

urbanistica
online

DOSSIER

TERRITORI
COMPETITIVI E
PROGETTI DI RETI /
COMPETITIVE
TERRITORIES
AND DESIGN OF
NETWORKS

a cura di/edited by
Francesco Domenico Moccia
Marichela Sepe

013

ISBN
978-88-7603-174-8

Rivista
monografica
online

Euro 9,90

INU
Edizioni

CONVEGNO REALIZZATO NELL'AMBITO DEL
II FESTIVAL DELLE CITTÀ METROPOLITANE

**TERRITORI
COMPETITIVI E
PROGETTI DI RETI
/ COMPETITIVE
TERRITORIES
AND DESIGN OF
NETWORKS**

SPECIAL ISSUE

A cura di / Edited by

Francesco Domenico Moccia

Marichela Sepe

Prefazione **11**
FRANCESCO DOMENICO MOCCIA, MARICHELTA SEPE

Territori competitivi e progetti di reti **13**
SILVIA VIVIANI

Reti multiscalari e nuove economie delle città **25**
CARLO GASPARRINI

Dalla post metropoli alla iper-metropoli: l'Italia tra super-organismi e arcipelaghi **27**
MAURIZIO CARTA

I Sezione: Governance

Introduzione **31**

Star4planning: una ricerca sullo stato della pianificazione urbanistica in Campania **32**
FRANCESCO ABBAMONTE, PASQUALE DE TORO, FRANCESCO FRULIO, MARCO LAURO, ROBERTO MUSUMECI

Coesione territoriale, servizi ecosistemici culturali e infrastrutture verdi nella città metropolitana di Napoli **36**
ANTONIO ACIERNO, GIANLUCA LANZI

L'area metropolitana, lo sviluppo urbano e le politiche di coesione **42**
VALERIA ANIELLO

Nuova governance per connettere il sud: tra autorità di sistema portuale e città metropolitane **48**
DONATO CAIUOLO

L'economia circolare e l'urbanistica temporale per le città metropolitane **52**
SELENA CANDIA, FRANCESCA PIRLONE

Periferie rigenerate nelle "città laboratorio" **59**
NICOLE CARUSO

Intercomunalità, metropolizzazione e legami territoriali **63**
ILARIA DELPONTE

Città e porti: rigenerazione urbana e pianificazione portuale **68**
ANTONLUCA DI PAOLA

Quaestiones disputatae **75**
ANDREA DONELLI

Landworks in progress: riattivazione del centro storico di Cosenza **80**
ROBERTA FALCONE, GIUSEPPE PALERMO, ERMINIA D'ALESSANDRO

I paesaggi di Ischia come strategie per il futuro **84**
GUIDO FERRARA, GIULIANA CAMPIONI

Reti di apprendimento a supporto di territori competitivi CINZIA LANGELLA	88
Il consumo di suolo come indicatore nella governance delle città metropolitane GIUSEPPE MAZZEO	92
La prima piazza smart d'italia: esperimento di governance di uno spazio pubblico inclusivo tra tecnologia, reti immateriale innovazione sociale BARBARA MELIS, GRAZIELLA ROCCELLA	99
Provincia di Torino vs città metropolitana di Torino IRENE MORTARI, GIANNICOLA MARENGO	104
La città metropolitana dall'utopia alla realtà. Una sfida complessa DOMENICO PASSARELLI, MARISA GIGLIOTTI	108
Pensare Venezia CARLO PAVAN, NICOLA PAVAN, GIUSEPPE SACCÀ	110
Periferie e forma urbana. Spunti di riflessione per un cambiamento programmatico del progetto di riorganizzazione della città esistente MARCO PIETROLUCCI	114
Le città metropolitane dall'agenda all'azione nel cammino verso la sostenibilità GABRIELLA PULTRONE	121
Strumenti e metodi di governo della città metropolitana: il rapporto tra città consolidata e periurbano MARIA RITA SCHIRRU	126
Esperimenti partecipati sul senso della bellezza, per la riabilitazione di aree e paesaggi degradati MARIA MADDALENA SIMEONE	130
Misurare la reale dimensione delle città italiane: il concetto di urbanismo ANDREA SPINOSA	137
Access to urban opportunities: mending the urban-rural divide in metropolitan areas GIOVANNI VECCHIO	145
Il Sezione: Competitive territories between innovation and integration	
Metropolitan territories and new infrastructures MARICHELTA SEPE	151
Innovation and sustainability in traditional architecture and technology in the residential building of the old ottoman Algiers BENCHEKROUN MARWA, CHERGUI SAMIA	154
The edge of creation GARY BROWN	159

Cluster policies as an instrument for evolutionary planning—the case of Albania ELONA KARAFILI, LEDIAN BREGASI	165
Greening in narrow urban spaces — an urban development concept for the old city of Berlin Spandau KATHARINA LEHMANN, JOHANNA CARSTENSEN, JANET KLAWITTER, MARCEL KURZ, DARIA SANKINA	172
Various festival spaces responding to urban space in Japan KENJIRO MATSUURA	180
Growth and identity as basic principles of city planning JAN OBRTLÍK	184
Green and blue infrastructures for the regeneration of european metropolitan cities. Resilience practices in french métropoles IRENE POLI, CHIARA RAVAGNAN	187
An innovative evaluation of green space system based on result-oriented approach. A case study of Wuhan city FU QIAN, HA SUJIE	194
Community web-based development: crowdmapping for improving cultural heritage experiences in Piedmont GIUSEPPE ROCCASALVA	198
Insights on the reconfiguration of fragile industrial waterfronts, defined by climate change and economic decline — the case of Coney Island Creek, New York GITTE SCHREURS, KRIS SCHEERLINCK	204
Urban livability and happiness in metropolitan public spaces: a case study MARICHELA SEPE	208
From the regional smart specialization strategy to the smart city projects: the case of Euregio geot cross border region and its 3 capitals Trento, Bolzano and Innsbruck DANIELE VETTORATO	214
III Sezione integrazione	
Integrare. In una prospettiva di pianificazione metropolitana ISIDORO FASOLINO	221
Interventi di cittadinanza attiva a piccola scala: il caso di r-urban poplar tra rigenerazione urbana e condivisione di conoscenza FRANCESCO ABBAMONTE, KLARISSA PIGA, FEDERICO SARTORI	228
Alla ricerca di una “magna” rete del territorio STEFANO ARAGONA	233
Reti rigeneranti. Il piano di riqualificazione urbana a Matrah Miir FRANCESCA ARICI, TULLIO GIUFFRÈ, LUIGI LEDDA, GERO MARZULLO, CESARE ONORATO, GIUSEPPE TESORIERE	241
Valenze identitarie e processi di metropolizzazione. Il progetto dell’area della ex polveriera di Ciccarello a Reggio Calabria NATALINA CARRÀ, CONCETTA FALLANCA, ANTONIO TACCONE	248

Infrastrutture e mobilità nella città metropolitana di Bologna: questioni irrisolte e prospettive di sviluppo ELISA CONTICELLI, STEFANIA PROLI, SIMONA TONDELLI	255
Nuovi paradigmi per le centralità urbane di Roma. Prove per la centralità anagnina romana VITTORIA CRISOSTOMI	261
Agenda urbana delle città della Sicilia occidentale: la greenway costiera come strumento di coesione a valorizzazione territoriale FABIO CUTAIA, IGNAZIO VINCI	269
Planning support system per la competitività del sistema produttivo metropolitano ROBERTO DE LOTTO, GIULIA ESOPÌ, VERONICA GAZZOLA, MARCO MORANDOTTI	277
Spazio pubblico metropolitano una rete integrata di luoghi GIOVANNA FERRAMOSCA, ROCCO OREFICE, CARMEN PRISCO, STEFANO SPERA	284
Sostenibilità e resilienza nel piano strategico della città metropolitana di Torino STEFANIA GRASSO	291
Politiche urbane di rigenerazione energetica e vincoli di tutela del patrimonio storico: una proposta di (pre-) dimensionamento del Paes della città di Matera GIUSEPPE LAS CASAS, FRANCESCO SCORZA, LUIGI SANTOPIETRO	295
Spazio integrato: luoghi pubblici capaci di favorire l'integrazione nella città metropolitana GAETANO GIOVANNI DANIELE MANUELE	300
Una rete ecologica nella città metropolitana di Bari: il parco delle Lame San Giorgio e Giotta NICOLA MARTINELLI, SILVANA MILELLA, VITO D'ONGHIA, PORZIA PIETRANTONIO, MASSIMILIANO PISCITELLI	308
Benessere e competitività di una rete "residua": il territorio del vallone di Mussomeli SALVATORE DANILO MISTRETTA	313
Pra piani di reputazione ambientale: i dossier paesaggio per i territori interni della Sardegna GIUSEPPE ROCCASALVA	321
Nature based solutions e green infrastructure: il nuovo valore dell'ambiente urbano SUSANNA STURLA	325
Le infrastrutture-paesaggio come tessiture relazionali. Il parco del vallone di San Giuseppe a Piano di Sorrento BRUNA DI PALMA, FELICE DE SILVA	330
Il litorale domizio, una rete intelligente (smart grid): green, blue, dross FRANCESCA FASANINO	334
La pianificazione dei corridoi ecologici nella città metropolitana di Napoli ANNAPAOLA FASANO, ANNA ZUCCONI, DANIELA MARRONE	336
Declino di identità. La favorita al lido di Venezia ESTHER GIANI	343

Rigenerazione di edifici ospedalieri dismessi per una nuova idea di sanità CARLA GIORDANO, ROBERTO VANACORE	352
Planning around the volcano. Landscape urbanism between Vesuvius, Pompeii and Scafati GIUSEPPE GUIDA, GIOVANNI BELLO, VALENTINA VITTIGLIO	356
San Giovanni a Teduccio: un quartiere in rete SARA PIA IACOVIELLO, MARTINA MIGNOLA	361
Ri-Gerolomini ROSA MELLO, IMMACOLATA PACIOLLA, FRANCESCA RAZZINO, STEFANIA TERESA SCARDONE	364
Lo spazio urbano come motore di rigenerazione UMBERTO MINUTA	367
Premesse per una rete eco-territoriale della città metropolitana di Firenze ALEXANDER PALUMMO	371
Le forme della bonifica IRENE PERON	375
Paesaggi sinergici. Prime ipotesi di ricerca per la costruzione di una visione strategica del territorio a partire dal caso del sud Sardegna VALERIA SAIU	382
Progetto di paesaggio: l'insostenibile disturbo delle reti infrastrutturali (materiali e immateriali) CARLO VALORANI	387
IV Sezione: Innovazione	
Innovare per competere ROBERTO MASCARUCCI	395
Spazi in mutamento Tresigallo, città-laboratorio per il progetto urbano sostenibile FRANCESCO ALBERTI	400
Innovazione e sviluppo del territorio: il ruolo determinante delle infrastrutture ALESSANDRA BARRESI	404
Riappropriarsi dei paesaggi fluviali un modello di parco per il fiume Sarno ERMANN0 BIZZARRI	409
Recenti dinamiche evolutive della dimensione di governo sovracomunale. Funzione di pianificazione strategica metropolitana e risorse di fruizione comune GIUSEPPE CARIDI	414
La città sospesa SILVIA DALZERO	420

Urban network per il masterplanning strategico nelle grandi aree urbane. Configurazione spaziale e rendita fondiaria VALERIO CUTINI, VALERIO DI PINTO	426
Le università nella geografia della competizione per l'innovazione territoriale STEFANO DE FALCO	433
La progettazione e il monitoraggio delle aree residuali urbane come strategia per la mitigazione ambientale ai cambiamenti climatici e per la tutela delle risorse naturali nel territorio della città metropolitana DELIA EVANGELISTA	438
Spazi urbani di apprendimento connettivo MASSIMO FAIFERRI, SAMANTA BARTOCCI, FABRIZIO PUSCEDDU	444
Realtà aumentata e smart city: verso una nuova "visione" della città ROMANO FISTOLA, ROSA ANNA LA ROCCA	452
L'uso del bes nella pianificazione strategica. Prove di sperimentazione nel piano strategico metropolitano di Firenze RAFFAELLA FUCILE, LUCA DI FIGLIA, VALERIA LINGUA, GIUSEPPE DE LUCA	459
Piano arenile e fascia marittima di bellaria igea marina. La rigenerazione delle centralità urbane nella realtà metropolitana costiera romagnola CRISTIAN GORI	467
Sharing experience vs sharing economy. Costruzione di strategie di condivisione nell'area metropolitana di Barcellona e nell'area vasta del Silano (acri) FRANCESCA MORACI, CELESTINA FAZIA, GIANLUCA BURGIO, MAURIZIO F. ERRIGO	471
Il ruolo della fiducia autentica nei processi di rigenerazione urbana MARCO MUSELLA, MELANIA VERDE	475
Area metropolitana campana, recupero/riqualificazione della conurbazione aversana GIANFRANCA PAGANO, SALVATORE LOSCO	481
Il piano di mobilità sostenibile metropolitano per una pianificazione e gestione integrata tra aree interne e città: il caso di Genova FRANCESCA PIRLONE, ILENIA SPADARO	489
Capitale coraggiosa: Londra e la politica metropolitana per la casa sostenibile LAURA PUGLIANI	496
Le centralità come nuovo modello d'interpretazione delle città metropolitane MARIA SOMMA, FRANCESCA ZERELLA, SIMONE DE DIEGO, ROBERTA MARIAROSARIA AMBROSONE	503
Le infrastrutture come meccanismi di innesco dei processi progettuali di trasformazione urbana e territoriale. Questioni teoriche e sperimentazione progettuale intorno alla nuova stazione AV di Napoli-Afragola CARLO VECE	510

Beni confiscati come spazi pubblici. Riconessioni metropolitane e scenari strategici di sviluppo a partire da masseria Antonio Esposito Ferraioli ad Afragola **517**
GILDA BERRUTI

Le città metropolitane: temi, sfide e prospettive **522**
ANTONIA ARENA

Sguardi metropolitani: appunti per nuove strategie di progetto **528**
GIUSEPPE GUIDA

INNOVAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO: IL RUOLO DETERMINANTE DELLE INFRASTRUTTURE

Alessandra Barresi

Sviluppo urbano e Innovazione

Le infrastrutture nelle loro diverse forme costituiscono la rete attraverso la quale avviene all'interno delle città metropolitane, oltre agli scambi fisici, anche e soprattutto la veicolazione della conoscenza. Le grandi città sono da tempo riconosciute come importanti vivai della produzione creativa e di innovazione culturale. Tale creatività, che rende la grande città competitiva nel confronto con altre realtà di simile livello, ha un rapporto di corrispondenza diretta con il livello culturale della città stessa, misurabile attraverso il numero di persone che conseguono la laurea. Cultura e creatività, a loro volta, determinano capacità di innovazione e di conseguenza elevati livelli di produttività e ricchezza.

È dimostrato dagli studi economici come la città non sia una semplice concentrazione di individui, ma un ambiente complesso e ricco di interrelazioni che favorisce la creazione di nuove idee e di conseguenza di nuove imprese. Richard Florida ha sostenuto che lo sviluppo economico urbano dipenderà in misura sempre maggiore dalla abilità delle città di attirare una porzione significativa di classe creativa, dove per classe creativa egli ha definito un gruppo più o meno ampio di classi medie della *new economy* (Florida, 2003).

Sugli stessi convincimenti si fonda la teoria economica di Enrico Moretti il quale sostiene che negli ultimi 50 anni gli Stati Uniti sono passati da un'economia fondata sulla produzione di beni materiali a un'economia basata su conoscenza e innovazione; l'ingrediente chiave di tale cambiamento è il capitale umano e, dunque, l'istruzione, la creatività e l'inventiva. Il fattore produttivo principale sono le persone con le loro idee. Moretti cita, a supporto

della sua teoria, il caso dell'iphone concepito e progettato dagli ingegneri della California dove avviene l'unica fase del processo di costruzione realizzata negli Stati Uniti. A questa fase appartengono il design del prodotto, lo sviluppo di software e hardware, la gestione commerciale, il marketing ed altre funzioni ad alto valore aggiunto; gli elementi chiave sono, in questo stadio, la creatività e l'inventiva degli ingegneri e dei designer. I componenti elettronici dell'iphone – sofisticati ma non innovativi quanto il design – sono fabbricati in gran parte a Singapore e Taiwan. L'ultima fase della produzione, a più elevata intensità di manodopera, è quella in cui il fattore essenziale è il costo del lavoro e si svolge nella periferia di Shenzhen in Cina, in uno degli stabilimenti più grandi al mondo; i lavoratori americani entrano in gioco, dunque, solo nella fase iniziale del processo, quella dell'innovazione. Il valore aggiunto dell'iphone generato in Cina è molto basso, nonostante vi lavorino centinaia di migliaia di persone, perché l'assemblaggio potrebbe essere effettuato indifferentemente in qualsiasi parte del mondo; la maggior parte del valore aggiunto dell'iphone viene invece dall'originalità dell'idea, dalla innovativa progettazione ingegneristica e dall'elegante design. Da ciò ne deriva che la Apple guadagna per ogni Iphone venduto il 65% del totale, usufruendo del maggiore valore aggiunto; il fattore economico più prezioso non è dunque il capitale fisico ma la creatività, di conseguenza la parte più importante di valore aggiunto di nuovi prodotti appartiene agli innovatori (Moretti, 2012)

La crescita del settore dell'innovazione ha un impatto diretto sul mercato del lavoro di ingegneri, matematici e scienziati, però l'aspetto più importante di questa crescita è, secondo

Moretti, il suo effetto indiretto sul mercato del lavoro. "Attrarre in una città uno scienziato o un ingegnere informatico significa innescare un effetto moltiplicatore che va ad aumentare i posti di lavoro e i salari di chi fornisce servizi locali. Specificamente per ogni posto di lavoro innovativo creatosi in una città vengono a prodursi cinque nuovi posti, frutto indiretto di quel settore innovativo di quella città; e si tratta sia di occupazioni professionalmente qualificate, sia di occupazioni non qualificate" (Moretti, 2012).

L'innovazione non riguarda naturalmente solo il settore della produttività, è anche al centro degli interessi della politica dell'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile delle città, come dimostra la recente iniziativa comunitaria *Urban Innovative Action* (UIA), promossa il 15 dicembre 2015, che fornisce alle aree urbane in tutta Europa risorse per testare soluzioni nuove e non dimostrate per affrontare le sfide urbane e vedere come queste funzionano in pratica e rispondono alla complessità della vita reale. Sebbene, infatti, la ricerca sulle problematiche urbane sia ben sviluppata, le potenziali soluzioni non vengono sempre messe in pratica perché le autorità urbane sono riluttanti ad utilizzare i propri fondi per sperimentare idee nuove, non provate e quindi rischiose. La specificità di questo tipo di iniziativa comunitaria è quella di essere fortemente interessata alla innovazione, poiché l'aumento della complessità delle sfide sociali accompagnata alla diminuzioni dei fondi pubblici a disposizione delle pubbliche amministrazioni per affrontarle, ha spinto le Autorità Urbane alla ricerca di nuovi soluzioni innovative nell'ambito del policy making. Tale ricerca di soluzioni innovative e alternative è stata resa più facile grazie alla evoluzione delle tecnologie della comunicazione che consentono alle Autorità Urbane di attingere ad una intelligenza collettiva per progettare ed implementare soluzioni innovative. L'UIA si inquadra in questo cambiamento di scenario caratterizzato anche dal bisogno crescente delle Autorità Urbane di progettare e sperimentare nuove soluzioni fondate sulle conoscenze e sull'esperienza diffuse. L'iniziativa ha già trovato attuazione attraverso due call nelle quali le Autorità Urbane hanno dovuto affrontare in modo innovativo alcune importanti sfide urbane: "Lavoro e competenze nell'e-

conomia locale", "Transizione energetica", "Integrazione di migranti e rifugiati", "Povertà urbana", "Economia circolare", "Mobilità urbana", "Integrazione di migranti e rifugiati".

Le proposte vincitrici, selezionate da un panel di esperti perché ritenute particolarmente significative, attribuiscono tutte un ruolo fondamentale alle infrastrutture nel modo in cui vengono affrontate le sfide urbane.

Creatività ed infrastrutture a livello territoriale

Lo sviluppo della creatività è fortemente connesso con il sistema infrastrutturale tanto fisico quanto tecnologico, tanto locale quanto globale. Il rapporto tra territorio ed infrastrutture nel tempo si è costantemente evoluto. Mentre nei primi anni del dopoguerra è prevalso l'interesse per la ricostruzione e il boom economico, successivamente si è prestata molta più attenzione alla salvaguardia delle identità culturali e dei valori ambientali e paesaggistici. Oggi prevale la preoccupazione di essere esclusi dalle opportunità di sviluppo in nome di criteri di salvaguardia eccessivamente elevati e si cerca di attestarsi su una adeguata via di mezzo. A livello globale gli aeroporti, i grandi assi di comunicazione, le ferrovie e i porti non sono solo infrastrutture di trasporto ma elementi trainanti per lo sviluppo del territorio. Sostiene Paolo Fusero che: "se consideriamo città e sistemi urbani come hub di scambio che attraggono flussi di diversa natura (dalle merci e le persone a conoscenza e know-how soprattutto), il concetto di logistica può essere esteso a qualcosa che sviluppa le capacità di questi sistemi a trasformare questi flussi in valore territoriale" (Fusero, 2008).

In questo scenario di globalizzazione è evidente come le realtà in grado di attrarre i flussi globali e trasformarli in valore locale sono quelle destinate a maggiore successo, le realtà marginali, invece, sono destinate a rimanere sempre più marginali.

A questo punto entrano in gioco, sempre a livello globale, i flussi digitali che possono giocare un ruolo fondamentale. Il concetto tradizionale di area territoriale, derivante dal principio spaziale della prossimità, può essere associato a quello innovativo di territorio come hub, inteso come luogo di relazioni multiscolari ed intersettoriali. Scrive sempre Fusero:

“Le piattaforme territoriali divengono distretti geografici capaci di mantenere relazioni con i grandi circuiti globali, generando così sistemi integrati di produzione che sono in grado di cogliere le sfide della competizione globale. Contemporaneamente, *territorial hubs* sono anche in grado di favorire gli scambi tra i flussi globali e i territori locali. Essi funzionano come incubatori capaci di moltiplicare gli effetti dell’innovazione e di estenderli in strutture produttive e sociali” (Fusero, 2008). A livello globale, dunque, il sistema di connessioni infrastrutturali è una combinazione di differenti reti che consentono la circolazione di persone e merci, ma soprattutto la trasmissione immediata di conoscenza e innovazione. Questo avviene sia attraverso le connessioni aeree, marittime, ferroviarie e stradali, sia attraverso le reti digitali integrate con i centri di ricerca scientifica e i più avanzati hubs tecnologici. La caratteristica comune di questi nodi infrastrutturali è quella di possedere la capacità di attrarre flussi per la mobilità delle persone, merci e conoscenza, combinata con molte funzioni avanzate. Questi possono essere hub tecnologici, scuole o università per la diffusione della conoscenza e lo sviluppo di competenze specifiche.

In futuro, alla luce dello sviluppo delle tecnologie sempre più avanzate, la differenziazione tra territori ricchi e poveri diverrà sempre meno significativa; mentre si affermerà la distinzione tra territori intelligenti e territori che non hanno questa attitudine. “Un territorio intelligente può applicare adeguate informazioni e comunicazioni tecnologiche all’interno del suo perimetro per massimizzare la sua efficienza aumentando la competitività e riducendo il consumo di risorse”. (Fusero, 2008)

Un uso intelligente del territorio va di pari passo con con uso sostenibile delle sue risorse. La protezione delle identità locali, in particolar modo nelle aree marginalizzate, la salvaguardia dei paesaggi in pericolo e del patrimonio ambientale richiede adeguate reti di telecomunicazione che abilitino questi territori a connettersi con le reti globali.

Digitalizzare questi territori considerati marginali potrebbe essere uno slogan, uno degli obiettivi delle politiche di sviluppo sostenibile basate sulla diffusione delle reti digitali e sulla conseguente offerta di servizi on-line a cittadini

e imprese in quei territori che finora sono stati lasciati al solo orizzonte dello sviluppo economico. Economicamente i territori marginalizzati spesso ricoprono caratteristiche di grande rilevanza in termini di paesaggio (aree rurali, regioni di montagna, isole, piccoli siti storici, etc.) e di patrimonio culturale. La tendenza al depopolamento e all’impoverimento economico di questi territori potrebbe essere contrastata attraverso l’offerta di valori sociali e paesaggistici combinati con servizi tecnologici di livello metropolitano.

Creatività ed infrastrutture a livello urbano

Ancor più che nei territori marginali, la diffusione della creatività all’interno della città avviene sempre attraverso il sistema infrastrutturale, in questo caso di carattere locale. Ogni realtà metropolitana è costituita dal centro principale e da un vasto hinterland, un ampio territorio legato alla città stessa da un rapporto di interdipendenza, dal quale la stessa trae linfa vitale anche in termini di creatività. Significativo in tal senso è l’esempio di Milano, il cui hinterland comprende svariate piccole città e diversi centri più grandi quali Bergamo, Brescia, Como, Varese. Come sostiene Paul Knox, Milano ha assunto, nel tempo, il ruolo di grosso centro culturale grazie alle radici economiche del suo territorio, soprattutto risalenti al periodo Medioevale quando il fiorire dell’agricoltura, del commercio e delle attività bancarie ha contribuito a farne una delle regioni più prospere d’Europa. È così che i centri minori intorno alla città hanno sviluppato specializzazioni proprie: la seta Como; la tessitura della lana e del cotone Bergamo, Biella e Varese; le maglierie Carpi; la calzetteria a Castel Goffredo; l’arredamento e la produzione artigianale in legno in Brianza. È così che: “I laboratori e i lavoratori qualificati associati a queste specializzazioni sono stati la culla di quella che sarebbe diventata un’estetica italiana del design del tutto unica” (Paul Knox, 2015). Man mano la produzione ha abbandonato Milano, per spostarsi in luoghi con manodopera con costi minori, per lasciare spazio al design e allo sviluppo del prodotto, traendo vantaggio dalla combinazione di un ambiente intellettuale e professionale di architetti, grafici e industrial designers da un lato e dalla presenza di

micro-aziende, artigiani e laboratori dall'altro. E poiché una buona parte di questa economia fatta di creatività e innovazione risiede nell'hinterland della città, fondamentale è il ruolo del sistema infrastrutturale locale.

La città creativa è anche un ambiente destinato al consumo e alle attività ricreative, così, dal XIX secolo, in corrispondenza dell'emergere del ceto medio, sono nate, a livello locale, nuove infrastrutture destinate al consumo; i *passages couverts* parigini e le gallerie di Bruxelles, Milano Londra, Napoli sono stati gli antesignani dei centri commerciali moderni. "Il consumo di massa è divenuto un fattore trainante delle economie occidentali, perciò ogni grande città ha sviluppato un quartiere del centro riservato allo shopping, mentre le città minori hanno strade commerciali". Negli anni '80 le strade destinate alla vendita al dettaglio si sono trasformate in luoghi dominati da punti vendita destinati allo shopping di lusso, supportati da costosi ristoranti, caffè, gallerie d'arte e negozi d'antiquariato. Le infrastrutture assumono dunque anche a scala locale un ruolo determinante per consentire alle città di essere competitive nel settore del consumo.

L'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo delle grandi città non si limita naturalmente agli aspetti creativi e innovativi delle città stesse, tante altre sono le funzioni delle infrastrutture, tra tutte quelle destinate a supportare le città intelligenti, ovvero quelle realtà che forniscono ai residenti informazioni e risorse che migliorano la loro qualità della vita. In questo caso fondamentale è il connubio tra tecnologie e infrastrutture che consentono alle ultime di rimanere sempre aggiornate. "Sono esempi di infrastrutture intelligenti le strade che monitorano lo stato del traffico e che di conseguenza possono modificare i limiti di velocità; ma lo sono anche i sistemi di trasporto pubblico in grado di utilizzare bus di capacità diversa in diversi momenti della giornata per adeguarsi alle variazioni dell'utenza; e anche le reti energetiche che possono adattarsi meglio ai cambiamenti della domanda. I sistemi di parcheggio che mostrano la situazione in tempo reale e quella attesa migliorano la qualità della vita: i sensori posizionati nel manto stradale riconoscono quando un posto è libero e i guidatori accedono a questa app. Tali sistemi aprono la città a molte persone che

altrimenti eviterebbero di visitarle per paura di non riuscire a trovare parcheggio e, favorendo il commercio, incrementano l'economia locale" (Desouza, 2015). In tale ottica Vienna è una delle città costantemente classificata con il miglior standard di vita al mondo.

Città intelligenti sono anche quelle che si stanno attivando per riunire professionisti attivi nello sviluppo di tecnologie innovative, infatti la classe creativa gioca un ruolo vitale nella progettazione urbana, organizzando attività ed eventi che stimolano l'innovazione e promuovendo una cultura imprenditoriale che agisce da catalizzatore per lo sviluppo economico.

Un caso significativo è quello della Tech City nell'East London, creata sul modello della Silicon Valley in California, che riunisce Cisco, Facebook, Intel, Google, Vodafone, numero uno di start up e di attori consolidati nel settore delle tecnologie, è riconosciuta come polo high-tech internazionale di rilievo.

Altro caso significativo, soprattutto della capacità delle città di non essere vittime del declino, ma, bensì, di sviluppare nuovi spiriti imprenditoriali, è la città di Torino. Quando l'industria dell'auto ha iniziato a declinare, la città ha diversificato la produzione e il modo di presentarsi agli imprenditori al di fuori di quella che era l'industria principale, reindirizzando i propri sforzi verso il marketing internazionale, la pianificazione urbana e gli investimenti nelle innovazioni.

Considerazioni conclusive

Lo stretto legame esistente tra il livello qualitativo delle grandi città, la loro possibilità di sviluppo futuro e il ruolo nelle stesse svolto dalle infrastrutture giustifica una considerazione finale su quanto è invece successo nel corso del XX secolo nel Meridione del nostro Paese. In Sicilia, in particolare, a fronte di un livello culturale elevatissimo determinato dall'essere l'isola insieme culla ed attrazione di quasi tutte le civiltà che si sono succedute nella storia e ulteriormente consolidato dalla presenza di Università di antiche origini nelle tre città principali di Palermo, Catania e Messina, non si è avuta quella ricaduta in termini di produttività e di sviluppo che un tale livello creativo avrebbe dovuto determinare. Quel che sostanzialmente

è mancata è stata, infatti, un'adeguata infrastrutturazione del territorio sia interna all'isola sia di connessione con l'esterno. Potrebbe ancora esserci la possibilità di recuperare il tempo perduto attraverso un approccio creativo al territorio indirizzato specificamente verso quei settori della produttività che potrebbero ancora riacquistare una valenza competitiva a livello internazionale, tra questi: l'agroalimentare, la produzione di energia pulita, l'attivazione del immenso patrimonio culturale dell'isola.

L'agricoltura, per lungo tempo abbandonata per inseguire i vantaggi dell'industrializzazione, rappresenta un potenziale di sviluppo, se correttamente pianificata, attraverso l'intuizione di interventi che ne facciano accrescere la competitività dei prodotti, determinando anche una qualità estetica dei territori attraverso il recupero delle originali orditure agricole; la forza dei venti e dei mari, particolarmente consistente in un luogo geografico circondato dal mare, quale la Sicilia, se creativamente indirizzata costituisce un potenziale per la produzione di energia alternativa offrendo un contributo competitivo ad uno dei problemi che maggiormente affligge il mondo intero; il patrimonio culturale, frutto di stratificazioni secolari di civiltà, oggi destinato a isolati interventi di recupero, restauro e conservazione, potrebbe essere "attivato" determinando una ricaduta economica e sociale sugli abitanti dell'intera isola (Casavola, Trigilia, 2012).

Naturalmente perché tutto ciò avvenga è imprescindibile il ricollocamento dell'isola all'interno del sistema euro-mediterraneo, ridando alla stessa, attraverso un'adeguata infrastrutturazione interna e di connessione con i principali corridoi europei, la possibilità di essere competitiva nei settori appena descritti. È sicuramente necessaria una visione politica lungimirante che abbia tra i propri obiettivi quello dello sviluppo dell'Isola; è determinate anche il mestiere di architetti e urbanisti che con le loro competenze dovrebbero pianificare uno sviluppo delle città e dei territori che faccia emergere le forti potenzialità inespresse e le metta a sistema anche attraverso l'individuazione di procedure attuative che prevedono una forte sinergia tra il settore pubblico e quello imprenditoriale privato.

Potrebbero infine offrire un contributo creativo anche i nuovi *Living Lab*, recentemente distri-

buiti su tutto il pianeta, laboratori viventi che costituiscono ambienti reali di test e sperimentazione dove le innovazioni sono co-create per un progresso a misura di utente. I *Living Lab*, che usano la co-creazione, l'esplorazione, la sperimentazione e la valutazione per sviluppare soluzioni, aumentano il potenziale di successo di un'idea perché questa è testata e analizzata dagli utenti, dai produttori e dal pubblico. Uno dei primi laboratori viventi d'Europa è quello di Amsterdam, l'Amsterdam Living Lab (ALL), che si focalizza sullo sviluppo di idee sostenibili che aiutino a fornire servizi efficienti, sul raggiungimento dell'efficienza energetica e sulla facile creazione di scambi tra persone che vivono nella stessa zona della città con l'aiuto dei media.

I *Living Lab* comprendono inoltre idee in *crowdsourcing* e cittadini attivamente coinvolti nello sviluppo di processi di sperimentazione ed elaborazione, soprattutto per coinvolgere una molteplicità di attori nella ricerca di soluzioni volte a migliorare la qualità della vita.

Riferimenti Bibliografici

- Casavola, P., Trigilia, C. (a cura di) (2012) *La nuova occasione – città e valorizzazione delle risorse locali*, Donzelli Editore, Roma
- Desouza, K. (2015), "La città intelligente" in Knox P. (a cura di), *Atlante delle città*, Hoepli, Milano
- Florida, R. (2003) *L'ascesa della nuova classe creativa*, Mondadori, Milano
- Fusero, P. (2008) *E-City – digital networks and cities of the future*, List, Barcelona (Spain)
- Knox, P. (2015) *La città creativa* in Knox, P. (a cura di), *Atlante delle città*, Hoepli, Milano
- Moretti, E. (2012) *La nuova geografia del lavoro*, Oscar Mondadori, Milano
- Urban@it (2016), Rapporto sulle città, Metropoli attraverso la crisi, Il Mulino, Bologna
- <http://www.uia-initiative.eu/en/uia-cities>
- <http://www.openlivinglabs.eu/livinglabs>
- <http://www.techcitymap.com/indez.html/>
- <http://www.smartcity.wien.at/site/en/>