

A08

Chiara Ravagnan

**Rigenerare le città e i territori contemporanei
Prospettive e nuovi riferimenti operativi per la sperimentazione**

Prefazione
di Laura Ricci









Prefazione

Governare la città contemporanea. Una nuova questione urbana
di Laura Ricci¹

La riflessione al centro del volume *“Rigenerare le città e i territori contemporanei. Prospettive e riferimenti operativi per la sperimentazione”*, che fa proprio l’interrogativo su quali siano gli strumenti urbanistici e di intervento più adeguati ai fini della messa in campo di una strategia di rigenerazione urbana e di riequilibrio territoriale, richiama la più generale tematica relativa al governo della città contemporanea, tematica che si sviluppa a ridosso di una nuova “questione urbana”, ponendosi, per questo motivo, quale occasione per ripercorrere alcuni *focus* che si configurano quali ambiti di necessario approfondimento disciplinare.

Le profonde trasformazioni territoriali indotte dai processi di metropolizzazione, che hanno interessato negli ultimi decenni le città italiane ed europee, hanno, infatti, significativamente modificato il senso delle problematiche legate all’urbanistica, all’ambiente e al paesaggio (Oliva, 2010), evidenziando anche l’inadeguatezza di alcune concettualizzazioni, tra cui, in primis, quella tradizionale di “periferia”, per descrivere e intervenire nella città contemporanea, richiamando, appunto, l’emergere di una nuova “questione urbana”, che sottende condizioni generalizzate di marginalità socioeconomica, urbanistica e culturale, estese alla città e al territorio nel loro complesso.

Esito di questi processi, la città contemporanea è una città connotata da una dimensione indifferentemente urbana, che invalida i concetti di limite e di perimetro, sostituendo alla contrapposizione classica di centro e periferia, una molteplicità e coesistenza di forme insediative, corrispondenti alle differenti fasi dei processi di urbanizzazione (Ricci, 2014).

¹ Professore ordinario di Urbanistica, Direttore del Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’Architettura (PDTA), Sapienza Università di Roma.

Una città in cui, dunque, al ruolo patologico della rendita immobiliare, fa riscontro la non sostenibilità del sistema delle infrastrutture per la mobilità; l'alto consumo di suolo; la mancanza strutturale di spazi pubblici e di trasporti collettivi; la presenza diffusa di aree dismesse, abbandonate e sottoutilizzate (Oliva, Ricci, 2017; Ricci, 2017).

Tradizionalmente intesa come luogo della concentrazione, della densità e della complessità fisica, funzionale, sociale e simbolica, la “città” è, dunque, diventata un luogo dei “non luoghi” (Augé, 1992), connotato da un'elevata discontinuità e frammentazione, che alimenta un profondo senso di insicurezza, negando i legami identitari tra comunità insediate e territori.

La nuova “questione urbana” richiede, quindi, all'urbanistica e alla pianificazione di assumere un ruolo prioritario quali riferimenti ineludibili per la ricerca di un nuovo *welfare urbano*, finalizzato a garantire a tutte le comunità locali insediate, i diritti fondamentali alla casa, alla salute, all'istruzione, all'ambiente, alla mobilità pubblica, all'abitare e, più in generale, alla città (Commissione periferie, 2017).

Essa induce, pertanto, la messa in campo di una concezione che, attraverso un approccio sperimentale, integrato, interdisciplinare, interscalare e iterativo, recepisca la nuova visione multiscale e multidimensionale della città (Ricci, Poli, 2018), prefigurando sia l'elaborazione di nuovi riferimenti cognitivi e progettuali, sia la messa in campo di nuove strategie, di strumenti di pianificazione, di meccanismi attuativi, sia un cambiamento negli obiettivi, nei contenuti e negli ambiti territoriali di riferimento dei piani (Ricci, 2018).

Rigenerazione urbana e riequilibrio territoriale. Una strategia di governo pubblico

In particolare, il carattere spontaneo della metropolizzazione, in presenza dell'attuale fase di recessione globale, l'aumento della popolazione mondiale, i cambiamenti climatici, gli squilibri territoriali, il depauperamento delle risorse ecologiche ed energetiche, richiamano l'esigenza di una strategia unitaria, integrata e interscalare di governo pubblico, finalizzata alla rigenerazione urbana e al riequilibrio territoriale, per restituire prospettive di equità, di inclusione sociale, di qualità urbanistico-ecologica e di efficienza al governo della città e dei territori contemporanei (Ricci, 2017a; 2018).

Una strategia non solo urbanistica, riferita prevalentemente alla parte fisica della città, ma che si configura anche come progetto di inclusione sociale e di sviluppo economico locale (Oliva, Ricci, 2017), e che, a questi fini, assume la città pubblica, l'insieme delle componenti pubbliche o di uso pubblico relative agli spazi aperti, alle aree verdi, ai servizi, alla mobilità, alla residenza sociale, come matrice di riferimento, richiamando la necessità di una politica complessiva di programmazione e di produzione di servizi (Ricci, 2017a; 2018).

Una strategia che trova, dunque, una specifica contestualizzazione nelle politiche comunitarie (EC, 2007), cogliendo pienamente il senso degli indirizzi globali sanciti dalle Nazioni Unite, con l'individuazione dei 17 “*Sustainable Development Goals*”, all'interno della “*2030 Agenda for Sustainable Development*”, adottata dagli Stati membri nel 2015, e che rappresenta il riferimento per declinare le 12 priorità tematiche dell'Agenda Urbana Europea (EU, 2016) finalizzate all'elaborazione di soluzioni comuni per la rigenerazione delle aree urbane e per la messa in campo di *best practices*. (Ricci, 2018).

In questo quadro, i nuovi temi, come le ricadute dei cambiamenti climatici, il ruolo delle reti infrastrutturali nel ridisegno delle città e nella riorganizzazione della loro base economica, le strategie di inclusione sociale e di costruzione della città pubblica, rappresentano obiettivi fondanti di importanti programmi di rigenerazione urbana avviati nelle maggiori città europee (Ricci, 2018), finalizzati alla difesa idrogeologica alla riconversione energetica del patrimonio edilizio, nonché alla sua sostituzione, alla realizzazione di reti materiali e immateriali.

Si tratta, in particolare, di reti della mobilità sostenibile, reti verdi e delle acque, reti di spazi pubblici, reti di soggetti attivi sul territorio impegnati nella trasformazione eco-compatibile delle aree degradate e nella gestione condivisa e inclusiva dei beni comuni, comunque utili a contribuire concretamente alla messa in campo di una economia *green*.

Una Riforma organica per governare e rigenerare

In Italia, dove invece gli interventi di rigenerazione incontrano molte difficoltà a causa della complessità delle procedure, dei conflitti di competenze, della mancanza, sia di un quadro normativo unitario a livello nazionale, sia, soprattutto, di una visione strategica territoriale complessiva, appare urgente affrontare il nodo irrisolto di una riforma della legislazione urbanistica nazionale, per far sì che la strategia possa essere considerata parte integrante di una politica ordinaria per la città, e, quindi, un capitolo significativo dell'Agenda urbana nazionale (Commissione periferie, 2017; Ricci, 2018).

Una riforma organica, che costituisca il riferimento – cui faccia riscontro una Sede istituzionale di governo centrale che svolga un ruolo efficace di regia – per coniugare e mettere in coerenza le numerose politiche che attengono al Governo del territorio: le politiche di sviluppo del sistema insediativo e del sistema delle infrastrutture con quelle di tutela e di valorizzazione del sistema ambientale e dei suoi valori ecologici, paesaggistici, culturali, sociali ed economici, tradizionalmente demandati alle politiche settoriali; le politiche locali dei ‘territori’ con quelle nazionali e sovranazionali (Ricci, 2017; 2018).

Una riforma che contempli la messa a sistema dei parametri, degli strumenti, dei meccanismi attuativi, e soprattutto delle risorse, necessari ad attuare una politica complessiva di programma-

zione e di produzione di servizi per la costruzione della città pubblica (Ricci, 2017a), portando a sintesi e dando certezza del diritto anche alle numerose innovazioni introdotte attraverso la concreta sperimentazione nei piani e nei programmi, fin dagli anni Novanta, che costituiscono un rilevante patrimonio disciplinare e operativo da cui partire.

Per questo essa deve, al tempo stesso, rappresentare anche il quadro di coerenze per promuovere la regolamentazione, a livello regionale e locale, di quella fattispecie di interventi, sempre più diffusi, a carattere transitorio e temporaneo, stimolati da innovative forme di progettualità.

In questo contesto, la nuova “questione urbana” richiede, come si è detto, la messa in campo di una nuova concezione che richiami l’imprescindibilità di un approccio sperimentale connotato da alti livelli di integrazione, interdisciplinarietà, interscalarità e iteratività, al fine di recepire la nuova dimensione della città contemporanea, assumendo sia la necessità di una visione di insieme capace di interpretare gli esiti e le potenzialità di rigenerazione dopo la fase dell’esplosione urbana, sia quella di un rinnovato rapporto con i processi di pianificazione e di progettazione puntuali e diffusi (Ricci, 2017a; 2018).

Nuove prospettive per la sperimentazione

Su questo obiettivo convergono ricerche ed esperienze condotte a livello nazionale e internazionale che, attraverso la sperimentazione concreta nei piani, nei programmi e nei progetti, hanno prodotto nuovi punti di vista, praticato nuovi approcci, comunque caratterizzati dalla tendenza a un superamento dei dispositivi logici legati ai concetti di *separazione* e *contrapposizione* (Ricci, 2018).

La molteplicità di questi punti di vista e di questi approcci si riflette sul tema della costruzione della città pubblica, quale componente strutturante per l’assetto della città contemporanea, richiamando l’esigenza della messa in campo di nuove strategie cognitive e progettuali, in linea con le più recenti acquisizioni, che recuperano significative relazioni e interazioni tra comprensione e proposta, tra dimensioni fisiche e dimensioni economiche e sociali del cambiamento.

In questo contesto, è possibile individuare nuovi riferimenti a carattere propositivo sperimentale, riconducibili strumentalmente a tre *prospettive*, complementari e interattive – *strutturale*, *morfologica*, *ambientale* (Ricci, 2018).

La prima *prospettiva* pone come obiettivo la costruzione della città pubblica, quale struttura primaria di riferimento, a garanzia di livelli più adeguati di qualità della vita, che risponde alle istanze dei diritti sanciti sin dagli anni Sessanta e Settanta, all’istruzione, alla salute, alla casa, e, più recentemente, alla mobilità pubblica e alla residenza sociale (Ricci, 2014). Una struttura primaria, che integra i sistemi delle infrastrutture, dei servizi e degli spazi aperti pubblici e di interesse collettivo, parchi e giardini, ma anche aree protette territoriali, e che inverte il connotato sociopolitico di “spazio di cittadinanza, di comunità, di coesione” (Borja, Muxi, 2001), così come quel-

lo socio-economico di “bene comune”. Essa costituisce, dunque, il fondamento proprio del *principio di pianificazione*, che trova attuazione negli istituti operativi rivolti alla acquisizione delle aree e al prelievo e alla redistribuzione della rendita urbana.

La seconda *prospettiva*, a partire dal riconoscimento della forma (Macchi Cassia, 1991) come strumento cognitivo e progettuale per cogliere la specificità dei luoghi a tutte le scale, focalizza l’attenzione sulla costruzione della città pubblica, quale espressione dell’identità storico-culturale e sociale delle comunità locali, e come mezzo per la ricomposizione, attraverso il progetto urbano, in contrasto con la frammentazione e con l’omologazione della realtà contemporanea, del legame tra continuità fisica e integrazione sociale e tra specificità formale e identità culturale (Ricci, Ravagnan, 2017). Al tempo stesso il recupero dei “vuoti”, attraverso un approccio graduale e selettivo (Charbonneau, 2013) indirizzato alla costruzione di una rete di spazi aperti inclusivi, flessibili e resilienti (Ferretti, Mariano, Ricci, 2018) promuove la riattivazione di processi di riappropriazione collettiva dei beni comuni, stimola l’innovazione sociale e lo sviluppo culturale legati a una creatività multiculturale (Poli, Ravagnan, 2018), collegando le diverse scale di lettura e i punti di vista sulla città attraverso l’articolazione di reti materiali e immateriali (Talia, 2016).

Infine, la terza *prospettiva* fa riferimento alla città pubblica *come motore di sviluppo sostenibile e di rigenerazione ambientale*, che indirizza le trasformazioni urbanistiche ed edilizie verso la città esistente, collegando ogni intervento ad azioni concrete di miglioramento delle risorse fondamentali aria, acqua e suolo (Oliva, Ricci, 2017). Di questa strategia, che si attua attraverso differenti azioni, standard, indicatori, la costruzione della città pubblica, con l’adeguamento delle infrastrutture per la mobilità collettiva, la connessione ecologica degli spazi verdi, costituisce la componente prioritaria (Oliva, 2001).

Questi, sinteticamente, i nodi tematici che richiamano le questioni cruciali al centro degli obiettivi e delle politiche europee, e che si configurano come significativi ambiti di sperimentazione e di innovazione disciplinare, al fine di sostanziare le strategie di rigenerazione urbana e di riequilibrio territoriale.

La riflessione, il percorso e gli obiettivi

In questo contesto, il libro restituisce i risultati di un percorso di ricerca condotto, a vario titolo, da Chiara Ravagnan, nell’ambito delle attività che il Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’Architettura (PDTA) della Sapienza Università di Roma, svolge, quale interprete propulsivo delle istanze di cambiamento sociali, culturali, economiche e politiche, caratterizzato da una capacità di proposta e di azione, come luogo, spazio pubblico al centro delle interazioni con il contesto urbano e territoriale, dando attuazione agli obiettivi del *Progetto culturale* che

costituisce il motivo ispiratore del suo processo di sviluppo, così come delineato a partire dalle *Linee Programmatiche della Direzione 2015/2018* e, successivamente, integrato con le *Linee Programmatiche della Direzione 2019/2021*.

Il volume affronta, dunque, una riflessione sui nuovi *referimenti operativi* necessari per dare attuazione alle strategie di rigenerazione delle città e dei territori contemporanei, a partire dal dibattito e dalle esperienze in corso, in Italia, in Francia e in Spagna, e attraverso un metodo induttivo, iterativo e interscalare, attraverso il soddisfacimento di tre esigenze disciplinari basate sulla continuità comprensione/proposta.

Le prime due esigenze, di *contestualizzazione* e di *operatività*, considerano l'opportunità di una messa a fuoco dei riferimenti metodologico-sperimentali e operativi da approfondire e declinare in base alle tre *prospettive* su richiamate, a partire, rispettivamente, dalla disamina del dibattito e delle ricerche in corso, e delle *best practice* sperimentate, con particolare riferimento a città e contesti territoriali italiani, francesi e spagnoli.

Una terza esigenza, di *sperimentazione*, attraverso la ricomposizione dialettica dei riferimenti individuati, risponde alla necessità di giungere alla prefigurazione di una nuova griglia di riferimenti operativi per la costruzione a rete della città pubblica, con specifico riferimento ai contesti ineditivi delle città e dei territori contemporanei.

Il volume, le parti e i nodi tematici

In coerenza con queste esigenze, la riflessione fa riferimento a due momenti interattivi, riconducibili alle due parti del volume².

La prima Parte³ evidenzia, a partire da una disamina degli esiti del dibattito disciplinare e delle ricerche, i riferimenti cognitivi e progettuali, le strategie, gli strumenti, i meccanismi più avanzati per la messa in campo di una strategia di rigenerazione urbana e territoriale, quale risposta alle condizioni di polarizzazione economica e spaziale, di marginalità sociale e di fragilità ambientale che scaturiscono dai processi di *metropolizzazione*⁴.

² Cfr. Parte prima “La rigenerazione urbana e territoriale. Una strategia per uscire dalla crisi”; Parte seconda “Rigenerare le città e i territori contemporanei. Le esperienze”.

³ Cfr. Parte prima “La rigenerazione urbana e territoriale. Una strategia per uscire dalla crisi”.

⁴ Cfr. Capitolo I, “Le città e i territori contemporanei. Nuove sfide disciplinari”, paragrafo 1.1 “Tra metropolizzazione e crisi globale. Le istanze emergenti e le prospettive”.

La riflessione assume un metodo sincronico per l'interpretazione delle dinamiche territoriali e delle relative istanze, e diacronico per la storicizzazione delle differenti strategie adottate, in particolare al fine di delineare il passaggio dalla *riqualificazione* alla *rigenerazione urbana*⁵.

Passaggio che recepisce le potenzialità di una stagione, quale quella degli anni Novanta, che ha prodotto rilevanti innovazioni attraverso la concreta sperimentazione praticata nelle esperienze dei programmi complessi e nei piani urbanistici riformisti, ma che, tuttavia, ha dovuto affrontare le conseguenze delle rilevanti difficoltà scaturite da un contesto economico, legislativo e politico profondamente mutato, a fronte della crisi economica del 2008 e dei repentini cambiamenti sociali e ambientali.

In continuità, quindi, con il connotato innovativo di queste esperienze, le politiche comunitarie per la promozione della sostenibilità e dell'efficienza delle città in un'ottica *smart* (EC, 2007; EU, 2011; UN, 2015) costituiscono oggi indirizzi, sia per l'attuazione delle strategie di rigenerazione, sia per integrare i contenuti e la forma dei piani urbanistici, anche attraverso l'individuazione di nuove *categorie progettuali*, come le *infrastrutture verdi*, le *greenways* o le *figure territoriali* che, a seguito di anni di sperimentazione, sono state recepite a livello legislativo⁶.

Nello specifico, si tratta di provvedimenti che contemplano anche significativi stanziamenti di risorse per la rigenerazione, introducendo nuove forme di *governance* e di *gestione*, attraverso *reti istituzionali per la rigenerazione "dall'alto"*, oltre a criteri di finanziamento in funzione di interventi legati a *politiche* e a *programmi* per la mitigazione dei rischi, per la promozione di modelli di sviluppo inclusivi radicati sul territorio, di economie *green* e circolari⁷.

Infine, la riflessione si sofferma sulle nuove pratiche di *rigenerazione "dal basso"*, scaturite soprattutto come risposta alla fase di recessione economica, per fare fronte alle nuove esigenze di reversibilità e di austerità, e che si propone possano essere utilmente integrate nei processi di pianificazione e di gestione ordinaria della città esistente, contribuendo alla realizzazione degli obiettivi di sostenibilità, sviluppando forme di *reti di soggetti attivi e di cittadinanza*⁸.

⁵ Cfr. Capitolo I, "Le città e i territori contemporanei. Nuove sfide disciplinari", paragrafo 1.2 "La rigenerazione urbana e territoriale. Tra sostenibilità e resilienza".

⁶ Cfr. Capitolo II, "La rigenerazione urbana e territoriale. Nuovi riferimenti operativi", paragrafo 2.1 "Il piano. Nuove categorie progettuali".

⁷ Cfr. Capitolo II "La rigenerazione urbana e territoriale. Nuovi riferimenti operativi", paragrafo 2.2 "Le politiche e i programmi. Nuove forme di governance e di gestione".

⁸ *Ibidem*.

Le esperienze. Dalla sperimentazione alla certezza del diritto

La seconda Parte⁹ si concentra su alcune esperienze di rigenerazione in corso in Italia, in Francia e in Spagna, che rappresentano casi emblematici in termini di innovazione, alle varie scale di intervento (di area vasta, urbana e locale), nel convincimento che significativi paradigmi concettuali e disciplinari, modelli utili, siano già presenti nella concreta sperimentazione dei piani e dei progetti, così come in alcuni riferimenti legislativi.

In primis, la riflessione si sofferma, per i tre differenti contesti nazionali e a partire da un inquadramento di carattere generale, sui *riferimenti operativi* messi in campo nell'ambito di *politiche, piani e programmi* finalizzati alla rigenerazione di città, declinando il connotato strutturale e strutturante delle infrastrutture (*verdi, per la mobilità, storiche*) e delle *reti istituzionali e di cittadinanza*¹⁰.

I casi italiani di Roma, Milano e Bologna selezionano alcuni aspetti di importanti esperienze di pianificazione che, attraverso la concreta sperimentazione e, pur nella alterità e specificità degli approcci politici, culturali e disciplinari, e in presenza di riferimenti legislativi regionali differenti, nonché di un quadro normativo nazionale invariato e vetusto, hanno conseguito rilevanti avanzamenti disciplinari all'interno di piani urbanistici e di programmi complessi, in linea con le politiche europee, declinando operativamente, attraverso specifiche categorie progettuali, tra cui le *reti ecologiche*, le *infrastrutture verdi e blu* e le *infrastrutture per la mobilità sostenibile*, l'innovazione dei principi, dei contenuti e della forma dei piani.

Il carattere di innovazione di queste esperienze permane e costituisce, a tutt'oggi, un punto notevole pur in presenza di un frequente depotenziamento in termini degli esiti attuativi, conseguente sia alla fase di recessione economica, sia a specifiche motivazioni di contesto.

Tra queste, il PRG vigente della Città di Roma (PRG '08) costituisce un caso emblematico di anticipazione, confluenza e attualizzazione dei più significativi elementi di elaborazione disciplinare degli ultimi venti anni, che ha contribuito, attraverso un sistema innovato di regole, strumenti, procedure, meccanismi attuativi, a prefigurare un nuovo approccio integrato, interscalare e multidisciplinare alla rigenerazione urbana, sviluppando un efficace modello di piano locale sostenibile (Ricci, 2009; Ricci, 2017b; Ricci, 2019; Ricci, Mariano, 2019)

Il Piano, che è propriamente, quindi, un *piano per la rigenerazione* e, conseguentemente, un *piano per la costruzione della città pubblica*, adotta una strategia urbanistica complessiva di integrazione e di

⁹ Cfr. Parte seconda, "Rigenerare le città e i territori contemporanei. Le esperienze".

¹⁰ Cfr. Capitolo III "Le politiche, i piani e i programmi per la città contemporanea", paragrafi 3.1 "Le Esperienze di rigenerazione in Italia", 3.2 "Le Esperienze di rigenerazione in Francia", 3.3 "Le Esperienze di rigenerazione in Spagna".

riequilibrio urbano, inserita in un orizzonte metropolitano, alla grande e alla piccola scala, prefigurando un nuovo assetto decentrato di struttura urbana policentrica sostenibile e accessibile, in cui i tessuti residenziali e per attività più marginali, così come gli insediamenti diffusi, attraversati e interrelati con il disegno del Sistema ambientale e della *Rete ecologica*, si riorganizzano intorno ai nuovi luoghi delle Centralità urbane e metropolitane, in corrispondenza dei punti di massima accessibilità del Sistema delle infrastrutture (Ricci, 2005; Ricci, 2009).

In un'ottica di adattamento alle mutate condizioni dei contesti insediativi, ambientali e socio-economici, l'attuazione e la gestione di tale strategia indirizza le trasformazioni urbanistiche verso interventi di riqualificazione e di modernizzazione della città esistente, attraverso nuovi strumenti di ordinaria attuazione, come i *Programmi integrati*, innescando processi virtuosi e compensativi di rigenerazione ambientale, perseguendo così concretamente il contenimento del consumo di suolo, e garantendo la sostenibilità ambientale. Per questo, la strategia di rigenerazione collega, attraverso specifici *referimenti operativi, regole e indicatori urbanistico-ecologici*, ogni trasformazione urbanistica a interventi di miglioramento qualitativo delle risorse fondamentali, al fine di garantire un bilancio ecologico positivo (Ricci, 2009; Ricci, 2017b).

Ai fini dell'attuazione e gestione della strategia urbanistica complessiva e, in particolare, della strategia di rigenerazione, il Piano fa riferimento a tre scelte strutturanti, che trovano fondamento nelle tre componenti cui il Piano attribuisce un valore di vere e proprie invarianti di lungo periodo, che rappresentano, rispettivamente, i "limiti", le "condizioni" e il "modello" della trasformazione urbana e metropolitana: il Sistema ambientale, riletto anche in forma di *Rete ecologica*, il Sistema delle infrastrutture per la mobilità, il Sistema delle 18 Centralità di livello urbano e metropolitano (Ricci, 2005; Ricci, 2009).

Questo modello di Piano, sviluppato fin dagli anni Novanta, richiama la più generale esigenza, oltre che di un quadro normativo organico a livello nazionale, che dia certezza del diritto alle numerose innovazioni introdotte, di una competenza tecnica, amministrativa e politica, per governare il territorio.

Come mostra, infatti, proprio il caso del PRG '08, pur nel permanere del connotato innovativo e quanto mai attuale della strumentazione e delle procedure elaborate per dare attuazione alle strategie di rigenerazione urbana, la profonda crisi politica e culturale, e la sostanziale assenza di competenze tecniche e amministrative, conseguenti al cambio di amministrazione al governo della Città, nel 2008, hanno comportato la brusca sospensione del Piano e della sua attuazione, proprio a partire dalla sua definitiva approvazione, e non hanno consentito di passare dalla fase della pianificazione a quella della sua piena gestione.

Le esperienze di pianificazione urbanistica e territoriale francesi e spagnole mostrano l'utilizzo di nuove *categorie progettuali*, come la *trame verte e blue* e la *infrastruttura verde urbana*, quali vere e pro-

prie “matrici di rigenerazione”, accomunate da alcuni “indicatori/requisiti” presenti anche in altre esperienze internazionali e italiane, tra cui i *servizi ecosistemici*, la *permeabilità dei suoli*, la *gestione delle acque*, l'*inclusione sociale*, la *promozione di nuovi valori ambientali* ecc.

Tra le nuove *categorie progettuali*, come si è detto, anche le *infrastrutture per la mobilità sostenibile*, che inverano una componente irrinunciabile delle strategie di rigenerazione e di riequilibrio territoriale, quale garanzia di inclusione, sostanziando il diritto alla mobilità come diritto alla cittadinanza, promuovendo opportunità di innovazione per la fruizione del territorio e favorendo lo sviluppo di nuove economie.

Questa componente, con particolare riferimento alle infrastrutture su ferro e alla loro dismissione, costituisce il *focus* per la riflessione sulla rigenerazione dei “territori fragili”, le cosiddette “aree interne”, soggette a fenomeni di abbandono e di spopolamento¹¹.

La trattazione trae le mosse da alcune esperienze italiane e spagnole, che consentono di evidenziare “percorsi di resilienza”, riconducibili a differenti *linee di intervento*, presenti anche all’interno di quadri normativi e di pratiche di pianificazione territoriale, finalizzati al rilancio del servizio ferroviario, alla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, anche attraverso la realizzazione di *reti paesaggistiche*, o al riuso dei sedimi per la costruzione di *green ways*.

La costruzione della città pubblica, matrice di riferimento per una strategia unitaria, integrata e interscalare di rigenerazione urbana e di riequilibrio territoriale, imprescindibile per la ricerca di un nuovo *welfare urbano*, declinata attraverso le differenti *prospettive*, anche in funzione delle specificità culturali e geografiche, costituisce, dunque, l’asse di approfondimento che attraversa trasversalmente tutte le esperienze, con riferimento sia ai contesti metropolitani maggiormente antropizzati, sia ai nuclei urbani più isolati, che caratterizzano le aree più marginali dei territori contemporanei.

¹¹ Cfr. Capitolo IV “Le politiche, i piani e i programmi per i territori contemporanei”.

