



POLITECNICO
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
AND URBAN STUDIES

Milano, 29 marzo 2017

Spett.le
Dipartimento per gli affari regionali e le
autonomie
ufficiol.dara@governo.it

OGGETTO: Indicazioni in merito alla Consultazione pubblica per la formulazione della Strategia Nazionale per le Green Community

Il presente documento intende fornire alcuni contributi nell'ambito della consultazione pubblica per la formulazione della Strategia Nazionale per le Green Community su una selezione di contenuti tra quelli indicati nel documento propositivo del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie (DARA).

Primo contributo

La premessa di metodo sta nel senso delle parole 'Community' e 'Green': nuovo paradigma.

La strategia **Green Community** è una grande opportunità per concentrare l'attenzione sul territorio rurale e montano ovvero, come si dirà, su buona parte di quelle che consideriamo le **aree interne** del Paese. È anche l'occasione per innescare un grande e duraturo laboratorio culturale e territoriale con la chiara ambizione a dilatare gli orizzonti del progetto oltre i ristretti confini dei perimetri amministrativi. La frammentazione di politiche, progetti, finanziamenti, azioni, idee e gestioni è spesso la cifra del governo del territorio, oggi. Se da un lato tutto ciò è sintomo di una vivacità e di una 'biodiversità' da non trascurare, dall'altro, superato un certo limite, è solo segnale di confusione e di sbandamento con tanto di produzione di disagi sociali, ambientali e politici. **I nostri territori soffrono di una cronica incapacità a fare sistema e a cooperare, travolti da un'eccessiva polverizzazione** delle decisioni locali le quali, controintuitivamente, ostacolano e non favoriscono i tentativi di sviluppo locale. Questo mortifica molte economie locali che proprio nel **'fare sistema'** trarrebbero la loro energia e il loro valore aggiunto. Si pensi alle economie locali che potrebbero svilupparsi se solo i parchi fossero in rete tra loro. O se lo fossero i beni culturali, svincolandosi da regolamenti comunali che disegnano mille orari di visita diversi e mille modalità diverse di acquistare un banale biglietto per visitarli, inibendo qualsiasi forma di turismo. O se lo fossero le piccole e medie imprese artigianali e agricole. O se cammini e lunghe ciclabili esistessero ben al di là dell'estensione di oggi e corredati da un 'sistema territorio' che non si limiti a improvvisare qualche azione spuntata di marketing. Tutti i patrimoni che sono nei nostri territori interni, artistici, architettonici, naturali e paesaggistici, sono tanto belli e preziosi quanto sottoutilizzati innanzitutto perché 'invisibili' e 'inafferrabili' non appartenendo a una struttura che li tiene assieme, non essendo cuciti assieme da alcuna infrastruttura abilitante (come diremo). Il primo suggerimento è guardare a tutto ciò con *intenzione progettuale unificante* che abbandona la rigidità di un approccio per parti separate che finora è stata la cifra di tanta parte del governo del territorio, per un approccio concretamente di sistema. È il *progetto di territorio* ciò su cui concentrarsi. Ma bisogna intendersi sulla parola territorio che

Paolo Pileri

professore ordinario di progettazione e pianificazione urbanistica e territoriale
responsabile scientifico progetto VENTO (www.progetto.vento.polimi.it)

Politecnico di Milano
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Via Bonardi, 3 - 20133 Milano
Tel. 02 2399 4114 (segr. 5400-5401)
Mail: paolo.pileri@polimi.it

qui la riteniamo ampia, una ‘comunità di comuni’, un territorio che cerca legami che mettano a *sistema* le sue parti smembrate. In questo senso il termine *community* è cruciale, perché ha dentro di sé il principio del ‘sistema’ e consente di costruire una visione fondamentale per la strategia.

Allo stesso modo il termine ‘*green*’ è **cruciale nella strategia**. Ricordiamo due motivi. Il **primo** è che ‘green’ rimanda a un approccio ben preciso in ordine all’*uso delle risorse*. Un approccio che spinge prima a interrogarsi sulla reale capacità di rigenerazione delle risorse e poi a prendere qualsiasi decisione sul loro utilizzo e quindi sul territorio. Un approccio che influenza pratiche sociali e processi produttivi stimolando la scelta tra quelli più resilienti, più riciclabili e meno impattanti. Un approccio capace di costruire una narrazione diversa della città, un immaginario di felicità e benessere non basato sul possesso esclusivo delle cose, ma sul loro uso ‘sostenibile’. Un approccio che sposta la mira dai soliti obiettivi. Prendiamo Ad esempio, quello della tutela del suolo: il suolo ha tempi di rigenerazione di 2000 anni e questo ‘fatto’ svela una nuova consapevolezza che si deposita nel progetto di città riscrivendo le priorità: non abbiamo più bisogno di consumare suolo, ma solo di rigenerare l’esistente. Il **secondo** è che ‘green’ può essere l’occasione per **dare una forma alle community**. Una forma finalmente coerente con il suo ambiente, con la sua fisiografia, con la sua morfologia, con il suo paesaggio culturale. Green Community è l’occasione per guardare al territorio e alle sue policy sforzandosi di ricomporre il tutto attorno a una valle, a un delta fluviale o lungo un fiume, una costa, ma anche lungo un cammino (come la Francigena) o una ferrovia dismessa o un sentiero alpino, depositando su quelle impronte, le politiche aggreganti per tutti i comuni che lì si ritrovano. Questo è strategico per aprire nuovi spazi di progettazione e sviluppo, anch’essi in grado di allentare le rigidità amministrative e quindi di de-frammentare i territori.

In ultimo, ci piace ricordare, in un momento storico particolarmente favorevole all’idea metropolitana, fin eccessiva nel suo fascino, che occorrerà produrre grandi sforzi sul territorio al fine di spiegare che questa **strategia non solo non è seconda a nessuna**, ma che rappresenta una opportunità cruciale per rianimare la dignità e l’identità delle aree interne, anch’esse non seconde a nulla. Stiamo dicendo che la strategia Green Community deve partire assieme ad un **progetto di comunicazione** che ne diviene una delle anime stesse della strategia. La comunicazione non è un orpello che si aggiunge alla fine del tutto, ma nasce con il progetto e assieme ai progettisti e agli attori coinvolti.

Secondo contributo

Modalità di qualificazione delle green community

1. Torniamo su **green community e aree interne**. Il comma 2 dell’art. 72 (Strategia nazionale delle Green community) della L. 221/2015 invita ad associare le green community ai ‘**territori rurali e di montagna**’. Questa relazione è importante e segna il **campo pratica su cui lavorare**. Ciò però richiede di definire univocamente la terminologia di territorio rurale e di montagna. Per i territori di montagna ci viene in soccorso la classificazione ISTAT (ma come trattiamo i territori di collina?), eventualmente integrabile con altri criteri tematici.

Per il territorio rurale la cosa è meno chiara e quindi più delicata. Innanzitutto occorre **scegliere uno o più criteri** con cui individuare cosa è il territorio rurale. Le definizioni correnti sono spesso ambigue o non adeguate e comunque differenti da regione a regione. Un criterio potrebbe essere quello di definire rurali i comuni che hanno la prevalenza del loro territorio caratterizzata da un uso del suolo agricolo. Questo è tanto ragionevole quanto richiede la verifica di almeno quattro cose:

- a) l'esistenza di un codice univoco con cui ogni regione ha definito l'uso del suolo agricolo all'interno delle proprie carte di uso del suolo (sempre che tutte le regioni ne siano in possesso e alla medesima scala e temporalità);
- b) definire cosa si intende per uso del suolo agricolo,
- c) qual è la soglia oltre alla quale si è concordi nel definire prevalente l'uso agricolo rispetto agli altri usi del suolo e
- d) a quale soglia temporale ci si vuole riferire.

Si tratta di un piccolo corredo metodologico, non scontato, che richiede una riflessione culturale, tecnica e politica. Soprattutto se si vuole comparare tra loro i risultati finali e, cosa importante, le policy sperimentate nei diversi ambiti.

Per i territori rurali (ma va verificato se anche per alcuni montani) occorre anche decidere se escludere o meno i comuni rurali che ricadono nella sfera di influenza delle città metropolitane (definite a loro volta con criteri più amministrativi che sostanziali e pertanto occorrerà una più approfondita riflessione di merito). Dalla lettura del citato articolo 72 della L. 221/15, sembrerebbe necessario escludere tutto ciò che è metropolitano: concordiamo.

Definiti almeno questi passaggi, vi è quello che riguarda la **definizione di aree interne** del Paese a partire dalla definizione inserita nel lavoro svolto all'interno delle "Strategie per la programmazione 2014-2020 della politica di coesione territoriale".

Sebbene non riportato in modo esplicito nella L. 221, siamo portati a immaginare che **'green community' e aree interne possano ragionevolmente e ampiamente sovrapporsi**. Ma non è scontato come. È bene comunque chiarire che le aree metropolitane sono fuori da questa strategia, essendo già investite da altri dispositivi e progettualità. In tal senso la strategia delle Green Community si configura anche come una possibile policy di ribilanciamento dell'asimmetria tra aree metropolitane e il resto del Paese.

2. Sofferamoci ancora sul termine **community** che ha una particolare densità di significato soprattutto in relazione al fatto che richiama inequivocabilmente i concetti di **sistema** e di **rete**. Si presuppone, infatti, che tanto i **membri** quanto i **contenuti** costituiscano 'fisicamente' la community e le diano 'idealmente' senso. La rete, però, non è un fatto spontaneo come talvolta si fa credere, ma va pianificato, progettato e realizzato. Community non può essere solo un'astrazione o condensarsi in uno slogan, ma deve essere un'immagine di realtà concreta e riconoscibile abilitata da una o più reti che ne assicurano la tenuta.

Proprio per questo, tra i criteri di qualificazione delle Green Community, un ruolo di particolare importanza lo rivestono le **reti infrastrutturali stabili e di supporto a forme di mobilità a basso impatto e alto rendimento locale che chiamiamo infrastrutture leggere**. Si tratta di tutte quelle **linee lente&leggere** rappresentate, in prima istanza, dall'insieme di sentieri, cammini, ippovie, rotte di navigazione su acque interne e costiere, linee ferrate minori o dismesse, piste ciclopedonali e dorsali cicloturistiche (come il caso di VENTO – vedi box allegato). Questo **patrimonio di linee leggere** oggi esiste e funziona solo in parte sui nostri territori. Ma è lontano dall'essere un sistema. Le singole tipologie non dialogano tra loro, sono sconnesse e i passaggi modali dall'uno all'altra sono difficili. Soprattutto **non rappresentano la maglia strutturale di un territorio attorno alla quale prende forma un progetto di sviluppo**. Eppure quelle infrastrutture

possono essere l'anima di un progetto territoriale alternativo, possibile, redditizio e sostenibile. L'insieme delle **linee lente&leggere** può essere il materiale ideale sul quale poggiare una riaggiustatura del territorio, abilitando nuove e promettenti forme di economia, occupazione e cultura, ma anche restituendo un nuovo immaginario e una nuova narrazione che possono proprio fare al caso delle green community. **Un esempio d'oltralpe.** Nella sola Germania le ciclabili turistiche di lunga distanza (minimo 100 km senza interruzioni) coprono una estensione di circa 45.000 km e generano ogni anno un indotto economico di **9 miliardi di euro**, di cui la metà rimane nei territori attraversati da quelle linee leggere. Si tratta in prevalenza di territori non metropolitani, assai simili per definizione alle nostre aree interne. In Italia non abbiamo reti leggere di quella portata e natura. Di conseguenza non abbiamo indotti e occupazioni relative. Tanto è vero questo, che in Germania il numero di occupati che gravita attorno all'economia del cicloturismo è dieci volte quello italiano: **linee lente&leggere ma ad alto rendimento socio economico e culturale.**

3. Le linee lente&leggere e le relative reti sono quindi elementi portanti che nascono assieme al **progetto di territorio** e non accessori da apporre poi. Questo modifica l'approccio progettuale. Ed è la filosofia del progetto VENTO. Assieme al disegno della dorsale cicloturistica vi è necessità di imbastire un progetto di territorio capace di rendere disponibili e fruibili i beni culturali, di trasformare le aziende agricole in punti di accoglienza, di coordinare le diverse forme di mobilità tra loro e superando le rigidità delle competenze regionali, di armonizzare i sistemi di bigliettazione, di coordinare l'accoglienza, di dare regole di uso del suolo coerenti con la filosofia 'green', di raccordare le produzioni locali ai punti di consumo, etc. La vision diviene il riferimento entro il quale si compone il coordinamento che rende operative, efficienti ed efficaci le azioni proposte nelle green community. Uno sforzo analogo riguarda il mondo delle imprese locali che devono fare sistema e per le quali l'infrastrutturazione leggera può divenire il vero incentivo strutturale (da preferire a quelli fiscali o finanziari) che permette loro di investire su progetti imprenditoriali di medio e lungo periodo. **La visione di territorio entro cui si riconosce a community va costruita e diviene essenziale. Il progetto infrastrutturale leggero è il paradigma che consente alle imprese di fare investimenti di lungo termine.**

Terzo contributo

Integrazione tra green economy e green community

L'intersezione tra i campi 'economy' e 'community' è tanto strategico quanto delicato. Nulla qui deve essere scontato, ancor meno se il campo pratica privilegiato di tutto ciò è quello delle aree interne. I suggerimenti seguenti sono alcuni tra i possibili.

- a) La prima intersezione riguarda **l'occupazione**. Nelle aree interne del Paese i tassi di disoccupazione sono tendenzialmente molto più alti e preoccupanti di quelli dei centri metropolitani: **l'occupazione è la priorità delle priorità**. Il concetto gemello di green economy, altrettanto strategico, è quello di **green jobs** (www.ilo.org). I posti di lavoro green discendono da attività a basso impatto emissivo, da imprese sostenibili, da aziende che rispettano le risorse naturali, dall'inclusione sociale, ma anche dal fatto non secondario che

i green jobs sono ‘decent jobs’ ovvero **posti di lavoro altamente dignitosi**. Questa è una discriminante strategica che deve **qualificare le green community**. Creare lavoro è una sorta di condizione necessaria, ma non sufficiente se viene meno la piena dignità.

- b) La **contestualizzazione** è un altro criterio strategico per intersecare *economy* con *community*. La storia del nostro tessuto urbano ed economico, specie nelle aree interne del Paese, è una storia per molti tratti sovrapposta a quella delle **piccole e medie imprese** in quasi tutti i settori, dall’agricolo al manifatturiero passando per i servizi. La **piccola dimensione** è la cifra di tutto quel territorio e costituisce in parte il suo marchio di **riconoscimento e qualità**. Non mancano i difetti e le ombre, ma questi vanno studiati e riparati. La piccola dimensione delle economie locali è anche sintomatico di una **creatività e di una (bio)diversità imprenditoriale che sono una spontanea forma di resistenza all’omologazione dei territori**. Questo è molto apprezzato da cittadini e turisti (si pensi alle molteplici declinazioni dell’**artigianato** o del settore della **ristorazione** in Italia). Si tratta di un tratto interessante e **caratterizzante delle nostre green community**. Va tutelato ma soprattutto incoraggiato e fortificato nei suoi aspetti che via via si sono indeboliti, mettendolo al sicuro da forme omologanti e globalizzanti.
- c) Strettamente legata alla piccola dimensione è la **capillarità** delle imprese/aziende sul territorio. Favorire modelli diffusivi ha alcuni svantaggi, ma anche alcuni vantaggi che possono essere decisivi per le green community. Innanzitutto la **capacità adattativa** alle mutazioni delle condizioni esterne, rendono **più resistenti e resilienti le imprese locali**. Ciononostante, non va dimenticato che hanno bisogno di strutture di coordinamento a rete che vanno pensate e generate ‘su misura’ di community. Va altresì ricordato che la diffusività delle unità economiche sul territorio è un indicatore proxy della **distribuzione dei vantaggi, delle ricchezze e delle opportunità**. Modelli che accentrano sono vantaggiosi il più delle volte per pochi e non sempre per il territorio e i suoi abitanti. Nelle green community va tutelata la **distribuzione di economie e lavoro** e sperimentate nuove modalità di diffusione delle opportunità imprenditoriali sempre in stretta connessione con i caratteri locali e con la filosofia *green*.
- d) Green economy non è sinonimo di un’economia che mette al centro sempre e per forza le nuove tecnologie o che vede in queste la soluzione ‘a prescindere’. **La tecnologia non è un sostituto di nessuna risorsa naturale** e non deve mai essere uno strumento per attenuare la responsabilità ambientale di impresa e di cittadinanza. Nella locuzione ‘green economy’, **‘green’ precede ‘economy’ e questo deve avvenire anche nella realtà**. Prima di decidere sull’uso di qualsiasi risorsa, anche se si interpone il fascino della tecnologia, va anteposta la riflessione sulla naturale **capacità di rigenerazione di quella risorsa**. Se al suolo occorrono 2000 anni per rigenerarsi di solo 10 cm, bisogna costruire attorno a questa evidenza scientifica una community che rispetta questa peculiarità sviluppando strategie alternative al consumo di suolo che non è detto siano impersonabili da soluzioni tecnologiche. Le green community

non possono diventare il laboratorio di nuove tecnologie ma **il cenacolo di un nuovo modo di intendere lo sviluppo.**

Quarto contributo

Obiettivi specifici che la strategia dovrebbe perseguire

Qui di seguito sono riportati alcuni obiettivi specifici, in parte ricavati dai punti precedenti.

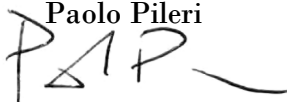
- a) **Mantenere uno sguardo multiscale.** Se da un lato la strategia nazionale green community è rivolta alle comunità locali, depositando su esse intenzioni&progetti, dall'altro la stessa strategia è bene che non perda uno sguardo di scala nazionale, se non interazionale. Una delle sfide più importanti (e urgenti) della strategia si condensa nell'immagine del sistema dei vasi comunicanti. Le community devono essere molto ben connesse al loro interno, ma anche rimanere efficacemente connesse ai poli metropolitani con cui scambiano flussi.
- b) **Riportare le persone nelle aree interne** attraverso un rilancio innanzitutto culturale di queste aree attraverso il 'racconto' della loro bellezza, del legame di cittadinanza con tutti, delle loro qualità, delle modalità di fruizione leggera, etc. Un racconto di territorio che deve essere ben coordinato e offerto al pubblico dei poli metropolitani di tutta Europa, accendendo il desiderio di spendere il tempo libero in queste aree attraverso le mobilità lente&leggere esistenti e usando i servizi (ma non chiedendo ai cittadini di investire lì in seconde case). Ci anche vuole un grande progetto di comunicazione culturale che è cosa ben diversa e ben più audace e impegnativa di un progetto di marketing che hanno fatto il loro tempo.
- c) **Investire in reti fisiche che interrompano il ciclo negativo della frammentazione amministrativa.** Le aree interne soffrono di cronica frammentazione (fisica e amministrativa). Ricucire le separazioni diviene una priorità della Strategia Green Community. Diventano nodali gli investimenti strutturali per la realizzazione delle infrastrutture Lente&Leggere che rispondano a una visione e a una scala di community e al tempo stesso a un progetto di territorio. Ad oggi questo tipo di infrastrutture sono state fatte solo a scala locale (comunale o sub comunale) non producendo gli effetti sperati proprio perché incorporavano il vizio della frammentazione o della mancanza di visione progettuale di scala più vasta del perimetro del singolo comune.
- d) **Rinnovare il senso di radicamento dei cittadini** delle aree interne *per* le aree interne. La generazione di green economy deve essere tale da costituire una reale opportunità per giovani e meno giovani. Un radicamento di cui andare orgogliosi: essere abitanti di green community non deve essere percepito come 'di seconda scelta'.
- e) **Coordinamento nelle scelte di governo di territorio.** La frammentazione amministrativa si riflette in modo diretto nella frammentazione delle politiche di sistema e da tempo manda in mille pezzi il progetto urbanistico di scala vasta, svilendo alcune alternative di sviluppo. Troppo spesso le linee programmatiche locali depositate nei piani non dialogano tra loro generando pertanto più problemi e sprechi che soluzioni ed efficienze. Il coordinamento e la

revisione delle scelte di governo del territorio locale è pertanto un asse strategico per il disegno delle green community. Si suggerisce la creazione di una regia unica e forte.

- f) **Zero consumo di risorse non rinnovabili** (suolo in primis). Il termine green è immediatamente associato al virtuosismo con il quale una risorsa viene usata. È strategico pertanto che le green community non solo mettano in atto tutte le azioni per un uso più che sostenibile delle risorse, ma che addirittura generino modelli esportabili e replicabili altrove. Non solo. Per poter tutelare la bellezza e l'attrattività dei paesaggi locali è strategico che si lavori sul recupero e non sulla nuova edificazione come è pure strategico **si fermino i consumi di suolo** anche perché questi ultimi mettono sempre più in crisi un mercato immobiliare locale già fermo. Aggiungere nuove volumetrie significa erodere la già precaria profittabilità di chi interviene sul recupero dei tessuti urbani esistenti, oltre a peggiorare gli equilibri socio ambientali ed ecologici. In tal senso la **rigenerazione e il riuso dei volumi pubblici e privati esistenti va combinato con 'azzeramento del consumo di suolo'**.
- g) **Investimento culturale sugli amministratori: progetto formativo**. Forse è questo l'obiettivo più strategico tra tutti. Ogni strategia non si autopropone in quanto tale, ma ha necessità di premesse culturali, di argomenti motivanti, di fornire strumenti per formare consapevolezza, di accompagnare i soggetti locali lungo un percorso che può richiedere tempi medio lunghi. In una parola: **un progetto di formazione che accompagni la strategia è fortemente necessario e ha bisogno di essere ben progettato**. Gli interlocutori da coinvolgere sono innanzitutto gli amministratori, la classe politica. A seguire i responsabili tecnici e amministrativi dei comuni. Quindi i cittadini e le imprese e le loro rispettive forme di aggregazione a associazione. I forti cambiamenti che la strategia intende introdurre hanno bisogno di fertilizzare un terreno culturale che va preparato per tempo ma anche curato durante la sua applicazione. Altrimenti il rischio è che la stessa strategia esaurisca in breve il suo slancio o venga travolta dalle consuetudini o dal prevalere delle antiche, e più radicate, forme di governo del territorio. Il progetto di formazione va elaborato al più presto. Università e centri di ricerca indipendenti sono le istituzioni di alta cultura che potrebbero fornire un contributo prezioso, indipendente e svincolato da conflitti di interesse e competente nell'interesse del Paese, se coinvolte.

Noi siamo a disposizione per ogni approfondimento relativo ai contributi qui proposti e a discuterne eventuali approfondimenti.

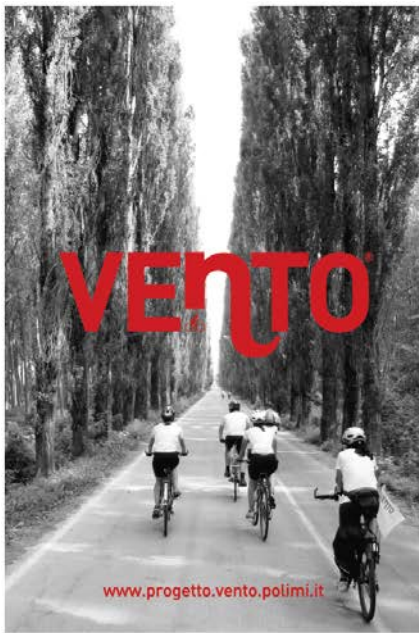
Cordialmente

Paolo Pileri


ALLEGATI

Pieghevole VENTO

Dettagli sul progetto e approfondimenti tra questo e le aree interne sono disponibili in www.progetto.vento.polimi.it



www.progetto.vento.polimi.it

VENTO è un progetto di 479 km di dorsale ciclistica lungo il Fiume Po, la più lunga d'Italia, da Venezia a Torino passando per Milano.

Un concetto nuovo quello di dorsale ciclistica: un'infrastruttura leggera, sicura e continua che riapre al pubblico il paesaggio italiano e il piacere di visitarlo, percorrerlo, scoprirlo con il ritmo giusto della bicicletta. È il paesaggio italiano il nostro bene culturale più prezioso, il continuum fra monumenti, città e cittadini. Ed è la bicicletta a invitare centinaia di migliaia di nuovi visitatori da tutta il mondo in un territorio che attraversa tutto il nord Italia.

VENTO non è solo un progetto locale, ma del Paese: sono 479 km di ciclabile, ma sono anche 479 km di green economy e green jobs. Centinaia di migliaia di ciclisti potrebbero pedalare lungo **VENTO**, diventando il motore per tante economie diffuse, sostenibili e durature. **VENTO** può generare 2.000 nuovi posti di lavoro e un indotto di 100 milioni di euro all'anno.

In parte **VENTO** già esiste. Per realizzare le opere di **VENTO** occorrono poco più di 80 milioni di euro netti (il costo di 2-3 km di autostrada).

VENTO is a 479 km cycle path project along the Po River, the longest path in Italy between Venice and Torino via Milan.

A new concept of a long distance cycle path: a light, safe and continuous infrastructure that could help people rediscover the Italian landscape and renew the experience of visiting it with the slow bike's rhythm. The landscape is our most precious heritage, in a continuum between monuments, cities and citizen. The bicycle could invite thousands of new visitors from all over the world into a territory that runs through all northern Italy.

VENTO is not only a local project, it is a project of the entire Country. **VENTO** is 479 km of cycle path, but it creates also 479 km of green economy and green jobs. Hundreds of thousands of tourists could ride along **VENTO**, strengthening many local economies, sustainable and lasting through the years. **VENTO** could create up to 2.000 new jobs and could generate an annual income of 100 million euro.

A small part of **VENTO** already exists. With little more than 80 million euro (the cost of 2-3 km of highway).



VENTO diventerà realtà in giro di pochi anni perché le quattro regioni del Po (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto), il 27 luglio 2016, hanno firmato un Protocollo d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. **VENTO** è stato inserito nella Legge di Stabilità 2016, ed è una delle quattro "ciclovie di priorità nazionale" per le quali il Governo italiano ha previsto un iniziale investimento di 91 milioni di euro.

VENTO è un'infrastruttura che si porta dietro innovazione e benefici e come le grandi ciclovie europee può rinnovare la cultura dello sviluppo del nostro Paese.

In few years, **VENTO** will be realized with the support of the four Regions along the Po River (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto). In 2016, July 27th, they signed a formal agreement with Ministry of Infrastructures and Transport and Ministry of the Cultural Activities and Tourism.

In 2016, the Italian Government inserted **VENTO** in the Stability Law for 2016 as one of the four "national priority cycle paths" and it allocated 91 million euro to finance their first phase.

VENTO is an infrastructure that brings innovation and advantages. Like all the other big European cycle paths, it could renew the culture of development in our Country.

Progetto a cura di DASTU, Politecnico di Milano: Paolo Piarì, Alessandro Giacomel, Diana Giudici, Carlotta Munno e Rossella Moscarelli

Un progetto di:



Con il contributo di:



Con il patrocinio di:



VENTO

...ha la forma di una ciclabile, ma è molto più di una ciclabile



Costa in opere 80 milioni di euro. Il costo di 2-3 km di autostrada ma può generare 100 milioni di euro di indotto all'anno. Per sempre. Il costo 80 milioni euro (the cost of 2-3 km of highway) but it could generate an income of 100 million euro/year. Forever.



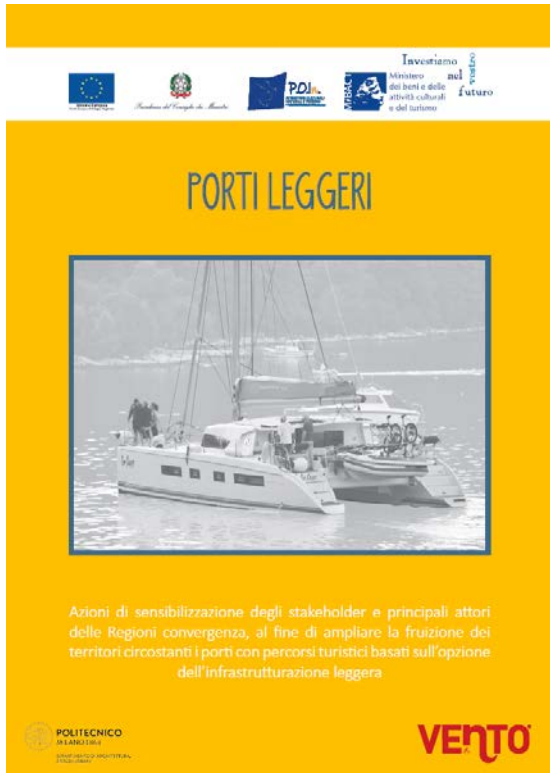
Un'infrastruttura leggera e green per tutti, per visitare e apprezzare il paesaggio del grande Fiume Po.

A light and green infrastructure for everyone, to visit and enjoy the beautiful landscape along Po River.

479 km di pista ciclabile sicura e continua: un progetto culturale e di occupazione (2.000 nuove posti di lavoro per cittadini, comuni, parchi, associazioni, aziende agricole e imprese).

479 km of safe and continuous cycle path: a project that is both cultural and occupational (2.000 new jobs for citizens, municipalities, parks, associations, farms and enterprises).

Porti leggeri, estratto di copertina del report e di 3 pagine tipo



1. I PORTI SIGNA MARIS E IL LORO ENTROTERRA

Il progetto Signa Maris ha avviato una riflessione progettuale sulla portualità turistica intesa come nuova modalità di accesso e fruizione delle eccellenze storiche, culturali e paesaggistiche che il sud Italia offre. I porti e la rete da essi formata rappresentano e facilitano l'approdo al complesso e diversificato sistema costituito dal patrimonio artistico, culturale, enogastronomico e dell'artigianato delle aree costiere e dell'entroterra di Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Negli obiettivi progettuali tale patrimonio viene vissuto e fruito attraverso escursioni e percorsi a corto e medio raggio nell'entroterra. In una prima fase Signa Maris ha ragionato su forme di connessione veloce, con mezzi a motore, tra i

porti e un primo insieme di punti di interesse individuati tra le grandi eccellenze di richiamo internazionale, come i siti UNESCO. In questa seconda fase, invece, ci si è posti l'obiettivo di capire se e a quali condizioni è possibile immaginare di valorizzare i tanti patrimoni diffusi, ma poco o per nulla conosciuti, presenti nell'entroterra dei porti Signa Maris, ovvero nelle terre di mezzo tra i porti e quelle eccellenze già censite.

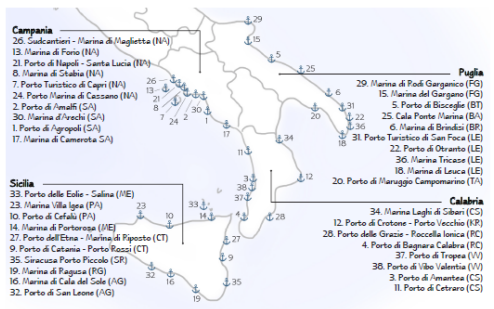
Le infrastrutture leggere appaiono come una delle risposte possibili, in grado di costruire un nuovo legame tra il porto e il territorio alle sue spalle, di richiamo sia per il turista che vuole compiere un'escursione giornaliera, sia per il cicloturista che da qui può passare per la sua vacanza.

1.1 Inquadramento geografico

La rete Signa Maris è costituita da 38 porti da diperto situati nelle regioni del sud Italia interessate dal PO In. *Attrattori culturali, naturali e turismo*, ovvero Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I porti Signa Maris rappresentano un sottosistema del totale dei porti presenti sul territorio, e sono stati individuati in funzione di una serie di criteri, tra cui la presenza di servizi per le imbarcazioni e per

il dipertista (acqua, energia elettrica, servizi igienici, carburante, gru, etc.), la dotazione turistica, il potenziale attrattivo del territorio circostante e le dimensioni dei porti stessi (con un limite minimo di 100 posti barca).

I 38 porti Signa Maris sono così suddivisi nelle quattro regioni: 10 in Campania, Puglia e Sicilia e 8 in Calabria. Il rapporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Parte 1 - Studio Metodologico 9

1.2 Non tutti i porti sono uguali

Al di là dei cosiddetti parametri oggettivi con cui possiamo classificare i porti (morfologia, altimetria, impermeabilità/permeabilità del porto con l'intorno, etc.), che saranno oggetto delle pagine che seguono, non possiamo rinunciare a una riflessione meno oggettiva, ma non per questo meno rilevante.

Dei 38 porti oggetto di studio, alcuni di questi sono nati recentemente (dalla metà degli anni '80 in poi), altri si sono ampliati recentemente ma seguendo una antica traccia, altri sono rimasti tal quali perché troppo grandi fin dall'inizio o troppo piccoli, ragione per cui avrebbe avuto senso ampliarli. La spinta che a un certo punto ha fatto esplodere la realizzazione di porti turistici si è portata dietro una coda di convenienze finanziarie e immobiliari che spesso non hanno nulla a che fare con la dimensione e il contesto territoriali. Molti porti non dialogano con il territorio circostante perché fin dal loro concepimento non vi era l'idea di una relazione con il territorio, e in questa logica sono stati costruiti come 'gate community'. Un'idea che oggi fa fatica a stare più in piedi nella maggior parte dei casi.

Prendiamo un esempio prototipale: Portofino in provincia di Messina, comune di Furnari. Si tratta di un caso emblematico: circa 1.800 posti barca e altrettanti appartamenti realizzati direttamente a ridosso delle banchine. Un porto realizzato ex novo al posto di un arcadico. Forse imprenditoriali private hanno generato quella situazione e ora una parte di quelle forze è coinvolta nella gestione degli immobili. Portofino è troppo lontano dai centri abitati con i quali non ha relazioni o ne ha di minime. Troppo artificiale nelle sue architetture già segnate dal tempo. Oggi quel modello soffre anche per il peso della stagionalità breve e rischia di essere fuori moda, ma soprattutto non dialoga con il contesto, complice anche il fatto che alle sue spalle, varcati i controlli della guardiana, ci si trova in un contesto completamente incompiuto dove

nulla è fatto per essere percorso a piedi, in bici o a cavallo. Cosa possiamo fare per queste situazioni? Non possiamo negarne l'esistenza, ma forse occorre in questi casi, così privati e poco pubblici, appellarsi agli imprenditori privati con cui disegnare un possibile piano di integrazione tra porto e territorio, chiedendo da subito loro di contribuire con un proprio finanziamento.

All'opposto di questo modello ci sono i tipici porti della costa italiana precedenti alla lottizzazione da parte dei modelli di finanza immobiliare. Prendiamo ad esempio Tricase, provincia di Lecce o anche Bagnara Calabria, provincia di Reggio Calabria. Sono due piccoli porti che nel tempo sono stati oggetto di pochi interventi di ampliamento. Sono porti ben inseriti nel paesaggio circostante, e si appoggiano al tessuto urbano circostante per fornire servizi al dipertista (ristoro, negozi, ...). Ma anche per loro il contesto urbanistico in cui si trovano, quello della piccola cittadina che d'estate si 'gonfia' ma poi per nove mesi rimane vuota, è adesso degradato e risulta estremamente segnato dalla stagionalità. Questi porti, in un caso o nell'altro, appaiono per buona parte dell'anno come abbandonati o comunque ampliamento sottoutilizzati.

Cosa fare? Sicuramente non ampliarli perché i caratteri di proporzionalità che ancora mantengono con il contesto, fanno di quei porti un connubio gradevole con la città. Sono porti aperti alla città, che hanno probabilmente bisogno più degli altri, di trovare piccole forme di relazione e scambio con la città e con l'entroterra alle loro spalle. Qui l'infrastrutturazione cicloturistica potrebbe avere più presa e interesse. Non solo nella forma dell'escursione giornaliera nell'entroterra praticata dal dipertista, ma anche e soprattutto come possibile meta del cicloturista che decide di compiere una vacanza in sella alla sua bicicletta. La stagionalità lunga di cui gode il sud Italia rende attrattivi questi territori per la pratica del cicloturismo da marzo a novembre, lontano quindi dall'alta



Parte 1 - Studio Metodologico 11

2.3 Architetture e infrastrutture dismesse da valorizzare

Il territorio italiano è cospeso di architetture e infrastrutture dismesse, in parte di proprietà privata, non di rado in parte pubblica.

Tra le infrastrutture spiccano le ferrovie dismesse, i tracciati funzionali alla costruzione e manutenzione degli impianti idrici e tracciati che conducevano alle miniere. Tra le architetture ne ricordiamo alcune che un tempo ospitavano funzioni di pubblica utilità: case cantoniere e stazioni ferroviarie dismesse, edifici scolastici non più in uso, edifici della beneficenza, palazzina della municipalità. A questi si aggiungono i tantissimi manufatti edilizi di proprietà privata, dalle fabbriche alle cascinie/masserie dismesse, dagli edifici residenziali (in territori dove la seconda casa di proprietà al mare è diffusissima) e commerciali abbandonati, a scheletri di nuove

architetture rimaste incompiute.

Alcuni di questi manufatti, quelli ben contestualizzati nel paesaggio, adeguatamente riqualificati potrebbero trovare nuova vita ospitando funzioni di servizio per l'escursionista lento con conseguente creazione di nuovi posti di lavoro permanenti: ciclofficina, ostello, punto di informazioni, museo, ristorante, ...

La riqualificazione e rifunzionalizzazione delle architetture dismesse o incompiute potrebbe prendere le mosse dai manufatti di proprietà pubblica, per poi estendersi alle proprietà private laddove ne sussistono ragioni e requisiti. Il recupero delle infrastrutture dismesse potrebbe invece andare esattamente nella direzione di infrastrutture il territorio con percorsi per la mobilità lenta, continui e sicuri in quanto separati dai flussi veicolari.



Parte 1 - Studio Metodologico 18