

urbanistica

INFORMAZIONI

special issue

IX Giornata Studio INU
**Infrastrutture blu e verdi,
reti virtuali, culturali e sociali**

9° INU Study Day
**Green and Blue Infrastructures,
Virtual, Cultural and Social Networks**

A cura di / Edited by Francesco Domenico Moccia e Marichela Sepe

263 si.

Rivista bimestrale
Anno XXXXII
Settembre-Ottobre
2015
ISSN n. 0392-5005

€ 10,00

INU
Edizioni

In caso di mancato recapito rinviare a ufficio posta Roma - Romanina per la restituzione al mittente previo addebito.
Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/2/2004 n. 46) art. 1 comma 1 - DCB - Roma

IX Giornata di Studi INU
Istituto Nazionale di Urbanistica

Infrastrutture blu e verdi, reti virtuali, culturali e sociali

venerdì 18 Dicembre 2015

IV edizione

Premio Inu della Letteratura urbanistica

sabato 19 Dicembre 2015

Rivista bimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Salzano
Anno XXXXI
Settembre-Ottobre 2015
Euro 10,00

Editore: INU Edizioni
Iscr. Tribunale di Roma n. 3563/1995;
Roc n. 3915/2001;
Iscr. Cciaa di Roma n. 814190.
Direttore responsabile: Paolo Avarello

Urbanistica Informazioni è una rivista in fascia A2
nel ranking ANVUR, Agenzia Nazionale di Valutazione
del Sistema Universitario e della Ricerca

Direttore: Francesco Sbetti
Redazione centrale:
Ruben Baiocco,
Francesca Calace,
Marco Cremaschi,
Daniela De Leo,
Carolina Giaimo,
Pierluigi Nobile,
Anna Laura Palazzo,
Stefano Pareglio,
Sandra Vecchiatti

Servizio abbonamenti:
Monica Belli Email: inuedi@inuizioni.it

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni:
M. Fantin (presidente),
D. Di Ludovico (consigliere delegato),
F. Calace, G. Ferina.
Redazione, amministrazione e pubblicità:
Inu Edizioni srl
Via Ravenna 9/b, 00161 Roma
tel. 06/68134341, 06/68195562,
fax 06/68214773, <http://www.inu.it>

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale
Inu: Amante Enrico, Arcidiacono Andrea, Barbieri
Carlo Alberto, Capurro Silvia, Cecchini Domenico,
Centanni Claudio, Dalla Betta Eddi, De Luca Giuseppe,
De Maio Domenico, Fantin Marisa, Fassone Antonio,
Gasparrini Carlo, Gerundo Roberto, Giudice Mauro,
Imberti Luca, La Greca Paolo, Leoni Guido, Marini
Franco, Mascarucci Roberto, Moccia Domenico F.,
Ombuen Simone, Piccinini Mario, Porcu Roberta,
Properzi Pierluigi, Rossi Franco, Rossi Iginio, Rota
Lorenzo, Rumor Andrea, Stramandinoli Michele, Todaro
Vincenzo, Torre Carmelo, Torricelli Andrea, Trillo
Claudia, Ulrici Giovanna, Vecchiatti Sandra, Venti
Donatella, Viviani Silvia, Zurli Diego

Componenti regionali del comitato scientifico:
Abruzzo e Molise: Radoccia R. (coord.) raffaella_rad@yahoo.it, Chietini A., Carpicella V.
Basilicata: Pontrandolfi P. (coord.) pontrandolfi@unibas.it
Calabria: Fallanca C. (coord.) cfallanca@unirc.it, Teti M.A., Celani G.
Campania: Coppola E. (coord.) emanuela.coppola@unina.it
Emilia-Romagna: Tondelli S. (coord.) simona.tondelli@unibo.it, Vecchi L., Zazzi M.
Lazio: Giannino C. (coord.) carmela.giannino@gmail.com, Contardi L., Cazzola A.
Liguria: Lombardini G. (coord.) g.lombard@tele2.it, Bolgiani P., Silvano S., Vergaro A.
Lombardia: Rossi I. (coord.) rossidel@tin.it, Imberti L., Campo E.
Marche: Rosellini G. (coord.) responsabile.utcc@comune.rip.e.an.it, Piazzini M., Vitali G.
Piemonte: Saccomani S. (coord.) silvia.sacomani@polito.it.
Puglia: Torre C. torre@poliba.it, Rotondo F. rotondo@poliba.it, Reina A., Caiuolo D.
Sardegna: Zoppi C. (coord.) zoppi@unica.it, Madama V
Sicilia: Cannarozzo T. (coord.) terecann@unipa.it, Gabbate G., Trombino G.
Toscana: Rignanesi L. (coord.) l.rignanesi@poliba.it, Pingitore L., Alberti F., Nespolo L.
Umbria: Bruni A. (coord.) a.bruni@spoletoprogetti.com, Ghigliani G., Bagnetti C., Guarnello R.
Veneto: Baiocco R. (coord.) baiocco@iuav.it, De Michele A., Velo L.

Progetto grafico: Hstudio

Impaginazione: Ilaria Giatti

Fotocomposizione e stampa:
Duemme Grafica - Roma
Via della Maglianella 71 00166 Roma
www.duemmegrafica.it



Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di
Roma, n.122/1997
Spedizione in abbonamento Postale Art. 2, comma
20/b, L. 662/96 - Roma

Abbonamento annuale Euro 50,00
Versamento sul c/c postale .16286007, intestato a
INU Edizioni srl: Via Ravenna 9/b, 00161 Roma,
o con carte di credito: CartaSi - Visa - MasterCard.

Aperture

Progetti di rete e nuovi standard

Silvia Viviani

Aperture

Infrastrutture blu e verdi, reti virtuali, culturali e sociali

*Francesco Domenico Moccia,
Marichela Sepe*

I Sessione Resilienza

a cura di Carlo Gasparrini

Resilienza

Carlo Gasparrini

Cultural rights and cultural sustainability: a chance for social resilience

Monica Amari, Giovanni Carlo Bruno

A methodological framework for the governance of resilience in Calabria: Coastal and River Contracts

Giuseppe Bonavita

A park for Rome: evaluating the confluence of the rivers Tiber and Aniene

Anna Giulia Castaldo, Federica Tuccillo

Progettare la resilienza nella società del rischio, praticando il Nemawashi

Nello Conte

Riflessioni su "Water-Energy-Food Nexus" a livello urbano e metropolitano

Michele Dalla Fontana, Francesco Musco, Matelda Reho

Turismo e resilienza: gli strumenti della programmazione turistica nella Conurbazione casertana

Claudia De Biase

Resilienza e flessibilità delle infrastrutture verdi

Roberto De Lotto, Sara Malinverni, Susanna Sturla

Interfering landscapes on Sava river

Emanuela De Marco

Infrastrutture verdi e blu come opportunità di riqualificazione degli insediamenti informali. Il caso brasiliano

Rosalba D'Onofrio, Elio Trusiani

Il recupero e la valorizzazione delle risorse acqua e suolo attraverso le infrastrutture verdi e blu come obiettivo strategico per la rigenerazione urbana della città contemporanea in resilienza

Delia Evangelista

Strategie per la rigenerazione territoriale delle aree interne

Isidoro Fasolino

Reflections regarding resilience indicators: a focused insight into the urban planning of cities in the Southern Region of Brazil

Ana Paula Gomes Martins Pinto, Valdevez Ferreira Fraga

Le Mappe di Clima urbano come strumento per la costruzione della città resiliente

Carlo Gerundo

Copianificazione e valori ecosistemici del suolo. Il Progetto LIFE SAM4CP per il governo sostenibile della città

Carolina Giaimo

Questione ambientale e resilienza negli strumenti di programmazione nazionale della politica di coesione per la costruzione di politiche di rigenerazione urbana e territoriale

Carmela Giannino

Resilienza e pratiche innovative nella città che cambia

Caterina Gironda

Un contributo alla sostenibilità ambientale: metano e territorio in Campania

Ester Higuera García, Salvatore Losco, Luigi Macchia

Transizioni della città contemporanea

Luca Imberti

Integrate resilience: the case study of post-disaster reconstruction in Sichuan, China

Iulia Katsy, Anzhela Perepichka

How green and blue infrastructures could improve the urban resilience: a Mexican case study

Mauro Lafratta, Gabriela M. Espinoza Gutierrez, Massimiliano Fabbicino, Ralf Otterpohl

Misurare la resilienza dei paesaggi: tra permanenza e cambiamento

Giampiero Lombardini

Rigenerare lo spazio urbano dilatato

Marco Mareggi, Luca Lazzarini

Tre Crediti per la resilienza urbana a costo zero

Francesca Moraci, Celestina Fazio

Dal declino alla resilienza. Spazi abbandonati e infrastrutture verdi

Jessica Smeralda Oliva

Una rilettura dell'area vasta cagliaritano in chiave bioregionalista. Verso la bioregione urbana di Cagliari

Francesco Pes

Infrastrutture verdi per città resilienti ai cambiamenti climatici

Fulvia Pinto

Regole e incentivi per integrare i nuovi temi nell'Agenda urbana 3.0: Aci Bonaccorso in Sicilia

Raffaella Riva Sanseverino

Di cosa parlano quando parlano di resilienza urbana

Giulia Sonetti

Planning for resilient city. Strategie per una rigenerazione urbana ecologicamente orientata

Anna Terracciano, Emanuela De Marco

From Resilience to Fruition: Long-term Riverscape Valorization Based on Connection and Community

Ou Yapeng, Marina Fumo

II Sessione_Rigenerazione urbana

a cura di Michelangelo Savino

Rigenerazione urbana

Michelangelo Savino

Processi di rigenerazione nei centri urbani della Sicilia sud-orientale

Giuseppe Abbate

Ecoquartieri per nuove smart community. Paradigmi innovativi per il progetto urbano sostenibile

Francesco Alberti

Sicurezza idraulica e rigenerazione urbana. Un'esperienza di civic design sulle sponde dell'Arno

Francesco Alberti

The soundscape approach in an urban regeneration project

Francesco Aletta, Jian Kang

Una nuova geografia della centralità e della marginalità: le infrastrutture nella rigenerazione urbana

Irene Amadio

Dalla strada alla città: occasioni per un processo di rigenerazione urbana

Roberta Angelini

The green architecture as a creative tool of the urban regeneration programm

Mariarosaria Angrisano, Antonio Mollo, Antonia

Gravagnuolo

Regeneration: a great opportunity to build cities at human scale

Stefano Aragona

Identità marittima e dimensione collaborativa per la rigenerazione e valorizzazione della costa metropolitana di Napoli

Caterina Arcidiacono, Massimo Clemente, Eleonora

Giovane di Girasole, Fortuna Procentese

Abitare la città nella cultura odierna. Il ponte tra rigenerazione dello spazio e progetto

di Gigliola Ausiello, Matteo Bernardi

Una rigenerazione urbana clima-adattiva: il caso studio di Poggiomarino

Eduardo Bassolino

Quale futuro per il Rione Sanità a Napoli? Un progetto per invertire la rotta in un quartiere difficile

Luigi Battistelli, Rocco Giordano, Renato Miano, Giuseppe

Raimondo, Roberta Varriale

Rigenerare il Cilento. Le immagini come materiali per pianificare territori che cambiano

Gilda Berruti, Maria Federica Palestino

Residenze studentesche e parco urbano: una sintesi progettuale nella città di Napoli

Roberto Castelluccio, Marina Fumo, Fabio Andreoli

Botteghe - la dinamica ecologica e lo spazio urbano per un nuovo paesaggio

Fabrizio Cembalo Sambiasi, Francesco Semmola

The Exploration of Urban Renewal Facing Implementation. Take the establishment and implementation of Wuhan key functional area planning as an example

Xu Chenhui, Fu Qian, Fang Ke, Xiang Jingjing

La dimensione della rigenerazione urbana in Toscana: sperimentazioni in atto

Michela Chiti, Valeria Lingua

Gestione partecipata, integrazione sociale e rigenerazione urbana. Un caso studio

Teresa Cilona

Spazio pubblico, partecipazione, mobilità dolce: Piano di Quartiere per Osteria del Curato, Roma

Paolo Colarossi, Antonio Cappuccitti, Chiara Ortolani,

Rita Romano

Città pubblica e rigenerazione urbana nei nuovi strumenti di piano. Il caso di Cagliari

Anna Maria Colavitti, Sergio Serra

La rigenerazione energetica ed urbana: verso la costruzione di una città low carbon

Elisa Conticelli

Sistemi pedonali meccanizzati e processi di rigenerazione urbana

Giuseppe Critelli, Maria Umbro

Dissesto idrogeologico e rigenerazione urbana

Scilla Cuccaro

Arte e rigenerazione urbana, prospettive a confronto

Giovanni Matteo Cudin

Rigenerazione urbana e territoriale ed aree metropolitane. Criticità, sfide ed opportunità per la Città Metropolitana di Napoli

Candida Cuturi

Governance, local development and territorial building: An analysis of territorial marketing strategies within Lebanon's federations of municipalities

Rozana Darwich

Bagnoli, per un ambiente attivo

Gennaro Davide

cia di Ferrara, il Comune di Jolanda di Savoia, la Camera di Commercio di Ferrara e il Consorzio Futuro in Ricerca.

Questa serie di interventi sta promuovendo un'efficace convergenza programmatica tra numerose azioni settoriali, infatti alla rigenerazione è stata infatti affidata la demolizione degli edifici più degradati, la creazione di servizi di prossimità offerti anche ai quartieri circostanti, la realizzazione di una migliore viabilità di collegamento con le zone centrali, il rafforzamento del tessuto economico preesistente, e infine l'impiego degli stessi abitanti nelle molteplici attività dell'azienda.

La convergenza tra le strategie dello sviluppo sostenibile e quelle della rigenerazione dell'esistente appare quanto mai utile, anzi indispensabile, se i risultati della trasformazione urbanistica devono dimostrare un miglioramento tangibile delle condizioni di abitabilità e dei valori d'uso della città, ma anche una maggiore efficacia delle prestazioni ambientali con la riduzione generalizzata del consumo di risorse non riproducibili. Sono due prospettive d'intervento che dovrebbero rinviare mutuamente una all'altra, in una accezione più complessiva della sostenibilità - ambientale, economica, sociale - quanto alla rigenerabilità, che dovrebbe includere a sua volta il miglioramento delle prestazioni ambientali alla stregua delle altre performances che sostanziano il livello di urbanità.

Il fine, dunque, è quello di sottolineare l'importanza della condivisione e promozione di una politica della sostenibilità e dell'innovazione anche in quei paesaggi anonimi rurali la cui riqualificazione però è fondamentale per estendere la rigenerazione urbana sostenibile dai capoluoghi (Smart City) alla scala territoriale (Smart Land) e sostenere, quindi, lo sviluppo globale di nuovi modelli economico-sociali ispirati a una migliore qualità della vita, a una maggiore equità sociale e al tempo stesso alla produzione di beni durevoli ed eco-sostenibili nel segno della green economy.

Riferimenti

- Gasparrini C. (2015), In the city on the cities, List Lab, Barcellona;
- Carta M. (2014), Reimagining Urbanism. Creative, Smart and Green Cities for the changing times, List Lab, Barcellona;
- Bronzini F. (a cura di, 2014), La misura del piano. Strumenti e strategie, Gangemi, Roma;
- Clementi A. (2013), An other Urbanism. Designing for Greener, Smarter, more inclusive and Safer Cities, in "New Paradigms/Nuovi Paradigmi", Ricci M. (a cura di), List Lab, Barcellona;
- Clementi A., Mascarucci R. (a cura di, 2010), Zhongshan Programme per le città, Italia-China for the cities, List Lab, Barcellona.

Sicurezza idraulica e rigenerazione urbana. Un'esperienza di civic design sulle sponde dell'Arno

Francesco Alberti

Capital web, civic design e rigenerazione urbana

Nel 1960, in una fase del «ciclo di vita» delle città occidentali (Van den Berg, L. et al., 1982) caratterizzata come noto da una poderosa espansione economica e urbana e da una cultura tecnico-disciplinare fortemente improntata al funzionalismo, David A. Crane, ricercatore alla University of Pennsylvania, delineava in due celebri scritti un modello di physical planning per le aree metropolitane alternativo sia al principio imperante della separazione delle funzioni che alla conseguente prassi della settorializzazione delle competenze (i cui risvolti operativi si traducevano fin da allora in un'applicazione spesso meccanica dello zoning e nello scollamento fra strumenti generali e programmi di sviluppo infrastrutturale), basato sulla nozione di capital web: la trama degli spazi aperti solidi e verdi e delle principali attrezzature la cui realizzazione e gestione dipende dal settore pubblico.

Secondo Crane, attraverso una progettazione integrata del capital web (capital design) ispirata a una visione di futuro condivisa con la cittadinanza mediante canali strutturati di partecipazione, l'amministrazione pubblica può esercitare un controllo morfologico e qualitativo diretto su circa la metà degli spazi fisici della città e condizionare la risposta degli operatori privati in modo più efficace che non attraverso gli strumenti di pianificazione tradizionali, fornendo loro l'armatura territoriale e infrastrutturale entro cui incardinare i singoli interventi. Anticipando di alcuni anni il messaggio - Design with nature - di Ian McHarg (1969), suo collega alla University of Pennsylvania, e di qualche decade il dibattito su forma urbana e sostenibilità (Frey, H., 1999; Williams, K. et al., 2000), Crane sottolinea come grazie a una progettazione d'area vasta degli elementi che danno forma e struttura alla città sia anche possibile far valere, tra gli obiettivi fondamentali

dell'urbanistica, quelli che riflettono «environmental morality and man's long-run interdependence with nature» (Crane, D.A., 1960b).

Trent'anni più tardi, le tesi di Crane sono riprese da Denise Scott Brown, che nel saggio "The public realm. the public sector and the public interest in urban design" (1990), se da un lato esprime scetticismo circa la possibilità, in un contesto nazionale profondamente trasformato dal reaganismo, di riportare a un disegno unitario di capital web tutte le scelte dei diversi attori pubblici, dall'altro rilancia il concetto di urban design «as an intervention in an on-going flow of designs and projects, that works through guidance and orchestration of the decisions of many others and that enlists all available planning resources, both public and private». Nel campo del progetto urbano, un ruolo fondamentale è inoltre attribuito al civic design, riguardante gli elementi più rappresentativi del public realm, ovvero «the public sector seen in physical terms» (Scott Brown, D., 1990).

Al di là dei possibili distinguo, è chiaro come a una lettura contemporanea le nozioni di capital design e civic design siano fra loro complementari e in certa misura sovrapponibili, a maggior ragione se consideriamo il valore simbolico assunto, nella prospettiva di una rigenerazione urbana sostenibile (approccio che più di ogni altro interpreta oggi il ruolo delle amministrazioni pubbliche di "registri" delle trasformazioni nel segno dell'interesse collettivo e della responsabilità nei confronti delle generazioni future), da interventi d'innovazione riguardanti la mobilità, la compatibilità ambientale degli impianti tecnologici, la messa in sicurezza del territorio, ecc..

Se pertanto, citando Crane, Peter Buchanan riconosceva già negli esiti complessivi delle trasformazioni di Barcellona avviate negli anni '80 da Oriol Bohigas con progetti puntuali di riqualificazione dello spazio pubblico e culminate con le attrezzature per le Olimpiadi del 1992, l'anello dei cinturons e la loro «sistemazione paesaggistica che reintegra la città con la montagna e il mare», un modello di «capital web esemplare» foriero di «una visione alternativa di vita civica» rispetto alla frammentazione metropolitana (Buchanan, P., 1993), considerazioni simili possono essere fatte per numerose operazioni di rinnovo urbano successive, imperniate sulla realizzazione di infrastrutture destina-

te in particolare al trasporto sostenibile.

È il caso sicuramente delle molte città francesi - e di altre in tutta Europa che ne hanno seguito l'esempio - che nell'ultimo quarto di secolo si sono dotate di sistemi di tramvie moderne, riconducendo a una visione unitaria di scala metropolitana parti di città fino ad allora identificabili esclusivamente nell'opposizione fra centro e periferia: un modo d'intervenire su ampie porzioni di territorio, definito da Bruno Reichen (2000) «urbanisme induit», che trova nello slittamento d'un progetto tecnico verso un progetto urbano il suo aspetto più peculiare.

Oltre alla riorganizzazione delle reti della mobilità - che chiama in gioco il ruolo strutturante, di "costruttrice di città", proprio della strada, estendendolo a quello di spaziomatrice della rigenerazione urbana - vi sono anche altre esigenze di ordine ambientale che hanno dato origine a importanti iniziative pubbliche di riassetto urbano e territoriale in cui è possibile ravvisare una riattualizzazione dei concetti di capital e civic design. Un approccio creativo alle problematiche del disinquinamento dei fiumi e del suolo, affrontate come input progettuali insieme ad altri obiettivi di tipo economico, sociale e culturale, caratterizza ad esempio i programmi tedeschi portati avanti nei territori della Ruhr (dal 1989) e del Fürst-Pückler-Land (dal 2000) devastati nel corso del '900 dall'industria estrattiva. Nell'uno e nell'altro caso il processo di rigenerazione, avviato con lo strumento dell'Internationale Bauausstellung (IBA), si è costruito intorno a un progetto di riconfigurazione del paesaggio, quale struttura portante del sistema insediativo, articolato su tre layers: un continuum di parchi innervato dal sistema idrografico (Ruhr) o costellato da specchi d'acqua (Fürst-Pückler-Land), le infrastrutture a rete e un sistema di "capisaldi" (complessi industriali riconvertiti in attrezzature pubbliche, impianti tecnologici utilizzati come monumenti e opere di land art) distribuiti sul territorio.

È invece l'aggravarsi degli effetti prodotti dal cambiamento climatico ad aver ispirato l'invenzione di nuove tipologie di spazio pubblico in Olanda e Scandinavia, come il Waterplein Benthemplein a Rotterdam e il Vuores Central Park a Tampere (Finlandia): rispettivamente una piazza e un parco, modellati in modo tale da poter funzionare all'occorrenza come bacini di ritenzione delle acque mete-

oriche in eccesso raccolte dalle strade e dai tetti degli edifici circostanti. Negli studi elaborati in attuazione dei piani di adattamento climatico di Rotterdam e Copenaghen è previsto che tale principio sia esteso a tutte le zone a rischio della città attraverso un ridisegno sistematico di strade, piazze e aree verdi destinato a modificare radicalmente il paesaggio urbano.

Gli esempi citati, fra i molti disponibili, hanno in comune i seguenti aspetti:

- una motivazione forte, legata ad obiettivi di funzionalità urbana, recupero di situazioni di avanzato degrado, sicurezza abitativa, ecc., che dà in partenza legittimità all'operazione;
- un approccio al tema non settoriale, teso a massimizzare gli effetti positivi dell'intervento facendolo diventare l'opportunità per un ripensamento generale sui modi d'uso del territorio, a partire da un'idea di spazio pubblico come spazio "ibrido" multifunzionale;
- il ruolo trainante esercitato da un soggetto pubblico («a civic organization that operates as watch-dog, implementer, funder, maintainer, and supporter of the project» (Scott Brown, D., 1990);
- l'importanza attribuita al valore figurativo del progetto e alla sua aderenza alle caratteristiche specifiche del contesto, in omaggio a una concezione che vede la città, con il suo territorio di riferimento, come un prodotto culturale, «a giant message system, or symbolic intelligence apparatus, which provides the citizen with a simple succession of perceptible information needed for utilitarian concerns or for a psychic sense of how the city reflects his and other values» (Crane, D.A., 1960b).

Nella diversità delle soluzioni proposte, essi testimoniano quindi una rivalutazione del valore scientifico, culturale e civile del progetto come ricerca di una sintesi positiva tra istanze concorrenti, rispetto ad approcci improntati a razionalità tecniche estranee alla peculiarità dei territori.

Il panorama italiano, la Toscana e il caso delle "Signe"

Nel nostro paese, le diffuse condizioni di rischio sismico e dissesto idrogeologico, i fenomeni di dispersione insediativa che caratterizzano da decenni lo sviluppo delle

principali aree urbane (in aggiunta alla saturazione delle zone più dense), il prevalere di un modello di mobilità fortemente sbilanciato a favore dei mezzi privati su gomma sono tutti fattori che sollecitano una forte azione nazionale a favore della sostenibilità e della sicurezza del territorio da assumere come leva della rigenerazione urbana: dove la rigenerazione, seguendo il ragionamento fin qui sviluppato, non si esaurisce nel recupero di aree degradate circoscritte, ma diventa il concetto unificante cui ricondurre i temi, le problematiche e le opportunità che caratterizzano l'attuale ciclo di trasformazioni urbane in tutta Europa: dalla sostenibilità alla "resilienza", dal riciclo urbano al rammento dei tessuti, dall'inclusività sociale alla smart city, dalle blue-green infrastrutture all'"economia circolare", ecc..

In questo panorama la Toscana si presenta sulla carta come un terreno favorevole per politiche integrate di rigenerazione, in virtù delle novità introdotte nel 2014 dall'ente regionale nelle norme e negli strumenti di pianificazione con il Piano di indirizzo territoriale "con valenza di piano paesaggistico" (PIT) e la nuova legge sul governo del territorio, costruiti entrambi intorno al tema dominante del contrasto al consumo suolo.

L'obiettivo culturale che informa il PIT è l'idea che il paesaggio debba costituire l'elemento ordinatore della pianificazione territoriale in relazione a quattro «invarianti strutturali» ricalcanti i caratteri idro-geomorfologici dei bacini fluviali, il funzionamento degli ecosistemi, il policentrismo dei sistemi urbani e la varietà dei "morfotipi" rurali. Da questa lettura discendono gli indirizzi per le politiche a livello locale, gli obiettivi di qualità da perseguire e le direttive correlate per ciascuno dei 20 ambiti di paesaggio in cui è suddiviso il territorio toscano.

Quanto alla LRT n. 65/2014, le novità più interessanti rispetto alla precedente normativa, che già da vent'anni prevede l'articolazione dei piani comunali in una parte "strutturale" ed una "operativa" riguardano:

- l'individuazione, a corollario del principio di non consumo di suolo, di due temi a forte valenza progettuale: la rigenerazione urbana, appunto, vista come «alternativa strategica» all'edificazione di aree non urbanizzate, e la perimetrazione del costruito che include la «riqualificazione del margine urbano con riferi-

mento alla qualità sia dei fronti costruiti che delle aree agricole periurbane»;

- il peso attribuito alla sicurezza del territorio sotto il profilo geologico, idraulico e sismico, quale preconditione alle scelte di trasformazione;
- la possibilità di redigere piani strutturali intercomunali - e quindi anche con carattere d'area vasta (opzione che si applicherà in primis ai comuni della città metropolitana di Firenze istituita dalla legge Del Rio);
- l'introduzione dei cosiddetti «progetti di territorio», che possono essere elaborati in riferimento a «tematiche e ambiti territoriali individuati come strategici dal programma regionale di sviluppo».

Le possibilità reali di implementare progetti integrati coerenti con gli obiettivi che ispirano i due dispositivi sono però fortemente condizionate dalla complessità degli iter attuativi e da una divisione ancora rigidamente settoriale delle competenze a tutti i livelli dell'amministrazione, che trova riscontro in norme speciali, regolamenti e procedure farraginose e spesso conflittuali.

Un esempio significativo di corto-circuito fra errori pregressi, buone intenzioni e limiti operativi lo ritroviamo alle "Signe", territorio ricadente nella città metropolitana di Firenze, formato dai comuni di Signa e Lastra a Signa, i cui centri abitati sono posti a ca. 10 km dal capoluogo rispettivamente in destra e sinistra d'Arno, in corrispondenza di uno dei punti di attraversamento storici del fiume e dell'immissione di ben tre affluenti: il Bisenzio a nord, il Rimaggio e il Vingone a sud.

Queste caratteristiche, cui sono legati lo sviluppo e la fortuna degli insediamenti più antichi, sono anche all'origine delle principali criticità che affliggono oggi i due nuclei urbani: da un lato, il traffico automobilistico di attraversamento, che si genera tra i centri della piana fiorentina a nord di Signa, Firenze e, in posizione intermedia, lo svincolo della superstrada Firenze-Pisa-Livorno sul confine orientale di Lastra; dall'altro, l'estensione delle aree a pericolosità idraulica molto elevata, che, in particolare a Lastra, ricomprendono quasi per intero l'area urbanizzata.

Gli interventi infrastrutturali attuati o previsti negli ultimi anni non solo non hanno creato i presupposti per risolvere i problemi, ma, condizionandosi a vicenda, hanno finito

per creare un'impasse insuperabile con gli strumenti a disposizione:

- tronchi di circonvallazione realizzati in entrambi i comuni senza una seria prospettiva su come ricongiungersi e ad oggi rimasti incompleti;
- un tratto della circonvallazione di Lastra parallelo al Vingone presente nei piani comunali fin dagli anni '70, recentemente modificato per effetto di una legge regionale (LRT n. 21/2012) che limita la possibilità di costruire strade in aree a rischio idraulico con esiti paradossali: il percorso individuato, divenuto tortuoso per poter incorporare pezzi di viabilità esistente (che la norma consente di ristrutturare) non garantisce infatti la sicurezza degli utenti, non è funzionale dal punto di vista trasportistico ed impatta sull'abitato molto più pesantemente del vecchio tracciato;
- una "bretella" autostradale progettata poco più a est dei tratti di circonvallazione già eseguiti per collegare l'interporto di Prato con la Fi-pi-li, passando per Signa e Lastra - un'opera sproporzionata rispetto alle esigenze di mobilità sia locali sia metropolitane e dall'impatto devastante, azzerata a seguito di un'inchiesta giudiziaria poco prima dell'avvio dei cantieri, ma che per quasi un decennio, dai primi anni 2000, ha congelato la situazione e distratto risorse dallo studio di alternative più ragionevoli;
- un viadotto ferroviario della linea regionale veloce Firenze-Pisa, inaugurata nel 2007, che, superato l'Arno poco prima di Signa, attraversa brutalmente l'abitato di Lastra prima di entrare in galleria sotto le colline; ai piedi della fermata, inserita su richiesta del Comune come forma di compensazione all'enorme danno paesaggistico provocato dall'infrastruttura (costruita con il parere contrario della Soprintendenza ai beni ambientali), è attesa da anni una nuova viabilità urbana da raccordare alla circonvallazione;
- opere di difesa idraulica (una grande cassa d'espansione nell'area del Parco dei Renai a Signa e l'innalzamento degli argini di tutti i corsi d'acqua che attraversano la zona), progettate in modo autoreferenziale senza confrontarsi con le altre priorità del territorio, come la formazione di un sistema di parchi agricoli,

naturalistici e ludici sulle rive dell'Arno, accessibili dai centri limitrofi. Opere, fra l'altro, nel loro complesso economicamente insostenibili: aspetto che fa riflettere sulla necessità di approcci diversi da quello meramente ingegneristico al tema della gestione del rischio.

A seguito di un protocollo d'intesa tra il Comune di Lastra a Signa e il Dipartimento di Architettura di Firenze, i problemi di questo territorio, a cominciare dall'assetto idraulico e viabilistico, sono stati assunti come punti di partenza per la prefigurazione di nuovi scenari urbani, attraverso il ridisegno del capital web locale e l'individuazione di interventi puntuali di civic design, in un workshop di progettazione integrata dal titolo "Ripensare la città. Progetti di rigenerazione urbana per il futuro di Lastra a Signa" tenutosi nella primavera del 2015³.

Il lavoro si è focalizzato in particolare sull'individuazione degli elementi cardine del territorio intorno a cui poter costruire una strategia di rigenerazione estesa a tutta l'area e nella loro ricomposizione entro un quadro generale d'interventi ("schema direttore") finalizzato a evidenziarne le reciproche relazioni e condizioni di coerenza; tale quadro d'insieme è stato poi perfezionato parallelamente all'approfondimento (tramite "progetti guida") delle singole componenti: nodi,

direttrici, ambiti.

Con riferimento ai tre layers fondamentali del territorio, gli elementi di struttura e le relative azioni messi in luce dal progetto sono:

1. sistema ambientale: l'ambito fluviale (Parco dell'Arno) a nord del centro abitato e quello delle colline a sud, da riconnettere attraverso greenways lungo le aste dei corsi d'acqua minori (Rimaggio e Guardiana), integrando l'innalzamento degli argini nelle sistemazioni paesaggistiche;
2. infrastrutture: a) riqualificazione di Via Livornese - il principale asse urbano di Lastra, su cui si concentrano i flussi di attraversamento - possibile anche in attesa del nuovo bypass combinando interventi di razionalizzazione del traffico con la risistemazione delle sedi stradali e degli spazi pubblici adiacenti; b) ridisegno del bypass lungo il Vingone come infrastruttura multifunzionale - collegamento viario, opera idraulica e segno del paesaggio che definisce il margine fra la città e il Parco dell'Arno;
3. "capisaldi" del sistema urbano: oltre al centro storico sono stati individuati due ulteriori punti focali della rigenerazione - nelle forme della riqualificazione paesaggistica e del recupero urbano - collocati all'incrocio tra la Via Livornese e le

greenways del Rimaggio (area della stazione ferroviaria) e del Guardiana (area industriale dismessa "ex TIB").

Nella sua applicazione a un campione territoriale rappresentativo delle maggiori problematiche che investono l'area metropolitana, la soluzione integrata prefigurata nel workshop, a fronte degli effetti risultanti dalla sovrapposizione degli interventi parziali programmati finora, ha un evidente significato dimostrativo della necessità di riallineare strumenti generali e di settore per dare concretezza agli obiettivi irrinunciabili della sostenibilità, sicurezza e qualità degli insediamenti e sarà utilizzata dal Comune di Lastra a Signa sia nell'interlocuzione con la Regione che nella definizione della parte strategica del nuovo Piano operativo.

1. I progetti sono rispettivamente degli studi De Urbanisten (2011-2013) e Atelier Dreiseitl (2012-2014).
2. Per rispettare il limite dei 200 m di lunghezza ammessi per i tratti di nuova costruzione, il progetto prevede di ricucire tratti di viabilità posti sui due lati del Vingone con un nuovo ponte collocato a ridosso del tessuto residenziale.
3. Il workshop, diretto agli studenti del quarto anno della Scuola di Architettura, è stato condotto dai docenti F. Alberti (progettazione urbanistica, coordinatore), F.M. Lo Russo (progettazione architettonica) e R. Melosi (già dirigente al Comune di Firenze ed esperto di processi di rigenerazione urbana), coadiuvati dai tutor E. Giannini e S. Scortecci e dallo staff dell'Ufficio tecnico del Comune di Lastra a Signa: S. Taddei (dirigente), M. Gariglio e F. Filippini.



Figura 1- Schema direttore per l'area centrale di Lastra a Signa

Riferimenti

- Crane, D.A. (1960a), "The dynamic city", *Architectural Design*, 4 (pp. 158-162)
- Crane, D.A. (1960b), "The city symbolic", *Journal of the American Institute of Planners*, 4 (pp. 280-292)
- McHarg, I. (1969), *Design with nature*, Natural History Press, New York
- Van den Berg, L. et al. (1982), *Urban Europe, a Study of Growth and Decline*, Elsevier Science & Technology Books, Londra
- Scott-Brown, D. (1990), "The public realm. the public sector and the public interest in urban design", *Architectural Design*, 60 (pp. 21-30)
- Buchanan, P. (1993), "Oltre il mero abbellimento", *Casabella*, 597-598 (pp. 31-33)
- Frey, H. (1999), *Designing the City. Towards a More Sustainable Urban Form*, Taylor & Francis, Abingdon
- Reichen, B. "Des villes nommés désir" (2000), in: Culot, M., Filser, N., Rabinowicz M. (a cura di), *Dynamic city*, Skira-Seuil, Bruxelles (pp. 81-89)
- Williams, K. Jenks M., Burton E. (ed., 2000), *Achieving Sustainable Urban Form*, Spon Press, Londra

The soundscape approach in an urban regeneration project

Francesco Aletta, Jian Kang

Introduction

In recent years, reducing sound levels in cities has been one of the main concerns of local and national authorities. This is mainly due to the prescriptions of the 2002/49/EC Directive of the European Parliament and of the Council, dealing with the assessment and management of environmental noise. Notwithstanding, reducing the noise levels didn't always necessarily implied an improvement of the living conditions for residents in both urban and rural areas. Indeed, the EU Directive also urges the Member States to 'preserve environmental noise quality where it is good'. This introduces a quality paradigm in the management of the acoustic environments which can be straightforwardly related to the so called 'soundscape' approach. Soundscape does not simply involve an objective approach to the management and design of the acoustic environments, but rather claims for a multidisciplinary methodology overlying a wide range of human and social sciences like acoustics, sociology, medicine, architecture, psychology and urban design.

The International Standards Organization recently defined soundscape as [the] "acoustic environment as perceived or experienced and/or understood by a person or people, in context" (ISO, 2014). This standardization process goes along with a growing research interest in the topic, as confirmed by the increasing number of studies investigating perceptual aspects of the acoustic environments in urban contexts (e.g. Davies, 2013; Schulte-Fortkamp & Kang, 2013).

Considering a design perspective, the soundscape approach requires a differentiation of sound sources other than those commonly considered in conventional noise control (e.g. traffic noise). The assumption here is that sound sources are likely to be 'wanted' (i.e. preferred sounds) or 'unwanted' (noises). This is progressively urging more and more local authorities around Europe to implement qualitative strategies to noise-related

issues into their urban management policies. The aim of this research is to explore and demonstrate the possibility to integrate the soundscape approach in actual urban redevelopment projects. For this purpose, the Valley Gardens project in Brighton & Hove (UK) is analysed as a case study site. A noise mapping package was used to simulate possible future scenarios of sound level distributions for both unwanted and wanted sounds. Furthermore, soundscape maps related to the perceived sonic environment of the place were also produced through a GIS-based procedure, according to subjective data collected on site.

The case study area

The case study site is the Valley Gardens Park in Brighton & Hove, UK. The site is located in the city centre and it is a main access spot for the City and for the seaside, with high volumes of traffic from and to London. The green areas along the site are barely used by either residents or tourists and preliminary social surveys conducted by the City Council revealed that one of the most relevant sources of environmental nuisance for people is noise, since the area is currently affected by high traffic noise levels. The Council is promoting an urban regeneration scheme awarded £8M through the Local Growth Fund to improve the area, the Valley Gardens scheme. The project aims to completely redesign the site. For the above mentioned reasons, sound is a relevant component of the redevelopment project. The main goals of the project are "using sound as a valuable resource rather than a waste product of poorly designed areas" and "minimising intrusive/unwanted noise whilst at the same time introducing positive sounds" (Aletta & Kang, 2015). Within the framework of the Valley Gardens scheme, the City Council defined an overall strategic approach for the sound environment of the area, relying on four key strands: (1) analysing/recording current conditions of the acoustic environment, (2) reducing noise generation opportunities, (3) propose noise deflection/absorption interventions and (4) providing positive soundscapes. The present paper presents the preliminary outputs resulting from the collaboration¹ between the Acoustics Group of the School of Architecture at the University of Sheffield and the Brighton & Hove City Council.