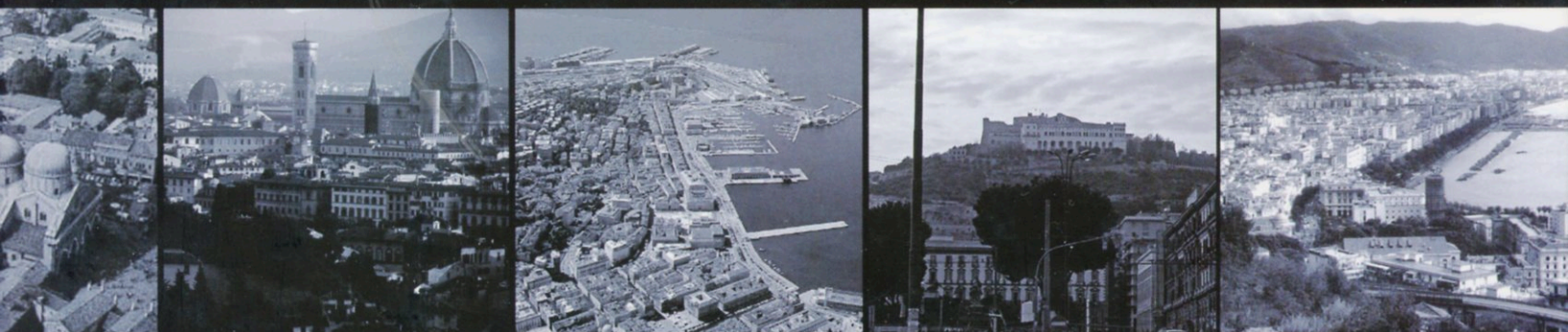


QUALI VELOCITÀ QUALE CITTÀ

AV E I NUOVI SCENARI AMBIENTALI E TERRITORIALI IN EUROPA E IN ITALIA



5 CORRIDOIO 1 CORRIDOIO 5 CORRIDOIO 1 CORRIDOIO 5 CORRIDOIO 1 CORRIDOIO 5



I CIFI EDIZIONI CIFI EDIZIONI CIFI EDIZIONI CIFI

NOTA DELL'EDITORE

Tra gli scopi istituzionali del CIFI, rientra anche quello di promuovere l'esame e lo studio delle questioni scientifiche, tecniche, economiche e legislative in materia di ferrovie, metropolitane, tramvie ed altri modi di trasporto ed intervenire per la migliore soluzione di tali questioni.

Nell'ambito di tali scopi istituzionali, il Collegio svolge da sempre attività culturali che hanno per oggetto tutti gli aspetti della tecnica ferroviaria, incluse le stazioni ferroviarie ed i rispettivi contesti.

Su questi temi, si ricordano le iniziative di Next Station del 2005 a Roma, poi replicata dall'UIC nel 2007 a seguito di un accordo con il CIFI, e il Convegno sulle piccole stazioni ferroviarie, organizzato a Roma pure nel 2007.

Il Collegio, consapevole della profonda interrelazione esistente tra gli aspetti prettamente ingegneristici e quelli architettonici, urbanistici e sociali, che devono tutti sempre meglio integrarsi per formare un insieme armonico ed efficiente, ha individuato come coerente con le proprie finalità la sua partecipazione al progetto QVQC "Quali Velocità. Quale Città. L'Alta Velocità - I nuovi scenari ambientali e territoriali in Europa e in Italia" e, per tale motivo, quando all'inizio del 2010 gli è stato proposto di entrare a far parte del Gruppo Interdisciplinare di Studio che stava portando avanti il suddetto progetto, ha dato di buon grado la propria adesione.

In collaborazione con il Comitato di Coordinamento del Progetto QVQC, verso la fine dello scorso anno il CIFI ha elaborato una proposta per la riorganizzazione e l'aggiornamento della esistente Piattaforma di Comunicazione del progetto stesso, nonché per la stampa di un volume di Report delle attività di studio svolte nei primi tre anni di vita del GIS.

Forte della esperienza fatta con la nutrita pubblicazione di volumi dedicati alla realizzazione delle nuove stazioni AV e al rinnovamento di importanti stazioni già esistenti, il Collegio ha dato la propria disponibilità a provvedere alla stampa ed alla diffusione del suddetto volume di Report, una volta che il Comitato di Coordinamento avesse provveduto a definirne nel dettaglio la struttura e le caratteristiche tipografiche.

In effetti questa fase di lavoro ha presentato notevoli difficoltà, sia per la enorme mole di documenti da selezionare e riordinare, sia per l'elevata qualità che si è voluta garantire al prodotto finale, difficoltà che si sono potute superare solo grazie all'impegno ed alle iniziative personali del Prof. Francesco Coppola, Responsabile del Comitato di Coordinamento del Progetto, al quale va la maggior parte del merito per la realizzazione di questo volume di Report e, quindi il nostro più vivo ringraziamento per averci dato la possibilità di pubblicarlo.

Roma, 27 settembre 2011

RINGRAZIAMENTI

Voglio ringraziare tutti i soci del GIS che in questo triennio hanno aderito al Progetto QVQC. Si tratta di: Gruppi Industriali, Imprese e Associazioni di Imprese; Istituzioni, Associazioni, Enti territoriali e consorzi tra gli Enti territoriali; Istituzioni Universitarie, Centri di Ricerca Universitari, Strutture Interdipartimentali; Fondazioni Culturali; Associazioni e Società Professionali; Associazioni ed Istituti di Cultura.

Per il Gruppo FS l'AD Mauro Moretti con Barbara Morgante della Direzione Centrale Strategie e Pianificazione; Daniela Carosio, Grazia Maria Rita Pofi, Laura Scanu della Direzione Generale Comunicazione Esterna; Carla Recchi, Raffaello Paiella, Mario Tartaglia di RFI; Francesco Lofredo di Italferr; Antonio Stanga della Direzione Centrale Media.

Per l'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili), il Presidente Paolo Buzzetti, con Giorgio Gallezio e Silvia Valeri.

Per l'ANCE Giovane il Presidente, Alfredo Letizia con Romain Bocognani, Simona Leggeri e Barbara Nusca.

Per la Metropolitana di Napoli, il Presidente Giannegidio Silva con Antonello De Risi e Giovanna Torcia.

Per l'ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) il Presidente Osvaldo Napoli, Antonella Galdi, Andrea Piraino, Sergio Chiamparino e Antonio Ragonesi.

Per l'ANCI Giovane il Presidente Giacomo D'Arrigo con Luca Cascone.

Per la città di Salerno il sindaco Vincenzo de Luca.

Per il Comune di Afragola il sindaco Vincenzo Nespoli con Francesco Crocetti.

Per il Comune di Rho il sindaco Pietro Romano e Roberto Zucchetti.

Per il Consorzio dei Comuni "La Città del Fare" il Presidente del CDA Angelo Boemio: il comune di Acerra, il sindaco di Afragola Vincenzo Nespoli, il sindaco di Brusciano Romano Angelo Antonio, il sindaco di Caivano Antonio Falco, il sindaco di Cardito Giuseppe Barra, il sindaco di Casalnuovo Antonio Peluso, il sindaco di Castello di Cisterna Clemente Sorrentino e di Crispano Carlo Esposito, il sindaco di Mariglianella Felice di Majolo, il sindaco di Pomigliano d'Arco Raffaele Russo.

Per la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" il Preside Claudio Claudi di San Mihiel con Valeria Pezza, Benedetto Gravagnuolo, Vincenzo Meo, Fabio Mangoni, Luigi Fusco Girard e Camillo Orfeo.

Per il DICATA (Dipartimento di Ingegneria, Civile, Architettura, Territorio e Ambiente) dell'Università di Brescia il Direttore Giovanni Plizzari con Roberto Busi.

Per l'INDACO (Industrial Design, Arti, Comunicazione e Moda) del Politecnico di Milano il Direttore Silvia Piardi con Paolo Ciuccarelli.

Per il Dipartimento di Urbanistica dell'Università IUAV Istituto Universitario di Architettura di Venezia il Direttore Giancarlo Carnevale con Agostino Cappelli, Bruno Dolcetta e Silvia Brugnoli.

Per il Dipartimento di Progettazione e Costruzione dell'Architettura dell'Università degli studi di Genova il Direttore Maria Linda Falcidieno con Mosé Ricci.

Per il Dipartimento di Architettura e Urbanistica per l'Ingegneria dell'Università "La Sapienza" di Roma il Direttore Gabriele Malavasi con Alessandro Cutini e Giuseppe Imbesi.

Per il Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti "Luigi Tocchetti" dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" il Direttore Renato Lamberti con Marino de Luca, Ennio Cascetta, Francesca Pagliara.

Per il Dipartimento di Filosofia "A. Aliotta" dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" il Direttore Fabrizio Lomonaco con Clementina Gily.

Per il Dipartimento di Economia e Statistica dell'Università degli Studi di Salerno il Direttore Cira Perna con Pasquale Persico.

Per il Dipartimento di Matematica e Informatica dell'Università degli Studi di Salerno il Direttore Antonio di Nola con Gennaro Costagliola e Antonio Fusco.

Per il Dipartimento di Scienze della Comunicazione dell'Università degli Studi di Salerno il Direttore Annibale Elia con Guelfo Tozzi.

Per il Dipartimento di Pianificazione Territoriale dell'Università degli Studi della Calabria il Direttore Alberto Rossi con Mauro Francini.

Per la Scuola Estiva di Pianificazione dell'Università degli Studi della Calabria il Direttore Mauro Francini.

Per il Dipartimento di Diritto Pubblico dell'Università degli Studi di Palermo Andrea Piraino.

Per il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Palermo il Direttore Marcella Aprile con Nicola Giuliano Leone, Marcello Panzarella e Luca Raimondo.

Per il CERTeT (Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo) dell'Università "Bocconi" di Milano il Direttore Lanfranco Senn con Oliviero Baccelli, Alberto Milotti, Giuliano Siciliano, Roberto Zucchetti, Chiara de Poli.

Per il LUPT (Laboratorio di Urbanistica e di Pianificazione Territoriale) dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" il Direttore Guglielmo Trupiano con Vincenzo Meo.

Per il CIRITA (Centro Interdipartimentale per la Ricerca Tecnologica e Ambientale) dell'Università degli Studi di Palermo il Direttore Marco Arculeo e Giuseppe Bazan.

Per la Fondazione La Malfa il Presidente Paolo Savona con Giorgio La Malfa e Daniela Lecaldano;

Per la Fondazione Morra il Presidente Giuseppe Morra con Francesco Coppola, Teresa Carnevale, Cinzia Infantino e Raffaella Morra.

Per la Fondazione Napoli 99 il Presidente Mirella Stampa Barracco con Sila Barracco e Mauro Smith.

Per il CNAPPC (Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori) il compianto Presidente Raffaele Sirica recentemente scomparso e l'attuale Presidente Leopoldo Freyrie con Pasquale Felicetti, Paolo Pisciotta.

Per l'ANGIA (Associazione Nazionale Giovani Architetti) il Presidente Alessia Guarnaccia e Enrico Catelnuovo.

Per l'ANA (Associazione Nazionale Archeologi) il Presidente Tsao Cevoli con Ada Preite e Salvo Barrano.

Per la SIU (Società Urbanisti Italiani) il Presidente Nicola Giuliano Leone con Mosè Ricci, Mauro Cremaschi e Daniela De Leo.

Per la SGI (Società Geografi Italiani) il Presidente Franco Salvatori con Sergio Conti e Marina Falcioni;

Per il CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) il Vicepresidente Giovanni Caprio con Luigi Morisi.

Per l'AUDIS (Associazione Aree Urbane Dismesse) il Presidente Roberto d'Agostino con Emilio Biffi e Marina Dragotto.

Per l'ANIAI (Associazione Nazionale Ingegneri Architetti Italiani) il Presidente Alessandro Castagnaro con Adolfo Colomba ed Eugenio Cioppa.

Per l'INARCH (Istituto Nazionale di Architettura) il Presidente Adolfo Guzzini con Massimo Pica Ciamarra, Luca Zevi, Massimo Locci, Rosario Pavia e Pasquale Belfiore.

Per l'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) il Presidente Federico Oliva con Pierluigi Properzi e Simone Ombuen.

Per l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il Presidente Vito Riggio con Marco Trombetti e Gian Paolo Basoli.

Per il Comitato di Cordinamento Francesco Coppola, Alessia Guarnaccia, elemento trainante dalla firma del protocollo e prima ancora e, dopo, fino al conseguimento della sua tesi di Dottorato in Tecnologia dei Materiali, quando ha scelto, una difficile strada imprenditoriale che l'ha costretta, suo malgrado, ad occuparsi meno di QVQC e, purtroppo, non con le stesse energie

che aveva profuso per due anni; Nicola Giuliano Leone, per l'intelligenza dei contributi che ha portato nel Progetto, nei rapporti con l'Università, la SIU e il mondo della ricerca; Laura Scanu, struttura portante e responsabile dell'organizzazione del Progetto QVQC, Claudio Claudi De Saint Mihel per i suoi contributi, Giovanni Caprio e Luigi Morisi per il sostegno fornito a QVQC negli ultimi otto mesi; Raffaello Paiella, per la sua preziosa collaborazione.

Per la Piattaforma di Comunicazione Luigi de Fazio e Enrico Maimone per il logo QVQC e per la prima soluzione di portale, Alessia Guarnaccia, Gennaro Costagliola, Antonio Fusco, Andrea Stavoulakis, Francesco Coppola.

Per i PRIN 2008 Nicola Giuliano Leone (ITATUR), Mosè Ricci (ITAV), Lanfranco Senn e tutte le unità di ricerca coinvolte.

Il CIFI per l'Incontro Tematico n.II a Portici e il CERTET per l'Incontro Tematico n. III nell'Ottobre 2009.

Urban Promo per aver ospitato a Venezia QVQC nel 2008, 2009, 2010 e tecnici amministratori dei comuni che vi hanno partecipato: Angelica Ciocchetti, Valentina Bolis, Roberto Zucchetti, Michela Brambati, Gianfranco Vecchiato, Paolo Tizzoni, Giacomo Capuzzimati e Giuseppe Parisi.

L'ANGiA per aver organizzato a Torino nel 2008 la firma del Protocollo di Intesa su QVQC presentato il Progetto successivamente in altre due manifestazioni a Milano.

La Fondazione Morra per aver presentato QVQC nel gennaio 2009 presso la sede del Museo Nitsch a Napoli.

L'INARCH Lazio con Luca Zevi e Massimo Pica Ciamarra per aver presentato QVQC a Roma nell'aprile 2010.

l'UNICAL e Mario Francini che hanno organizzato una giornata di studio in collaborazione con il GIS di QVQC nel luglio 2010.

il Dipartimento di Architettura dell'Università di Palermo, Nicola Giuliano Leone e Marcella Aprile, per aver organizzato un incontro di studio su QVQC nel giugno 2011.

Ringrazio Pasquale Persico, Marino de Luca, Giuseppe Imbesi, Gian Paolo Basoli, Massimo Pica Ciamarra, Nicola Giuliano Leone, Rosario Pavia, Massimo Locci, Roberto Busi, Luca Zevi, Valeria Pezza, Laura Scanu, Raffaele Paiella, Serena Martini, Alessandro Castagnaro, Oliviero Baccelli, Alberto Milotti, Mosè Ricci, Lanfranco Senn, Giorgio Gallesio, Luca Cascone, per la loro assidua partecipazione e per i loro decisivi contributi a QVQC nel suo girovagare per l'Italia.

Ringrazio poi Roberto de Landro e Banca Idea per la generosa collaborazione che ci hanno assicurato nella fase di allestimento e di stampa del Report.

Tanti dovrebbero essere ancora ringraziati per il contributo dato alle attività di QVQC e lunga sarebbe la lista e facile l'omissione.

Per tutti voglio ricordare e ringraziare dal profondo del cuore la vera anima di questa associazione, senza la quale non solo questo Report non avrebbe visto la luce ma la stessa QVQC non sarebbe mai nata e non ne avremmo deciso il prosieguo per altri tre anni, è il prof. Francesco Coppola, uomo di passione, di scienza e d'azione.

Lo abbiamo visto sempre presente dal convegno alla Bocconi all'incontro di Palermo, dalle infinite volte della "sala cinema" al dibattito in tv, mentre corregge l'ultimo programma o quando si trascina i 10 chili della bozza del Report.

Sempre con noi con l'entusiasmo del neofita quando "scopre" la potenza della Piattaforma sul web o con la passione del fare quando in tipografia per mesi interi lavora *braccio a braccio* con i giovani a tirare la versione definitiva, confondendo ritmi e luoghi e facilmente lasciando all'alba Ottaviano o il centro stampa di Pozzuoli per ritornare con la vecchia Punto nella sua Napoli.

Pronto a ricominciare a tessere quella rete di relazioni e conoscenze che da grande professionista finalizza al "nostro" progetto. Grazie Franco e grazie a tutti voi che al solo fine di conoscenza avete reso possibile questa esperienza eccezionale.

Carlo De Vito

CRITERI DI REDAZIONE DEL REPORT QVQC

La redazione di questo Report è stata curata da Carlo de Vito, Francesco Coppola, Nicola Giuliano Leone, Giovanni Caprio, Raffaello Paiella e Laura Scanu del comitato di coordinamento, coadiuvati da alcuni collaboratori esterni che sono: Serena Martini per il coordinamento dei materiali di provenienza Urban Promo, Roberto de Landro e Francesco Renella per il supporto e l'assistenza alla realizzazione; Rosario Improta per il supporto logistico, organizzativo e di segreteria; Luca Raimondo per la revisione testi, le correzioni di bozze e per la revisione della bibliografia; Camillo Orfeo per la ricerca dei materiali fotografici, per gli inserti a colori e per l'impaginazione di alcuni interventi della sez. 2; Andrea Stavoulakis per l'estrapolazione delle immagini dai Power Point al fine del loro inserimento nei testi e per la revisione testi dei materiali trascritti; Manuela Marsala per le trascrizioni dei testi provenienti da audiovideo/registrazioni e per le correzioni delle prime bozze; Valentina Guerrera per la complessiva revisione dei testi e la complessiva correzione delle bozze. La scelta è stata quella di raccogliere in un Report, tutti quei materiali, documenti e testi vari prodotti nei tre anni, di modo che si potesse dar conto con una certa approssimazione l'insieme di tutte le attività svolte e, quindi, comunicare la natura del progetto QVQC che è tante cose insieme: un processo, la costruzione di una rete, un tavolo di lavoro che produce conoscenza, un gruppo interdisciplinare, la piattaforma di comunicazione. Tra le attività svolte, particolarmente significative sono stati una serie di incontri tematici che si sono tenuti in varie città italiane (Roma, Milano, Napoli, Venezia, Palermo), dai quali provengono i materiali raccolti nella sezione 2, che sono stati riorganizzati anche con il contributo di Daniela de Leo e Paola Marotta per aree tematiche. Parte di questi materiali sono stati oggetto di rielaborazione redazionale in quanto derivati da trascrizioni e registrazioni audiovisive, a supporto di presentazioni di Power Point. Questo lavoro riguarda quasi completamente la parte 3° della sezione 2 in particolare gli interventi di tecnici e di amministratori di Enti Territoriali. Gli interventi più rigorosi da un punto di vista scientifico sono quelli dei docenti universitari (che spesso fanno riferimento a linee di ricerca da lungo tempo coltivate). Comunque, una ragione che ci ha convinto a mantenere e quasi ad esaltare la differenza di stile e di approcci, che risultano immediatamente evidenti, è che questa differenza costituisce una connotazione distintiva del Progetto QVQC. Nella sezione 3, abbiamo raccolto i materiali relativi al lungo dibattito che ha accompagnato la piattaforma di comunicazione nel processo della sua ideazione, costruzione e sviluppo. Nella sezione 4, sono raccolti i documenti fondamentali del progetto. è di grande interesse segnalare come uno strumento semplice ed elementare, quale può essere un protocollo d'intesa, possa consentire, coadiuvato da un semplice regolamento, lo svolgimento di un processo e progetto così complesso e articolato. Nella sezione 5, le conclusioni sono un'espressione impropria per indicare una raccolta di punti di attenzione che, sicuramente, andranno sviluppati nel triennio prossimo venturo. Nella sezione 6, la bibliografia presentata si utilizzano i contributi dei progetti dei PRIN predisposti da Nicola Giuliano Leone, Mosè Ricci. Nella sezione 7, che riguarda gli inserti a colori, le immagini scelte fanno riferimento agli impatti ambientali e territoriali dell'AV/AC in Italia, con particolare riferimento alle stazioni (in particolare ai progetti risultati vincitori per le Stazioni delle maggiori città italiane e che interessano i Corridoi 1 e 6 , nonché schede di progetti, relativi alla riutilizzazione funzionale delle aree dismesse FS, in alcune città italiane. Infine, il caso esemplare

della metropolitana di Napoli che coniuga, alla soluzione dei problemi di mobilità alle varie scale (internazionale, nazionale, regionale, metropolitana, urbana), interventi di riqualificazione, valorizzazione e rinnovamento urbano e all'interno della rete, l'originale soluzione della metropolitana dell'Arte. In relazione a questo tema e a quelli collegati del rinnovo e della rigenerazione urbana, viene presentata anche l'esperienza della Fondazione Morra uno dei promotori di QVQC, impegnata sul Progetto "Il quartiere dell'Arte", di cui il Museo Nitsch ne costituisce il nucleo generatore.

Francesco Coppola

Indice

Sezione 1

PRESENTAZIONE di <i>Mauro Moretti</i>	17
PREMESSA di <i>Carlo De Vito</i>	19
INTRODUZIONE di <i>Francesco Coppola</i>	25

Sezione 2

TEMI E CONTENUTI

PARTE I

LE POLITICHE UE PER LA MOBILITÀ E PER IL TRASPORTO INTEGRATO.
L'AV E GLI IMPATTI TERRITORIALI E AMBIENTALI IN EUROPA E IN ITALIA.
LA MUTAZIONE ANTROPOLOGICA DEGLI ABITANTI DELLE AREE URBANE.

1. Le politiche UE per la mobilità e il trasporto integrato. di <i>Barbara Morgante</i>	67
2. Il carattere strutturale delle politiche UE per la mobilità. Dalle Reti Nazionali ai Corridoi Trans Europei e alle Autostrade del Mare. di <i>Gian Paolo Basoli</i>	73
3. Lo stato di attuazione e della programmazione dei corridoi transeuropei. di <i>Ruth Paserman</i>	89
4. Il ruolo della liberalizzazione del trasporto ferroviario nelle politiche UE per la mobilità e per il trasporto integrato. di <i>Alberto Milotti</i>	93
5. Gli obiettivi strategici del trasporto integrato nelle Politiche UE per la mobilità. di <i>Giorgio Gallesio</i>	101
6. Regeneration impacts dei sistemi ferroviari AV di <i>Ennio Cascetta, Francesca Pagliara e John Preston</i>	109
7. Progettare le grandi infrastrutture come centrali lineari di produzione di energia da fonti rinnovabili. di <i>Luca Zevi</i>	119
8. I driver del cambiamento nei trasporti: Velocità, Qualità ed Eco-Sostenibilità. di <i>Oliviero Baccelli</i>	127
9. L'AV ed i nuovi assetti territoriali in Europa e in Italia. di <i>Lanfranco Senn</i>	133
10. Forme di concorrenza e integrazione tra AV e Trasporto Aereo. di <i>Oliviero Baccelli, Alberto Milotti e Giuseppe Siciliano</i>	137
11. L'AV e la scomparsa della città. La nascita di abitanti di città a Polifonia instabile. di <i>Lidia Decandia e Pasquale Persico</i>	143
12. La Nuova Metropolitana d'Italia e il Cambiamento nelle Città. di <i>Mosè Ricci</i>	149
13. TEN-T Mediterraneo, Alpi e Mare del Nord: integrazione dei territori e dei sistemi produttivi e logistici. di <i>Oliviero Baccelli</i>	167

PARTE II**IL PROGETTO AV/AC PER L'ITALIA.****LA RETE AV/AC COME INFRASTRUTTURA DI INTERCONNESSIONE DELLE AREE METROPOLITANE.****DALLE AREE METROPOLITANE ALLE MACROREGIONI METROPOLITANE DEL NORD E DEL CENTRO-SUD.****IL RIPOSIZIONAMENTO DEI TERRITORI MERIDIONALI E INSULARI.**

1. Il sistema AV/AC: Porti, Interporti e Rete ferroviaria. L'AC e l'integrazione con la rete esistente: lo sviluppo del trasporto pubblico locale metropolitano e regionale. Opportunità, Prospettive, Costi, Benefici 211
di *Carlo De Vito*
2. Caratteristiche tecniche, qualità delle opere ed impatti paesaggistici e ambientali nel Progetto AV/AC. 217
di *Francesco Loffredo*
3. La rete AV/AC come infrastruttura di interconnessione delle aree metropolitane italiane 223
di *Marino de Luca, Chiara de Luca*
4. Mobilità nelle aree metropolitane. Nuovi comportamenti e forme di socialità 237
di *Massimo Pica Ciamarra*
5. Evoluzione della tecnologia del trasporto merci. La rete AV/AC e le trasformazioni territoriali. 245
di *Marino de Luca*
6. Quale velocità nei territori di pregio. Accessibilità e valorizzazione nei paesaggi storici 253
di *Valeria Pezza*
7. Il Progetto AV/AC e le prospettive di formazione di una Macroregione Metropolitana Centro-Meridionale (del Centro Sud). 269
Il riposizionamento del Mezzogiorno peninsulare e insulare.
di *Carlo De Vito*
8. Le Connessioni dei Corridoi Transeuropei TEN-T n. 1(Berlino-Palermo) e Paneuropeo n. VIII: Bari-Brindisi-Varna con il progetto delle Autostrade del Mare Mediterranee 273
di *Gian Paolo Basoli*
9. Il completamento della rete AV/AC italiana verso i valichi alpini e la sua integrazione nelle reti TEN-T 285
di *Mario Tartaglia*
10. Il Corridoio Multimodale Padano-Veneto: integrazione del Sistema RFI AV/AC con le autostrade, aeroporti ed idrovie 295
di *Gian Paolo Basoli*
11. Corridoio Multimodale Padano e prospettiva di formazione della Macroregione Metropolitana Settentrionale (del Nord). 311
di *Bruno Dolcetta*
12. Il corridoio V nel LiMeS Padano. 317
di *Roberto Busi*
13. Le Connessioni dei Corridoi Transeuropei TEN-T n. 1 (Berlino-Palermo) e Paneuropeo n. VIII: Bari-Brindisi-Varna con il Progetto AV/AC Napoli-Bari. 327
Le sinergie tra RFI, Regione Campania e Regione Puglia; le verifiche col territorio e le parti sociali.
di *Sergio Negro*
14. Prospettive di formazione di una Macro-Region Metropolitana Centro Meridionale (del Centro Sud). 333
di *Andrea Piraino*

15. Riposizionamento, crescita e sviluppo, del Sistema Territoriale a Nord-Est di Napoli nella prospettiva di una formazione di una Macro-Regione metropolitana Centro-Meridionale. di <i>Vincenzo Nespoli</i>	337
16. L'Alta Velocità e il riposizionamento del Sistema territoriale STS E1 a Nord-Est della provincia di Napoli: competitività e sviluppo. di <i>Angelo Boemio</i>	343
17. Un nuovo assetto territoriale per il Mezzogiorno: il carattere strategico dei fondi strutturali e FAS. di <i>Romain Bocognani</i>	349
18. Progetto AV/AC Mezzogiorno Europeo e Mediterraneo. Una prospettiva policentrica come speranza interpretativa della metamorfosi in corso. di <i>Pasquale Persico</i>	355
19. Il Progetto AV/AC ed i territori meridionali oltre Eboli, Mediterraneo, Sicilia e ponte sullo Stretto. di <i>Nicola Giuliano Leone</i>	357
20. I porti italiani come Piattaforma logistica del Sud Europa verso Oriente ed paesi mediterranei del libero scambio. di <i>Marino de Luca</i>	369
21. L'ultimo miglio. L'interconnessione tra aree portuali e reti ferroviarie. di <i>Rosario Pavia</i>	395
22. AV e prospettive di trasformazione. di <i>Enrico Castelnovo</i>	399

PARTE III

IL PROGETTO AV/AC. RETE, NODI E RIUSO DELLE AREE FS DISMESSE NELLE DIVERSE SCALE TERRITORIALI. MOBILITÀ, PROCESSI DI RINNOVAMENTO URBANO NELLE MAGGIORI CITTÀ ITALIANE. INFRASTRUTTURE E TURISMO. QUALI INFRASTRUTTURE E QUALE PIANIFICAZIONE PER LO SVILUPPO DELLE CITTÀ E DEI TERRITORI.

1. Il recupero delle aree ferroviarie dismesse e l'impatto urbano delle politiche per la mobilità. di <i>Carlo De Vito</i>	435
2. L'impatto urbano delle politiche per la mobilità. Il recupero delle aree ferroviarie dismesse. Un approccio economico. di <i>Oliviero Baccelli</i>	443
3. Mobilità e processi di riqualificazione, rigenerazione e valorizzazione urbana. di <i>Giorgio Gallesio</i>	449
4. Le stazioni dell'AV come <i>slow-gate</i> urbani. di <i>Massimo Locci</i>	455
5. Mobilità e accessibilità, processi di rinnovo, rigenerazione e valorizzazione urbana. Il ruolo dell'arte contemporanea. di <i>Raffaello Paiella</i>	459
6. Le aree ferroviarie dismesse come occasione per comprendere la città metropolitana prima della metropolitana. di <i>Valeria Pezza</i>	463
7. Il completamento della Rete AV/AC in Piemonte. Programmi e Progetti a livello regionale. Il riassetto dell'area metropolitana di Torino; le Stazioni AV di <i>Angelica Ciocchetti</i>	469
8. Il completamento della Rete AV/AC.. I programmi e i progetti della Regione Lombardia. di <i>Valentina Bolis</i>	475

9. La stazione AV di Rho-Fiera. Impatti socio-economici, territoriali ed ambientali. di <i>Roberto Zucchetti</i>	479
10. Il rapporto ferrovie-città nei progetti dell'area metropolitana milanese. di <i>Michela Brambati</i>	485
11. Il completamento della Rete AV/AC in Veneto. Riqualificazione e Riuso delle aree FS ed industriali dismesse. Riorganizzazione del Sistema di trasporto tra Venezia, Mestre e Marghera. di <i>Gianfranco Vecchiato</i>	493
12. Il completamento della Rete AV/AC in Liguria. Programmi e Progetti a livello regionale. Riqualificazione e Riuso delle aree FS dismesse nel PRG di Genova. di <i>Paolo Tizzoni</i>	497
13. Il completamento della Rete AV/AC in Emilia-Romagna. Programmi e Progetti a livello regionale. La stazione AV di Bologna. Impatti socio-economici, territoriali ed ambientali. di <i>Giacomo Capuzzimati</i>	503
14. Le trasformazioni sulla direttrice adriatica RFI: il caso della costa adriatica in Abruzzo. di <i>Camillo Orfeo</i>	509
15. La linea 1 della Metropolitana di Napoli. di <i>Giannegidio Silva</i>	517
16. La Metropolitana di Napoli. Patrimonio culturale e riqualificazione urbana. di <i>Giovanna Torcia</i>	525
17. La Metropolitana di Napoli: realizzazione e sviluppo di una infrastruttura. di <i>Antonello De Risi</i>	529
18. Napoli: un Progetto di riqualificazione urbana: "il Quartiere dell'Arte" di <i>Giuseppe Morra</i>	535
19. Le trasformazioni delle aree ferroviarie dismesse nel comune di Palermo. di <i>Giuseppe Parisi</i>	541
20. Progetto RFI AV/AC. Una rinnovata opportunità di sviluppo per le città ed i territori d'Italia. di <i>Alessandro Castagnaro</i>	545
21. Reti minori, aree sensibili e progetto AV/AC. di <i>Giuseppe Imbesi</i>	551
22. Progetto RFI AV/AC: turismo e prospettive di valorizzazione del patrimonio archeologico, storico, artistico e demoetnoantropologico. di <i>Tsao Cevoli</i>	559
23. Stazioni dedicate all'Alta Velocità e turismo: quali sinergie? di <i>Oliviero Baccelli e Chiara De Poli</i>	567
24. Un progetto di mobilità per la città di Salerno di <i>Massimo Pica Ciamarra e Patrizia Bottaro</i>	575
25. Il Corridoio 1, l'Av Napoli-Bari e il riposizionamento dei territori della Campania. di <i>Vincenzo Meo</i>	581
26. Progetto RFI AV/AC. Le mutazioni del paesaggio e gli intrecci tra architettura città e infrastrutture. di <i>Valeria Pezza</i>	585
27. Infrastrutture soft e infrastrutture hard in rete per lo sviluppo delle città. di <i>Pasquale Persico</i>	595
28. La pianificazione "debole e felice" di <i>Pasquale Persico e Iolanda Giarletta</i>	599

Sezione 6

Bibliografia

771

Inserti illustrativi a colori

- 01 *AV: Gli impatti ambientali e territoriali*
- 02 *I Progetti nelle maggiori città italiane collegati alle reti TEN-T e alle stazioni AV*
- 03 *I Progetti delle stazioni AV*
- 04 *Mobilità e rinnovo urbano. La Metropolitan di Napoli e il Museo Nitsch*

19.

**IL PROGETTO AV/AC ED I TERRITORI MERIDIONALI OLTRE
EBOLI, MEDITERRANEO, SICILIA E PONTE SULLO STRETTO***di NICOLA GIULIANO LEONE****1. CONFRONTI**

È opportuno partire da alcune considerazioni generali sugli argomenti che interessano il rapporto tra mobilità e insediamento umano con riferimento alla realtà di alcuni dei principali Sud di cui ho esperienza diretta ed in particolare dei territori del Mezzogiorno d'Italia.

Il contributo sviluppa attenzioni nei confronti di chi si interessa di città e territori nella loro prevalente componente fisica. Ciò necessariamente incrocia problematiche economiche, sociali, antropologiche, sino a quelle che sembrano meno materiali, come le comunicazioni e la telematica. Il territorio infatti sostiene tutte le attività delle comunità che lo abitano e che lo hanno abitato. Esse trascrivono segni che nel tempo si trasformano in paesaggio, offrendo ricorrenti occasioni di consapevolezza a chi vi abita e vi trae sostentamento.

Sguardi più o meno generali si incroceranno con questioni più concrete con alcuni esempi e approfondimenti territoriali. Il confronto tra i vari casi sarà reso più semplice grazie al supporto di immagini che servono a rinviare scenari possibili e invitare ad ulteriori riflessioni dove la parola non può arrivare. Per questo si tratta di confronti più che di costruzioni dirette alla comprensione di fenomeni considerabili univoci e lineari. L'incrocio, il confronto, la volontà di mettere assieme aspetti e problematiche differenti sembra per altro animare queste giornate di studio. Le questioni sul tappeto sono molte e per questo occorre selezionarne alcune per una conduzione del contributo in una complementarietà accettabile.

La prima questione comprende il tentativo di precisare quale sia il ruolo dei territori e delle città nella costruzione di occasioni di sviluppo. Ovvero quali siano i fattori che consentono di meglio utilizzare la dimensione fisica di un territorio, la realtà funzionale di un insediamento umano e la misura amministrativa che dovrebbe ordinare e regolamentare le ragioni della qualità dell'habitat.

In questo caso in modo diretto si andrà verso confronti con uno sguardo complessivo alle realtà del Sud di cui si ha una certa contezza per ragioni di ricerca e di lavoro, anche perché non vi sono riflessioni possibili su questi argomenti che non si avvalgano di sperimentazione e di confronti diretti con un insieme di casistiche.

L'ipotesi comunque principale che si vuole sviluppare parte da due considerazioni di fondo sulle aree del Sud. Una prima riguarda il rapporto che esse hanno con il trinomio di cui si faceva cenno dianzi che è essenzialmente una trilogia con cui si intreccia l'abitare, i suoi rapporti con i luoghi e le risorse fisiche, con la storia e con le istituzioni che governano il territorio. Le scelte future si voglia o no si devono necessariamente confrontare con tutto ciò.

La prima ipotesi comprende, quindi, le tre dimensioni della regione fisica, della regione funzionale e della regione amministrativa. Si tratta di raccontare i territori rispetto a queste tre dimensioni e vedere come esse possano interagire tra loro in relazione con una seconda trilogia fatta del rapporto

tra ricerca, prodotto e mercato con cui necessariamente la realtà contemporanea tende a confrontarsi con parametri nuovi rispetto al passato proprio perché sono mutate le condizioni, i campi e le geometrie entro cui questi tre valori si sono da sempre confrontati nella storia.

Riuscire a rivedere anche la questione meridionale e le problematiche del Sud alla luce di questi due sistemi di fatti è il compito che sinteticamente si vuole dare a questo contributo perché si ritiene che queste considerazioni siano strettamente connesse alle problematiche della mobilità di cui ci si preoccupa nell'insieme delle problematiche lanciate dal Gruppo Interdisciplinare di Studi.

2. PRECEDENTI

Chi volge lo sguardo ai documenti fotografici che circolavano per rappresentare il Sud sino al 1968 si accorge che foto, film, quadri, rappresentano essenzialmente un dolorante mondo contadino per di più trascritto a forti tinte ancora con stile neorealista¹. La stessa sensazione si evince se si leggono documenti e riflessioni di quel medesimo periodo riferite alle medesime realtà. Non a caso la cultura più attenta, già attiva qualche anno prima, metteva a confronto l'inattività dello Stato con le opere nate dalle azioni condotte in modo partecipativo e sviluppatesi in un sistema di atti di democrazia dal basso² che miravano tutte a dare forza alla produzione agricola e alla possibilità di costruire una reale permanenza della realtà contadina nelle aree più povere del paese. Tali linee traevano origine da una dimensione contadina comunque in via di estinzione di cui non si percepivano ancora in modo dichiarato aneliti e tensioni verso la nuova dimensione urbana. Si trattava, non a caso, specialmente dell'agricoltura dei piccoli produttori le cui rivendicazioni erano prevalentemente centrate sulla battaglia per l'acqua, l'acqua per irrigare i campi e moltiplicarne la produttività, e sulla proprietà. L'avvio di tutto ciò è nell'immediato secondo dopoguerra.

Non a caso il periodo che si inaugura con l'espulsione dal governo dei socialisti e dei comunisti nel 1947 da avvio, attraverso le nuove elezioni del 1948, ad un governo nazionale definitivamente centrista. Da un lato, i governi retti da De Gasperi mireranno sino al 1953 a riparare i danni prodotti dalla guerra e, dall'altra, a ricostruire il paese con progetti di sviluppo, anche se su basi non molto diverse da quelle che avevano retto il «vecchio ordinamento»³. Dall'altro lato gli anni che vanno dal 1948 al 1950 vedono una fortissima esplosione delle lotte sociali che sfoceranno anche «in scontri sanguinosi tra forze armate, mentre la politica estera si indirizzava verso l'atlantismo e l'europesismo»⁴.

Superati i primi provvedimenti del secondo dopoguerra tutti volti alla ricostruzione delle città⁵, i grandi temi si spostarono sempre di più sugli interrogativi posti dalla incertezza problematica della strada da scegliere utile allo sviluppo economico e sociale. Emerse in quegli anni la questione delle grandi sacche di povertà presenti nel Mezzogiorno d'Italia e venne alla ribalta un nuovo meridionalismo di denuncia e riparatorio che si riallacciava alle inchieste più antiche precedenti al ventennio fascista, in parte ad esso sopravvissute, essenzialmente di Giustino Fortunato e di Francesco Saverio Nitti.

Il nuovo meridionalismo si avvantaggiò inizialmente di una tensione culturale e politica spinta dalla volontà di ricostruzione nazionale che si riferiva agli ideali dell'antifascismo e della resistenza. Non a caso alcuni dei personaggi che si muovono con grande impegno riformatore nella realtà meridionale nei primi anni '50 sono gli eredi di un rapporto critico con i territori del Sud. Essi rappresentano anche in modo più diretto due esperienze regionali particolarmente diverse e significative.

Le regioni più interessate dai nuovi temi del dibattito, dalla presenza di azioni, di intellettuali attivi e di leader politici o sindacali sono la Basilicata e la Sicilia. Sono territori che offriranno, in modo ufficiale, le maggiori occasioni nazionali di riflessione sui temi del mondo contadino. Essi mostreranno, nei modi e nelle occasioni, analogie e differenze importanti per una comprensione dei futuri sviluppi.

Le tappe dell'attenzione a queste problematiche partono sicuramente dalla pubblicazione nel 1945 del libro di Carlo Levi *Cristo si è fermato ad Eboli*⁶. Questa data segna anche la fine del fascismo e della guerra e la possibilità di riprendere a parlare liberamente dei problemi irrisolti del paese⁷.

Già nel 1945 il sociologo americano George Peck, sceglie Tricarico come modello per un'indagine su una comunità tipica dell'area contadina meridionale. Peck lavora entrando in contatto con le forze politiche e culturali ed è presente in quegli anni in diversi Comuni della Basilicata. A Tricarico sarà affiancato nel suo lavoro dal medico Rocco Mazzarone e dal giovane Rocco Scotellaro.

Nel 1949 nasce la Commissione per lo studio della città e dell'agro di Matera promossa dall'UNRRA (*United Nations Relief and Rehabilitation Administration*) - CASAS (Comitato assistenza senza tetto) e dall'INU (Istituto nazionale Urbanistica), per iniziativa di Adriano Olivetti, presidente dell'INU, e di Fitzgerald G. Friedmann, sociologo tedesco docente all'Università di Arkansas, USA. Le analisi condotte da questo gruppo di lavoro, a cui parteciparono anche Federico Gorio e Ludovico Quaroni, condurranno ai provvedimenti legislativi sul trasferimento della popolazione dei Sassi di Matera a cui daranno credito i principali politici dell'epoca di differente tradizione politica, da De Gasperi a Togliatti.

Seguirono un insieme di interventi di ricomposizione del sistema stanziale materano attraverso atti di pianificazione e conseguenti progettazioni e costruzioni. Tra questi atti hanno particolare significato la redazione del Piano regolatore generale di Matera di Luigi Piccinato e la progettazione e costruzione di alcuni borghi rurali tra cui quello più noto ed ancora oggi in parte abitato di «La Martella»⁸. Ludovico Quaroni, curerà il progetto della piazza principale e della chiesa che per lungo tempo farà da modello a molte chiese costruite nel dopoguerra. Anche Giancarlo De Carlo vi progetterà alcune abitazioni.

Queste complesse origini della ripresa della questione meridionale nel secondo dopoguerra, che comunque aveva come centro la questione contadina, condussero a definire un sistema di valutazioni sul modello di sviluppo che ebbero influssi particolari anche in Sicilia.

I ragionamenti intorno alla questione meridionale divennero agli inizi degli anni '50 tutti centrati sul modello di sviluppo possibile per un territorio molto articolato e segnato da ampie aree di povertà e di arretratezza. Il quadro di riferimento prende forma proprio dalle esperienze e dalle inchieste del primo dopoguerra che, come già si è accennato aveva visto una forte partecipazione di aree culturali del paese che erano state attive nella costruzione del nuovo stato repubblicano. Le analisi più accreditate dell'epoca descrivono una realtà contadina povera e semianalfabeta, un ceto medio impiegatizio pronto a difendere i propri presunti benefici, una borghesia parassitaria, spesso compromessa con fenomeni clientelari e malavitosi.

La realtà contadina, comunque portatrice di una verità storica di sfruttamenti e necessità oltre che di una cultura del lavoro, alimenta con un certo fascino il mito del buon selvaggio.

In questo contesto di problematiche e speranze agli inizi degli anni '50 emergono posizioni culturali e programmi che, proprio partendo dalle esperienze vissute in Basilicata determineranno linee di azione dello Stato che rimarranno alla base della cultura di intervento per il Sud. Da un lato la punta più avanzata degli studi di economia agraria rappresentata da Manlio Rossi Doria, che aveva trascorso anche un periodo di confino in Basilicata e che nel 1944 viene chiamato a

ricoprire l'insegnamento di Economia e politica agraria alla Facoltà di Portici, definisce una interpretazione del Mezzogiorno⁹ fondata sulla articolazione in territori più ricchi (la polpa) e aree povere (l'osso) da cui non è possibile prendere nulla. Per queste aree più povere anche esse comunque densamente abitate veniva previsto, come unica soluzione, l'emigrazione. Quasi contestualmente e strettamente connesse a queste posizioni l'Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno (Svimez), fondata e retta da Pasquale Saraceno¹⁰, esita uno studio che farà da base alle successive politiche per lo sviluppo del Mezzogiorno e della stessa Cassa. Il modello proposto è sicuramente influenzato dagli studi sviluppati nell'occasione della formazione della legge istitutiva della *Tennessee Valley Authority* (TVA) nel 1933¹¹.

Il territorio meridionale viene diviso secondo tre grandi categorie. Un primo ambito viene definito «area di sviluppo ulteriore» e comprende essenzialmente le grandi aree urbane e metropolitane del Sud. Esse comprendono il 4% della superficie e il 25% della popolazione e contengono le principali aree industriali e terziarie. Un secondo ambito viene definito «area di sviluppo integrale» e comprende quelle aree che, essendo segnate da corsi d'acqua e prevalentemente pianeggianti o collinari, determinano un sistema di colture agrarie irrigue, pertanto più ricche. Tali aree possono essere oggetto di un percorso di valorizzazione organica, coprono una superficie del 32% e posseggono il 25% della popolazione globale. Un terzo ambito viene definito «area di sistemazione». Tali aree sono prevalentemente montane hanno colture estensive e non hanno particolare possibilità di sviluppo. Esse coprono il 64% della superficie e hanno il 50% della popolazione. Il quadro della proposta Svimez¹² rappresenta in modo evidente il principale punto di partenza nel dopoguerra della questione meridionale. Il modello che si annuncia in modo molto consapevole tende a dare alla dimensione urbana la vera prospettiva di sviluppo del paese. Da un lato l'emigrazione viene considerata l'unica soluzione per circa il 50% della popolazione meridionale. Per altro verso essa rappresenta anche la soluzione che potrà consentire alle grandi concentrazioni urbane del Nord di alimentare quella soglia di presenza umana che determinerà le nuove economie della produzione industriale e dei consumi su cui fonderà lo sviluppo degli anni '60.

Di fatto i perimetri dei tre ambiti sopra indicati sono tracciati in modo veramente molto grossolano. Sembra che chi li ha segnati ha un'idea molto geografica e letteraria dei territori del Sud Italia. Dell'area della punta occidentale della Sicilia che aveva fatto la ricchezza dei Florio si salva solo l'entroterra marsalese mentre tutto l'agro ericino, alcamese, saccense, viene annoverato tra le «aree di sistemazione». I territori gessosi solfiferi del nisseno e dell'agrigentino, che erano e sono ancora tra i più poveri della Sicilia, vengono annoverati invece tra le «aree di sviluppo integrale», mentre tutto il ricco sistema degli Iblei viene messo anche esso tra le «aree di sistemazione». Se ci si trasferisce in continente, tutti i territori del Salento, della Valle del Crati, della Piana di Sibari, del Tavoliere delle Puglie vengono annoverati tra le «aree di sistemazione». Se su questi dati si è fondato lo sviluppo del Sud e sono stati direzionati gli investimenti della Cassa del Mezzogiorno, si capisce come sia stato possibile direzionare le economie a piacimento dei vari potentati e alimentare prevalentemente interessi clientelari con l'effetto indotto di dare spazio prevalente ad uno sviluppo che contasse su di una incentivazione per la crescita dei consumi industriali e quindi di sviluppo delle grandi aree urbane del Nord. La tradizione agroalimentare delle attività del Sud diverrà oggetto di una politica incerta fatta più di assistenza per la sopravvivenza che non di incentivazioni alla produzione.

La Sicilia, per le forti tinte in cui si presentava la vicenda sociale in questo territorio dopo le vicende di Giuliano e le tensioni dell'autonomismo, sembra attrarre un sistema di intellettuali ai margini delle posizioni ufficiali dello schieramento dei partiti e dell'apparato statale che sicuramente generò un insieme di attenzioni e accreditamenti più internazionali che nazionali. Nel 1952 il triestino Danilo Dolci avvia in Sicilia un percorso di sviluppo dal basso fondato sui principi

della non violenza che sembra andare nella direzione opposta a quella, pur se attenta e accreditata, del dialogo tra istituzioni che aveva contraddistinto i primi anni del dopoguerra in Basilicata. Danilo inaugura la sua presenza in Sicilia con un primo digiuno a Trappeto per richiamare l'attenzione sulla morte per denutrizione di una bambina¹³. Il modello di azione è molto diverso da quello di Rossi Doria e di Saraceno. Non si escogitano modelli di sviluppo, ma si cerca di generare dalle esigenze soluzioni condivise a problemi. Il tema che diverrà dominante è sicuramente quello dello sviluppo agricolo. Non a caso esso trova le sue prime espressioni nelle battaglie per l'acqua per l'agricoltura. Questo costituisce anche uno tra i temi del programma Svimez per lo sviluppo del Sud. Solo che mentre l'acqua per la Svimez può generare un insieme di «aree di sviluppo integrale», definite dai principali bacini imbriferi del Sud, le battaglie per l'acqua condotte da Dolci vengono sostenute dalla popolazione contadina che prende consapevolezza dei propri bisogni ed è in grado di cambiare proprio quei territori che invece la Svimez aveva classificati come «aree di sistemazione», ovvero principalmente destinati all'emigrazione. I territori infatti del Carboj e di Roccamena sono annoverati, nel programma Svimez, tra le «aree di sistemazione» così come buona parte dei territori intorno che da Erice, passando per le aree montane a Sud dei centri di Monreale e Palermo, arrivano sino a Messina.

Danilo Dolci inaugura una stagione in cui prevale il metodo del fare emergere i problemi di sopravvivenza della popolazione attraverso un sistema diffuso di inchieste. Questo strumento di lavoro diviene la formula attraverso cui è possibile generare (in modo maieutico) nuove consapevolezze nella popolazione e contestualmente porre all'attenzione dei decisori (politici) i problemi difficili e complessi anche se evidenti del paese.

Sul finire degli anni '50 e agli inizi degli anni '60 il dibattito sulle tematiche del Mezzogiorno riferite alla Sicilia prende corpo attraverso l'azione di Danilo Dolci che è riuscito a riunire attorno a sé un grande numero di intellettuali impegnati sia in altre aree del paese che in altre regioni del mondo. Nel 1958 viene attribuito a Danilo Dolci in Unione Sovietica il Premio Lenin per la Pace. Con i soldi del Premio Lenin si costituisce a Trappeto il «Centro studi e iniziative per la piena occupazione» e con ulteriori contributi si dà avvio alla costruzione di una sede che diventerà per tutti gli anni '60 lo snodo di una nuova cultura meridionalista e consentirà di riunire, in occasioni di incontri e seminari internazionali sui vari temi dello sviluppo di aree marginali, una rete di intellettuali proveniente da differenti esperienze.

Carlo Doglio che aveva partecipato all'esperienza di «Olivetti Comunità» e che è anche presente in alcune delle occasioni che nella prima metà degli anni '50 avevano riguardato in Basilicata il caso dei Sassi di Matera¹⁴, arriva anche lui al centro di Trappeto. Doglio è portatore essenzialmente delle ipotesi di pianificazione organica di derivazione anglosassone. Dall'esperienza in Inghilterra dove è andato anche per mandato nel gruppo di Olivetti Comunità¹⁵ trarrà il suo primo testo volto alla critica della pianificazione nella prospettiva della pianificazione organica¹⁶. Egli ha vissuto tali esperienze in contatto con gli eredi della cultura di Patrick Geddes e in particolare con Patrick Abercrombie, John Papworth e Lewis Mumford. Di quest'ultimo farà pubblicare i testi principali nelle edizioni di Comunità.

Carlo Doglio tenterà un primo approccio alle tematiche del territorio siciliano affianco all'esperienza di Danilo Dolci¹⁷. Il periodo che va dal 1960 al 1964 vede un rapporto di collaborazione di Doglio al Centro di Trappeto. Anche se sono rimasti in gran parte irrisolti i principali problemi di povertà e marginalità affrontati negli anni '50, gli anni '60, a dieci anni dalla legge sulla riforma agraria, sembrano essere condizionati da altri temi che vedono principalmente al centro le questioni territoriali connesse al nuovo sviluppo industriale assegnato al paese dalla crescita economica derivante dall'emigrazione e dal trasferimento di interesse verso le grandi concentrazioni urbane.

Doglio scinde il suo impegno da quello di Dolci nel 1964 e si trasferisce a Bagheria. Chiara Mazzeni adombra una interpretazione di questa scissione in relazione al rifiuto di Dolci di accettare una più completa collaborazione al suo progetto delle professionalità necessarie per affrontare le nuove tematiche dello sviluppo¹⁸, affidandosi sempre di più agli aspetti formativi che il metodo maieutico può apportare. Sicuramente tali considerazioni avranno avuto il loro peso, ma certamente la formazione di Carlo Doglio lo portava verso un approccio più consapevole della necessità della pianificazione purché di matrice organica e per questo capace di partire dai valori del territorio inteso come impasto di uomini e cose che formano opportunità e risorse. Inoltre la vicinanza culturale con Edoardo Caracciolo, docente e principale esponente della cultura urbanistica dell'isola, aveva rafforzato in lui la certezza della necessità di un approccio pianificatorio, necessità che si era sempre più rafforzata con la frequentazione dei giovani appartenenti alla scuola di Caracciolo tra cui in particolare modo Leonardo Urbani. Certo è che già nel 1964 Doglio aveva fondato a Palermo con Leonardo Urbani¹⁹ un «Centro di pianificazione territoriale» (CE.PL.TER), che perseguiva tali scopi e che sarà attivo sino ai primi anni '70.

Il modello fondato sullo sviluppo industriale e sul trasferimento della popolazione dalle campagne, prevalentemente del Sud, nelle città, prevalentemente del Nord, genera un complesso sistema di movimento di economie che sarà la base del boom economico degli anni '60. Sono cambiati il panorama e le prospettive: permangono sacche di povertà come quelle indicate con forza in alcune inchieste di Danilo Dolci²⁰ e di Paolo Sylos Labini, ancora alla fine degli anni '50, ma emerge, oramai già agli inizi degli anni '60, una prima cultura della città fondata sullo sviluppo dei consumi che inducono benessere. Come ha voluto il programma dell'emigrazione suggerito dalla Svimez, i contadini e i ceti più poveri si sono trasformati in operai, emigrando essenzialmente nel Nord d'Italia, ma anche in altri paesi europei ed extra europei; il ceto medio è emigrato nelle città capitali essenzialmente del Sud, trasformandosi prevalentemente in impiegati pubblici. Necessariamente sono state prodotte nuove case nei grandi centri urbani e di conseguenza, poiché le case per essere abitate hanno bisogno di arredi ed elettrodomestici, sono state alimentate in ogni parte del paese le imprese edilizie piccole e grandi e si è data occasione di crescita essenzialmente a quelle industrie che producevano elettrodomestici e mobili. La casa, per tutti gli anni '60 e in parte negli anni '70, è diventata un affare su cui fonda il nuovo sviluppo economico del paese. Nel frattempo, una parte dei terreni agricoli e del patrimonio edilizio dei piccoli centri dell'interno, hanno cambiato padrone, e il ricavato delle vendite è andato ad alimentare i nuovi mercati dell'edilizia e dei consumi urbani. Una buona parte però del patrimonio edilizio dei centri urbani dell'interno diventerà fatiscente per abbandono. La nuova base produttiva nazionale, che è essenzialmente industria edilizia, alimenterà al Sud, dove non ci sono altre prospettive di investimento, in modo diretto il fenomeno dell'abusivismo e della seconda casa, drenando nelle incertezze dello sviluppo futuro qualsiasi risparmio prodotto dai nuovi ceti sociali, oramai radicatamente urbani.

3. CITTÀ

La città svolge un ruolo di accumulo di funzioni in cui il ruolo coincide anche con il luogo della produzione ufficiale del pensiero. È una grande svolta. Non a caso nuove formule interpretative esaltano i principi della conoscenza e i saperi cominciano ad avere un rilievo nella costruzione delle certezze che supera l'esoterico, mentre il metodo scientifico sostituisce le preoccupazioni per i misteri della natura.

La complessità del ruolo della città emerge in tutta la sua dimensione proprio attraverso le trasformazioni impresse alla società dalle mutazioni delle tecniche utili per produrre ricchezza, ri-

voluzione industriale compresa. I grandi sommovimenti determinatisi con la crescita della capacità di produzione sono alla base della costruzione del nuovo ruolo che cominciano a svolgere le capitali. La stagione delle grandi esposizioni nazionali ed internazionali segna con evidenza questo ruolo e determina in qualche modo le nuove regole del prestigio di una città che sono essenzialmente fondate sul ruolo da essa determinato nell'animare il mercato.

Di fatto la città non si compromette con la produzione definita dal lavoro materiale. Già nell'Ottocento tende a definire i suoi compiti attraverso i ruoli dell'amministrare e del mercato.

Anche questo meccanismo tende oggi a cambiare perché si è assottigliato il compito della funzione meramente amministrativa e politica. Un primo fattore è diventato il ruolo svolto dalla capacità di avviare processi di produzione accreditabili e spendibili attraverso la capacità di costruzione di ricerche e di formule produttive con potenzialità innovative. Un secondo fattore è orientato dalla capacità di definire organizzazione per consentire di esportare il peso della produzione anche in luoghi differenti da dove si è prodotta la ricerca per la produzione²¹. Il terzo fattore è la distribuzione del benessere in funzione dei consumi, quindi in ragione della concentrazione della popolazione.

In questo senso il ruolo di città capitale tende a cambiare per non appartenere più solo alla dimensione politico amministrativa, ma per legarsi essenzialmente a questa capacità di chiudere il cerchio del rapporto tra ideazione del prodotto, costruzione ed esportazione della produzione e concentrazione di grandi mercati di consumo. Altre mete si avvicinano e spingono la necessità di rivedere i principi di riferimento dell'urbanistica. Come si faceva cenno nei precedenti paragrafi, l'urbanistica non è mai stata mera tecnica della pianificazione. Il quadro generale entro cui occorre avviare nuove ragioni di riflessione conduce verso l'ipotesi di un cambiamento radicale dei rapporti che ispiravano le economie di qualche tempo fa. La crescita economica si è avvalsa in questi anni di una articolazione del lavoro che ha visto sconvolti i vecchi parametri con cui ci si apprestava a comprendere la realtà²².

Da un lato una crescita della mobilità e una divisione produttiva su scala planetaria ha accentuato le differenze tra paesi ricchi e paesi poveri, determinando un modo diverso di produrre ricchezza. La città, non solo quella definita dalla semplice concentrazione di case di servizi e di beni, ma quella complessiva del costume dell'abitare con una possibilità nuova di accesso a beni di consumo e servizi diffusi anche territorialmente, ha determinato un modo nuovo di chiudere il cerchio della produzione e del consumo e lo ha fatto attraverso la determinazione di un elevarsi complessivo della domanda di tecnologia²³.

4. CERCHI

La città quindi apre e chiude il ciclo della produzione. Lo apre innanzi tutto perché essa offre una dimensione di avvio della produzione attraverso la ricerca di prodotti giustificati da alte tecnologie o comunque da una consapevolezza aiutata dalla tecnologia. Essa inoltre produce l'accreditamento degli stessi prodotti anche attraverso la formazione guidata di una domanda di bisogni superiori corrispondenti ad una dimensione del vivere che di fatto si presenta in ogni luogo come il frutto della dimensione urbana²⁴. Infine la città distribuisce e conduce a mercato le varie merci in ragione della massa critica definita dalla dimensione della potenziale domanda di prodotti. La produzione materiale dei beni, oggetto di questo processo, prende corpo nei modi più svariati e la realtà delle attività del secondario che sono le più pesanti si distribuiscono nel mondo rappresentando esse la nuova vera campagna.

Questo modello raggiunge la sua autonomia esportando e guidando a distanza il lavoro e riducendolo entro i ritmi del mercato²⁵. Ricerca e mercato si incontrano così nella città, determi-

nando sempre più contraddizioni fuori da questo cerchio e producendo accumulazioni di ricchezza un tempo impensabili perché fondate sulla esportazione del lavoro sporco fuori dal perimetro di benessere definito dal vivere in città. Ulteriormente crescono alcune contraddizioni perché viene alimentato un mercato fittizio ovvero che tende ad esaurire i bisogni di chi ne ha determinato la natura.

Due approcci differenti si configurano per la definizione della costruzione della città futura: modificare o aggiungere, pur se modificare è anche un poco aggiungere.

Dai territori messi in esame emerge come questa necessità di fare città è diventata oggi sempre più urgente perché si tratta di chiudere il cerchio che poggia sulla ricerca, sulla produzione e sul mercato. La dimensione del cerchio è proporzionale ai bisogni e alla quantità del prodotto ma è importante che il mercato possa esprimere una sorta di chiusura del cerchio di ritorno e controllo dell'economia sviluppata. Vi saranno quindi territori dipendenti che sono toccati per quel prodotto solo dalla produzione mentre ricerca e mercato sono governati da altri territori, da altre città.

I comuni del Belice hanno trovato una strada nelle produzioni agroalimentari ed esprimono ricerca e mercato in modo limitato, riducendo i benefici potenziali delle dinamiche espresse dalla produzione. I comuni dell'alta Valle dell'Agri sono riusciti a produrre un minimo di centralità urbana ma non esprimono ancora una dimensione adeguata di prodotti capaci di imporre un riferimento economico confacente alla natura del territorio. La città di Messina sembra non essersi risollevata dal terremoto e pur avendo espresso una forte concentrazione di presenza umana vive problematicamente e senza iniziativa il suo doppio ruolo storico di città dello Stretto e città del Mediterraneo.

A conclusione va detto che i cerchi delle attività che territori e città sviluppano sono un poco come l'irrorazione di un corpo operato dai vasi sanguigni. Non si tratta di andate e ritorni di informazioni o beni come avviene in alcuni settori della comunicazione immateriale o dei trasporti di beni mobili, ma di flussi che nel passare attraverso un composito corpo, fatto di territori abitati da campi coltivati, da città, borgate e paesi, lo irrorano permettendone la vita.

5. MOBILITÀ

Per interrogarsi sui motivi della permanenza dell'insediamento umano in un luogo e sulla natura delle forze che ne sostengono le attività, pur partendo dai casi su cui si è voluto riflettere, occorre allargare ulteriormente lo sguardo a dimensioni territoriali e geografiche la cui consapevolezza appare sempre necessaria.

La rimozione di vincoli nella comunicazione e l'aggregazione di forti spinte sociali pronte a cogliere le nuove opportunità della tecnologia ha trovato in questi ultimi anni nuove forme e nuove ragioni nelle riverberazioni economiche dell'ideologia del benessere anche attraverso la dimensione geografica e lo sfruttamento della specifica collocazione dei territori. Ciò si verifica in particolare nelle grandi periferie del mondo in quei luoghi di margine cioè tra paesi a forte sviluppo tecnologico e paesi più poveri dove si concentrano anche punti di contatto tra differenti culture. Vale la pena di soffermarsi su questa misura, sintetizzandone alcuni aspetti e partendo proprio dalla forza dell'insediamento umano nelle realtà costiere che nel tempo hanno determinato forti sistemi di aggregazioni urbane e di scambi reciproci. Le coste di tutto il mondo hanno goduto di benefici e si sono appesantite di funzioni attraverso opportunità a loro assegnate da un sistema di condizioni riscontrabili in rapporto ad una geografia del mare e delle terre che la determinano. Le comunicazioni nel tempo hanno segnato una massiccia evoluzione e comunque si sono inne-

state nel tempo in un sistema di realtà marine che hanno configurato in modo più o meno esteso relazioni culturali e scambio di beni. Tra queste sicuramente le regioni che si affacciano sul Mediterraneo hanno avuto, prima di altre, particolari occasioni di interrelazioni di flussi e quindi di sviluppo di rapporti tra comunità. Ciò è stato fortemente condizionato dalle relazioni che si sono giocate della diversità tra culture. Per questo il Mediterraneo è stato, insieme ad altri mari e forse tra i primi, un «mare di contatto», un mare che ha determinato cioè occasioni di scambio di particolare rilievo, partecipando, nell'arco della lunga vicenda storica dell'insediamento umano, a determinare la forza di una cultura che pur se fondata su differenze presenta una sostanziale unità di modi attraverso cui sono stati affrontati i fondamentali principi di organizzazione della vita delle comunità.

Mari e terre che vi si affacciano hanno sempre espresso come dei grandi sistemi unitari fondati sulle differenze di culture ed etnie che in vari modi sono entrati in contatto tra loro. I sistemi insediati nati sulle sponde di piccoli e medi mari sono stati sicuramente condizionati dalle potenzialità di contatto che questi mari esprimono. Realtà come il mare Mediterraneo, il mar Baltico, il mar dei Caraibi, e altri mari hanno definito sistemi di aggregazione e culture specifiche confermando il ruolo degli scambi marittimi e in vari modi della realtà costiera come spinta e occasione di forti concentrazioni urbane. Non a caso la conquista dell'America parte proprio dall'incontro di popoli mediterranei con il mar dei Caraibi che costituisce anche esso un sistema, per l'epoca, circoscrittibile di traffici marittimi. Pure i traffici tra le coste dell'Oceano Indiano possono consistere scambi di medio raggio, prevalentemente affidati ancora e forme di navigazione di cabotaggio. Il passaggio dal controllo dei piccoli e medi mari, come il Mediterraneo, al controllo dei grandi mari come l'Oceano Atlantico prima e l'Oceano Pacifico successivamente, costituisce proprio l'apertura verso l'epoca moderna che non a caso gli storici fanno iniziare con la scoperta del Nuovo Mondo, l'America. I mari di contatto confermano la loro particolare vocazione di portatori di occasioni di scambio.

Nella complessa realtà del mondo contemporaneo, che tende ad allargare la misura degli scambi in funzione della evoluzione delle capacità tecnologiche, si definisce una nuova dimensione delle comunicazioni che richiama direttamente le modalità attraverso cui si è sviluppata l'urbanizzazione e quindi l'occupazione di territori in relazione alle opportunità di scambio di risorse e di controllo dei luoghi. Non a caso la nascita dei rapporti con il Nuovo Mondo e la sua iniziale dipendenza dalla realtà europea determinerà il prevalere dell'occupazione della costa atlantica con un sistema urbano molto fitto nella parte centro settentrionale.

La costa del Pacifico del Sud-America sarà in buona parte urbanizzata attraverso l'occupazione dei territori degli Incas da parte dei conquistadores, comunque con prevalere del sistema insediativo costiero su quello interno. Mentre l'urbanizzazione del Nord-America seguirà le grandi migrazioni verso l'interno del continente spinte dalla febbre dell'oro e dalla conquista successiva dei territori del Texas, del Nevada, dell'Oregon, della California, via, via, verso il Pacifico. Comunque se si guarda la carta geografica delle Americhe che non a caso vengono a trovarsi proprio nel bel mezzo dei due grandi Oceani, ci si accorge come ancora oggi le principali città siano allocate nell'ambito di aree costiere sia della costa dell'Atlantico che del Pacifico.

Anche se per ragioni differenti, in modi molto più articolati per la differente stratificazione storica, le aree urbane del sistema asiatico che ricadono nelle aree costiere sono sicuramente prevalenti e con forti fattori di sviluppo rispetto invece ai sistemi urbani allocati nelle interne, in prevalenza comunque poste lungo i grandi tracciati delle principali vie di comunicazione internazionale. In questo contesto una articolatissima organizzazione internazionale del lavoro sta condizionando fortemente l'uso delle comunicazioni e accentua, non a caso, l'op-

portunità di allocazione lungo la costa delle grandi concentrazioni urbane, non fosse altro che per la crescita dei rapporti di comunicazione tra territori lontani e quindi per lo sviluppo dei traffici marittimi alla grande scala. La divisione del lavoro ha infatti colto opportunità legate alle grandi concentrazioni umane e ha distribuito funzioni anche in ragione di nuove e/o antiche povertà, configurando una sofisticata dimensione della divisione del lavoro tra momenti dello stesso processo lavorativo. Il fattore più significativo in tale orientamento è apparso la possibilità di produrre una organizzazione che nel distinguere direzionalità, prodotto e mercato su ampia scala pone direzionalità, ricerca e progetto nei paesi a forte grado di sviluppo, la produzione materiale in paesi variamente poveri o in via di sviluppo e il mercato di nuovo con prevalenza nei paesi più ricchi capaci di definire marketing e assorbire il prodotto. Ciò sta ponendo al centro dei modelli organizzativi delle aziende la dimensione e l'incidenza dei trasporti e della complessiva organizzazione della comunicazione del prodotto, dal trasferimento dell'ideazione, alla costruzione dell'accreditamento sui mercati. Infatti questo meccanismo incide fortemente sul sistema generale delle comunicazioni e in modo più diretto sulle ragioni di allocazione funzionale di alcune attività, legate ovviamente anche ai traffici marittimi.

Se per lungo periodo il sistema dei piccoli e medi mari ha avuto una particolare fortuna nelle relazioni di contatto, in modo sempre più massiccio è emersa la forza di scambio indotta dai grandi mari oceano. All'indomani della scoperta dell'America la consapevolezza di trovarsi tra terre di mezzo ha indotto anche per queste ragioni il taglio di particolari tratti di terra (Panama e Suez) per passare da un mare all'altro, da un sistema territoriale all'altro, eliminando faticose circumnavigazioni di continenti e accorciando oltre misura alcune distanze in relazione alle zone temperate più densamente abitate.

Nella geometria delle terre emerse e dei grandi mari il peso delle aree abitate nell'emisfero Nord è sicuramente maggiore che nell'emisfero Sud. Solo Asia ed Europa assorbono una dimensione di abitanti di oltre 4,5 miliardi, mentre il resto della popolazione del pianeta è al di sotto di 1,8 miliardi di persone. Di fatto al di sopra dell'Equatore vivono oltre 5,3 miliardi di persone mentre al di sotto ne vivono meno di 1,1 miliardi. Anche i territori offrono la medesima articolazione di estensioni essendo le terre ferme molto più ampie nell'emisfero Nord. Ciò pone con chiarezza che reciprocamente i mari dell'emisfero Sud sono più ampi di quelli dell'emisfero Nord e che i traffici nell'emisfero Nord sono molto più intensi. Una volta inaugurata una articolata divisione del lavoro che ha profondamente coinvolto i paesi in via di sviluppo, con prevalente esclusione dell'Africa e il nuovo emergere dell'Asia in particolare della Cina e dell'India, i traffici nell'emisfero Nord rispetto a quelli dell'emisfero Sud tendono a indurre una occupazione dei territori costieri con un sistema di scambiatori capaci di smistare il grande traffico di merci verso le aree che presentano maggior numero di popolazione e quindi maggiori opportunità di mercato.

In questo complesso sistema il Mediterraneo, per i soli paesi che vi si affacciano, rappresenta una dimensione di circa 435 milioni di abitanti di cui circa 208 occupano territori europei, 148 nordafricani e 79 milioni territori asiatici. Non fosse altro che per il peso della popolazione direttamente interessata, senza tenere conto del resto della popolazione europea che rasenta circa ulteriori 500 milioni di abitanti, la dimensione di attrazione del sistema insediativo mediterraneo costituisce un'occasione di richiamo che tendenzialmente può incidere sulla deviazione dei traffici verso un ruolo del Mediterraneo come mare scambiatore tra Occidente e Oriente. Attraversare più territori nel sistema dei traffici potrebbe accrescere gli interessi verso un meccanismo di collegamenti con scambiatori continui che mettono a frutto non solo le mete finali dei trasporti ma la dimensione di linea servente più territori interessati.

Note

* Università degli Studi di Palermo.

Il testo qui pubblicato è stato elaborato direttamente dall'autore e presentato al seminario: "Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità: i nuovi assetti territoriali in Italia – prospettive di formazione di una macroregione metropolitana centro-meridionale. Il riposizionamento del mezzogiorno peninsulare ed insulare", che si è svolto a Napoli il 2 ottobre 2009, presso il Museo di Pietrarsa.

¹ In *Pianificazione Siciliana* Anno III N. 1-4, Gennaio - Aprile 1968, ristampata da Archivio CRESM nel 2008 a ricorrenza del quarantennale del terremoto, le foto rappresentano volti contadini e bimbi in disperante attesa e scorci dei centri abitati ridotti ad un ammasso di macerie.

² Il documento intitolato *Il terremoto dei Poveri* Partinico 3-2-1968 firmato da Danilo Dolci per Il Centro Studi e Iniziative, da Salvatore d'Amico per L'Alleanza Coltivatori Siciliani, Lorenzo Barbera per Il Comitato per la Pianificazione Organica della Valle del Belice, pubblicato in *Pianificazione Siciliana*, Op. cit., parte proprio dal rivendicare l'importanza della costruzione delle dighe sul Carboj e sullo Jato e conclude con un invito alla partecipazione verso una «democratica riforma agraria».

³ *I Propilei. Grande Storia Universale*, Vol XI *Passato e Presente*, Mondadori, Milano, 1970.

⁴ Ibidem: «Ad iniziare dal 1950, con lentezza tra molteplici difficoltà, esitazioni, inceppi, ebbe inizio un processo riformatore che vide il varo di alcune leggi di riforma agraria e l'istituzione della Cassa del Mezzogiorno».

⁵ Con DL 1 marzo 1945 fu dato avvio alla procedura dei Piani di ricostruzione che in sostituzione dei Piani regolatori generali previsti dalla Ln 1150/42 davano priorità di finanziamenti e di interventi ai comuni danneggiati dai bombardamenti. In N.G. Leone *Elementi della città e dell'urbanistica*, Palumbo ed. Palermo 2004.

⁶ Nel 1945 la casa editrice Einaudi pubblica *Cristo si è fermato a Eboli*, scritto nei due anni precedenti. In esso Levi denuncia le condizioni di vita disumane di quella popolazione contadina, dimenticata dalle istituzioni dello Stato, alle quali «neppure la parola di Cristo sembra essere mai giunta». La risonanza che avrà il romanzo mette in ombra la sua attività di pittore: ma la stessa pittura di Levi viene influenzata dal suo soggiorno in Lucania, diventando più rigorosa ed essenziale e fondendo la lezione di Modigliani con un sobrio, personale realismo. Da Wikipedia (http://it.wikipedia.org/wiki/Carlo_Levi).

⁷ C. AYMONINO in: *Matera: mito e realtà, Casabella Continuità 1959 n. 231*, afferma: «per noi, dicevo, Matera è stata il piano di riferimento per una speranza concreta, un modo che, una volta risolto (data la confluenza di problemi organizzativi, professionali e culturali) avrebbe potuto divenire l'inizio di un metodo nuovo, più completo e più complesso di «fare l'architettura». Finito di leggere il «*Cristo si è fermato ad Eboli*» sembrava impossibile poter trovare i «*Cristi*» il cui intervento in un tessuto storico, sociale ed edilizio non fosse puramente e semplicemente l'applicazione di alcune «regole» apprese dai libri o riprese da esperimenti stranieri».

⁸ M. TAFURI, *Ludovico Quaroni e lo sviluppo dell'architettura moderna in Italia*, Ed. di Comunità, Firenze 1964. Il progetto del Borgo «La Martella» fu redatto da L. Quaroni, M. Agati, F. Gorio, P. M. Lugli, M. Valori.

⁹ M. ROSSI DORIA, *Dieci anni di politica agraria nel Mezzogiorno*, Laterza, Bari 1958.

¹⁰ Pasquale Saraceno sarà anche il maggiore sostenitore dell'istituzione della Cassa del Mezzogiorno. Diomedeo Ivone (a cura di), *Cultura, Stato e Mezzogiorno nel pensiero di Pasquale Saraceno*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2004.

¹¹ STEFANIA POTENZA, *L'esperimento della «Tennessee Valley Authority» nella pianificazione delle risorse regionali: da tentativo di riforma delle istituzioni ad intervento anticongiunturale*, in *L'urbanistica del riformismo, U.S.A. 1890-1940*, Mazzotta, Vicenza 1975.

¹² CHIARA MAZZOLENI, *Un laboratorio di sviluppo comunitario: il Centro per la piena occupazione di Danilo Dolci a Partinico*, in *Urbanistica n. 108*, Milano, 1997, definisce con molta attenzione una storia delle problematiche sociali nel Sud partendo proprio dalla definizione del proposta della Svimez per interpretare la condizione del Mezzogiorno d'Italia.

¹³ Aldo Capitini ne fa cenno in una sua rapida biografia. A. Capitini, *Attraverso due terzi di secolo*, Perugia 1968. «Per Danilo Dolci la cosa è stata più complessa. Sapevo di lui e gli scrissi quando egli fece il suo primo digiuno a Trappeto, per la morte di una bambina di stenti. Gli dissi che non aveva il diritto, prima che egli avesse informato sufficientemente noi tutti della situazione, e lo pregai perciò di sospendere il digiuno. Così siamo diventati amici e ho sempre seguito il suo lavoro; ho fatto conoscere a Danilo tutti i miei amici laici da Calamandrei a Bobbio, e tanti altri (egli era in par-

tenza cattolico), l'articolazione dell'apertura religiosa e della nonviolenza, i miei articoli sul piano sociale e sul lavoro dal basso, mediante centri di educazione degli adulti e di sviluppo sociale».

¹⁴ Giancarlo De Carlo, Carlo Doglio, Michele Gandini, Billa Pedroni, Ludovico Quaroni, Elio Vittorini sono autori di alcuni filmati che verranno presentati alla X Triennale di Milano del 1954: Cronaca urbanistica, La città degli uomini, Un lezione di Urbanistica

¹⁵ N.G. LEONE, *Sinigalli amante dell'architettura*, in *Sinigalli a Milano*, a cura di Giuseppe Lupo, Interlinea edizioni, Novara 2002. L. Sinigalli fu il pubblicista della Olivetti nel periodo della sua affermazione come principale industria moderna del panorama italiano, mentre C. Doglio fu il sociologo dello stessa industria nello stesso periodo. Attraverso un incontro occasionale, a Montemurro tra Doglio e Sinigalli, viene registrata nel testo, a distanza di svariati anni, il rapporto di una storia comune tra intellettuali molto diversi tra loro, riuniti in una comune occasione che darà valori innovanti ad un pezzo della storia italiana.

¹⁶ C. DOGLIO, *L'equivoco della città giardino*, Edizioni R.L., Napoli 1953.

¹⁷ C. MAZZOLENI, *Un "eretico" tra gli urbanisti*, in C. DOGLIO, *Per prova ed errore*, a cura di C. Mazzoleni, Le Mani, Genova 1995.

¹⁸ C. MAZZOLENI, ibidem.

¹⁹ Doglio, nello stesso anno, pubblicherà con L. Urbani un libro proprio sui temi della programmazione. C. DOGLIO, L. URBANI, *Programmazione e infrastrutture (quadro territoriale dello sviluppo in Sicilia)*, ed. Sciascia, Caltanissetta-Roma 1964.

²⁰ D. DOLCI, *Spreco. Documenti e inchieste su alcuni aspetti dello spreco nella Sicilia occidentale*, Einaudi, Torino 1960. Emerge un quadro disastroso di marginalità povertà nei principali centri della Sicilia in particolare a Cammarata, Partinico, Palma di Montechiaro.

²¹ N.G. LEONE, H. FOX, L. URBANI, *Strategic land planing map in Application of the EULA Model in Chile*, C.I.C.S. EULA-UNESCO, Parigi 1994. Il caso anche di paesi con significative intraprese e occasioni di sviluppo come il Cile dimostra come sia stato esportata gran parte della produzione materiale in realtà diverse da quelle a maggiore sviluppo economico.

²² C. DOGLIO, P. VENTURI, *La pianificazione organica*, Ed. Cedam, Padova 1979. Attraverso la storia di alcuni tra i più significativi urbanisti italiani, emergono i riferimenti di un'urbanistica impegnata nella soluzione dei problemi, con capacità di progetto e non solo di tecniche.

²³ F.M. BUTERA, *Dalla Caverna alla casa ecologica*, ed. Ambiente, Milano, 2004. La nuova domanda di tecnologia è di fatto molto attenta alle innovazioni. Il testo dimostra come anche le tematiche dell'energia e dell'ambiente devono essere affrontate con competenze capacità tecnologiche, quindi con valori introdotti dal vivere urbano.

²⁴ N.G. LEONE, *Elementi della città e dell'urbanistica*, ed. Palumbo, Palermo 2004.

²⁵ G. CAMPIONE, *L'«addomesticamento» del territorio e l'«arguzia del paesaggio» bis e altri scritti*, Ed. dell'Albero Blu, Messina, 2008, sviluppa, in questa direzione, un approccio che ribadisce come il paesaggio sia anche ed essenzialmente una stratificazione della storia delle trasformazioni umane e per questo un valore che la modernità non può barattare come a volte avviene per il territorio: "Noi siamo i paesaggi che abbiamo introitato e tutta la storia, in quel suo essere sempre storia contemporanea, è narrazione, mediazione che cuce l'intreccio di una storia di storie e di una nuova storia tra le storie". Anche questi valori, comunque, entrano oggi nelle dinamiche dei "cerchi" e vengono spesi in un gioco ottico in cui la interpretazione della storia muta in ragione della distanza da cui si guardano i paesaggi.