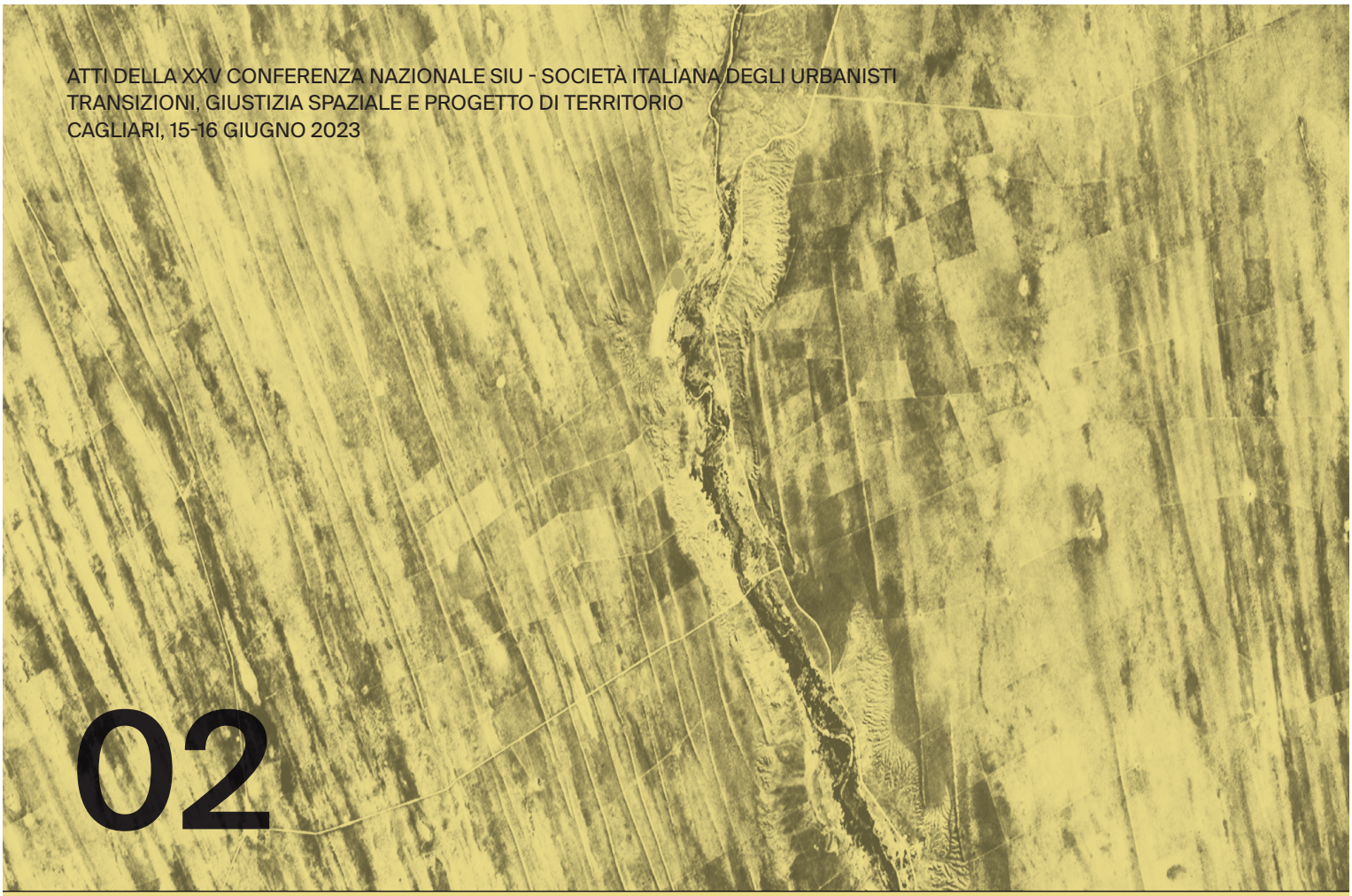

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

02

Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio

A CURA DI MICHELE ZAZZI E MICHELE CAMPAGNA

Società Italiana degli Urbanisti

PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-56-1

Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

02

Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio

A CURA DI MICHELE ZAZZI E MICHELE CAMPAGNA

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON
Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO
Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato (Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE
Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus, Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Società esterna Betools srl
siu2023@betools.it

SEGRETERIA SIU
Giulia Amadasi - DAStU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI
Redazione Planum Publisher
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 02:
"Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio"
Chair: Michele Zazzi
Co-Chair: Michele Campagna
Discussant: Carolina Giaimo, Francesco Musco, Francesco Scorza, Silvia Serreli

Ogni paper può essere citato come parte di:
Zazzi M., Campagna M. (a cura di, 2024), *Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio, Atti della XXV Conferenza Nazionale SIU "Transizioni, giustizia spaziale e progetto di territorio", Cagliari, 15-16 giugno 2023*, vol. 02, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

Integrazione e innovazione del sistema della mobilità sostenibile metropolitana

Antonio Taccone
Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria
Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica
ataccone@unirc.it

Abstract
Il paper intende illustrare i primi esiti dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile nel territorio di Reggio Calabria nell'ottica di una rivisitazione sul tema della pianificazione complessiva per la costruzione di una opportunità di Integrazione che riguarda gli assetti urbani, la mobilità, il futuro economico, la socialità e la sostenibilità nell'accezione più ampia del termine. Il PUMS metropolitano, che prevede l'utilizzo di strumenti di innovazione tecnologica (ITS) per gestire e controllare la mobilità, si sta strutturando verso una pianificazione più attenta e mirata soprattutto sugli spazi urbani. Si vuole ripensare il centro urbano come spazio di aggregazione, nuovi luoghi di vita cittadina per formare nuove centralità in modo che la città si riappropri del proprio tessuto.
Inoltre, ispirandosi ai principi del Patto di Amsterdam e dell'Agenda Urbana dell'Unione Europea, i differenti piani intendono innovare anche il metodo di formazione che supera la classica partecipazione con attività di "co-creazione" riconoscendo il ruolo della "società civile nel co-creare soluzioni innovative alle sfide urbane".

Parole chiave: mobility, networks, urban policies

Il territorio metropolitano

La necessità di incentivare e favorire la mobilità sostenibile, attraverso innovazioni non solo tecnologiche ma anche di processo, è l'obiettivo che emerge con forza tra le azioni e misure per il sistema della mobilità calabrese dal Quadro Territoriale Regionale e dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Calabria. In linea col principio di a*ccompagnare le Città Metropolitane nel processo d'innovazione istituzionale, supportandole nei cambiamenti organizzativi e nello sviluppo delle competenze necessarie alla piena realizzazione di politiche integrate di scala metropolitana,* si vuole porre maggiore attenzione al coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano integrando vari settori: trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia.
Esperienze e buone pratiche internazionali e nazionali documentano che un sistema efficiente e sostenibile di mobilità, in tutte le sue forme, si può realizzare solo attraverso un insieme coordinato ed integrato di interventi, azioni e misure complementari di natura infrastrutturale, sia fisica che sociale che hanno necessità di essere progettate. In particolare, il territorio dell'area metropolitana di Reggio Calabria, vasto e spesso marginale, può trovare occasioni ed opportunità di crescita attraverso l'integrazione della progettualità metropolitana con le proposte legate al PNRR per promuovere la città capoluogo, i centri e i suoi borghi, all'insegna della transizione ecologica, della digitalizzazione, della competitività, della formazione e dell'inclusione sociale e territoriale.
Promuovere interventi di riqualificazione dello spazio fisico, di sostegno alla vitalità dei quartieri, significa pensare a sistemi di mobilità sicuri ed efficienti come argomento strategico di governo della città che, pur con diversi gradi di approfondimento, deve essere integrato ai processi di pianificazione strategica e di programmazione del territorio. La possibilità di integrare un nuovo sistema della mobilità alla valorizzazione del patrimonio urbano del territorio Reggio Calabria deriva da un bisogno implicito, quale è quello di valorizzare e promuovere un uso culturale e sociale delle risorse presenti, oltre al bisogno di potenziare e riorganizzare il TPL all'interno del centro urbano.
L'ambito in cui sorge Reggio, rappresenta la testata terminale della penisola nonché l'area territoriale più studiata negli ultimi decenni per le relazioni effettive e potenziali con il versante siciliano. Questa condizione ha fortemente caratterizzato l'area urbana, popolata da circa 180.000 abitanti, che presenta una forte concentrazione di funzioni con la presenza dell'Università, il Conservatorio, l'Accademia di Belle Arti e l'Università per Stranieri, i poli ospedalieri, gli uffici della Regione e della Provincia, l'aeroporto, il porto, gli impianti sportivi e numerose attività amministrative, produttive e commerciali di respiro regionale. Negli ultimi anni, nuove istanze di un turismo di qualità richiedono una attenta ricerca di nuovi desideri culturali

con nuove destinazioni che hanno portato alla scoperta di prodotti più ricchi di significati e di contenuti, di autenticità, di identità. Infatti, si sono progressivamente abbandonate le offerte standardizzate, dei consumi di massa, dei periodi di vacanza definiti e circoscritti per far posto ad una forma di turismo più consapevole. Per questo, promuovere una strategia che ricerchi gli strumenti per attivare il processo di valorizzazione del patrimonio urbano del territorio reggino sembra un disegno vincente e scaturisce da tre ordini di considerazioni: la ricchezza di valenze di eccellenza presenti nell'ambito, ad oggi poco valorizzate, nonché la prossimità con altri elementi di richiamo come il Parco dell'Aspromonte, e con le quali ad oggi non esistono relazioni tali che possano far parlare di un vero e proprio sistema di servizi; le tensioni progettuali che storicamente contraddistinguono questa area; la difficoltà di attuare una progettazione coordinata che riesca a definire politiche unitarie superando il clima di episodicità.

Figura 1 | Reggio Calabria: il waterfront; il porto e sullo sfondo l'Etna. Foto dell'autore, 2022

I progetti recenti

Negli ultimi anni la redazione di progetti o comunque proposte di idee di mobilità sostenibile, soprattutto riguardanti le aree del centro storico e dei poli attrattori principali (Università, CEDIR, ecc.) è stata crescente. I dati riportati sul rapporto di Euromobility sulle principali città italiane, che analizza nel dettaglio lo stato dei principali indicatori di mobilità urbana, dipinge la città dello Stretto come la più insostenibile delle città campione. Reggio, con la sua densità abitativa di 790,2 ab7Kmq ha un indice di motorizzazione in linea con la media italiana con una densità veicolare di circa 500 Veh/Kmq. Anche per quanto riguarda le zone a traffico limitato, i parcheggi a pagamento, i parcheggi di interscambio e le piste ciclabili si mantiene sempre negli ultimi posti della classifica.

In realtà la progettualità di settore ha creato, nel tempo, una moltitudine di progetti e presupposti per creare una inversione di tendenza. A partire dalla realizzazione, nel 1995, del nuovo lungomare Falcomatà, si è iniziato però a muovere un processo di riorganizzazione lento, ma costante, teso a migliorare l'immagine, ma anche e soprattutto la fruibilità e l'accessibilità ai luoghi pubblici della città.
La rinascita della città inizia negli anni '90 ed è dovuta a diverse opportunità di finanziamento per sostenere le proprie politiche urbane e lo sviluppo economico e sociale del territorio. Dal "*Decreto Reggio*", che prevedeva "*interventi urgenti di risanamento per la città di Reggio Calabria*" fino alla recente proposta di PUMS della Città Metropolitana. Nel periodo 1994 – 1999 nasce il programma *URBAN* che ha creato anche un motivo di confronto con altri modelli gestionali ed altre esperienze tramite la partecipazione attiva in alcune significative reti interurbane a livello europeo. Poi il programma MUSA -coordinato da Isfort e sviluppato insieme a Cittalia, Cles e Anci ComuniCare che ha creato dei tavoli di partecipazione sulla mobilità sostenibile a Reggio Calabria ed in altre sette città pilota (Salerno, Area Flegrea, Taormina, Siracusa, Lecce, Bari e Cosenza) al fine di contribuire a rafforzare la sostenibilità sociale (accessibilità e vivibilità), la sostenibilità ambientale e la sostenibilità economica delle politiche di mobilità urbana di Reggio Calabria. In seguito con la nascita di figure "innovative" nel settore della mobilità: il *Mobility Manager Aziendale e di Area* e l'elaborazione di diversi piani di settore: il *Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)*, redatto dalla S.I.P.E.T. con la realizzazione di modelli di simulazione, di un catasto stradale informatizzato e di un Regolamento Viario e modellizzazione di scenari alternativi; *Il piano strategico 2007-2013; L'Accordo di Programma, realizzazione nuovo sistema di trasporto pubblico integrato area reggina e il Piano strategico per la mobilità sostenibile* con la visione di un nuovo sistema integrato di trasporto pubblico metropolitano e con l'ammodernamento del sistema ferroviario esistente che ha permesso la realizzazione del sistema ettometrico di Via Giudecca an che se prevedeva altri tre tapis roulant per raggiungere facilmente gli Ospedali e l'Università, mai realizzati.
Il Piano Urbano della Mobilità (PUM), a cura della società I.T. Ingegneria dei Trasporti S.r.l. che *"rappresenta un documento di programmazione della mobilità finalizzato allo sviluppo e alla valorizzazione di "Reggio Calabria città del Mediterraneo" proiettata, nell'Area dello Stretto nella sua globalità di sistema economico, culturale e sociale, e come nodo di eccellenza del sistema infrastrutturale regionale, nazionale ed europeo*" e che, di fatto, integra il Piano Strategico della città e definisce una serie di interventi prioritari nel settore della mobilità e delle sue implicazioni.
Uno dei progetti che più di altri ha dato visibilità internazionale alla città è stato, senza dubbio, il progetto della nuova configurazione del *Waterfront di Reggio Calabria* con la sistemazione dell'area del porto, ed il concorso internazionale di idee bandito dall'Amministrazione per la riconversione del fronte litoraneo per attività turistiche, direzionali, terziarie, artigianali, commerciali, con due edifici simbolo: il Museo del Mediterraneo ed il Centro Polifunzionale.
Degno di nota è anche il *Parco urbano lineare Sud* che dovrebbe configurarsi come la naturale prosecuzione del Waterfront interessando l'area tra le foci dei torrenti Calopinace e S. Agata.

Il PUMS metropolitano. Una esperienza in corso

Oggi, sotto la spinta di strumenti di governo del territorio innovativi e grazie ad un differente approccio culturale, ci troviamo nelle condizioni in cui è possibile il recupero e il restauro del territorio attraverso l'individuazione di strategie e progetti che riescano ad introdurre qualità dello spazio connettivo e servizi di tipo culturale basati soprattutto nel favorire le connessioni e la fruizione di questo patrimonio.
In particolare sul tema della pianificazione complessiva per la costruzione di una opportunità di integrazione che riguarda gli assetti urbani, la mobilità, il futuro economico, la socialità e la sostenibilità nell'accezione più ampia del termine è stato recentemente presentato il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) del territorio metropolitano. Il PUMS ricerca le soluzioni per migliorare la mobilità delle persone a scala metropolitana definendo misure e azioni per contribuire ad aumentare la sostenibilità economica, sociale ed ambientale a scala metropolitana. Il Piano attuativo per il *trasporto pubblico e mobilità condivisa* individua inoltre le linee di azione strategica traducendole in interventi di differente natura creando, insieme alle linee degli altri piani attuativi, uno scenario complessivo dell'assetto futuro del sistema dei trasporti della città metropolitana di Reggio Calabria declinati in differenti sistemi: quelli degli utenti del trasporto stradale; dei servizi di trasporto pubblico; dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti dei sistemi di micro- mobilità. Tutti questi sistemi condividono gli spazi urbani alla ricerca di un nuovo equilibrio in quanto, d oggi, sono sempre più congestionati e poco vivibili.
Anche il PUMS del territorio metropolitano è strutturato nelle quattro aree di interesse che seguono i macro-obiettivi minimi obbligatori secondo le Linee Guida nazionali: Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità; Sostenibilità energetica ed ambientale; Sicurezza della mobilità stradale e Sostenibilità socio-economica. I

macro- obiettivi, sono stati poi declinati in 22 obiettivi specifici che riguardano differenti tipologie di accessibilità, attrattività, intermodalità, alternative e nuove forme di mobilità attiva legate al turismo sostenibile e consapevole. Inoltre si punta molto al Miglioramento della sicurezza di pedoni e ciclisti e nell'introduzione di sistemi ITS sul territorio metropolitano. Si configura a tutti gli effetti come un piano strategico nato per soddisfare i bisogni di mobilità e per migliorare la qualità della vita dei cittadini. Infatti, l'efficienza dei trasporti pubblici e dei servizi collettivi, il centro storico ben tenuto, i quartieri periferici integrati e connessi con l'intera città, una spiccata identità morfologica e culturale dell'insediamento, sono, nel complesso, gli esiti che un piano attento ai temi della sostenibilità dovrebbe poter conseguire. Si dovrebbe dunque partire dalla valorizzazione di parti "emergenti" del territorio metropolitano per ottenere una riattribuzione di identità degli ambiti che non presentano caratteristiche riconoscibili. La cultura dei luoghi e la qualità urbana dovrebbero essere intesi come il riferimento "chiave" per ogni attività umana, per essere assunti come le linee guida in grado di coniugare tutte le evoluzioni delle "grandi scelte" per il territorio.
La pianificazione della mobilità urbana comprende un insieme correlato di azioni che si sviluppano e si coordinano con i piani urbanistici e ambientali del territorio, per far fronte alle esigenze di mobilità di chi vive la città metropolitana, con l'obiettivo di "sviluppare un nuovo concetto di piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane in maniera più sostenibile e integrata". Per questo il PUMS "*si ispira e promuove i principi di partecipazione attiva, integrazione, pianificazione/coordinamento, monitoraggio e valutazione; principi guida che rendono, così, i cittadini e il territorio i protagonisti principali della costruzione del piano e della sua attuazione*".

Figura 2 | Reggio Calabria: il lungomare Falcomatà e il tapis roulant. Foto dell'autore, 2022.

Integrazione e innovatività nel PUMS metropolitano

Il Pums metropolitano ricerca anche interventi immateriali che sicuramente porteranno a vantaggi sulla riduzione di costi e tempi di spostamento, con ricadute dirette sui cittadini. L'idea di fondo è quella di sostenere la costruzione di una rinnovata qualità urbana attraverso sistemi di mobilità che riescano ad annullare gli squilibri in termini di accessibilità/fruibilità, promozione e valorizzazione. Oggi, sotto la spinta di strumenti di governo del territorio innovativi e grazie ad un differente approccio culturale, ci troviamo nelle condizioni in cui è possibile il recupero e il restauro del territorio attraverso l'individuazione di strategie e progetti che riescano ad introdurre qualità dello spazio connettivo e servizi di tipo culturale basati soprattutto nel favorire le connessioni e la fruizione di questo patrimonio. Gli indirizzi regionali (Accordo di Programma Quadro Emergenze Urbane e Territoriali, Programma di intervento del Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio della Regione Calabria) chiedono di abbandonare i modelli di intervento "insostenibili" e sostituirli con "misure idonee alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio di risorse e valori paesaggistici ancora integri lungo le coste calabresi, che necessitano di un piano articolato di interventi di ricomposizione e riqualificazione e di riordino della fisionomia del sistema costiero nel suo insieme, in grado di comprenderne la continuità della naturalità, il recupero ed il riordino degli insediamenti".

È ormai matura in città l'idea che per tutte le attività e funzioni umane diventa necessario il miglioramento del trasporto pubblico e della mobilità cittadina. Infatti abbiamo visto come questo abbia portato negli ultimi anni alla redazione di progetti o comunque a proposte di idee di mobilità sostenibile, soprattutto riguardanti le aree del centro storico e dei poli attrattori principali (Università, CEDIR, ecc.). Il centro è soprattutto il polo culturale e turistico della città, con i suoi edifici di pregio, i monumenti, l'archeologia rappresentata dalle mura greche e le terme romane lungo la Via Marina, oltre alla riscoperta del mare e dei "lidi" estivi grazie alla realizzazione del lungomare. Questo apre ad una assoluta libertà di tema, di scala e di soggetti: il ridisegno, con prefigurazioni di trasformazioni più o meno radicali operate attraverso la costruzione di nuovi spazi o collegamenti (percorsi e itinerari per il tempo libero, con passeggiate e percorsi ciclabili) che diventano elementi di connessione tra le parti urbane, tende ad attribuire o restituire condizioni più elevate di qualità urbana, nel rispetto dei principi della sostenibilità ambientale; incide profondamente oltre che sugli equilibri e sulla dislocazione spaziale delle funzioni, anche sui processi di creazione di nuovi luoghi, nuovi spazi pubblici che possano trasmettere significati di appartenenza e formare una identità collettiva.

Figura 3 | I poli urbani: l'Università Mediterranea e la sede del Consiglio regionale. Foto dell'autore, 2022

Questi nuovi spazi devono essere in linea con la nuova coscienza culturale espressa dal territorio e volti alla valorizzazione culturale attraverso la realizzazione di ecomusei, di percorsi naturali, di aree sperimentali didattiche, ecc…, che potrebbero consentire la realizzazione di strategie di promozione del "patrimonio urbano", nell'ottica di un processo generale di sviluppo, in un equilibrio tra competitività economica e compatibilità ambientale, in cui il legame degli abitanti con le loro risorse ricopre un ruolo fondamentale.

Un secondo aspetto innovativo del PUMS si può individuare nella ricerca dell'utilizzo di una piattaforma ITS ed ai servizi che questa può offrire in termini di sviluppo di app per servizi di mobilità innovativi che favorirà il nascere di nuovi modelli di business per le PMI locali. Inoltre si punta alla crescita

dell'occupazione, diretta e indiretta, per la necessità di reclutare personale specializzato per la gestione ed il funzionamento della piattaforma.
Si può concludere con la considerazione che una gestione "innovativa" della mobilità, che sia efficiente e integrata, potrebbe rappresentare il principale punto di forza delle politiche di riqualificazione urbana per investire verso gli spazi urbani degradati, occupati da componenti sociali svantaggiate. La messa in valore di interi segmenti urbani si potrebbe ottenere attraverso azioni pubbliche di incremento della mobilità tese a conseguire una migliore accessibilità, al rafforzamento delle centralità e delle polarità urbane, alla riqualificazione dello spazio pubblico aperto, all'uso degli spazi interstiziali, tutti elementi di una sperimentazione in grado di contribuire alla vitalità di una città disposta a misurarsi con gli obiettivi di qualità e sostenibilità dello sviluppo.

Riferimenti bibliografici

Bazzichelli, T. (2019). I finanziamenti statali per la mobilità sostenibile e il Tavolo Tecnico di monitoraggio Pums in ambito Mit. *urbanistica*, *46*, 17.

Bertuccio, L. (2010). La mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città Edizione 2011.

Catalfamo, D., Amante, G., Trecozzi, M. R., & Chilà, G. (2016). *La mobilità sostenibile nella provincia di Reggio Calabria. meglio muoversi: un caso studio*. *LaborEst*, (12), 69-74.

Città Metropolitana di Reggio Calabria, Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (Pums) della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Relazione di Piano, TPS Pro srl Società di Ingegneria Bologna e CSI (Cirianni Studio di Ingegneria), 2022, https://www.cittametropolitana.rc.it/canali/trasporti/pums/documenti/relazione-di-piano- agosto-2022/cittametrorc_pums_relazione_piano.pdf/@@download/file/CittàMetroRC_PUMS_Relazione_Piano.pdf

Colloca, C., & Lipari, L. (2022). Attractiveness of Coastal Towns in the South of Italy. International Tourist Flows and Consumption in Naples, Bari, Cagliari, Messina and Reggio Calabria. *Fuori Luogo. Rivista di Sociologia del Territorio, Turismo, Tecnologia*, *13*(3), 143-154.

Corazziere, C., De Stefano, P., Foti, P., Gironda, C., & Mareggi, M. (2020). Città metropolitana di Reggio Calabria: un Piano Strategico in fieri. *URBANISTICA INFORMAZIONI*, *287*, 97-99.

Fallanca C. (2019) "Didattica, ricerca e terza missione per lo sviluppo sostenibile delle città, delle comunità, del territorio": Supplemento di ArcHistoR 6/2019, ISSN 2384-8898

Fregolent, L., Savino, M., Beria, P., Pucci, P., & Cellamare, C. (2022). PNRR e la grande trasformazione del Paese/PNRR in materia di infrastrutture e mobilità, 161-216.

Taccone, A. (2014). The Enhancement of the Urban Environment: Sustainable Mobility in Reggio Calabria. In *Advanced Engineering Forum* (Vol. 11, pp. 214-219). Trans Tech Publications Ltd.

Zavaglia, C. (2016). PUMS E ITS: Le strategie del programma UE Horizon2020 per una mobilita'" smart". *LaborEst*, (12), 64-68.

1. Innovazione, tecnologie e modelli di configurazione spaziale

A CURA DI MARCO RANZATO E CHIARA GARAU

2. Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio

A CURA DI MICHELE ZAZZI E MICHELE CAMPAGNA

3. Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI

4. Patrimonio ambientale e transizione ecologica nei progetti di territorio

A CURA DI GRAZIA BRUNETTA, ALESSANDRA CASU, ELISA CONTICELLI E SABRINA LAI

5. Paesaggio e patrimonio culturale tra conservazione e valorizzazione

A CURA DI ANNA MARIA COLAVITTI E FILIPPO SCHILLECI

6. Governance urbana e territoriale, coesione e cooperazione

A CURA DI GIUSEPPE DE LUCA E GIANCARLO COTELLA

7. Partecipazione, inclusione e gestione dei conflitti nei processi di governo del territorio

A CURA DI CARLA TEDESCO E ELENA MARCHIGIANI

8. Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici

A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI E MICHÈLE PEZZAGNO

9. Strumenti per il governo del valore dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo

A CURA DI ENRICO FORMATO E FEDERICA VINGELLI

10. I processi di pianificazione urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetiche e alimentari

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GINEVRA BALLETTO

11. Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine

A CURA DI MAURIZIO TIRA E DANIELA POLI

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-56-1
Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

9 788899 237561