali hanno registrato sempre valori demografici quasi costanti; allo stesso

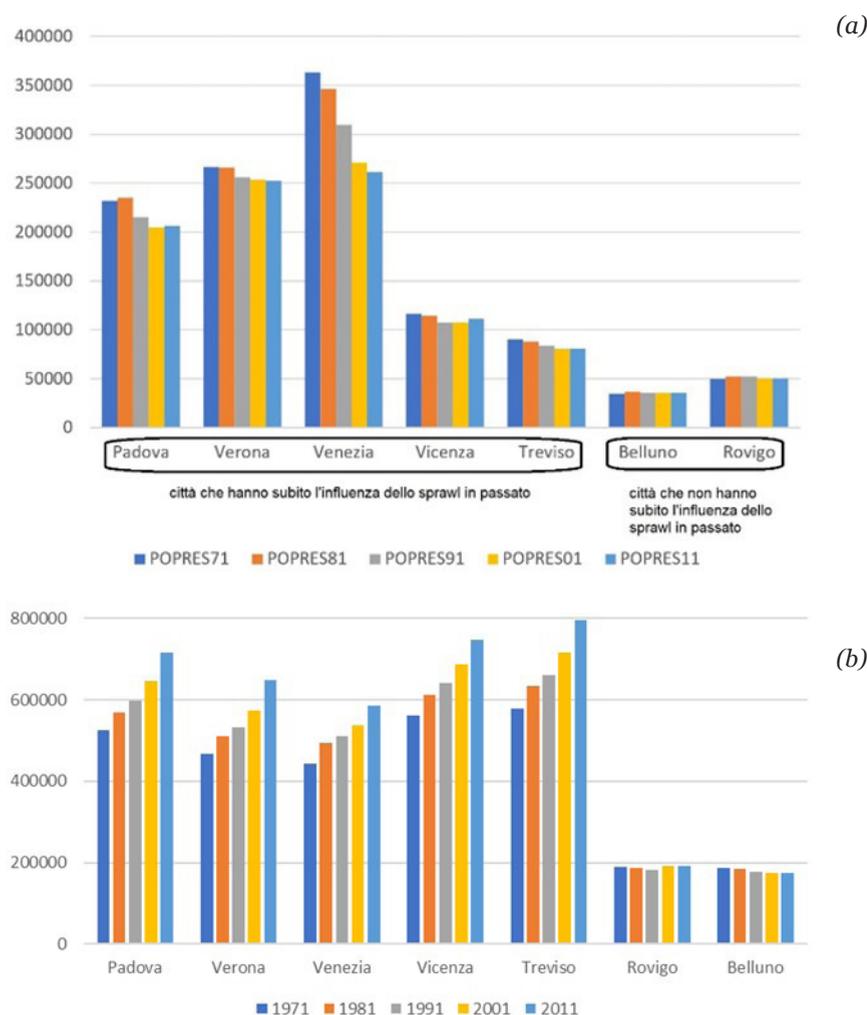


Figura 2 – Trend demografico nelle città venete (a) e nei comuni provinciali (b) (1971-2011)  
(Fonte: elaborazione propria da dati censuari Istat (2011).

tempo, Figura 2b riporta la popolazione provinciale sottraendo la popolazione che risiede all'interno dei comuni di ogni capoluogo di provincia. In questa maniera, risalta come la popolazione veneta si sia sposta dalle città verso le aree provinciali nel tempo. Infatti, sempre escludendo i dati demografici dei capoluoghi provinciali, Figura 2b evidenzia come la popolazione dei comuni delle provincie di Treviso, Padova, Verona, Vicenza e Venezia abbiano registrato evidenti tassi positivi per ogni decade analizzata.

## 5. Materiali e metodi

I comuni veneti sono stati considerati come unità territoriale di analisi. L'esigenza di approfondire i processi e le dinamiche spaziali ha reso necessario definire anche una serie temporale (2001-2011) al fine di studiare le differenze interregionali tra le traiettorie di *shrinkage* (Hoekveld, 2012). L'elenco degli indicatori per misurare lo *shrinkage* può essere alquanto esteso; tuttavia, gli indicatori chiave per studiare tale fenomeno risultano essere le variabili demografiche ed economiche all'interno di un intervallo temporale (Hoekveld, 2012). I dati disponibili, desunti prevalentemente dai censimenti ISTAT, hanno permesso di costruire un set di indicatori al fine di descrivere e osservare come le dinamiche demografiche, socioeconomiche e territoriali hanno plasmato la regione Veneto nel tempo.

L'analisi si è focalizzata in particolare sui comuni che più presentano i caratteri di *shrinking city* (Blanco *et al.* 2009), ovvero i comuni densamente popolati (> 10,000 residenti), i quali hanno registrato una perdita demografica per almeno due anni consecutivi durante un arco temporale di dieci anni (2001-2011) (Hoekveld, 2012). Tale approccio è stato utilizzato anche nelle città globali (es. Hartt, 2018), in quanto il fenomeno dello *shrinkage* risulta a volte complesso da esaminare. Tuttavia, lo *shrinkage* tende a localizzarsi non molto lontano dalla città centrali (Olsen, 2013). Infatti, molte aree suburbane, specialmente limitrofe alla città, oggi, appaiono particolarmente soggette al fenomeno dello *shrinkage* (Olsen, 2013; Zakirova 2010).

Oltre che indicatori di natura demografica (come: cambiamento demografico, fertilità e natalità), la tipologia di indicatori per le *shrinking cities* (Wolff e Wiechmann, 2014) può includere quelli economici (come: numero di imprese totali e per settore economico), sociali (come: reddito medio per abitante), relativi all'housing e ambientali. L'analisi degli indicatori sulla base di unità spaziali simili (comuni) e seguendo un'evoluzione temporale consente di studiare i contesti lungo la dimensione spazio-temporale. Gli indicatori selezionati derivano da precedenti studi, come di Hoekveld (2012), Hartt (2018), Wolff e Wiechmann (2014), offrendo una maggiore definizione del contesto di analisi e una descrizione delle possibili tendenze e dinamiche di *shrinkage* in Veneto nel breve-medio termine.

Per individuare possibili relazioni tra i contesti veneti alla scala spaziale nel tempo, l'analisi si è avvalsa di un'autocorrelazione spaziale eseguita tramite il programma arcGIS, la quale aiuta a comprendere in che misura un oggetto localizzato nello spazio è simile

ad altri oggetti vicini. Per comprendere questa relazione, l'analisi è stata approfondita utilizzando un indice di Moran Locale, elaborato mediante le tecnologie GIS. La autocorrelazione spaziale di Local Moran può essere classificata come positiva, negativa e non spaziale. Secondo Anselin and Rey (1991), l'autocorrelazione spaziale può essere composta da un cluster territoriale avente valori simili dei parametri. Se i valori simili dei parametri - alti o bassi - sono spazialmente individuati è presente un'autocorrelazione spaziale positiva dei dati (quando l'indice di Moran è vicino a +1). Al contrario, una prossimità spaziale di valori dissimili, cioè non stabili nello spazio, indica una autocorrelazione spaziale negativa (o eterogeneità spaziale quando l'indice di Moran è vicino a -1). Una delle ragioni principali per cui l'autocorrelazione spaziale è apprezzabile è perché le statistiche si basano su osservazioni indipendenti l'una dall'altra. Se l'autocorrelazione esiste in una mappa, allora questo viola il fatto che le osservazioni sono indipendenti l'una dall'altra. Le variazioni demografiche decennali sono state utilizzate come parametro per individuare i cluster autocorrelati (o no) fra loro e definiti tramite il Local Moran.

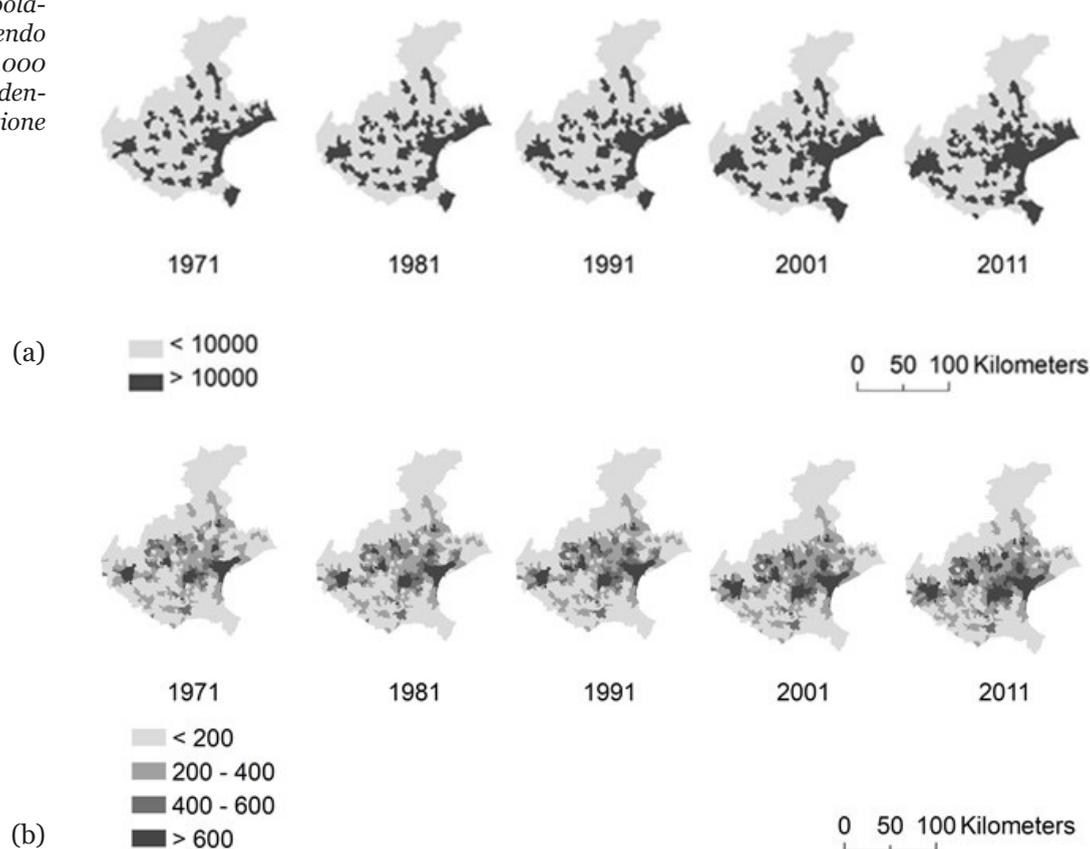
## 6. Primi risultati

Avvalendosi della definizione di *shrinking city* (Blanco *et al.* 2009), i comuni maggiormente popolati (> 10,000 abitanti) sono quelli dei capoluoghi di provincia e quelli limotrofi ai maggiori centri urbani. In Figura 3, si riporta la serie storica della popolazione residente a livello comunale per ogni anno di censimento (dal 1971 al 2011). I comuni con una popolazione residente minore di 10,000 abitanti sono rappresentati in grigio chiaro, mentre in nero si evidenziano i comuni con una popolazione residente maggiore di 10,000 abitanti. Seguendo la definizione di Blanco *et al.* (2009), quest'ultimi contesti sono quelli in maggior misura soggetti allo shrinkage. Anche mediante la classificazione in figura 3, l'evidente crescita demografica si osserva in particolare nei comuni del Veneto centrale, i quali hanno sopportato anche un aumento della variazione di densità abitativa nel tempo, in quanto contesti di sprawl. Figura 3b invece evidenzia come è cambiata la densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>) nella serie storica considerata. Nel tempo, i contesti maggiormente influenzati nel tempo dalla dispersione urbana esprimono un evidente aumento della loro densità abitativa ed emergono chiaramente.

L'analisi dei dati ha definito due proxy che ha consentito di identificare i contesti maggiormente popolati (0: < 10,000 abitanti; 1: > 10,000 abitanti) e i contesti che hanno registrato una perdita demografica per almeno due anni durante l'ultimo decennio di censimento (2001-2011). I dati sono stati poi graficamente mappati mediante il programma ArcMap di ESRI (Figura 4). Emergono 4 gruppi differenti:

- i comuni molto popolosi (>10,000 abitanti), come i capoluoghi di provincia (Venezia, Padova Verona) e alcuni centri urbani importanti ma territorialmente più marginali (Chioggia), i quali tuttavia hanno registrato un declino demografico consecuo-

Figura 3 – Serie storica della popolazione residente, classificandoli seguendo due classi (< 10,000 abitanti e > 10,000 abitanti) (a); e serie storica della densità abitativa (b). Fonte: elaborazione propria.



tivo per almeno due anni (in rosso);

- i comuni fortemente abitati (>10,000 abitanti), che hanno registrato una continua crescita demografica nel tempo. Essi si collocano specialmente nell'area centrale veneta, concentrandosi attorno alle maggiori aree urbane (in azzurro);
- i comuni che non sono demograficamente grandi (<10,000 abitanti), i quali sono stati caratterizzati da una perdita demografica consecutiva per almeno due anni nel periodo temporale analizzato. Essi corrispondono a territori marginali e poco connessi ad altri contesti, come quelli nella provincia di Rovigo e Belluno (in verde);
- i comuni piccoli (<10,000 abitanti), i quali tuttavia non hanno mai registrato una perdita demografica nel periodo temporale analizzato. Essi si disperdono in maniera sporadica nell'area centrale della regione del Veneto (in grigio);

In Figura 4, la maggior parte dei comuni localizzati nell'area centrale del Veneto ha registrato una continua crescita demografica nell'ultimo decennio, coincidendo con le aree provinciali in cui i processi di dispersione urbana si sono verificati negli scorsi decenni. L'elaborazione svolta ha rilevato come la struttura territoriale del modello policentrico della regione Veneto spicchi distintamente, indicando il legame spaziale tra le città principali e gli altri centri urbani.

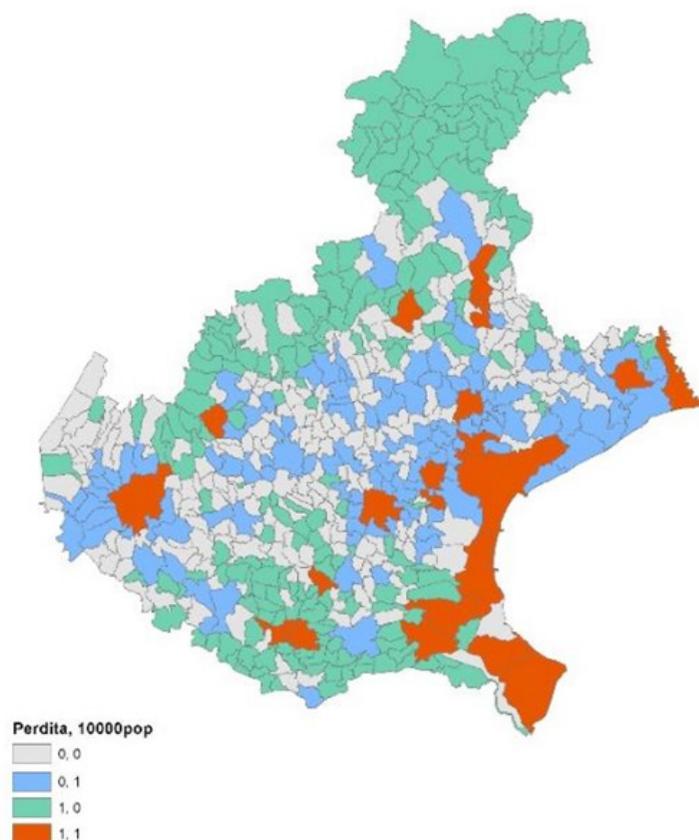


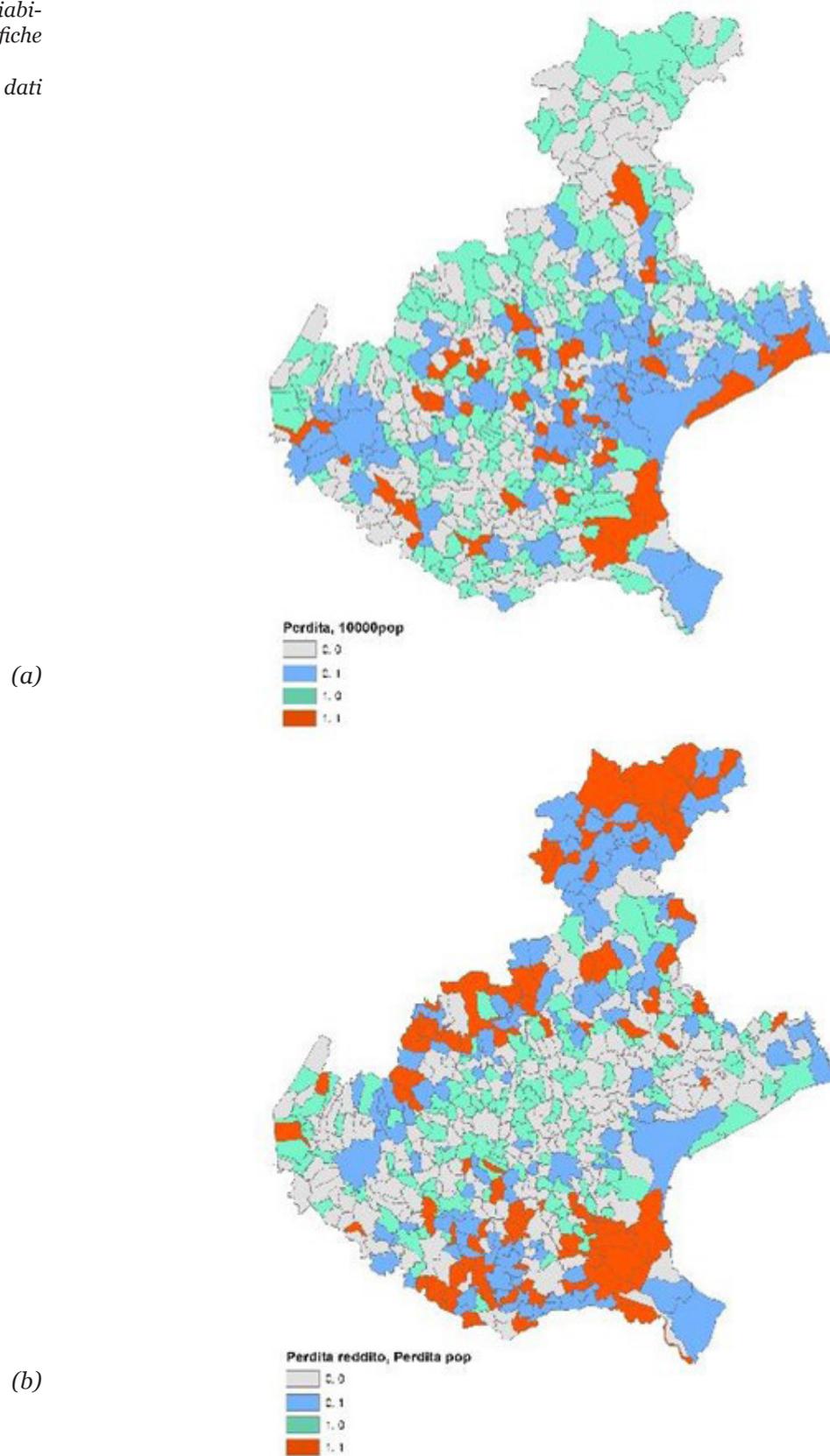
Figura 4 – Combinazione delle variabili demografiche (2001-2011) seguendo la definizione di *shrinking city*.  
(Fonte: elaborazione propria da dati censuari Istat 2011).

Nei contesti individuati e definiti come *shrinking city*, l'analisi è stata ampliata aggiungendo la variabile del reddito pro-capite. Le persone con redditi maggiori si localizzano nella parte centrale del Veneto, esattamente dove si concentrano le maggiori opportunità lavorative, il numero di imprese e la struttura distrettuale. Inoltre, sempre nei comuni situati nella parte centrale del Veneto, la variazione di reddito pro-capite risulta positiva nell'ultimo decennio (2001-2011), nonostante la crisi economica esplosa a partire dal 2007. Tuttavia, il dato del reddito pro-capite è stato discriminato mediante lo stesso approccio utilizzato per la componente demografica. In tal senso, l'analisi ha definito un'ulteriore proxy, circoscrivendo i contesti che hanno registrato una perdita di reddito pro-capite per almeno due anni nell'arco temporale considerato (2001-2011). A tale dato sono state integrate poi le due proxy demografiche, ovvero quella riguardante il numero di abitanti (minore e maggiore di 10,000 abitanti) e il declino demografico per almeno due anni.

In Figura 5a, le città capoluoghi di provincia evidenziano una forte densità di popolazione residente benestante (in azzurro), la quale va a disperdersi anche nei maggiori centri urbani limitrofi. I contesti più poveri e meno popolati (visibili in color grigio) si collocano prevalentemente nelle aree più marginali, come nella provincia di Rovigo, nel bellunese e nelle aree montuose del territorio vicentino.

In Figura 5b, il divario tra differenti dinamiche demografiche ed economiche nella re-

Figura 5 – Combinazione delle variabili del reddito pro-capite e demografiche (2001-2011).  
(Fonte: elaborazione propria da dati censuari Istat 2011).



gione Veneto emerge più chiaramente. I capoluoghi di provincia evidenziano un declino demografico nonostante il reddito pro-capite sia in aumento (in azzurro). Parallelamente, i flussi demografici vanno a concentrarsi nelle aree più periferiche vicine ai maggiori centri urbani. In verde, infatti, emergono molte realtà che presentano una continua crescita sia del reddito pro-capite sia di popolazione residente. In rosso, emergono ancora una volta i contesti più marginali, mentre i comuni in grigio rappresentano piccole realtà comunali i cui cittadini hanno un crescente reddito nonostante la crisi economica. I comuni rappresentati in grigio vanno a riempire gli spazi che circondano le aree più fiorenti (in verde) e le grandi aree urbane (in azzurro) che registrano una perdita demografica nel tempo.

Oltre alla combinazione delle analisi spaziali effettuate sugli indicatori demografici (popolazione residente) ed economici (reddito pro-capite), la correlazione spaziale di Moran ha consentito di raggruppare i comuni veneti in diversi cluster spaziali. La Figura 6 riporta i cluster che si sono formati in base a quante volte un comune ha censito un tasso demografico negativo per almeno due anni consecutivi. I comuni che hanno registrato un'evidente perdita di popolazione (con un tasso negativo per tutta la serie storica) sono i capoluoghi di provincia come Venezia (in rosso); mentre i comuni che hanno registrato una costante crescita demografica si concentrano nell'area centrale del Veneto (in azzurro).

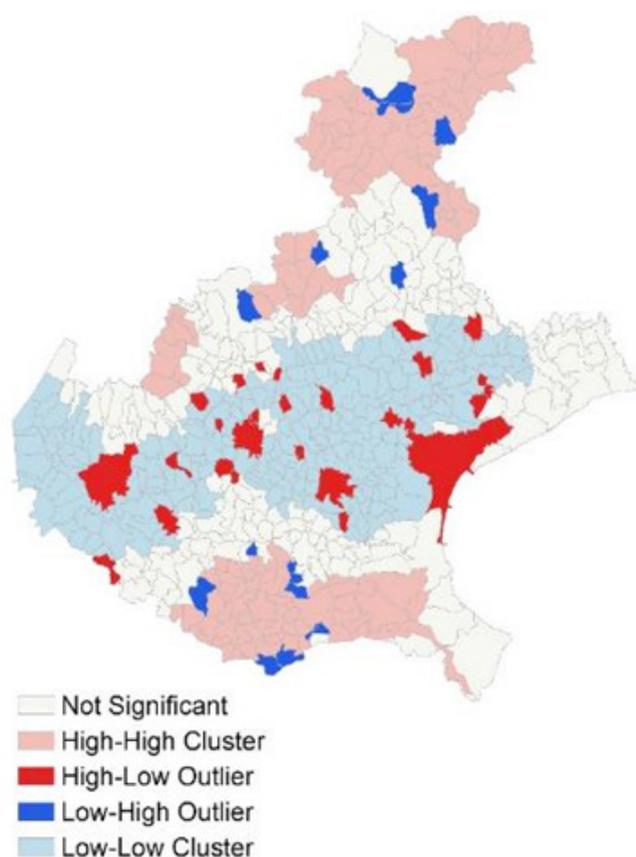


Figura 6 – Cluster dei comuni veneti in base a quante volte hanno registrato una perdita demografica di almeno due anni consecutivi (2001-2011).  
(Fonte: elaborazione propria con analisi Local Moran).

La figura 7 mostra come i cluster sono variati nel tempo, analizzando la variazione demografica ogni dieci anni. I comuni che crescono in termini demografici rispecchiano un trend positivo anche dei comuni limitrofi son quelli che emergono in rosso e per tutta la serie questo cluster si localizza nell'area centrale del veneto. Tuttavia, questo cluster (high-high) è frammentato da comuni in blu, i quali invece di assistere a una crescita demografica, hanno registrato in quella frazione decennale una perdita di popolazione, in controtendenza ai comuni limitrofi. Questo comuni (low-high) si identificano con i comuni dei capoluoghi veneti, in primis Venezia e Verona). Mentre le aree del rodigino e montane (nell'alto vicentino e nel bellunese) rispecchiano trend negativi demografici

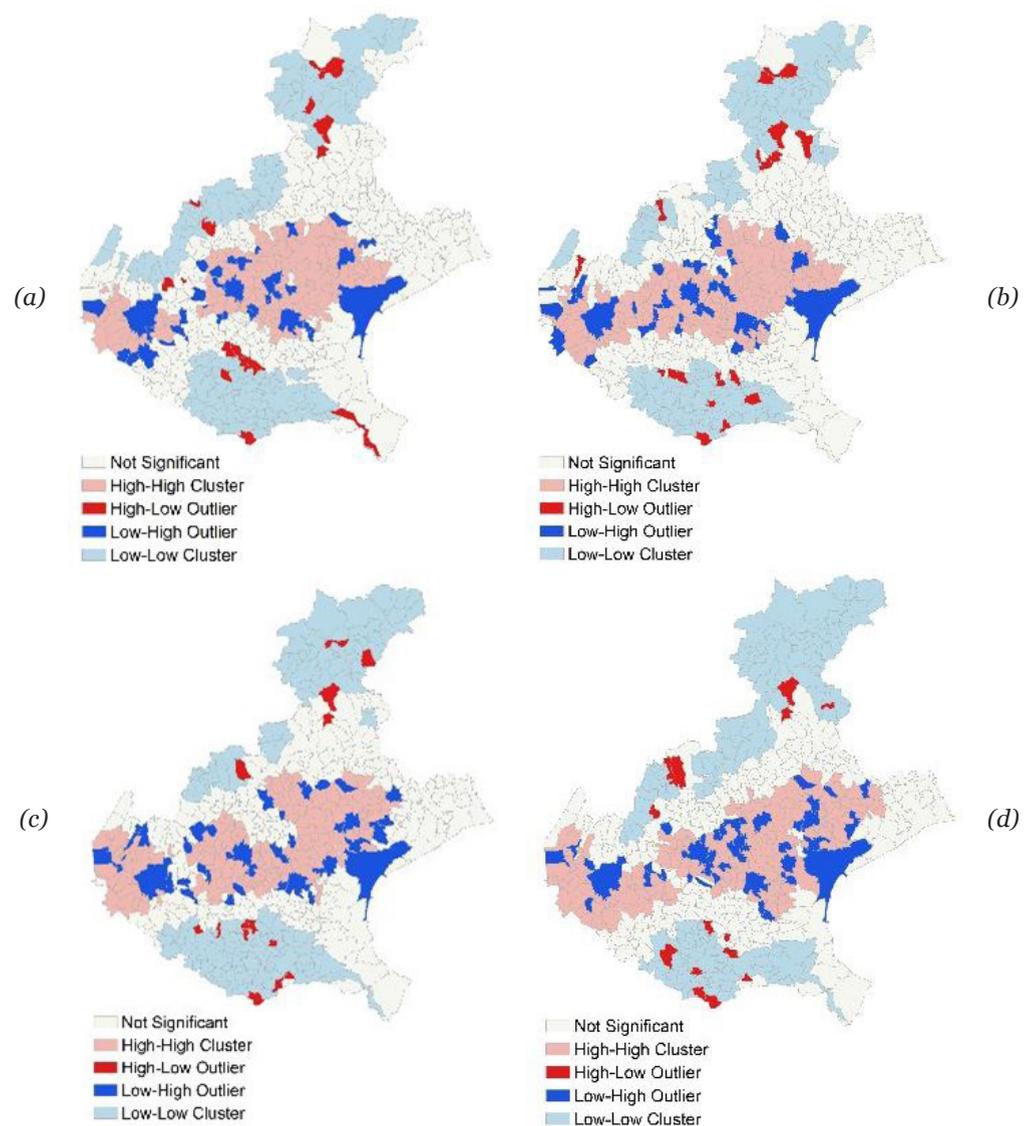


Figura 7 – Cluster dei comuni veneti in base alla variazione della popolazione dal 1971 al 1981 (a); popolazione dal 1981 al 1991 (b); popolazione dal 1991 al 2001 (c); e popolazione dal 2001 al 2011 (d).

(Fonte: elaborazione propria con analisi Local Moran).

nel tempo comuni per tutti questi contesti.

Osservando nel dettaglio, i comuni che sono stati interessati allo sprawl emergono come cluster high-high già confrontando la popolazione fra il 1971 e il 1981. In questo primo periodo, emergono due cluster con trend simili: nell'area centrale tra le provincie di Venezia, Padova e Treviso; e l'area veronese prossima al lago di Garda. Nella variazione demografica successiva (18181-1991), questi due cluster si unificano fra di loro includendo in un'unica area tutti i comuni dell'area centrale della regione Veneto. Mentre i comuni capoluogo, e.g. Venezia in primis, con altri comuni di medie dimensioni perdono popolazione. Anche nelle due variazioni demografiche più recenti, i trend demografici positivi si espandono nelle aree metropolitane, includendo tutta la fascia centrale del Veneto; mentre il cluster low-low, in particolare per le aree montane, si espande maggiormente, rilevando un continuo tasso demografico negativo nel tempo.

## 7. Discussione e conclusioni

Lo *sprawl* è stato accentuato da un'evidente contrazione demografica visibile sia alla scala regionale sia a quella metropolitana, colpendo duramente i tassi demografici delle principali città urbane (Reckien and Martínez Fernández, 2011; Kovács et al., 2019). Con la dispersione urbana, la popolazione ha preferito di trasferirsi in contesti a media-bassa densità e aventi migliori opportunità residenziali e occupazionali (Brueckner, 2007; Munoz, 2003; Dura-Guimera, 2003). Il contesto veneto ne è un esempio: la sua classe imprenditoriale ha costruito un fiorente tessuto economico locale basato sui distretti industriali e su un sistema di piccole e medie imprese (Fregolent e Vettoreto, 2015), duramente provate dalla crisi economica, in parte ora superata (Fregolent e Gibin, 2018; Lanzani e Curci, 2018), e che ha messo in difficoltà molte realtà e attività economiche locali, impattando gravemente anche sulla sfera sociale (Sapelli e Festa, 2012).

I risultati dell'analisi riesplorano la definizione di *shrinking city* di alcuni autori (Blanco et al. 2009; Hoekveld, 2012) evidenziando come i processi di *urban shrinkage* siano estremamente complessi. Le principali città venete, in particolare Venezia, hanno vissuto un vero e proprio declino demografico non solo nel lungo periodo – legato alla crescita del tessuto urbano disperso del centro veneto –, ma anche più recentemente. In questa fase, i comuni metropolitani con una media-bassa densità abitativa hanno continuato a essere i contesti prediletti non solo come luogo di residenza ma anche per instaurare nuove realtà e attività economiche, che sono riuscite a resistere anche nel periodo di crisi economica, e nuovi centri urbani (Lanzani e Curci, 2018).

A riflesso dei cambiamenti demografici nel tempo, la densità abitativa evidenzia una trasformazione dello spazio, in cui la popolazione è andata a invadere contesti maggiormente peri-urbani e rurali. Confermando il dato in letteratura, l'evidente crescita demografica viene osservata in particolare nei comuni del Veneto centrale, i quali hanno subito anche una forte variazione di densità abitativa nel tempo, in quanto contesti di sprawl (Fregolent et al. 2004; Fregolent e Gibin, 2018). L'aumento della densità abitativa è

corrisposto in termini insediativi da una forte urbanizzazione a bassa densità nel tempo (Boschetto e Bove, 2012; Ferrario 2009; Vaz e Nijkamp, 2015; Vettoreto e Fregolent, 2017). Infatti, dai risultati emersi dalle mappe si percepisce che la densità abitativa è cresciuta nel tempo ma non è stata così alta come risulta per i maggiori centri urbani. Ciò identifica un consumo di suolo destinato dalla urbanizzazione per scopi residenziali e anche industriali e commerciali (Anastasia e Corò, 1993; Corò e Rullani, 1998).

La variabile che più caratterizza il fenomeno dello *shrinkage* è senza dubbio quella demografica. Mediante un'analisi temporale, è possibile analizzare come la traiettoria dello *shrinkage* si spieghi come sequenza di cause ed effetti nei comuni veneti. A causa di un processo di deindustrializzazione o di ristrutturazione economica, i posti di lavoro diminuiscono, le persone (soprattutto giovani) migrano, i tassi naturali si abbassano mentre quelli di vecchiaia aumentano (Pallagst *et al.*, 2009). Una possibile conseguenza è che le imprese si spostano in aree con dipendenti più idonei e qualificati (come nei distretti), portando ad una diminuzione dei posti di lavoro in una determinata area e aggravando ulteriormente il processo di *shrinkage* (Hoekveld, 2012).

L'analisi effettuata ha individuato i comuni dell'area centrale del Veneto che nel passato hanno subito i processi di dispersione urbana, la quale può essere ritenuta una delle cause del fenomeno di *shrinkage* urbano in tal contesto. Il tema delle *shrinking cities* è recente nel dibattito accademico e scientifico ma molto interessante date le inerenti dinamiche di trasformazione demografica, economica e territoriale assumendo una valenza simile alla peculiare forma di sviluppo urbano definita "città diffusa" (Indovina *et al.*, 1990; Secchi, 1996; Munarin e Tosi, 2001; Fregolent *et al.*, 2004). I nuovi usi (e consumi) di suolo esprimono un intrinseco legame con i fenomeni di *urban shrinkage*, che non dovrebbero essere sottovalutati dai policy-makers (Salvati *et al.*, 2012). Infatti, se da una parte lo *sprawl* ha generato un effettivo consumo di suolo e l'abbandono di terreni agricoli, anche le *shrinking cities* producono ulteriori impegnativi problemi per la pianificazione territoriale, come l'abbandono di suolo (Hackworth, 2014). Evitando i medesimi errori commessi in passato con lo *sprawl*, le dinamiche dello *shrinkage* urbano non devono essere sottovalutate. L'ultima tendenza nella sfera di pianificazione urbana e regionale è la *crescita intelligente*, i cui concetti possono riguardare lo *shrinkage* al fine anche di contenere i territori derivanti dallo *sprawl*. Per alcuni studiosi, il fenomeno delle *shrinking cities* ha dato origine a una nuova consapevolezza della transizione urbana, che fa riflettere sull'opportunità di riconsiderare la città su larga scala e su soluzioni non convenzionali per lo sviluppo sostenibile (Burkholder, 2012).

I risultati evidenziano un cambiamento regionale in prevalenza fondato sui parametri demografici che, testimoniando la perdita di popolazione del centro città a vantaggio della periferia, possono essere riconducibile a fenomeni anche di altra natura, e quindi non esclusivamente connessi all'intrinseco rapporto tra *shrinkage* e *sprawl*. Infatti, bisogna riflettere che negli anni recenti, questi contesti sono stati influenzati dalla recente crisi economica, che ha determinato degli impatti visibili a livello territoriale, come emerso in altri contesti (De Rosa e Salvati, 2016; Wolff e Wiechmann, 2014).

Spesso l'*urban shrinkage* è stato ignorato dai politici e dai pianificatori, benché non

sia un fenomeno nuovo (Wiechmann e Pallagst, 2012; Syssner, 2016). Mentre la crescita economica e la competitività in molti casi assumono un valore indispensabile per i leader locali e regionali, l'*urban shrinkage* demarca una sfida ai principi "su cui la politica urbana si è tradizionalmente basata" (Wiechmann e Pallagst, 2012, 264). L'*urban shrinkage* infatti è associato a "un certo stigma" (Martínez Fernández *et al.*, 2012, 220) in quanto evidenzia "il peso negativo di un sintomo di una malattia indesiderabile" (Sousa e Pinho, 2015). Per tale motivo, la pianificazione territoriale ha il compito di adottare strumenti, tecnologie e meccanismi di sviluppo urbano che siano in grado di controllare le molteplici dinamiche (Bai *et al.*, 2016; Leigh e Blakely, 2016) attraverso un approccio multiscalare e a partire da un intervento a scala vasta su contesti interessati dallo stesso fenomeno. I governi locali devono migliorare le loro conoscenze strategiche su come affrontare i cambiamenti sul territorio (Syssner, 2016), come la crescita o il declino demografico a partire da due assunti importanti e cioè il contenimento del consumo di suolo e la tutela del territorio agricolo. In tal modo, si possono controllare i processi di dispersione urbana e di *urban shrinkage* mediante strategie di rigenerazione urbana provenienti dalle pratiche di pianificazione (Sousa e Pinho, 2015; Grimski *et al.*, 2018; Newman *et al.*, 2018). Risulta necessario elaborare valide strategie per monitorare costantemente il territorio e attuare politiche efficaci volte a contenere lo *sprawl*, a rigenerare i contesti urbani abbandonati o sottoutilizzati o a trovare nuove destinazioni d'uso (Batunova e Gunko, 2018). Le analisi geografiche e statistiche esplorative possono fornire strumenti adeguati a valutare la sensibilità dei diversi contesti verso nuovi usi del suolo che potrebbero sia condurre alla conversione o alla frammentazione territoriale sia creare nuove realtà sociali ed economiche.

#### REFERENCES

- Aguilar A. G., Ward P. M., Smith Sr C. B. (2003), Globalization, regional development, and mega-city expansion in Latin America: Analyzing Mexico City's peri-urban hinterland. *Cities*, 20(1), 3-21.
- Alves D., Barreira A. P., Guimarães M. H., Panagopoulos T. (2016), Historical trajectories of currently shrinking Portuguese cities: A typology of urban shrinkage. *Cities*, 52: 20-29.
- Anastasia B., Corò G. (1993), I distretti industriali in Veneto. Portogruaro: Ediciclo.
- Anselin, L., Rey S. (1991), Properties of tests for spatial dependence in linear regression models. *Geographical Analysis*, 23: 112-131.
- Armondi S., Karmouse, M., Soares, L., Aparo, E., Donegani D., Pombo F., et al. (2012), What We Talk about When We Talk about Productive Territories: The Case of Shrinking Italy. *Architectonic, Spatial, and Environmental Design*, 61.
- Bagnasco A. (1977), *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo economico*. Bologna: Il Mulino.
- Bagnasco A., Trigilia C. (1984), Società e politica nelle aree di piccola impresa. Il caso di Bassano. Venezia: Arsenale.
- Bai X., Surveyer A., Elmqvist T., Gatzweiler F.W., Güneralp B., Parnell S., Toussaint J. P. (2016), Defining and advancing a systems approach for sustainable cities. *Current opinion in environmental sustainability*, 23: 69-78.
- Bamford J. (2015), The development of small firms, the traditional family and agrarian patterns in Italy. *Entrepreneurship in Europe*, 12-25.
- Barvika, S., Bondars, E., Bondare, S. (2018), Contemporary Challenges in Planning for

- Shrinkage of Historic Places: A Review. *Architecture and Urban Planning*, 14(1), 133-140.
- Batunova, E., Gunko, M. (2018), Urban shrinkage: an unspoken challenge of spatial planning in Russian small and medium-sized cities. *European Planning Studies*, 26(8), 1580-1597.
  - Beauregard R. (2003), Aberrant Cities: Urban Population Loss in the United States, 1820-1930. *Urban Geography*, 24(8), 672-690.
  - Beauregard R. (2009), Urban population loss in historical perspective: United States, 1820 - 2000. *Environment and Planning A* 41: 514 - 528.
  - Becattini G., Bellandi M., Dei Ottati G., Sforzi F., a cura di (2001), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale. Trasformazioni economiche nell'Italia contemporanea*. Torino: Rosenberg and Sellier.
  - Blanco H., Alberti M., Olshansky R., Chang S., Wheeler S. M., Randolph J., Popper F. J. (2009), Shaken, shrinking, hot, impoverished and informal: Emerging research agendas in planning. *Progress in Planning*, 72(4), 195-250.
  - Bontje M., Musterd S. (2012), Understanding Shrinkage in European Regions. *Built environment* 38(2), 153-161.
  - Boschetto P., Bove A. (2012), Diffusione e dispersione produttiva in Veneto. *TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 5(1), 79-100.
  - Buhnik S. (2010), From Shrinking Cities to Toshi no Shukushō: Identifying Patterns of Urban shrinkage in the Osaka Metropolitan Area. *Berkeley Planning Journal*, 23(1), 132-155.
  - Burkholder S. (2012), The New Ecology of Vacancy: Rethinking Land use in Shrinking Cities. *Sustainability*, 4(6), 1154-1172.
  - Coppola A. (2012), *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*. Roma-Bari: Laterza.
  - Coppola A. (2018), Projects of becoming in a right-sizing shrinking City. *Urban Geography*, 1-20. DOI: 10.1080/02723638.2017.1421391
  - Corò G., Rullani E. (1998), *Percorsi locali di globalizzazione, competenze e auto-organizzazione nei distretti industriali del Nord-Est*. Milano: FrancoAngeli.
  - Cortese, C., Haase, A., Grossmann, K., Ticha, I. (2014), Governing social cohesion in shrinking cities: The cases of Ostrava, Genoa and Leipzig. *European Planning Studies*, 22(10), 2050-2066.
  - Couch C., Karecha J., Nuissl H., Rink D. (2005), Decline and sprawl: an evolving type of urban development observed in Liverpool and Leipzig. *European Planning Studies* 13 (1), 117-136.
  - Crisci M., Gemmiti R., Proietti E., Violante A. (2014), *Urban sprawl e shrinking cities in Italia. Trasformazione urbana e redistribuzione della popolazione nelle aree metropolitane*. Roma: CNR-IRPPS e-Publishing.
  - Cunningham-Sabot E., Fol S. (2010), De-industrialization and economic restructuring: the case of two European shrinking cities. In: Audirac, I. and J.A. Alejandro (eds.), *Shrinking Cities South/North*, Juan Pablos Editor, Zapopan, Jalisco, México Mexico, 37-51.
  - De Rosa, S., Salvati, L. (2016). Beyond a 'side street story'? Naples from spontaneous centrality to entropic polycentricism, towards a 'crisis city'. *Cities*, 51, 74-83.
  - Dura-Guimera A. (2003), Population deconcentration and social restructuring in Barcelona, a European Mediterranean city. *Cities* 20(6), 387-394.
  - Ferrario V. (2009), Agropolitana: countryside, urban sprawl in the Veneto region (Italy), *Revija za geografico - Journal for Geography*, 4-2: 129-142.
  - Fregolent L. (2005), *Governare la dispersione*. Milano: FrancoAngeli.
  - Fregolent L., Gibin R. (2018), Gli impatti della crisi sull'abitare. Alcune riflessioni sul caso Veneto. In: Fregolent, L., Torri R., a cura di, *L'Italia senza casa. Bisogni emergenti e politiche per l'abitare*. FrancoAngeli, Milano, 112-140.
  - Fregolent L., Indovina F., Savino M. (2004), L'area central vèneta: 'Difusió en evolució'. In: Font, A. (ed.), *L'explosió de la ciutat*, COAC, Barcelona, 220-237.
  - Fregolent L., Savino M. (2014), Políticas infraestructurales y consumo de suelo en Véneto: una unión desafortunada. *Urban, NSo8*, marzo-agosto, 47-51.
  - Fregolent L., Tonin S. (2010), The cost of sprawl: an Italian case study. 50th Congress of the European Regional Science Association: "Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy", 19-23 August 2010, Jönköping, Sweden, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve.

- Fregolent L., Tonin S. (2016), Local Public Spending and Urban Sprawl: Analysis of This Relationship in the Veneto Region of Italy. *Journal of Urban Planning and Development*, 05016001.
- Fregolent L., Vettoretto L. (2015), Contemporary process of urban regionalization: The case of the Veneto Region. In *Proceedings of the 55th European Regional Science Congress*, Lisbon, Portugal.
- Fregolent L., Vettoretto L. (2017), Land use regulation and social regulation: an unexplored link. Some reflections on the origins and evolution of sprawl in the Veneto “città diffusa”. *Land Use Policy*, 69: 149-159.
- Friedrichs J. (1994), Revitalisierung von Städten in altindustrialisierten Gebieten: ein Modell und Folgerungen. *Geographische Zeitschrift* 82(3), 133-153.
- Galster G. (2012), *Driving Detroit. The Quest for respect in the Motor city*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Grimski D., Makeschin F., Glante F., Bartke S. (2018), INSPIRATION: Stakeholder Perspectives on Future Research Needs in Soil, Land Use, and Land Management—Towards a Strategic Research Agenda for Europe. In: *International Yearbook of Soil Law and Policy 2017* (pp. 475-497), Springer, Cham.
- Grossman K., Bontije M., Haase A., Myknenko V. (2013), Shrinking cities: notes for the future research agenda. *Cities* 35: 221-225.
- Haase A., Bernt M., Großmann K., Mykhenko V., Rink D. (2013a), Varieties of shrinkage in European cities. *European Urban and Regional Studies*, 1-17.
- Haase A., Grossmann K., Rink D. (2013b), Shrinking cities in post-socialist Europe: what can we learn from their analysis for theory building today? *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 98(4), 305-319.
- Haase A., Hospers G., Pekelsma S., Rink D. (2012a), Shrinking areas. Front-runners in Innovative Citizen Participation. Netherlands: European Urban Knowledge Network.
- Haase A., Nelle A., Mallach A. (2017), Representing urban shrinkage—The importance of discourse as a frame for understanding conditions and policy. *Cities*, 69: 95-101.
- Haase A., Rink D., Grossmann K., Bernt M., Mykhenko V. (2014), Conceptualizing urban shrinkage. *Environment and Planning A* 46(7), 1519-1534.
- Haase D., Haase A., Kabisch N., Kabisch S., Rink D. (2012b), Actors and factors in land-use simulation: The challenge of urban shrinkage. *Environmental Modelling and Software* 35: 92-103.
- Hackworth J. (2014), The limits to market-based strategies for addressing land abandonment in shrinking American cities. *Progress in Planning* 90: 1-37.
- Hartt M. D. (2018), How cities shrink: Complex pathways to population decline. *Cities*, 75: 38-49.
- Hesse M. (2006), Suburbanization. In P. Oswalt and T. Rieniets (Eds.), *Atlas of Shrinking Cities*. Ostfildern, Germany: Hatje Cantz Verlag.
- Hoekveld J. J. (2012), Time-space relations and the differences between shrinking regions. *Built Environment*, 38(2), 179-195.
- Hollander J. B. (2009), Polluted dangerous: America’s worst abandoned properties and what can be done about them. UPNE.
- Hollander J., B., Pallagst K., Schwarz T., Popper F. (2009), Planning shrinking cities. *Progress in planning*, 72(4), 223-232.
- Hollander J., Nemeth J. (2011), The bounds of Smart Decline: A Foundational Theory for Planning Shrinking Cities. *Housing Policy Debate* 21(3), 349-367.
- Indovina F., Matassoni F., Savino M. (1990), *La città diffusa* (pp. 19-43), Venezia, Italy: Dae-st.
- ISPRA (2017), *Il consumo di suolo in Italia*, report 218/2015. Tiburtini, Roma.
- Kabisch S., Steinführer A., Haase A., Großmann K., Peter A., Maas A. (2008), *Demographic Change and Its Impact on Housing* (Final report for the EURO CITIES network, Brussels and Leipzig).
- Kovács, Z., Farkas, Z. J., Egedy, T., Kondor, A. C., Szabó, B., Lennert, J., Kohán, B. (2019), Urban sprawl and land conversion in post-socialist cities: The case of metropolitan Budapest. *Cities*, 92, 71-81.
- Lanzani A., F. Curci (2018), Le Italie in contrazione, tra crisi e opportunità. In A. De Rossi

- (a cura di), Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste. Roma: Donzelli.
- Leigh N., G., Blakely E. J. (2016), Planning local economic development: Theory and practice. SAGE publications.
  - Mallach A., Haase A., Hattori K. (2017), The shrinking city in comparative perspective: Contrasting dynamics and responses to urban shrinkage. *Cities*, 69: 102-108.
  - Martínez-Fernandez C. (2010), De-industrialization and de-innovation in shrinking cities. In: Audirac, I. and J.A. Alejandre (eds.), *Shrinking Cities South/North*, Juan Pablos Editor, Zapopan, Jalisco, México Mexico, 51-69.
  - Müller B. (2004), Demographic change and its consequences for cities: Introduction and overview. *German Journal of Urban Studies*, 44(1),
  - Munarin S., Tosi M.C. (2001), *Tracce urbane*. Milano: FrancoAngeli.
  - Munoz F. (2003), Lock living: urban sprawl in Mediterranean cities. *Cities*, 20(6), 381-385.
  - Newman G., Hollander J., B., Lee J., Gu D., Kim B., Lee R., J., Li Y. (2018), Smarter Shrinkage: A Neighborhood-Scaled Rightsizing Strategy Based on Land Use Dynamics. *Journal of Geovisualization and Spatial Analysis*, 2(2), 11.
  - Olsen A. K. (2013), Shrinking cities: Fuzzy concept or useful framework? *Berkeley planning journal*, 26(1).
  - Oswalt P. (2005), *Shrinking Cities*. International Research, 1.
  - Oswalt P., Rieniets T. (2006), *Atlas of Shrinking Cities*. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag.
  - Pallagst K. (2009), *Shrinking cities in the United States of America. The Future of Shrinking Cities: Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*. Los Angeles: University of California.
  - Pallagst K. (2010), The planning research agenda: shrinking cities-a challenge for planning cultures. *Town Planning Review*, 81(5), 1-6.
  - Perulli P., a cura di (2010), *Il Veneto*. Milano: Mondadori.
  - Perulli P., a cura di (2012), *Nord. Una città-regione globale*. Bologna: Il Mulino.
  - Reckien D., Martínez-Fernandez C. (2011), Why do cities shrink? *European Planning Studies* 9(8), 1375-1397.
  - Rieniets T. (2006), *Shrinking cities—growing domain for urban planning?* Aarhus: Aarhus School of Architecture.
  - Rizzo L., S., Rizzo R., G., Tizzani P. (2012), Consumo di suolo e cementificazione nel Veneto Occidentale. Emergenze, svantaggi e riflessi sull'assetto del territorio. Un'analisi GIS. In: *Atti della 13a Conferenza Italiana Utenti ESRI, Roma* (pp. 18-19).
  - Rizzo R., G., Rizzo L., S., Paolo T. (2014), Dinamiche d'uso del suolo, sprawl e integrità ecologica. Un'applicazione al Veneto e alle aree Natura 2000. *Bollettino A.I.C.* 149.
  - Salone C., Besana A. (2013), Urban shrinkage. Theoretical Reflections and Empirical Evidence from a Southern European Perspective. *Atti della XXXIV Conferenza Italiana di Scienze Regionali*.
  - Salvati L., Munafo M., Morelli V., G., Sabbi A. (2012), Low-density settlements and land use changes in a Mediterranean urban region. *Landscape and Urban Planning*, 105(1), 43-52.
  - Salvati L., Sateriano A., Bajocco S. (2013), To grow or to sprawl? Land Cover Relationships in a Mediterranean City Region and implications for land use management. *Cities*, 30: 113-121.
  - Savino M. (2004), Uncaleidoscopi territoriali. In: Font, A. (ed.), *L'explosió de la ciutat. The explosion of the city*. COAC, Barcelona, 136-138.
  - Schwarz N., Haase D., Seppelt R. (2010), Omnipresent sprawl? A review of urban simulation models with respect to urban shrinkage. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 37(2), 265-283.
  - Scott A., Storper M. (2003), Regions, globalization, development. *Regional Studies*, 37(6-7), 579-93.
  - Secchi B. (1996), Veneto. in: Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di), *Le forme del territorio italiano. Ambienti insediativi e contesti locali*. Bari: Laterza.
  - Secchi P. (1996), Veneto e Friuli-Venezia Giulia. In: Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C. (Eds.), *Le forme del territorio italiano*. Roma-Bari, Laterza, pp. 125-127;
  - Siedentop S., Fina S. (2010), Urban Sprawl beyond Growth: The Effect of the Demographic Change on Infrastructure Costs. *Flux*, 79-80: 90-100.
  - Smith N. (2002), New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. *Antipode* 34(3), 434-57.

- Smith N., Caris P., Wyly E. (2001), The Camden syndrome and the menace of suburban decline: residential disinvestment and the discontents in Camden County, New Jersey. *Urban Affairs Review* 36(4), 497-531.
- Sousa S., Pinho P. (2015), Planning for shrinkage: Paradox or paradigm. *European planning studies*, 23(1), 12-32..
- Travisi C., M., Camagni R., Nijkamp P. (2010), Impacts of urban sprawl and commuting: a modelling study for Italy. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 382-392.
- Turri E. (2000), *La megalopoli padana*. Venezia: Marsilio.
- Vaz E., Nijkamp P. (2015), Gravitational forces in the spatial impacts of urban sprawl: An investigation of the region of Veneto, Italy. *Habitat International*, 45: 99-105.
- Vettoretto L., Fregolent L. (2016), *Il Veneto dopo la Terza Italia: spazi metropolitani e post-metropolitani*. Territorio, Milano: FrancoAngeli.
- Vettoretto L., Fregolent L. (2017), *Rassegne: trasformazioni in atto nel Veneto della Terza Italia*. *Archivio di studi urbani e regionali*, 118(1), 163-170.
- Wiechmann T., Pallagst K. M. (2012), Urban shrinkage in Germany and the USA: a comparison of transformation patterns and local strategies. *International Journal of Urban and Regional Research* 36(2), 261-280.
- Wolff M., Wiechmann T. (2014), Indicators to measure shrinking cities. In: Martinez-Fernandez, Cristina; Fol, Sylvie; Weyman, Tamara; Musterd, Sako: *A Conceptual Framework for Shrinking Cities*. COST Action TU0803: Cities Re-growing Smaller (CIRES),
- Wolff M., Wiechmann T. (2017), Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990-2010. *European Urban and Regional Studies*, 0969776417694680.
- Wolff, M., Wiechmann, T. (2018). Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990–2010. *European Urban and Regional Studies*, 25(2), 122-139.
- Zakirova B. (2010), Shrinkage at the Urban Fringe: Crisis or Opportunity? *Berkeley Planning Journal* 23(1), 58-82.
- Zanini S. (2017), Tourism pressures and depopulation in Cannaregio: Effects of mass tourism on Venetian cultural heritage. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 7(2), 164-178.

### **Laura Fregolent**

*Dipartimento di Culture del progetto, IUAV*  
*laura.fregolent@iuav.it*

Professore Ordinario Architetto, PhD in Scienze e metodi per la città e il territorio europei è professore di I fascia s.s.d. Icar 20 "Tecnica e pianificazione urbanistica". È membro del collegio docenti del dottorato in Pianificazione territoriale e politiche pubbliche del territorio dell'Università Iuav di Venezia. È co-direttore della rivista *Archivio di Studi Urbani e Regionali* edita da FrancoAngeli.

### **Stefania Tonin**

*Dipartimento di Culture del progetto, IUAV*  
*stefania.tonin@iuav.it*

Professore associato in economia applicata e insegna economia e politica dello sviluppo sostenibile del territorio ed economia urbana. È laureata in economia aziendale e ha un dottorato di eccellenza in analisi e governance dello sviluppo sostenibile (Università Ca' Foscari Venezia).

### **Ilaria Zambon**

*Department of Agricultural and Forestry scieNcEs (D.A.F.N.E.) , Tuscia University*  
*ilaria.zambon@unitus.it*

Research fellow, PhD degree in Bio-system Engineering at the Tuscia University in Viterbo (Italy), with a Visiting PhD fellow at the Universitat de Valencia (Spain). She is also a research and didactic collaborator at the IUAV in Venice (Italy). By collaborating with international universities and research centers, she participates in several research projects dealing with various topics (e.g. agro-energy districts, sprawl, biomass, sustainable development, land use changes), offering support thanks to her ability in GIS technologies.

Ru  
bri  
che



Events, conferences,  
exhibitions

## Mirabilia e Naturalia. The wonderful world of Clara Garesio

by Lisa Hockemeyer<sup>1</sup>,

It is a great pleasure for me to present Clara Garesio through her work chosen for the exhibition set up in the splendid rooms of the prestigious Casina delle Civette, a suitable place for this exhibition, which, quite fittingly, is entitled “Mirabilia e Naturalia. Ceramics and Cards”, a space that brings to mind the so-called “Wunderkammer”, a place of intricate curiosities, of manmade artificial fabrication and marvels of nature.

Clara Garesio, protagonist of the Italian art scene for over sixty years, is presented on this occasion by a carefully selected group of her creations, which, more appropriately, may be called *wonders*. They are works in mixed materials, mainly polychrome

Fig. 1 - *Al chiaro di luna*  
(Garesio)



and glazed terracottas and porcelains, most of them executed recently, embracing Garesio's creative period of the last decade. These are juxtaposed with a series of contemporary works on paper created by the artist, which create a synergy with the former, adding further meanings to the already multifaceted reading of the exhibition. The act of combining not only disparate objects, made of different materials and using numerous different techniques with various expressive purposes, provides the key to reading both this presentation and the work of Clara Garesio.

Juxtapositions, as we shall see, dominate this exhibition as neither the display, nor the chosen selection of works presented here offer the observer a simple linear reading or singular logic for understanding Garesio's creations. On the contrary, they encourage the visitor to take an active part in this exhibition and the contemplation of the artist's works.

While the exhibition emerges like a gigantic cabinet of curiosities, inviting the viewer to draw comparisons and find analogies and parallels between the different creations of Clara Garesio, the same individual works

<sup>1</sup> Art and Design Historian

represent microcosms of wonder in a nutshell, invoking a careful observation and inviting the spectator in imaginary realms.

The world of nature, in particular the botanical realm, offers only one of the many paths of this exhibition, formally and thematically, which, I believe it is important to emphasize, is not so much focused on aesthetic research as on the intention to transmit personal emotions and ideas, to find metaphors of daily and cosmic meaning. This trait characterizes much of the research conducted by Clara Garesio in the course of her life, a superior push towards realization in which her mastery of technique, her choice of materials and her immense repertoire of artistic languages are mere tools serving her creative freedom.

So even when Garesio revisits forms and themes of her past creative experiences, some of them linked to her practices and encounters made in Faenza in the 1950s, her creations display a relentless zest for innovation in the search for expressing ideas and emotions that are unique and which render her work always new and timeless.

Her individual works are as complex as the artist's creative languages, providing different levels of interpretation and attracting the viewer into her imaginary realms. In this exhibition works with clear references to nature are exhibited, such as the installation "Al chiaro di luna" (2018), which however go far beyond the simple representation of the botanical world to reveal secrets, illusions and imaginations. The work, which from a distance resembles a composition of many different imaginary floral creations, reveals itself, at a closer look, a composition of intricately ornamented, finely painted plates, saucers, cups and porcelain teapots combined with dancing figurines, to create a lively juxtaposition of shapes and patterns, lines and two- and three-dimensional forms and volumes, geometric and organic motifs. In the center of the installation, a golden painted owl sits still on top of what resembles a birdcage, watching over the entire scene. References to *Alice in Wonderland*, to the real and surreal, are inevitable.

Porcelain has also been the artist's choice for the work "Carteggi" (2018), a diptych of two panels composed of irregularly overlaid thin white slabs, finely painted with black and gold interwoven geometric and organic designs. Lines of rectangular, circular and triangular shape gradually evolve into natural forms and merge with leafage and flowers creating a fantastic, botanical realm. The interplay between overlapping elements and painted designs creates an illusion of depth and suggests secrets and hidden spaces



Fig. 2 - *Appunti*  
(Garesio)

*Fig. 3 - Carteggi  
(Garesio)*



within, nurturing the spectator's curiosity and inviting to step nearer for closer viewing. The longer the gaze falls unto "Carteggi" the more it draws the viewer into its spell. Small, intrinsically painted circular and rectangular shaped lids are scattered over the work like fancy animals inhabiting the illusory sceneries. As new passages are continually unfolding in front of the spectator's eye, often involving the unexpected, it is easy, in Clara Garesio's work, to get lost in the act of observation.

Observation also allows the spectator to retrace the importance Garesio assigns to the process of the becoming of an idea. Her botanical and artificial worlds that unfold in front of the spectators eye as metaphors of daily and cosmic meaning, reflect her approach that starts with an idea itself and which then unfolds in shapes and forms molded in clay and continues its becoming through the immediate choice of colors, glazes and the action of painting. It is a 'becoming in progress' that communicates her personal



Fig. 4 - Taccuini  
(Garesio)

emotions and ideas and which is reflected in every work in this exhibition, including, among others, “Taccuini”, (2007), “Appunti” (2005), high relief (2007), “Scatola delle meraviglie” (2010), “Cartigli” (2017) and the more subtle vessels (2012-14).

Whereas “Appunti”, “Scatola delle meraviglie” and “Cartigli” allow the viewer to retrace the gradual becoming of the work literally through exploring the single, often disparate figurative elements and their juxtaposition that constitute the final composition of the work, the vessels and the “Primavera” jar invite the spectator to engage with strongly colored painted compositions, revealing the artist’s moving emotional and poetic meanings and at the same time provoke the viewer to discover his or her personal universe.

In this way, in this exhibition, thought of as a *cabinet de curiosités*, Clara Garesio is confirmed to be among the great and last exponents of the glorious twentieth-century ceramic culture, characterized by the wise control of the material, by the strong inventive capacity and by an irrepressible and always youthful innovative instinct.

## Mirabilia e Naturalia. Il meraviglioso mondo di Clara Garesio<sup>1</sup>

di Lisa Hockemeyer

È per me un grande piacere presentare Clara Garesio attraverso il suo lavoro esposto nella mostra allestita nelle splendide sale della prestigiosa Casina delle Civette, un luogo adatto per questa mostra che, in maniera alquanto calzante, s’intitola “Mirabilia e Naturalia. Ceramiche e Carte”. Uno spazio che richiama alla mente la cosiddetta

<sup>1</sup> Traduzione in italiano di Roberta Marsaglia

“Wunderkammer”, luogo d’intricate curiosità, di manufatti di fabbricazione artificiale e meraviglie della natura.

Clara Garesio, protagonista della scena artistica italiana da oltre sessant’anni, viene presentata in questa occasione da un gruppo accuratamente selezionato di sue creazioni, che, più appropriatamente, possono definirsi *meraviglie*. Opere in materiali vari, principalmente terrecotte dipinte con smalti policromi e porcellane, la maggior parte delle quali di recente esecuzione, che abbracciano il periodo creativo dell’ultimo decennio. Queste sono accostate a una serie di opere contemporanee su carta, che creano una sinergia con le prime, aggiungendo ulteriori significati alla lettura già sfaccettata dell’esposizione. La volontà di affiancare tra loro oggetti assortiti, realizzati in materiali disparati e utilizzando numerose tecniche con svariati fini espressivi, fornisce la chiave di lettura sia di questa presentazione che del lavoro di Clara Garesio.

Le giustapposizioni, come vedremo, dominano questa mostra in quanto né l’esposizione né la selezione di opere qui presentate offrono all’osservatore una semplice lettura lineare o una singola logica per la comprensione delle creazioni di Garesio. Al contrario incoraggiano il visitatore a divenire parte attiva di questa mostra e della contemplazione delle opere dell’artista.

Mentre la mostra si presenta come una gigantesca camera delle meraviglie, che invita lo spettatore a tracciare paragoni e a trovare analogie e parallelismi tra le diverse creazioni di Clara Garesio, le stesse singole opere rappresentano in sintesi microcosmi di prodigi, che invocano un’attenta osservazione e invitano colui che guarda in regni immaginari.

Il mondo della natura, in particolare il regno botanico, offre solo uno dei tanti percorsi di questa mostra, formalmente e tematicamente, che, ritengo sia importante sottolineare, non sia tanto incentrata sulla ricerca estetica quanto sull’intenzione di trasmettere emozioni personali e idee, per trovare metafore di significato quotidiano e cosmico. Questo tratto caratterizza gran parte della ricerca condotta da Clara Garesio nel corso della sua vita, una spinta superiore verso la realizzazione, in cui la sua padronanza della tecnica, la sua scelta dei materiali e il suo immenso repertorio di linguaggi artistici non sono che meri strumenti che servono la sua libertà creativa.

Per questo motivo, quand’anche Garesio rivisita forme e temi tratti dalle sue esperienze creative passate, alcune delle quali legate alle sue pratiche e agli incontri fatti a Faenza negli anni ‘50, le sue creazioni mostrano uno spiccato entusiasmo per l’innovazione nella sperimentazione espressiva di idee ed emozioni, tanto da essere uniche e rendere il suo lavoro sempre nuovo e senza tempo.

Le sue opere singole sono complesse tanto quanto i linguaggi creativi dell’artista, così da fornire diversi livelli d’interpretazione e da attrarre lo spettatore nei suoi regni immaginari. In questa mostra sono esposte opere con chiari riferimenti alla natura, come l’installazione “Al chiaro di luna” (2018), che però vanno ben oltre la semplice rappresentazione del mondo naturale per svelare segreti, illusioni e immaginazioni. L’opera, che da lontano ricorda una composizione di diverse creazioni floreali immaginarie, si rivela, ad uno sguardo più attento, una composizione di piatti, piattini, tazze e teiere di

porcellana finemente dipinti accostati a figurine danzanti, a creare una vivace combinazione di forme e decori, linee e figure a due e tre dimensioni, volumi, motivi geometrici e organici. Al centro dell'installazione, una civetta dipinta d'oro, appollaiata in cima a ciò che somiglia a una gabbia per uccelli, osserva immobile l'intera scena. Rimandi ad *Alice nel paese delle meraviglie*, al reale e surreale, sono inevitabili.

La porcellana è anche il *medium* scelto dall'artista per l'opera "Carteggi" (2018), un dittico di due pannelli composti da sottili lastre bianche sovrapposte in modo sfalsato, finemente dipinte con disegni geometrici e organici intrecciati in nero e oro. Linee dall'andamento retto, curvo e spezzato si evolvono gradualmente in forme naturali, fondendosi con foglie e fiori creando un fantastico regno vegetale. L'interazione tra elementi sovrapposti e disegni dipinti crea un'illusione di profondità e suggerisce segreti e spazi nascosti all'interno, stimolando la curiosità dell'osservatore e invitandolo ad approssimarsi per una visione più ravvicinata. Più a lungo lo sguardo spazia sui "Carteggi" più attira colui che guarda nel suo incantesimo. Piccoli coperchietti di forma circolare e rettangolare, dipinti a loro volta, sono disposti sul lavoro come animaletti fantasiosi che abitano il paesaggio inventato. Mentre nuovi livelli si dispiegano continuamente davanti allo spettatore, spesso rivelando l'inaspettato, ci si perde nella contemplazione dell'opera di Clara Garesio.

L'osservazione è anche la modalità che consente a chi guarda di cogliere l'importanza che Garesio assegna al processo del divenire del proprio pensiero creativo. I suoi mondi naturali e artificiali, riflettono il suo approccio artistico, che parte dall'intuizione per svilupparsi in forme modellate in argilla e continua ad evolvere attraverso la scelta immediata degli smalti colorati e l'azione della pittura. È un processo di trasformazione che comunica il sentire e le idee dell'artista e che si riflette in ogni opera di questa mostra, come ad esempio nei "Taccuini" (2007), negli "Appunti" (2005), nell'altorilievo del 2007, nelle "Scatole delle meraviglie" (2010), nel piatto "Cartigli" (2017) e in modo non meno tangibile nei vasi (2012-14).

Mentre in opere come "Appunti", "Scatole delle meraviglie" o "Cartigli" è possibile ricostruire letteralmente la genesi dell'opera attraverso l'esplorazione dei singoli elementi compositivi, spesso eterogenei, e della loro partecipazione a una composizione d'insieme, opere come i vasi o la brocca "Primavera" invitano lo spettatore alla lettura di una trama decorativa dipinta con colori intensi, che disvela toccanti significati emotivi e poetici dell'artista e che, allo stesso tempo, guida colui che osserva alla scoperta del proprio universo personale.

In tal modo, attraverso questa mostra, concepita come un *cabinet de curiosités*, Clara Garesio si conferma essere tra i grandi e ultimi esponenti della gloriosa cultura ceramica novecentesca, caratterizzata dal sapiente controllo della materia, dalla forte capacità inventiva e da un irrefrenabile e sempre giovanile istinto innovativo.