

POLITECNICO DI TORINO

Laurea Magistrale
Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale

Tesi di laurea magistrale

I patti di collaborazione: il progetto Co-City



Relatrice
Prof.ssa Nadia Caruso

Candidato
Dario Igor Lillo D'Alberti

Luglio – 2019

Indice

Abstract	1
Introduzione	2
1 Il fenomeno dell'abbandono nelle aree urbane	5
1.1 Le aree dismesse e l'abbandono: alcune definizioni	5
1.2 Il percorso storico della dismissione	6
1.3 Le diverse tipologie delle aree dismesse	8
1.3.1 Ex impianti industriali	8
1.3.2 Ex stazioni e linee ferroviarie	13
1.3.3 Ex ospedali	17
1.3.4 Ex aree militari	21
1.3.5 Ex centri commerciali	24
1.4 Le aree dismesse: un problema o una risorsa?	31
1.4.1 Gli effetti della dismissione all'interno del contesto urbano	31
1.4.2 La vivibilità e la percezione dei vuoti urbani da parte del cittadino	33
1.4.3 Le opportunità nascoste	34
2 I patti di collaborazione e gli elementi che li compongono	37
2.1 La partecipazione come base di partenza	37
2.2 La cura e la gestione del bene comune	41
2.3 Il quadro normativo dei patti di collaborazione della Città di Torino a confronto con il regolamento di Bologna	46
3 Caso studio – Il progetto Co-City	53
3.1 L'iniziativa UIA e il progetto Co- City	53
3.2 I tre ambiti del progetto nel contesto torinese	61
3.3 L'evoluzione del progetto	72
3.4 I risultati ottenuti	75
3.5 Un'analisi critica del progetto Co-City	77
Conclusioni	85
Riferimenti Bibliografici	88
Sitografia	94

Abstract

I patti di collaborazione: il progetto Co-City

Il tema che si affronta all'interno della tesi è lo studio approfondito del patto di collaborazione, introdotto per la prima volta attraverso l'approvazione del primo Regolamento dei Beni Comuni dalla Città di Bologna nel 2014 in collaborazione con l'associazione torinese "Labsus - laboratorio per la sussidiarietà". Il nuovo strumento giuridico è stato descritto non solo attraverso l'analisi del suo quadro normativo, ma anche entrando nel dettaglio con l'analisi dell'intero processo di stipulazione, utilizzando come esempio, il caso studio del progetto Co-City, avviato dalla Città di Torino nel 2017 dopo la vittoria conseguita con il bando pubblico europeo presentato dall'iniziativa UIA – *Urban Innovative Actions* nel 2015. Lo scopo principale della tesi è quello di capire se il nuovo strumento sperimentato dalla Città di Torino può essere considerato come un'alternativa agli innumerevoli e onerosi strumenti urbanistici che sono stati approvati negli ultimi vent'anni dalle diverse amministrazioni per il recupero e la rigenerazione delle aree abbandonate.

Il lavoro di tesi si articola prima di tutto attraverso l'identificazione delle diverse tipologie di dismissione, utilizzando esempi europei e in alcuni casi anche internazionali, in modo da ricostruire un quadro generale dello stato attuale del fenomeno dell'abbandono. In seguito si sono analizzate le proposte di collaborazione che l'amministrazione ha recepito negli ultimi due anni, attraverso il progetto Co-City, da parte dei cittadini attivi, dalle associazioni e dai gruppi di interesse; lo studio si basa sull'esperienza di tirocinio condotta all'interno degli uffici del comune di Torino, nel settore "Arredo Urbano, Rigenerazione Urbana e Integrazione", che ha permesso di far emergere alcune osservazioni. A seguito di quest'ultime, si è potuto stilare la matrice dell'analisi SWOT, che ha permesso di individuare i punti di forza e di debolezza dell'intero processo di definizione del nuovo strumento, nonché delle opportunità e delle minacce che giungono dall'ambiente esterno ad esso.

Introduzione

Il tema che si sviluppa nella tesi è quello del patto di collaborazione, che è stato introdotto per la prima volta attraverso l'adozione del primo Regolamento dei Beni Comuni da parte della Città di Bologna nel 2014 in collaborazione con l'associazione torinese "Labsus - laboratorio per la sussidiarietà". Questo nuovo strumento giuridico si riferisce ad un accordo tra l'amministrazione e i cittadini che viene formalizzato attraverso la stipulazione di un contratto, che definisce gli obiettivi e le clausole che dovranno essere perseguite da entrambe le parti. I patti sono stati adottati da diversi comuni italiani (ad oggi sono 180), tra questi vi è anche la Città di Torino che li disciplina attraverso il "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani" (n. 375) adottato nel 2016 e che verrà utilizzato come scenario per introdurre il caso studio del progetto Co-City. Lo scopo principale della tesi è quello di capire se i patti di collaborazione possono essere un'alternativa esaustiva agli strumenti urbanistici che sono stati utilizzati negli ultimi vent'anni dalle amministrazioni per affrontare il tema delle aree dismesse.

La tesi si compone di tre capitoli che possono essere considerati come lenti di ingrandimento di un microscopio, che hanno il compito di osservare e analizzare con un diverso grado di dettaglio il legame che si crea tra il tema delle aree dismesse e il nuovo strumento giuridico che si sta adottando negli ultimi anni in alcuni comuni italiani. Nel primo capitolo della tesi si cerca di ricreare il percorso storico che ha segnato l'inizio del fenomeno dell'abbandono, esponendo le cause e le criticità che si sono diffuse attraverso la dismissione delle aree industriali, settore che fu il primo ad essere colpito dai cambiamenti economici produttivi. Tuttavia il primo capitolo si compone anche di una parte in cui si differenziano le diverse tipologie di aree dismesse, mostrando che la dismissione non è causata solo dai cambiamenti economici produttivi ma anche dall'innovazione tecnologica, dai cambiamenti in campo medico, politico e dai mutamenti geopolitici internazionali succeduti negli anni. Inoltre, con l'utilizzo di esempi europei, italiani e in alcuni casi internazionali, si mostra come si è e si sta affrontando il fenomeno dell'abbandono e quali sono state le iniziative che si sono condotte. Il primo capitolo si conclude con un'analisi discorsiva degli aspetti positivi e negativi che le aree dismesse producono, nonché delle opportunità che possono essere sfruttate attraverso di esse, mostrando gli effetti che generano sia fisicamente, all'interno dello spazio urbano, che mentalmente, attraverso la percezione del cittadino che li vive direttamente.

A tal proposito, nel secondo capitolo, si descrive il nuovo strumento giuridico esponendo gli elementi che lo compongono e il quadro normativo che lo disciplina, utilizzando il Regolamento n. 375 di Torino. Tale strumento dà la possibilità di avviare collaborazioni tra l'amministrazione e i soggetti che si presentano come singoli, gruppi informali o

associazioni, con l'obiettivo di curare e gestire i beni comuni urbani. Il tema dei patti di collaborazione si espone attraverso la costruzione di un percorso logico che mette in connessione differenti temi, utili per la sua comprensione. La costruzione del processo di partecipazione, ad esempio, è uno degli elementi indispensabili per la riuscita del patto, perché permette di far interagire e dialogare gli attori interessati che, condividendo e discutendo le proprie istanze, riescono in alcuni casi a raggiungere l'obiettivo comune prefissato. Il processo inoltre viene sostenuto dal nuovo modello di amministrazione condivisa che si è sviluppato con la modifica del Titolo V della Costituzione italiana, che ha introdotto il principio di sussidiarietà, agevolando così le iniziative dei cittadini per lo svolgimento di attività di interesse generale. Allo stesso tempo, il tema dei patti di collaborazione è collegato ad un secondo elemento, i beni comuni: un concetto che ha suscitato negli anni differenti dibattiti politici e ideologici, che oggi vengono identificati e disciplinati attraverso i regolamenti adottati da alcuni comuni italiani, nonostante l'assenza di una vera e propria legge che ne definisca l'identità giuridica. Il capitolo si conclude con il confronto tra il primo Regolamento dei Beni Comuni, attuato nel 2014 dalla Città di Bologna, e il Regolamento n. 375 della Città di Torino, introdotto nel 2016, dando la possibilità di osservare le differenze e le modifiche adottate da quest'ultimo.

L'ultima lente di ingrandimento che permette di approfondire il tema dei patti di collaborazione si ha con l'applicazione pratica del suo quadro normativo all'interno del caso studio del progetto Co-City. Nell'ultimo capitolo si descrive l'intero iter che l'iniziativa UIA ha utilizzato per approvare il progetto Co-City, definendo le varie figure coinvolte e le caratteristiche che ciascun progetto pilota deve possedere. Inoltre si analizza l'intero processo che lo stesso progetto Co-City sta utilizzando per stipulare i patti di collaborazione, evidenziando le varie fasi che lo compongono e le condizioni che le proposte di collaborazione devono avere. L'analisi continua con i tre diversi ambiti di azione all'interno del contesto torinese, identificando le aree dei quartieri più in difficoltà che l'amministrazione ha definito insieme alle circoscrizioni. Dopo aver spiegato i criteri di selezione utilizzati per l'identificazione delle aree più critiche, l'autore della tesi passa ad analizzare sia alcune proposte recepite dall'amministrazione da parte dei soggetti interessati, che le fasi successive necessarie alla stipulazione dei patti, come ad esempio la valutazione, che verrà condotta attraverso l'attribuzione di un punteggio da parte del gruppo di lavoro autorizzato, e la fase di co-progettazione, che attualmente è giunta agli *step* finali. Il capitolo si conclude con i risultati ottenuti dall'esperienza del progetto Co-City e con le osservazioni che sono emerse attraverso la matrice dell'analisi SWOT, permettendo di mostrare i punti di forza e di debolezza del nuovo strumento giuridico, nonché del procedimento che lo accompagna. Allo stesso tempo la matrice ha mostrato le opportunità che possono essere sfruttate e le minacce che dovranno essere evitate per far sì che i futuri progetti che scaturiranno da questa esperienza possano essere migliori ed efficaci.

Le motivazioni che hanno incentivato lo studio del nuovo strumento giuridico derivano sia dall'esperienza condotta attraverso il tirocinio svolto all'interno degli uffici del comune di Torino, nel settore "Arredo Urbano, Rigenerazione Urbana e Integrazione", che dalla curiosità personale dell'autore, che ritiene il patto di collaborazione uno strumento capace di affrontare il tema dell'abbandono con un approccio diverso e innovativo, permettendo di intervenire in modo mirato alle necessità individuate all'interno degli spazi urbani attraverso la collaborazione e il dialogo che si crea tra l'amministrazione e gli *stakeholder*.

1 Il fenomeno dell'abbandono nelle aree urbane

1.1 Le aree dismesse e l'abbandono: alcune definizioni

Prima di focalizzare l'attenzione sul problema della dismissione si cercherà di formulare una definizione univoca del concetto di "area dismessa". Da un primo ragionamento si può considerare l'area dismessa come un luogo formato da elementi che nel passato caratterizzavano una determinata attività che ricopriva un ruolo ben definito all'interno dello spazio urbano. La dismissione è un tema che apre diversi scenari interpretativi ed è proprio per la sua complessità che si trova difficoltà nel riassumerlo. Partendo dagli studi condotti in Gran Bretagna, le principali definizioni che si affermarono dopo gli anni settanta, furono: *derelict land* e *vacant land* (Dansero, 1993). Il primo termine viene utilizzato dal Department of Environment (DoE) nel suo *Derelict Land Survey* (1974, 1982, 1988) per indicare le aree che non possono essere riutilizzate per nessun motivo se non prima averle sottoposte a determinati trattamenti (Dansero, 1993). All'interno di questa definizione rientravano non solo le ex aree industriali ma anche discariche, cave e miniere, strutture militari, linee ferroviarie dismesse e terreni abbandonati. Il termine *vacant land* (area vacante) invece, si utilizza nei registri dei suoli di proprietà pubblica (*Land Registers*) per indicare quelle aree sottoutilizzate o del tutto inutilizzate (D'Anna, Frallicciardi, 2015). In Italia il termine "area dismessa" ha assunto diverse accezioni nel corso degli anni come ad esempio: aree sottoutilizzate, edifici abbandonati, aree di riuso, spazi "negativi" o vuoti urbani. È possibile riferirsi alle aree dismesse come ad una porzione di territorio di piccole, medie o grandi dimensioni, interna o esterna alla città, ottenute a seguito di abbattimenti, spazi residui, abbandono di uno o più edifici a seguito della chiusura di un'attività, oppure da un insieme di stabilimenti con uguale o differente destinazione d'uso che, per motivi di diversa natura, perdono la propria funzione all'interno della città. Dalla definizione si evince che la relazione tra area e funzione è fondamentale e che la dismissione, che causa la rottura di quest'ultima, non è casuale ma si genera per motivi ben precisi. Dietro a questa definizione si nasconde un fenomeno più grande che prende il nome di abbandono: un'azione che si identifica nel momento in cui un soggetto qualsiasi cessa volontariamente di interessarsi e di essere responsabile di un oggetto o di una persona che precedentemente si considerava importante. In ambito urbano il fenomeno dell'abbandono si riconosce con la perdita da parte del soggetto, ad esempio un investitore privato, del rapporto d'interesse tra quest'ultimo e l'area in cui si colloca la propria azienda; egli potrebbe decidere di chiudere definitivamente l'attività, ridimensionarla o spostarla, concentrando i propri investimenti in altre aree sensibilmente più vantaggiose. La decisione di abbandonare una determinata area si basa su fattori che possono mutare nel tempo: il costo del lavoro, l'espansione dei mercati, le nuove tecnologie; il proprietario di un'azienda può valutare le dinamiche socio – economiche e politiche di un determinato Stato per cercare di ottenere maggiori possibilità di guadagno.

Le cause che generano la dismissione e l'abbandono sono numerose e per identificarle e comprenderle maggiormente è necessario delineare il loro percorso storico.

1.2 Il percorso storico della dismissione

Il fenomeno della dismissione compare in tempi e aree geografiche diverse ma la sua origine si rileva nelle più antiche aree industrializzate degli Stati Uniti. Il settore industriale è legato a questo tema perché fu il primo a subire i cambiamenti del sistema economico produttivo, generando così le prime aree dismesse all'interno delle città. Gli studiosi, durante lo sviluppo industriale, consideravano le città come delle macchine in continua crescita dal punto di vista economico, sociale e territoriale, ignorando i possibili cambiamenti che sarebbero avvenuti nel futuro prossimo. Tale crescita si fondava sulle nuove tecniche di produzione che si stavano diffondendo negli anni trenta all'interno delle industrie automobilistiche statunitensi di Henry Ford. Quest'ultimo si ispirava alle teorie di Frederick Taylor riguardanti "l'organizzazione scientifica del lavoro", basata sulla scomposizione e suddivisione dei complessi processi di produzione in semplici movimenti, che in seguito venivano assegnati ad ogni operaio, dando così la possibilità, anche attraverso le nuove tecnologie e la standardizzazione dei prodotti, di velocizzare e aumentare la produzione delle merci (Viero, 2011). Nello stesso periodo fu coniato il termine *fordismo*, concetto che Antonio Gramsci e il socialista Henri de Man teorizzarono per descrivere il successo dell'industriale Henry Ford che da quel momento in poi avrebbe influenzato il sistema produttivo dell'industria manifatturiera degli anni successivi (Wikipedia: *fordismo*). Tuttavia il fenomeno della dismissione iniziò a diffondersi proprio da qui, raggiungendo i principali bacini minerari nell'Europa centrale e degli Stati Uniti, ed in seguito coinvolse anche le parti dell'Europa meridionale e mediterranea (Dansero, 1993).

Le cause scatenanti del fenomeno si riconducono nei progressivi cambiamenti del sistema economico produttivo, come l'innovazione tecnologica, le modifiche normative alle fasi di espansione, i mutamenti delle esigenze dei consumatori e i nuovi rapporti economici internazionali acquisiti dalla globalizzazione (Inzaghi, Vanetti, 2011). Tali cambiamenti diedero origine ad un effetto domino che giunse anche in Italia negli anni settanta con il decentramento produttivo. Quest'ultimo determinò lo spostamento della produzione dei grandi impianti industriali dal centro alle periferie, permettendo di ridurre la congestione urbana nelle città e velocizzando lo spostamento delle merci dagli impianti alle altre aree del paese attraverso gli assi viari principali (Saputo, 2014). Nel decennio successivo tale processo continuò a crescere attraverso l'inserimento di nuove infrastrutture viarie che, estendendo i confini fisici delle città, generò in parallelo la decrescita demografica all'interno di quest'ultime (Ibid.). Alla fine degli anni ottanta le innovazioni tecnologiche segnarono un cambio di direzione dal punto di vista degli investimenti, spostandosi dal settore industriale a quello terziario, determinando così l'inizio dell'epoca post-industriale e

del processo di deindustrializzazione. Quest'ultimo mirava a semplificare la produzione, organizzando e riducendo l'uso delle materie prime e del lavoro manuale all'interno degli stabilimenti (Ibid.). Dagli anni novanta ad oggi lo sviluppo della globalizzazione, dell'informatizzazione e dell'automazione, ha generato nuovi rapporti economici e politici tra i vari paesi, producendo un incremento della delocalizzazione a scala transnazionale e aumentando la diffusione delle aree dismesse (Ibid.). A confermare questa tesi, nello stesso periodo, si manifestarono due tendenze in Italia: "la prima è il declino e poi l'inversione dei fenomeni di crescita urbana [...]; la seconda, solo in parte conseguenza della prima, è l'abbandono di vaste parti della città industriale o degli spazi dedicati alle infrastrutture civili o militari più interni alle strutture urbane" (D'Agostino, 2003, p.15). Oltre ai casi più rilevanti in Italia di dismissione, come il vecchio stabilimento del Lingotto a Torino, gli edifici Pirelli nel quartiere Bicocca di Milano o il vecchio porto di Genova, si aggiungevano anche gli immobili civili, militari e le aree considerate "vuote".

È proprio nel quinquennio tra il 1985 – 1990 che si condussero i primi studi¹ che si occupavano di classificare e quantificare le aree dismesse a livello locale; uno degli aspetti negativi delle ricerche erano le differenti metodologie utilizzate che non permettevano di comparare o elaborare quadri complessivi a livello nazionale o regionale (Spaziante, 1996). Tuttavia lo sviluppo industriale rese possibile la crescita delle città; ma a quale prezzo? Coloro che vivono oggi e abitano gli spazi urbani, sono circondati da una serie di aree dismesse prive di funzione, che al tempo stesso, trovano difficoltà nel ritrovare un ruolo nel nuovo ambito urbano. In definitiva le aree dismesse generano principalmente due tipi di problemi: il primo, riguarda la cessazione vera e propria di un'attività, che sia produttiva o di servizio, essa provoca un problema di ordine economico e sociale; il secondo, riguarda il riuso del suolo che, attraverso la sostituzione di tale attività, potrebbe ridare una nuova identità all'area (Crosta, 1990). Con il mutamento del sistema economico e sociale, è difficile ma non impossibile ipotizzare e realizzare una strategia che possa tener sotto controllo le innumerevoli variabili che si intrecciano nel contesto cittadino, basti pensare agli strumenti di pianificazione come i piani strategici o i piani regolatori che si occupano di conferire una visione alla città; i primi soprattutto cercano di mantenere una flessibilità all'interno del processo di pianificazione per permettere di intervenire in ogni momento sull'azione attuata nel rispetto delle regole e dei vincoli interni ai piani. Nel passato la mancanza di un quadro di riferimento teorico che articolasse e contestualizzasse il problema della dismissione, provocò la realizzazione di interventi disarticolati, privi di una visione più ampia e strategicamente efficace che si possono definire come le varianti inserite all'interno dei piani regolatori.

¹ Ricerche di Mangoni del 1988; Cresme, 1988 e 1991.

1.3 Le diverse tipologie delle aree dismesse

La dismissione è un fenomeno che ancora oggi interessa le città e coloro che si occupano di studiarla: gli urbanisti, i geografi e i sociologi, che si pongono l'obiettivo di comprendere le dinamiche e le conseguenze che l'abbandono può causare all'interno degli spazi urbani, cercano di trovare possibili soluzioni attraverso progetti pilota e nuove politiche che permettano di ridare utili e attrattive funzioni ai vuoti urbani.

Per entrare nel dettaglio del fenomeno dell'abbandono e cogliere a pieno i possibili scenari in cui si genera, è possibile suddividere le aree dismesse in diverse tipologie: ex impianti industriali, ex stazioni e linee ferrovie, ex ospedali, ex aree militari ed ex centri commerciali. Ognuna di queste categorie racchiude in sé la propria storia, le politiche e gli interventi attuati durante gli anni, nonché le cause che si differenziano caso per caso. Nello specifico si seguirà uno schema logico che prevede di utilizzare esempi europei, nazionali e in alcuni casi internazionali, per ricostruire il panorama generale del tema della dismissione e degli interventi che si sono attuati negli anni, cercando di focalizzare l'attenzione sui diversi approcci utilizzati per generare una maggiore coesione sociale e uno sviluppo sostenibile delle aree urbane.

1.3.1 Ex impianti industriali

Il fenomeno della dismissione industriale, come già affermato nei primi paragrafi, si è diffuso a partire dalle regioni centrali degli Stati Uniti e nelle città minerarie e portuali del centro Europa. Le cause scatenanti sono diverse e convenzionalmente si ricollegano al periodo della crisi energetica del 1973 ottenuta a seguito della guerra dello Yom Kippur, durante la quale gli stati occidentali diedero il loro appoggio ad Israele per vincere la guerra; in quel periodo i paesi industrializzati dipendevano principalmente dal petrolio, ritenuta la più importante fonte di energia che veniva utilizzata nella produzione industriale, agricola e del sistema dei trasporti (Tonon, 2014). L'OPEC, l'alleanza dei paesi arabi produttori di petrolio che erano in guerra con Israele, decise di sospendere le forniture facendo triplicare il prezzo e provocando così una riduzione della produzione e del trasporto nonché il calo dei profitti imprenditoriali e l'aumento del prezzo di tutte le merci (Ibid.). Tale sospensione segnò l'inizio delle trasformazioni degli stabilimenti industriali che dovettero ridimensionarsi per far fronte a tale disagio provocando la chiusura dei primi impianti legati alla siderurgia, alla metallurgia e alla cantieristica, dando spazio così anche alla crescita del settore terziario. Negli anni successivi, ad alimentare la dismissione industriale, fu anche il progresso tecnologico, che ridusse il costo del lavoro attraverso l'inserimento dell'automazione nei sistemi di produzione, rendendo obsolete alcune delle attività che fino a quel momento venivano eseguite manualmente dagli operai. Un'altra causa associata al fenomeno dell'abbandono è la delocalizzazione, cioè lo spostamento di un'attività produttiva in aree logisticamente preferibili e vicine alle grandi vie di comunicazione per permettere un migliore collegamento tra l'azienda produttiva e le zone circostanti. Nel

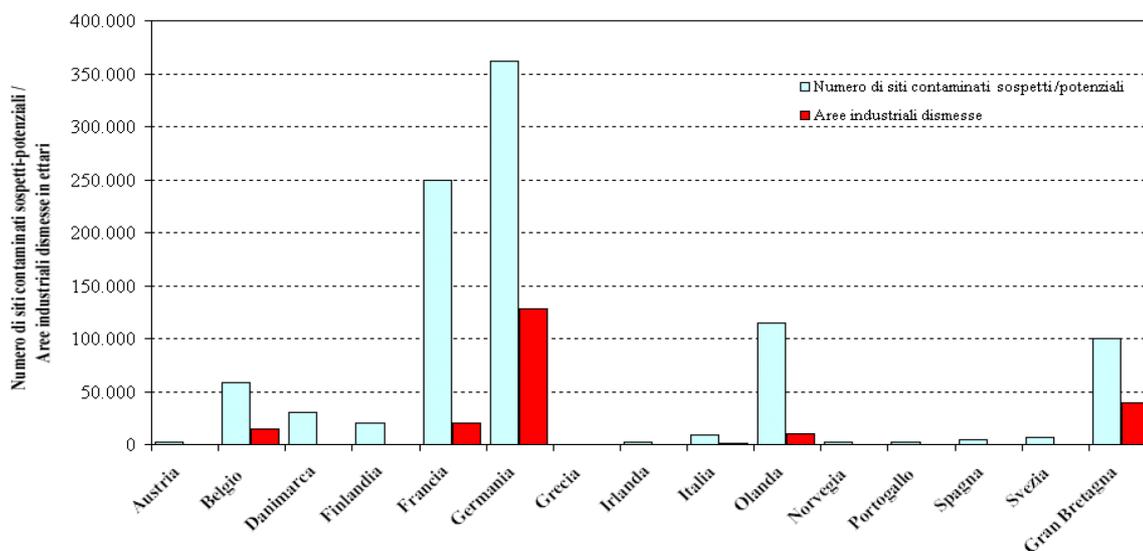
decennio successivo agli anni ottanta, a seguito della spinta innovativa che l'esperienza Fordista aveva generato, si rileva nelle città industriali italiane un rallentamento della crescita fisica, demografica ed economica (Giuliani, 2010). Nello stesso periodo l'Europa si stava già occupando di importanti casi di dismissione industriale: a Parigi le aree dismesse ammontavano a 10 milioni di mq e nelle zone periferiche settentrionali, nella regione di Pas de Calais, questo valore toccava gli 85 milioni di mq; in Germania, nella regione della Ruhr, le aree dismesse ammontavano a 25 milioni di mq; in Gran Bretagna, lungo il fiume Tamigi, i Docklands londinesi si estendevano per 22 milioni di mq (Bazzocchi e Righetto, 1996). I paesi che avevano una storia più lunga dal punto di vista industriale valutarono e calcolarono l'estensione delle loro aree industriali dismesse a livello nazionale. In Germania, ad esempio, la superficie totale di aree industriali dismesse è stata stimata pari a 128.000 ha nel 2002; in Gran Bretagna, 39.600 ha ed in Francia, 20.000 ha (*Tab. 1 e Grafico. 1*).

Tab. 1 – Aree industriali dismesse e siti contaminati in Europa:

	Siti contaminati sospetti/potenziati	Aree industriali dismesse (ha)	Concentrazione regionale	Fonte
Austria	2.500	dato non disponibile	Mur-Mürz-Furche, Linz, Vienna	Umweltbundesamt Wien, 2000
Belgio	5.528 (Vallonia) 53.000 (Fiandre)	9.000 (Vallonia) 5.500 (Fiandre)		GEHAT, Université Bruxelles, 2000; EEA, 1999
Danimarca	30.000	dato non disponibile		Danish EPA, 2001
Finlandia	20.000	dato non disponibile	Helsinki	EEA, 1999; Finish Environment Institut, 2000
Francia	200.000 – 300.000	20.000	Nord-Pas-de Calais, Lorraine, Rhône-Alpes	EEA, 1999; Ministère de l'Environnement, 2000
Germania	362.000	128.000	Germania dell'Est/Berlino, Ruhr, Saar	Umweltbundesamt Berlin, 2000
Grecia	dato non disponibile	dato non disponibile	Lavrion/Attica, Aliverion Evoia	Ministry of environment, 2001
Irlanda	2.300	dato non disponibile	Dublino, Cork	Env. Protection agency, 2000
Italia	9.000	1.260 (Provincia di Milano)	Lombardia (Prov. di Milano), Piemonte, Veneto, Campania, Calabria	EEA, 1999; anpa, 2001
Olanda	110.000 – 120.000	9.000 – 11.000		EEA, 1999; Environmental Ministry, 2000
Norvegia	2.100	dato non disponibile		
Portogallo	2.000	dato non disponibile	Lisbona (chimico), Norte (tessile), Porto (metallo)	Lab. Nac. de Engenharia Civil, 1998
Spagna	4.900	dato non disponibile	Madrid, Paese Basco, Asturias, Catatonia	Ministerio de Medio Ambiente, 2001
Svezia	7.000	dato non disponibile		EEA, 1999; OECD, 1998
Gran Bretagna	100.000	39.600	Mersey Tyneside, Yorkshire Midlands, South Wales, Scozia, Londra	DOE, 1993

Fonte: Brownfields and redevelopment of urban areas, Austrian Federal Environment Agency, 2002.

Grafico. 1 – Aree industriali dismesse e siti contaminate in Europa:



Fonte: *Brownfields and redevelopment of urban areas*, Austrian Federal Environment Agency, 2002.

Nei paesi citati nel paragrafo precedente, tenendo conto delle diversità istituzionali, economiche e territoriali, gli interventi di riqualificazione, seguirono un processo di pianificazione che si tradusse in specifici quadri legislativi e forme di cooperazione tra i diversi soggetti che operavano in tale settore, permettendo di focalizzare l'attenzione sulla modernizzazione della città e la promozione di innovative e concrete operazioni di recupero delle aree degradate, per riportare un equilibrio insediativo e un miglioramento dell'aspetto economico-ambientale (Brunetta, 1992)². L'analisi delle esperienze maturate in questi tre paesi mise in luce i modelli operativi, le problematiche affrontate e le soluzioni tecniche per creare le migliori condizioni di realizzabilità degli interventi di riconversione.

Uno dei più famosi e complessi interventi a livello europeo che ha registrato un importante risultato sia dal punto di vista della pianificazione territoriale, che della gestione innovativa del processo di trasformazione, attuata da parte delle amministrazioni, è il caso della riqualificazione del bacino della Ruhr in Germania alla fine degli anni novanta. Attraverso l'istituzione della struttura IBA³ che si occupava di raccogliere e coordinare le proposte che giungevano sia dai diversi gruppi sociali e imprenditoriali (modalità *bottom up*), che dalle iniziative regionali e comunali (modalità *top down*), si riuscì a rinnovare l'attrattività del territorio e rilanciare l'economia dell'area, utilizzando le strutture industriali dismesse come punti di riferimento per rilanciare la cultura del luogo. Grazie alla stretta cooperazione tra lo

² In R. Camagni, M. C. Gibelli, *Alta tecnologia e rivitalizzazione metropolitana*, G. Brunetta nel suo capitolo "Riuso delle aree industriali dismesse e riqualificazione delle periferie", descrive nel dettaglio gli interventi e le procedure che si sono susseguite a partire dal 1980 nei tre paesi (Francia, Gran Bretagna e Germania).

³ In precedenza l'IBA era una mostra internazionale di costruzione e architettura che fu trasformata in una società da parte del governo regionale Nordrhein-Westfalen agli inizi degli anni novanta. Il consiglio di amministrazione era formato da importanti esperti nel campo della politica, dell'economia, dei sindacanti e delle associazioni ambientaliste.

Stato, le Regioni e le autorità locali, si riuscì ad attuare un vero e proprio programma urbanistico di rivitalizzazione, che permise attraverso diverse soluzioni, di riqualificare il bacino della Ruhr (Brunetta, 1992). Le soluzioni si basavano principalmente sulla revoca di finanziamenti destinati ad altri obiettivi ritenuti meno urgenti e sull'utilizzo di nuove procedure e strumenti capaci di migliorare il processo di progettazione e attuazione degli interventi (Minucci, 1996). Le risorse che si stanziarono vennero utilizzate dalla Leg (*Landesentwicklungsgesellschaft*), una società di diritto privato a capitale pubblico formata dal Governo regionale della Renania Westfalia, da banche e assicurazioni pubbliche e da alcune amministrazioni locali, per acquisire e bonificare le aree inquinate delle ex fabbriche, che in seguito sarebbero state date in cessione ai comuni con l'obiettivo di attrezzarle e a rimettere sul mercato. La società avrebbe dovuto operare per 5 anni ma i risultati positivi e i tempi ben più lunghi di quelli prefissati dalla Länd, necessari per la bonifica e la sua incentivazione, fecero in modo che quest'ultima decidesse di mettere a pieno regime la Leg senza limiti di tempo (Minucci, 1996).

A seguito delle principali dismissioni industriali europee degli anni ottanta, l'Italia si ritrovò in un periodo in cui l'abbandono degli stabilimenti industriali si stava diffondendo sempre di più, soprattutto nelle città dove l'industrializzazione era stata la trave portante dello sviluppo economico e sociale. Bernardo Secchi (1990) sottolinea che in quel periodo gli esperti si focalizzavano più sugli impatti che la dismissione stava provocando che sulle cause scatenanti; i soggetti che venivano più influenzati erano: la popolazione, le imprese, i gruppi sociali e le decisioni che venivano prese sul piano amministrativo, l'aumento dei tassi di disoccupazione, le variazioni del mercato del lavoro e il rapporto tra pubblico e privato. Di fronte a tale problema le difficoltà strategiche per ridare una nuova funzione alle ex aree industriali erano e sono ancora oggi molte e alcune di queste continuano a gravare sulle decisioni amministrative. Fabio Minucci (1996), nel Working Paper curato da E. Dansero dal titolo "*Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*", identifica ed elenca queste difficoltà: il reperimento delle risorse economiche necessarie per effettuare le bonifiche e l'intervento stesso di recupero; la mancanza di strumenti tecnici all'interno dei diversi enti locali, nonché delle competenze adeguate nel definire progetti e la complessità che si genera con l'intreccio di quest'ultime tra i diversi enti; la tempistica degli strumenti utilizzati nell'urbanistica e gli interventi scarsamente compatibili con l'imprevedibilità della domanda, oppure per le caratteristiche fisiche e dimensionali dell'area.

Dagli anni novanta in poi, in Italia, si affrontò il tema del riutilizzo delle aree industriali dismesse attraverso l'attuazione di diverse soluzioni; in alcuni casi, si utilizzarono le varianti parziali e generali per cercare di aggiornare le previsioni che i Prg si prefissavano di raggiungere, in altri, invece, si introdussero nuovi strumenti, come i Programmi urbani complessi che si occupavano principalmente della riqualificazione degli edifici residenziali pubblici, ma che in un secondo momento vennero applicati anche per la bonifica delle aree industriali dismesse per poterle destinare ad un nuovo uso (residenziale, commerciale,

artigianale, ecc.) (Spaziante, 1996). Nello stesso periodo uno degli esempi che si lega al tema dei programmi complessi, è la riqualificazione di Spina 3 nella Città di Torino, interessata da grandi stabilimenti industriali appartenenti a Fiat, Michelin, Savigliano e Paracchi. L'intervento, iniziato nel 1997 con la demolizione degli impianti abbandonati, durò fino al 2016, anno in cui fu aperto il passante ferroviario tra Corso Regina e piazza Baldissera, determinando la fine dei lavori. Questo esempio è interessante per l'ente strumentale che si è costituito in accordo con la Città di Torino e gli operatori economici durante i lavori di riqualificazione dell'area. Il comitato Parco Dora venne formato nel 2006 come servizio per i cittadini interessati dalla trasformazione urbana, con il compito di interloquire, raccogliere ed elaborare le istanze che questi ultimi ponevano alle autorità. Sulla base delle indagini e delle consultazioni con gli *stakeholder*, le istituzioni e gli attori privati, si avviò un programma pluriennale di attività suddiviso in nove punti, che si occupasse di accompagnare i cittadini lungo il processo di trasformazione. Questi punti si ritrovano all'interno del report del 2016: "Accompagnare la trasformazione" a cura di E. G. Vecchiolino e S. Giannini:

- Accompagnamento alla lettura dei progetti di trasformazione;
- Valorizzazione dei servizi, iniziative ed opportunità;
- Analisi dei bisogni e individuazione di servizi;
- Raccolta istanze e criticità;
- Mediazione dei conflitti;
- Found raising e progettazione;
- Attività culturali e di promozione del territorio;
- Sviluppo di comunità;
- Recupero e valorizzazione del patrimonio storico e culturale.

Il comitato ha permesso così di attivare un processo partecipativo formato da cittadini, associazioni e gruppi di interesse con lo scopo di esaminare le trasformazioni urbane e definire i servizi necessari per la collettività, rimanendo in stretto rapporto con le istituzioni pubbliche e private. La partecipazione dei cittadini negli stessi anni, più che assumere un carattere aggiuntivo al processo di trasformazione urbana, è diventata un vero e proprio strumento con l'obiettivo di migliorare gli spazi urbani attraverso servizi qualitativi e non più solo quantitativi. Questo tema viene approfondito all'interno degli strumenti di riqualificazione urbana e dai progetti che si sono susseguiti dagli anni novanta ad oggi (PsP, CdQ, Programmi di iniziativa comunitaria – Urban II, ecc.) che, con la sperimentazione della co-progettazione, insieme alla popolazione che risiede e vive gli spazi interessati dagli interventi, si occupano di affrontare il degrado e la disgregazione sociale, aiutando così a rigenerare le aree urbane. Inoltre, le politiche di coesione e le iniziative che si stanno ormai sviluppando negli ultimi vent'anni a livello europeo, hanno permesso di incoraggiare le istituzioni dei paesi membri e le amministrazioni delle città, nell'avviare azioni innovative non ancora testate a pieno e che verranno approfondite nei capitoli successivi.

1.3.2 Ex stazioni e linee ferroviarie

Gli impianti industriali non sono le uniche strutture ad essere interessate dalla dismissione e da un lento processo di recupero. Un altro settore ad essere colpito da tale fenomeno è quello dei trasporti su rotaia. Il servizio ferroviario si è sviluppato nel 1825 in Inghilterra con la costruzione della prima linea ferroviaria ad uso pubblico; negli anni successivi, questa nuova modalità di trasporto si diffuse sempre di più raggiungendo anche il continente americano dove qui, già agli inizi del novecento, la rete ferroviaria si estendeva per 430.000 chilometri. Tuttavia, lo sviluppo del servizio ferroviario, diminuì a partire dagli anni quaranta con l'avvento dell'automobile; le industrie automobilistiche diedero la possibilità alle persone di poter scegliere un nuovo mezzo di trasporto per effettuare i propri spostamenti in modo molto più indipendente e rapido rispetto ai treni. L'auto ha così permesso di accorciare le distanze, i tempi e i costi per raggiungere i luoghi d'interesse delle persone, a discapito delle stazioni ferroviarie che in quel periodo erano state distribuite su gran parte del territorio in modo da raggiungere i centri urbani più lontani per dare la possibilità a tutte le persone di usufruire del servizio per motivi di lavoro o per svago. Con l'avvento dell'automobile la dismissione di chilometri di linee ferroviarie e delle stazioni non tardò ad arrivare; il fenomeno della dismissione, infatti, non ha intaccato solo il settore industriale, ma anche il servizio ferroviario, nonché il suo patrimonio immobiliare formato da piccole stazioni, caselli, magazzini e sedimi ferroviari, il più delle volte ubicate in aree suburbane di alto pregio paesaggistico o a ridosso di zone archeologiche o storico-culturali di elevata importanza.

Oggi le ferrovie abbandonate sono un tema che viene trattato sia dalle Ferrovie dello Stato Italiane⁴ che da gruppi di tecnici volontari come l'Associazione Italiana Greenways⁵. Quest'ultima, attraverso il progetto "ferrovie abbandonate"⁶, dal 2007 censisce i tratti dismessi appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato e alle linee date in concessione. Tale associazione definisce le ferrovie abbandonate come quei tratti di ferrovie pubbliche, statali o in concessione, a scartamento (distanza tra le rotaie di un binario) ordinario o ridotto, che insistono sul territorio italiano e che sono attualmente soppressi, chiuse al traffico regolare da oltre un anno o mai entrati in funzione. Di seguito si espone la classificazione dei tre gruppi di linee ferroviarie dismesse all'interno del progetto "ferrovie abbandonate" sopra citato:

⁴ È una società per azioni che gestisce e controlla la maggior parte dei tratti ferroviari in Italia; nel 2016 pubblicò l'Atlante delle linee ferroviarie dismesse, contenente la storia, le schede tecniche e le mappe con i diversi percorsi dei tracciati ormai non più utilizzati.

⁵ L'associazione si è costituita il 20 luglio del 1998 in seguito al seminario sulle greenways presso la Facoltà di Agraria di Milano con la partecipazione del prof. Julius Fabos dell'Università del Massachusetts (USA).

⁶ Il progetto "ferrovie abbandonate" ha come responsabile il Dr. Agr. Roberto Rovelli (Dipartimento di Ingegneria Agraria nell'Università degli Studi di Milano); egli è il vicepresidente dell'Associazione Italiana Greenways che, attraverso il sito: www.ferrovieabbandonate.it, approfondisce il tema delle linee ferroviarie dismesse insieme ai tecnici volontari.

- *Ferrovie chiuse al traffico*: sono quei tratti di linee ferroviarie ufficialmente sopresse o di fatto chiuse per la maggior parte dell'anno al traffico regolare, ai viaggiatori e alle merci. Sono esclusi da questo gruppo i raccordi portuali, industriali, i raccordi tra diverse amministrazioni e i raccordi tra due o più linee. Nella tabella (Tab. 2) si elencano i nomi delle linee dismesse, la loro lunghezza, lo scartamento e l'anno di chiusura;

Linea	Lunghezza	Scartamento	Anno di chiusura
Adria - Ariano Polesine	15,222 km	Ordinario	1944
Affi - Garda	11,295 km	Ordinario	1956
Agrigento Centrale - Agrigento Bassa - Margonia - Licata	63,77 km	950 mm	1958-1976
Airasca - Moretta - Saluzzo	33,372 km	Ordinario	1986
Albano Laziale - Cecchina (ex FSR) - Campoleone	13,203 km	Ordinario	1935
Alcamo Diramazione - Trapani	47,118 km	Ordinario	2013
Alcantara - Randazzo	37,040 km	Ordinario	1995
Alghero S. Agostino - Alghero Porto	1,555 km	950 mm	1988
Ancona - Ancona Marittima	1,720 km	Ordinario	2015
Aosta - Prè S. Didier	31,369 km	Ordinario	2015
Archi - Atessa	15,071 km	Ordinario	1973-1982
Arezzo - Sansepolcro (FAC) - Umbertide (FAC) - Fossato di Vico (FAC)	133,531 km	950 mm	1944
Asciano - Monte Antico	51,211 km	Ordinario	1994
Asti - Castagnole delle Lanze	20,128 km	Ordinario	2012
Atena (FCL) - Marsico Nuovo	26,764 km	950 mm	1966
Bagnolo in Piano - Carpi	18,753 km	Ordinario	1955
Barco - Montecchio Emilia	3,665 km	Ordinario	1955

Tab. 2 – Stralcio delle linee chiuse al traffico. [Fonte: www.ferrovieabbandonate.it, Roberto Rovelli, Associazione Italiana Greenways, ultima consultazione 21/02/2019]

- *Varianti di tracciato*: rientrano in questo gruppo i tratti ferroviari soppressi in seguito all'attivazione di varianti di tracciato (Tab. 3).

Tratto	Lunghezza	Scartamento	Anno di chiusura
Albacina - Fabriano	8,115 km	Ordinario	2009
Andora - Bordighera	49,396 km	Ordinario	2001-2016
Arcola - Romito - Sarzana	4,6 km	ordinario	1944
Ascea - S. Mauro la Bruca	13,9 km	ordinario	n.d.
Bari Centrale - Bari S. Andrea	3,915 km	Ordinario	2009
Bitetto Palo del Colle - Acquaviva delle Fonti	25,377 km	Ordinario	1994
Bolotana - Tirso - Iscra - Orotelli	19,324 km	950 mm	Inizio anni '80-inizio anni '90
Bolzano - Ponte d'Adige	5,278 km	Ordinario	1980
Bolzano Novarese - Gozzano (vecchia) - Borgomanero	7,579 km	Ordinario	2011
Bondeno - Casello Sessantuno	4,62 km	Ordinario	2000
Bonorva - Campeda	16,432 km	Ordinario	2001
Campofelice - Fiumetorto	9,466 km	Ordinario	2011
Cardano - Prato Tires - Ponte Gardena	19,446 km	Ordinario	1994-1998
Carruba - Guardia Mangano S. Venerina -Acireale - Catania Ognina - Catania Centrale	26,254 km	Ordinario	1958-1989

Tab. 3 – Stralcio dei tratti abbandonati in seguito a varianti di tracciato. [Fonte: www.ferrovieabbandonate.it, Roberto Rovelli, Associazione Italiana Greenways, ultima consultazione 21/02/2019]

- *Ferrovie incompiute*: si trovano in questo gruppo le linee ferroviarie costruite per l'intera estensione o per almeno metà del tracciato e mai entrate in servizio, aventi lunghezza superiore a 5 chilometri, secondo le previsioni del progetto vigente all'atto dell'interruzione dei lavori (Tab. 4).

Línea	Lunghezza	Scartamento
Bertiolo - Castions - Palmanova - S. Vito al Torre - (Mariano del Friuli) - (Gorizia Savogna)	46~ km	Ordinario
Bivio Orba - Cantalupo - Felizzano	21~ km	Ordinario
Bronte - Cuccovia	0 km	950 mm
Canicatti' - Riesi - (S. Michele di Ganzaria)	92~ km	950 mm
Cormons - Mariano del Friuli - Redipuglia	12,5 km	Ordinario
Ferrandina (FS) - Matera La Martella - (Matera Venusio)	29,250 km	Ordinario
Formigine - Pavullo	39,4 km	950 mm
Kaggera - Salemi	~ 26 km	950 mm
Leonforte - Nicosia	24~ km	950 mm
Majano - Udine	28,2 km	Ordinario
Mirandola (FS) - Mirandola (SEFTA) - Rolo Novi Fabbrico	26,108 km	Ordinario
Palermo Lollí - Camporeale - (Salaparuta)	85,254 km	950 mm
Roma Nomentana (vecchia) - Roma S. Pietro	12,8 km	Ordinario
S. Stefano di Camastra - Reitano - (Mistretta)	0 km	950 mm
Sant'Arcangelo di Romagna - S. Leo - Auditore Casinina - Urbino	67,5 km	Ordinario
Teglio Veneto - Bertiolo - Campoformido - (Udine)	41,1 km	Ordinario
Udine - Castions	17,9 km	Ordinario

Tab. 4 – Linee ferroviarie incompiute. [Fonte: www.ferrovieabbandonate.it, Roberto Rovelli, Associazione Italiana Greenways, ultima consultazione 21/02/2019]

Le stazioni ferroviarie e i tracciati dismessi sono un patrimonio e una risorsa che se riutilizzati possono ridare valore a queste parti di territorio abbandonate. Basti pensare ai tracciati come “reti di binari inutilizzati” che a sua volta si intersecano a delle “reti di sentieri”, “reti di vie d’acqua” oppure a “reti di strade secondarie e a basso traffico”; le reti ferroviarie non più attive possono essere riutilizzate per creare un sistema di “reti di percorsi verdi” dando così la possibilità di riqualificarle con nuove funzioni (Mazzoncini, 2016).

Il concetto di “rete” si ricollega pertanto a quello di “greenway” che, già dal 1865, F. L. Olmsted, padre della *landscape architecture*, aveva tentato di applicare a Oakland e a Berkeley in California. Il concetto di “greenway” si evolse nel corso del XX secolo richiamando più volte due aggettivi: linearità e connessione, da intendere come collegamento continuo attraverso diversi scambi modali di trasporto (ISFORT, 2004). Con il termine “greenway” si vuole comunque definire una tipologia di trasporto dolce, lenta, ecocompatibile con il paesaggio circostante e a misura d’uomo (Mazzoncini, 2016). Questo diverso modo di vedere i tracciati ferroviari dismessi, apre un nuovo orizzonte di funzionalità, che aiuterebbe: i cittadini, per i loro spostamenti giornalieri da poter compiere in bici o a piedi riducendo così l’uso dell’auto privata; il turismo, attraverso i nuovi possibili percorsi culturali lungo tratti ferroviari storici; la salute, grazie al maggiore movimento fisico, ecc. I primi a sperimentare e a valorizzare queste opportunità furono gli americani che, interessati già dal dopo guerra da una rete ferroviaria dismessa lunga 230.000

chilometri, a partire dagli anni sessanta, realizzarono le prime riconversioni dei sedimi in *rail to trail* nell'Illinois e nel Wisconsin per un totale di circa 140 chilometri di percorsi verdi. Attualmente le linee riconvertite in *greenway* sono circa 1.930 per 35.750 km grazie all'opera di promozione, informazione e consulenza tecnica dell'associazione *non profit* Rails-to-Trails Conservancy, fondata nel 1986, che raccoglie oggi più di 100.000 soci e sostenitori (Mazzoncini, 2016).

Anche in Europa si registrano dei progetti di riqualificazione in corso, come nel caso francese, dove per riutilizzare i tracciati ferroviari ancora armati (ossia provvisti del binario), sono stati utilizzati dei carrelli a quattro ruote con spinta a pedali che in passato venivano impiegati per la manutenzione delle linee, mentre oggi vengono sfruttati a scopo ricreativo. Per quanto riguarda l'Italia, come si è visto nelle tabelle precedenti, il numero dei tracciati abbandonati è molto alto e solo nel 2017 la camera ha approvato la proposta di legge (D.P.R. 9 agosto 2017 n. 128) per creare "ferrovie turistiche" nelle linee in disuso o in via di dismissione, che si trovano in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, nel rispetto del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

La finalità della legge 9 agosto 2017 n.128 entrata in vigore il 07/09/2017, è di:

“salvaguardia e valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli” (Art.1).

Questa legge nel comma 2 dell'art. 2 classifica come tratte ferroviarie ad uso turistico i tratti tra:

- a) Sulmona – Castel di Sangro;
- b) Cosenza – San Giovanni in Fiore;
- c) Avellino – Lioni – Rocchetta Sant'Antonio;
- d) Sacile – Gemona;
- e) Palazzolo – Paratico;
- f) Castel di Sangro – Carpinone;
- g) Ceva – Ormea;
- h) Mandas – Arbatax;
- i) Isili – Sorgono;
- j) Sassari – Palau Marina;
- k) Macomer – Bosa;
- l) Alcantara – Randazzo;
- m) Castelvetrano – Porto Palo di Menfi;
- n) Agrigento Bassa – Porto Empedocle;
- o) Noto – Pachino;

- p) Asciano – Monte Antico;
- q) Civitavecchia – Capranica – Orte;
- r) Fano – Urbino.

Pertanto, queste reti ferroviarie daranno nuove opportunità di sviluppo e di ricchezza e permetteranno di riscoprire un patrimonio storico – ingegneristico e culturale che valorizzerà il territorio anche dal punto di vista paesaggistico. La trasformazione di questi tratti darà l'opportunità, a coloro che saranno interessati, di investire sul territorio per creare linee turistiche e attività culturali, promuovendo così l'intera area.

1.3.3 Ex ospedali

Questa tipologia di area dismessa si è diffusa non a causa dell'innovazione tecnologica, della crisi economica o della delocalizzazione degli impianti industriali, ma attraverso i cambiamenti in campo medico e sociale, nonché con le nuove politiche e le leggi inerenti a questi temi. Una delle modifiche più evidenti si ebbe con la legge italiana del 13 maggio 1978 n. 180, detta “legge Basaglia”, dal nome dello psichiatra che ne fu il promotore. Questa legge impose la chiusura dei manicomi e regolamentò le istituzioni dei servizi di igiene mentale pubblici (l'Italia fu il primo paese al mondo ad abolire gli ospedali psichiatrici). La legge durò pochi mesi fino a quando ne fu approvata una nuova il 23 dicembre del 1978, la n. 833, che istituì il Servizio Sanitario Nazionale che conteneva al suo interno (con alcune modifiche) quasi gli stessi articoli della vecchia legge n.180. I manicomi in passato erano ritenuti come luoghi di contenimento sociale e le strutture che venivano realizzate, erano abbastanza grandi da accogliere un numero considerevole di pazienti. Con l'approvazione della legge Basaglia gli edifici furono chiusi e abbandonati e solo alcuni, negli anni successivi, vennero recuperati attraverso l'inserimento di nuove funzioni.

Dall'articolo “I manicomi tra memoria e futuro: esempi Europei”, C. Lenza nel 2017 esamina il destino degli ex ospedali psichiatrici in Italia dopo la loro dismissione, focalizzando soprattutto l'attenzione sulle nuove possibili funzioni, nonché sul mantenimento della memoria storica di tali aree. Inoltre Lenza espone alcuni esempi europei di recupero degli ex manicomi: in Francia, l'Asile de Bron è un manicomio costruito dall'architetto Antonin Louvier nel 1876 vicino Lione. Oggi costituisce il Centre Hospitalier Le Vinatier dopo che nel 1937 venne trasformato nel Hôpital Départemental (*Fig. 1*).



*Fig. 1 - Foto aerea del Centre Hospitalier Le Vinatier
(fonte: www.ch-le-vinatier.fr, ultima consultazione 21/02/2019)*

Le Vinatier conserva la sua funzione medica per le malattie mentali, la struttura è organizzata in modo da diversificare le attività cliniche e medico-tecniche comprendendo anche la prosecuzione dell'attività produttiva nella ex colonia agricola. Gli edifici che compongono il centro furono restaurati per l'importanza storica e architettonica che ricoprivano, come ad esempio la cappella a croce greca e il fondale del viale d'accesso; i padiglioni vennero modificati per soddisfare le esigenze attuali e i resti dei portali furono rimontati liberamente come arredi del parco. Il centro oggi è interessato da diverse mostre allestite al suo interno e da iniziative culturali con visite guidate che hanno l'intento di conservare la memoria consapevole della storia del luogo.

In Inghilterra, invece, il caso più rilevante si registra nel quartiere storico di Littlemore, qui, già dal XIX secolo, era la parrocchia locale ad essere responsabile per la cura di chi non aveva mezzi di supporto, tra cui anche i malati mentali. La prima vera struttura, conforme alle esigenze di cui avevano bisogno i malati mentali, fu l'Oxford County Lunatic Asylum che fu costruito nel 1846 con uno schema a doppie ali ad angolo retto per separare la sezione maschile da quella femminile. Nonostante i successivi ampliamenti, nel 1996, la struttura fu ritenuta inadeguata e il manicomio venne chiuso; successivamente l'intero edificio, dopo essere stato venduto ai privati, fu trasformato in un complesso residenziale denominato St George's Manor (*Fig. 2*).



*Fig. 2 - Complesso residenziale St George's Manor
(fonte www.airbnb.it, ultima consultazi21/02/2019))*

Oggi, tra i nuovi edifici sorti nell'area, sono ancora ben leggibili le vecchie strutture della casa del direttore, della cappella e degli edifici cruciformi simmetrici che ospitavano i malati. Si possono citare altri casi: in Germania l'ex manicomio di Illenau, nel Baden, ospita gli uffici comunali, laboratori artistici e nuove residenze; il Pere Mata a Reus in Spagna che è ancora oggi visitato per le sue bellezze artistiche all'interno dei locali, ecc.

Questi esempi servono a capire sia come in Europa è stato affrontato il problema dell'abbandono degli ex ospedali psichiatrici sia come il ritrovamento del patrimonio culturale di beni materiali (edifici e documenti storici) e immateriali (testimonianze scritte e orali) può incentivare e affrontare in modo diverso le politiche di valorizzazione e tutela.

In Italia vi è un panorama diversificato dove esistono realtà in cui gli ex ospedali psichiatrici sono stati o demoliti totalmente come ad esempio l'ospedale psichiatrico di Reggio Calabria, smantellato negli anni novanta, ad eccezione della cappella, per lasciare posto alla Scuola Allievi Ufficiali dell'arma dei carabinieri, o recuperati integralmente come è avvenuto per il San Clemente a Venezia, trasformato in albergo di lusso. Un'altra soluzione a questo problema potrebbe essere quella di cambiare la destinazione d'uso degli edifici dismessi, come ad esempio è successo al Regio Spedale dei pazzi di Torino che da tempo oggi ospita i servizi comunali. Un altro esempio rilevante è quello del manicomio di Collegno che si inserì nel 1853 nella struttura della certosa reale, commissionata nel 1641 dalla Madama reale Cristina di Francia. La struttura, negli anni quaranta del novecento, raggiunse la sua massima espansione, riuscendo a contenere 4000 pazienti e oltre 1000 fra medici e infermieri. Dal punto di vista architettonico il complesso era costituito da 20 padiglioni a più piani che separavano le diverse tipologie di pazienti affetti da disturbi mentali ed inoltre

esisteva una piccola linea ferroviaria indipendente denominata Decauville che collegava i padiglioni tra loro. Oggi la struttura, in seguito alla dismissione dell'ospedale psichiatrico, è stata riconvertita solo in parte con diverse funzioni: con l'abbattimento delle mura che circondavano l'ospedale, il grande giardino al suo interno, è diventato un parco urbano attrezzato per lo sport e il tempo libero; alcuni dei padiglioni sono stati adibiti per contenere diverse facoltà universitarie ed inoltre vi è la presenza di molti uffici dell'A.S.L. Uno degli ultimi interventi di recupero risale al 2008; con la trasformazione della vecchia lavanderia a vapore (Fig.3), che si occupava della pulizia dei panni dell'ex ospedale psichiatrico, oggi la struttura ospita un teatro riconosciuto dal Mibact (Ministero per i beni e le attività culturali) come centro di eccellenza regionale per la danza (Calvini, 2018).

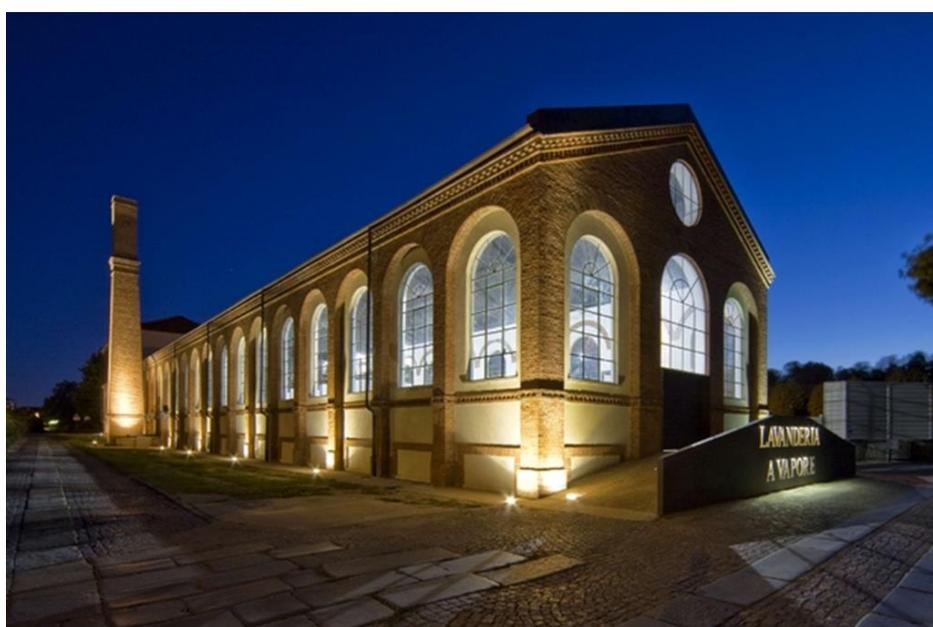


Fig. 3 – Lavanderia a vapore dopo il recupero
(fonte: <https://www.avvenire.it/agora/pagine/collegno>, ultimo accesso 21/02/2019)
(Foto B. Giardino)

Attualmente in Italia, oltre al tema degli ex ospedali psichiatrici, si sta discutendo molto del modello di “città della salute”, un complesso di edifici connessi fra di loro con all'interno differenti funzioni di carattere sanitario e di ricerca. A Torino, ad esempio, il nuovo progetto destinato alla città della salute e della scienza, prevede di trasferire le funzioni delle Molinette, del Sant'Anna e del Regina Margherita (attualmente in funzione), all'interno della nuova area alle spalle del grattacielo della regione (in fase di costruzione) (Longhin, 2017). Il progetto “Parco della salute” prevede di creare un'area ospedaliera immersa nel verde e con edifici che rispettino i parametri della sostenibilità ambientale. Una delle preoccupazioni che sorgono spontanee è quella della possibile dismissione degli attuali ospedali, nonché dell'abbandono di una rilevante area che causerebbe una spaccatura nel disegno urbano della città, provocando l'ennesimo vuoto urbano. Dalle ultime dichiarazioni del vicesindaco Montanari si può affermare che alcune delle aree che verranno dismesse

saranno riprogettate e destinate a residenze e servizi. Questo dimostra che l'autorità amministrativa comunale è cosciente sia del rischio che può generarsi attraverso l'attuazione del progetto, che delle potenzialità dell'area che verrà dismessa.

1.3.4 Ex aree militari

La dismissione delle aree militari è un'altra tipologia che interessa non solo l'Italia ma gran parte delle nazioni nel mondo. Le cause di tale processo sono dovute sia all'innovazione tecnologica che ai mutamenti geopolitici internazionali che hanno riformulato l'assetto delle forze armate all'interno delle nazioni di appartenenza. Con le nuove tecnologie alcune basi militari furono, da una parte, modernizzate o ampliate permettendo così una migliore sicurezza e difesa, dall'altra invece, dismesse per il loro inutilizzo e quindi per la poca necessità. Nel 1972, Kevin Lynch, affermava che il fenomeno dell'abbandono si stava sempre più diffondendo e che l'interesse doveva spostarsi anche sull'estensione delle aree militari che in quel periodo occupavano gran parte delle città e delle regioni per la difesa del territorio. Egli sottolineava che negli Stati Uniti le aree militari si estendevano per oltre 20 milioni di acri, superficie paragonabile alle dimensioni di un paese come il Portogallo, e che in Gran Bretagna, la difesa, possedeva una quantità di impianti militari cinque volte maggiore alla quantità di aree industriali (Lynch, 1972). Questo dimostra come le guerre e i conflitti producano e diffondano l'inquinamento e il consumo di suolo anche attraverso l'industria militare.

L'interesse nei confronti delle aree militari maturò in Italia a partire degli anni novanta attraverso tre processi di cambiamento nelle politiche nazionali e locali: la sospensione della leva obbligatoria nel 2001, che determinò la riduzione dell'arruolamento da parte dei giovani e l'obsolescenza di una parte del patrimonio militare; l'istituzione dell'Agenzia del demanio⁷ attraverso il D.lgs. 30 luglio 1999, n. 300, che permise di riformare la gestione e la vendita del patrimonio immobiliare dello Stato, riferendosi anche ai beni militari che possedevano una valenza storico-culturale, ed infine lo sviluppo delle nuove politiche di rigenerazione urbana, che sfruttava le aree dismesse come risorsa per i progetti a grande scala per ridisegnare gli spazi urbani (Artioli, 2016).

Una delle città europee che fu particolarmente interessata da questa tipologia di area dismessa, è quella di Pola in Croazia. Questa piccola città di mille abitanti, povera e insalubre, si trasformò, a partire dalla seconda metà dell'ottocento, in un importante centro economico militare degli Asburgo, dove oltre a numerose opere belliche, si realizzarono molte opere di carattere pubblico, come scuole, tribunali, ospedali e biblioteche. Anche le aree residenziali si ampliarono per dare spazio alla popolazione in costante aumento e inoltre la città si dotò di un tram e di un collegamento ferroviario verso Trieste e Vienna. Dopo il possedimento da parte degli Asburgo, il ruolo militare che assunse la città per le esigenze

⁷ Divenne Ente Pubblico Economico con il DL n. 173 del 2003.

dell'impero Austroungarico negli anni della guerra, iniziò a ridursi a partire dagli anni novanta, provocandone la sua smilitarizzazione. Tale processo spinse il Ministero della Difesa della Croazia a prendere determinate decisioni che comportarono sia l'abbandono di numerose aree militari che la cessione al Comune e all'Agenzia del demanio statale. Anche se la funzione militare fu il motore di sviluppo della città, essa tende ad essere considerate come un ostacolo al progresso (Venier, 2012).

Ivana Venier, nel seminario tenutosi il 4 maggio del 2011 all'Università IUAV di Venezia, espose le caratteristiche del progetto Brijuni Rivijera della città di Pola e gli avvenimenti che portarono la popolazione residente ad intervenire contro un progetto *top-down*. Nato formalmente nel 2003, il progetto, ha come obiettivo quello di valorizzare direttamente le aree militari dismesse lungo la costa meridionale dell'Istria attraverso l'incremento del flusso turistico. Il progetto fu commissionato dalla Regione e dal Governo con l'istituzione di una società a responsabilità limitata che si occupasse: di gestire la realizzazione del progetto e di concedere le aree militari dismesse agli attori privati individuati. Tale processo fu interpretato dalla popolazione come un atto imprenditoriale voluto dagli enti istituzionali e politici per perseguire interessi privati; ciò determinò la comparsa di associazioni che presero posizione contro il progetto e principalmente contro l'idea dello sviluppo del paese attraverso la privatizzazione delle aree e le opere demaniali lungo la costa. Lo scopo delle associazioni era quello di promuovere la partecipazione della popolazione, sensibilizzandola sul futuro di Pola attraverso eventi, attività e tavoli di discussione per cercare di ridimensionare il progetto e realizzarlo in modo democratico e trasparente, anche utilizzando un sistema di pianificazione basato sulla sperimentazione. Il caso europeo mostra come sia difficile trovare una condizione favorevole per sfruttare al meglio le opportunità che si presentano davanti. La partecipazione ai processi decisionali, nonché della co-progettazione degli interventi e delle azioni innovative, potrebbe generare migliori risultati grazie alle esperienze dei cittadini che vivono questi luoghi anche se, in alcuni casi, le amministrazioni evitano coscientemente di interagire con questi ultimi per evitare di rallentare l'iter di approvazione e di ridiscutere le scelte già definite.

In Italia i vuoti causati dalle aree militari dismesse contengono diverse criticità sia dal punto di vista della pianificazione urbana che dal loro riutilizzo, basti osservare la loro dimensione che provoca una vera e propria rottura della trama urbana e in alcuni casi anche problemi intrinseci come l'inquinamento del suolo. Storicamente le aree militari venivano classificate nei piani regolatori di prima e seconda generazione come "aree destinate ad attrezzature ed impianti di carattere speciale (impianti militari, caserme, ecc)" (D.M. n. 1444/1968, art. 2, comma 1 lettera F), limitando così la possibilità di poter intervenire su di esse (Gastaldi, 2017). Dagli anni ottanta, nelle nuove generazioni di piani, queste aree sono identificate come "ambiti di trasformazione" in modo da poter dare la possibilità, agli enti locali, di valorizzare, riconvertire e re-introdurre gli edifici esistenti, nel ciclo economico. Alcuni esempi potrebbero essere gli spazi che le caserme occupano all'interno delle aree urbane,

realizzate nel periodo precedente alla guerra mondiale e collocate in zone strategiche come vicino a scali e passanti ferroviari o alle grandi arterie di comunicazione. Molti impianti militari assumono una valenza storico-identitaria importante all'interno degli spazi urbani, ed inoltre, al loro interno, si ritrovano manufatti architettonici di alto valore, che vengono sottoposti a vincoli di tutela da parte delle autorità competenti. Gli edifici militari sono una testimonianza della cultura tecnica architettonica del passato, capaci di mantenere la memoria storica dei luoghi e la propria identità, riuscendo a superare anche il tempo (Gastaldi, 2017).

Una prima ipotesi di recupero si osserva nel 1989 attraverso il primo disegno di legge presentato dal Senato su “*Ammodernamento e redistribuzione territoriale delle caserme e delle infrastrutture militari mediante un finanziamento decennale straordinario e attraverso permuta ed alienazioni di immobili non più necessari alla difesa*” (ddl n.1740). Questo portò ad un periodo normativo intenso in materia di dismissione di immobili militari, che registrò degli scarsi risultati in termini di progetti realizzati (Gastaldi, 2017). Solo con l’approvazione della Finanziaria 2007 (legge n. 262 del 2006), che introduceva due nuovi strumenti: la concessione di valorizzazione e i Programmi Unitari di Valorizzazione (PUV dal 2012 PUVaT)⁸, si ricominciò a puntare sulla possibile riqualificazione e valorizzazione delle aree militari dismesse, grazie anche al trasferimento dei beni immobili del Ministero della Difesa al patrimonio dello Stato che la legge prevedeva. Gli strumenti introdotti con la finanziaria diedero la possibilità, nello stesso anno, di avviare il progetto “Valore Paese” che fu presentato dall’Agenzia del demanio con lo scopo di accrescere il valore economico e sociale del patrimonio immobiliare pubblico. Il progetto si interessò non solo degli ex immobili della Difesa ma anche degli immobili con un alto pregio storico-artistico, nonché dei beni a rete (beni interessati da collegamenti naturali e infrastrutturali). Dal censimento del 2007, effettuato dalla stessa Agenzia del demanio, si evidenzia come il patrimonio immobiliare dello Stato sia indubbiamente vasto⁹. Con l’inserimento della concessione di valorizzazione, tali beni censiti potevano essere utilizzati a titolo oneroso dai privati o dagli enti locali per un massimo di 50 anni, a condizione che venissero destinati ad attività economiche o a servizi per i cittadini (Cappelletti, 2014). Per quanto riguarda lo strumento urbanistico PUV, il suo scopo era quello di riqualificare e riconvertire, attraverso un processo unitario, una pluralità di immobili pubblici che rientravano all’interno di una stessa area, promuovendo lo sviluppo socio-economico locale rispettando i piani urbanistici comunali (Cappelletti, 2014). Alla fine del 2008 si accelerarono i procedimenti di dismissione da parte del Ministero della Difesa attraverso convenzioni stipulate con diversi soggetti pubblici e privati, come ad

⁸ Art. 1 comma 259 e 262, Legge n. 262/2006 (Finanziaria 2007). Il PUVaT fu inserito con la Finanziaria del 2011 (art. 27, DL n. 201/2011).

⁹ Il censimento considera diverse tipologie di beni (caserme, campi di atletica, batterie e forti, fabbricati residenziali, depositi, fari, ecc...), ma non tiene conto del Demanio militare delle Regioni a statuto speciale. Dal censimento del 2007 effettuato dall’Agenzia del demanio si individuarono 30.000 beni di proprietà dello Stato di cui 20.000 edifici e 10.000 terreni.

esempio gli accordi di programma con diverse città italiane (Milano, Torino, Roma e Piacenza) inseriti in variante agli strumenti urbanistici (Camerin, 2017). Nonostante in Europa vi fossero numerosi casi di riqualificazione di impianti militari, l'Italia si ritrovò ad affrontare una frammentazione normativa riguardante la dismissione e la valorizzazione degli immobili pubblici. Le cause principali si basavano sulla sovrapposizione delle varie competenze nei diversi livelli amministrativi, dalla mancanza di fondi pubblici e dalle nuove leggi che frenavano le procedure già determinate precedentemente (Camerin, 2017). Gli ultimi passaggi normativi introdussero nel 2010 il federalismo demaniale che prevedeva il trasferimento, a titolo gratuito, dei beni immobili statali e della Difesa, non più utilizzati, a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni (DL n. 112 del 2008 e DL n. 85 del 2010). In seguito la Finanziaria 2011 (art. 27, DL n. 201 del 2011) introduceva il Programma Unitario di Valorizzazione del Territorio che si occupava di avviare, attuare e concludere in tempi certi un processo unitario capace di riutilizzare e rigenerare i diversi immobili pubblici, in coerenza con la pianificazione territoriale, al fine di fornire servizi e promuovere lo sviluppo economico del territorio. L'intenzione di ridurre i tempi e le procedure si è rilevata molto lenta a causa di svariati motivi: la complessità delle pratiche per il trasferimento dei beni dal demanio inalienabili dello stato al patrimonio disponibile; i procedimenti tecnici da seguire e le incertezze che emergono; l'articolazione dei vari programmi di pianificazione a grande scala da coordinare tra soggetti pubblici e privati, nonché dei possibili vincoli (storici, artistici e paesaggistici) che ricadono all'interno di tali aree; infine la necessità di saper gestire i possibili finanziamenti individuati per la realizzazione di interventi (Cappelletti, 2014).

1.3.5 Ex centri commerciali

Una delle tipologie di aree dismesse più preoccupanti che si sta diffondendo sempre di più è quella dei centri commerciali o *shopping mall*. Il centro commerciale è di solito un grande complesso edilizio omogeneo che si realizza per poter concentrare al suo interno numerose attività commerciali, come ad esempio: negozi specializzati al dettaglio, all'ingrosso o temporanei, catene commerciali in franchising, cinema, ristoranti, banche, parrucchieri, palestre e altri servizi per le persone. Normalmente sono le società immobiliari che costruiscono questi edifici e solo in un secondo momento stipulano dei contratti con altre società operative che a loro volta sottoscrivono un contratto di affitto e di gestione degli spazi comuni con le imprese commerciali che inseriranno le proprie attività all'interno dei locali. Lo scopo finale dei centri commerciali è quello di dare al consumatore la possibilità di svagarsi e di avere un'ampia gamma di beni senza dover compiere lunghi spostamenti. Nel mondo esistono diverse tipologie di centri commerciali che possiamo classificare in

diversi modi¹⁰, ma per una lettura più semplice si è scelto di utilizzare la classificazione che Wikipedia ci da con il termine “*centri commerciali*”:

- Centri commerciali alla francese, dove all’interno troviamo un grande ipermercato o più delle volte un supermercato che fa da polo attrattore per altri negozi di minori dimensioni;
- Centri commerciali multipiano, costruiti spesso e volentieri all’interno di ex edifici industriali che vengono recuperati e dove i negozi hanno la possibilità di distribuirsi su più piani;
- Centri commerciali-direzionali o polivalenti, molto simili a quelli tradizionali, che però si differenziano da questi per l’ampia varietà di servizi di natura non solo commerciale; le funzioni che possiamo trovare all’interno di questa tipologia di centro commerciale, possono essere ad esempio, uffici direzionali, ambulatori, laboratori medici, sedi istituzionali pubbliche o di sindacato.

Un’altra categoria simile al centro commerciale è quella del parco commerciale, cioè una vera e propria area, il più delle volte extraurbana, destinata ai negozi di medie o grandi dimensioni (ipermercati, mercatoni, outlet, mobilifici, ecc.) con ingressi indipendenti e priva di una galleria coperta come quella dei centri commerciali tradizionali (Wikipedia: *centri commerciali*).

Storicamente i primi centri commerciali vennero costruiti in America dal dopoguerra in avanti ma esistono documenti che testimoniano la loro presenza già a partire dal 1800, come ad esempio l’Arcade Providence, che fu costruito nel 1828 in stile neoclassico e che venne inserito nel Registro Nazionale dei luoghi storici più importanti nel 1971, oppure, la catena famosa di distribuzione chiamata Macy’s fondata nel 1858 (Salzano, 2016; Rossi, 2017). Gli americani usufruivano molto di questi edifici che sorgevano in ampi spazi, per alcuni di loro erano l’unico luogo dove si poteva socializzare; nelle aree lontane dalle grandi città, queste immense strutture erano considerate ormai il “centro storico” delle periferie e quindi l’unico luogo di aggregazione. Gli shopping mall si diffusero sempre di più nel periodo in cui la società civile americana era suddivisa in classi sociali ben distinte; da una parte vi erano i lavoratori a salario minimo che preferivano fare la spesa nei discount o comunque in luoghi dove si risparmiava denaro, dall’altra, vi erano i ricchi che prediligevano i grandi magazzini per poter seguire la moda del momento e spendere i propri soldi per acquistare i capi delle grandi firme; al centro tra le due vi è la *middle class* cioè la classe media, ed è proprio qui che gli shopping mall basano la loro economia (Rampini, 2015).

Da 20 anni a questa parte però si sta osservando un andamento molto preoccupante e cioè quello della chiusura di numerosi centri commerciali; ad appurare tale andamento vi sono le testimonianze di diversi cittadini nel database, in continuo aggiornamento, del sito

¹⁰ J. P. Carretta (2014) approfondisce in modo dettagliato il tema dei centri commerciali nella sua tesi di magistrale: “*L’evoluzione del marketing nei centri commerciali negli ultimi vent’anni*”, rel. Vescovi e Zirpoli, Università Ca’Foscari Venezia.

deadmall.com, fondato da Peter Blackbird e Brian Florenze nel 2000. Ad oggi, negli Stati Uniti, i centri commerciali dismessi ammontano a 450 e la rappresentazione sottostante permette di capire come quest'ultimi sono dislocati su tutto il territorio (*Fig. 4*).



Fig. 4 – Centri commerciali dismessi negli Stati Uniti, aggiornamento al 2018 sulla base dati estrapolata dal sito deadmall.com (fonte: EyesReg, Vol. 8, N.3)

Nonostante l'economia si è lentamente ripresa dalla crisi del 2009, negli Stati Uniti, la chiusura dei centri commerciali sta continuando ad aumentare. Una prima ipotesi potrebbe riferirsi alla crescita dell'e-commerce, che ha certamente attratto una quantità notevole di consumatori, ma ad oggi, rappresenta solo il 9% del fatturato intero del mercato americano e quindi non può giustificare tali dismissioni (Rossi, 2017). Tuttavia esistono due cause più plausibili: una, inerente alla crisi del 2009, dove le grandi catene commerciali furono costrette ad indebitarsi per fronteggiare tale periodo, utilizzando anche operazioni finanziarie di *leveraged buyout*¹¹; l'altra riguarda il modello stesso del centro commerciale che non esaudisce più le aspettative dei nuovi stili di vita della popolazione.

Uno dei casi più interessanti è sicuramente quello del centro commerciale precedentemente citato, l'Arcade Providence (*Fig. 5*); dopo una serie di ristrutturazioni l'edificio è andato in rovina nel 2008 e il costruttore, Evan Granoff, ne rilevò l'immobile per trasformarlo in un edificio residenziale.

¹¹ Si tratta di un'operazione per acquisire le società attraverso il loro indebolimento; alcuni esempi sono: l'acquisizione per fusione e l'assets sale (acquisto dei beni ma non della gestione operativa della società) (ilsole24ore.it). “Leveraged BuyOut (LBO) è una tecnica di acquisto di una partecipazione (totalitaria o di controllo) di una società, di un'azienda, di un ramo d'azienda o di un gruppo di attività (target), che ha come caratteristica quella di ricorrere al debito per finanziare la maggior parte del valore di acquisto” (treccani.it).



Fig. 5 – Prospetto dell'Arcade Providence
(fonte: <http://www.incredibilia.it/centro-commerciale-appartamenti/>,
ultima consultazione 24/02/2019)

Granoff, per riconvertire l'immobile, spese 7.000.000 di dollari che servirono per riconvertire il piano superiore ad abitazioni, ottenendo 48 mini-appartamenti (*Fig. 6*) e nella parte inferiore si collocarono una serie di negozi e spazi comuni (*Fig. 7*) come una sala giochi, una lavanderia, uno spazio per le bici e i garage (Salzano, 2016).



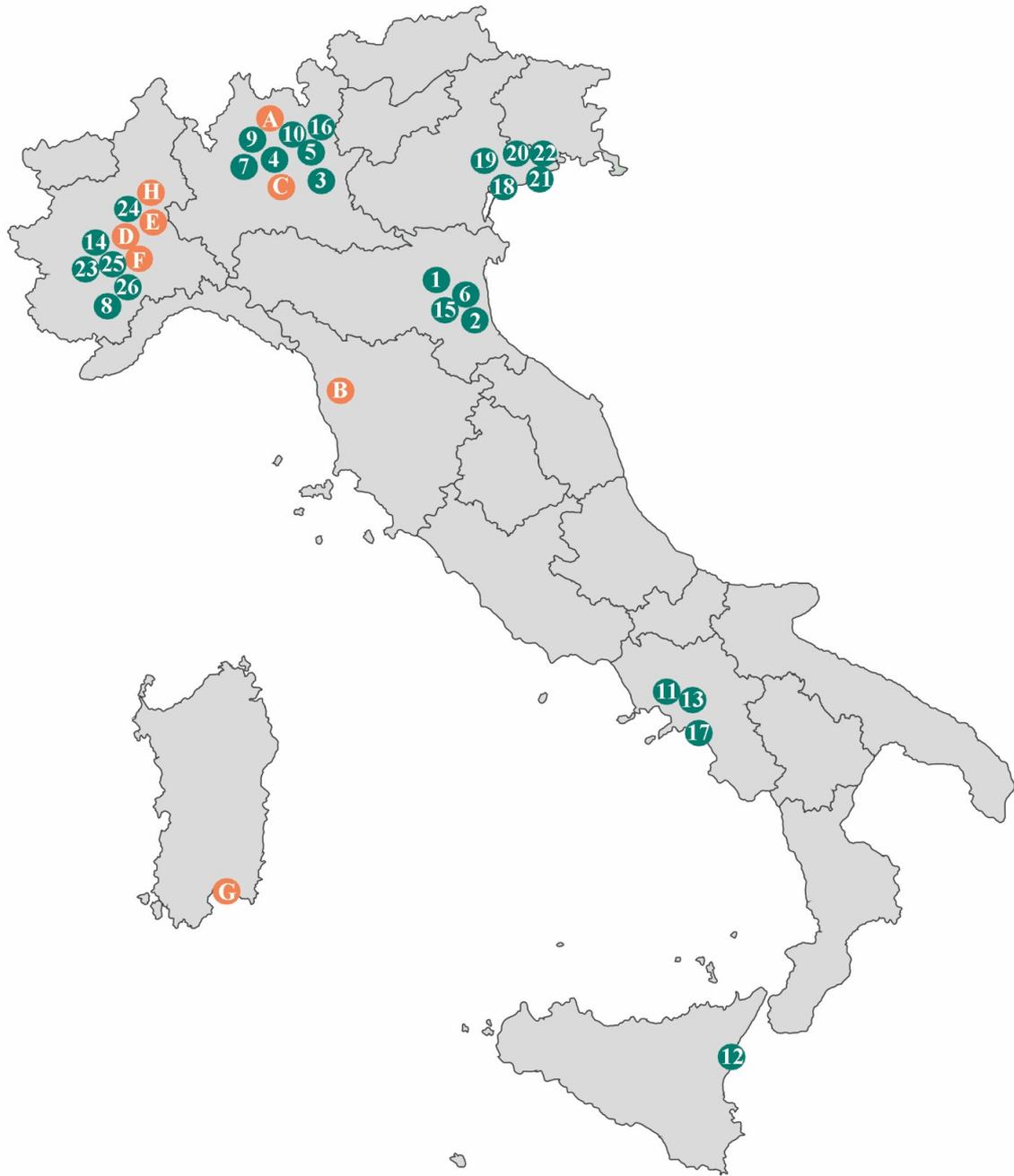
Fig. 6 – Interno di uno dei 48 alloggi all'interno dell'Arcade Providence
(fonte: <http://www.incredibilia.it/centro-commerciale-appartamenti/>, ultima
consultazione 24/02/2019)



Fig. 7 – Interno dell'Arcade Providence con gli alloggi al primo piano e i servizi al pian terreno
(fonte: <http://www.incredibilia.it/centro-commerciale-appartamenti/>, ultima consultazione 24/02/2019)

Con la riapertura nel 2013 si ebbe una prima prova dell'utilità e della possibilità che i centri commerciali avrebbero potuto offrire alla comunità all'interno delle città. Tale processo di riconversione, prende il nome di *demalling*, termine che viene utilizzato per indicare la perdita della funzione dei centri commerciali e l'insieme delle strategie, nonché delle azioni progettuali per rispondere al loro declino (Caldarice e Sergio, 2018). In Italia, attraverso gli "European Shopping Center Development Reports" di Cushman e Wakefield, si registra una bassa percentuale di centri commerciali di grandi dimensioni rispetto al resto d'Europa. Tuttavia, anche se dal 2016 il parametro Gla (Sq m/1000 abitanti)¹² ha avuto un leggero aumento, l'Italia, oggi è interessata da diverse dismissioni commerciali che si estendono lungo l'asse Napoli – Caserta, la conurbazione bolognese e l'asse Venezia – Milano – Torino (Fig. 8 e Tab. 2) (Caldarice e Sergio, 2018).

¹² Gloss leasable area (Gla), è un parametro usato in ambito internazionale per classificare i centri commerciali ed indicare la superficie lorda affittabile.



DISMISSIONE/DECLINO		
Insegna	Comune	Dismissione/Declino
1 Ex-Le Perle	Faenza (RA)	Dismissione
2 Ex-Le Torri	Verrucchio (RN)	Dismissione
3 Ex-Verola Center	Verolanuova (BS)	Dismissione
4 Ex-Magic Movie Park	Muggiò (MB)	Dismissione
5 Ex-Orceana Park	Orzinuovi (BS)	Dismissione
6 Ex-Officine Mignanti	Bologna	Dismissione
7 Ex-Esselunga di Varedo	Varedo (MB)	Dismissione
8 Ex-Billa	Baraccone (CN)	Dismissione
9 La Fornace Cortellezzi	Tradate (VA)	Declino
10 Ex-Le Acciaierie	Bergamo	Dismissione
11 Ex-Polo della Qualità	Marcianise (CE)	Dismissione
12 Ex-Vulcania	Catania	Dismissione
13 Ex-I Giardini del Sole	Capodirise (CE)	Dismissione
14 Ex-Gardenia Blu	Torino	Dismissione
15 Ex-Dima Shopping	Bologna	Dismissione
16 Ex-Il Fare	Gallarate (VA)	Dismissione
17 Ex-Euromercato	Casoria (NA)	Dismissione
18 I Giardini di Jesolo Shopping Center	Jesolo (VE)	Declino
19 Ex-Conforama	Pordenone	Dismissione
20 Le Risorgive	Codroipo (UD)	Declino
21 Ex-Upim	Udine	Dismissione
22 Ex-Isonzo	Gradisca (GO)	Dismissione
23 Ex-Iperstanda	Settimo Torinese (TO)	Dismissione
24 Ex-Welchome Santhià	Santhià (VC)	Dismissione
25 SNOS Gallery	Torino	Declino
26 I Bricchi	Isola d'Asti (At)	Declino

DEMALLING		
Insegna	Comune	Azione di Demalling
A Esselunga	Castellanza (VA)	RIUSO (<i>adaptive reuse</i>)
B Pratalia	Prato	RIUSO (<i>mall plus</i>)
C Ex-Esselunga	Pioltello (MI)	SOSTITUZIONE (<i>single use development</i>)
D Ex-Ikea	Grugliasco (TO)	RIUSO (<i>adaptive reuse</i>)
E Ex-Billa	Moncalieri (TO)	RIUSO (<i>adaptive reuse</i>)
F Lingotto	Torino	RISTRUTTURAZIONE (<i>reinvested mall</i>)
G Centro Commerciale La Playa	Cagliari	RISTRUTTURAZIONE (<i>reinvested mall</i>)
H Ex-Carrefour	Novara	RIUSO (<i>mall plus</i>)

Fig. 8 e Tab. 2 – I centri commerciali dismessi e/o in declino e demalling in Italia, aggiornamento al 2018 (fonte: EyesReg, Vol. 8, N.3)

1.4 Le aree dismesse: un problema o una risorsa?

Il tema delle aree dismesse si sviluppò con la nascita delle città e il suo continuo studio permette oggi di affinare le tecniche di progettazione e pianificazione degli spazi urbani. Gli interrogativi che accompagnano da tempo gli studiosi sono utili per stimolare la continua ricerca di nuove soluzioni adatte ed efficaci per gestire le innumerevoli variabili che mutano all'interno della vita urbana. Il panorama in cui si colloca oggi la città è sempre più ampio e capire come tramutare le aree dismesse da problema a risorsa potrebbe essere la chiave di volta che aiuti sia il tema della valorizzazione del patrimonio urbano che la riduzione del consumo di suolo¹³. Questi temi sono utili a loro volta per far fronte ai problemi ambientali e paesaggistici che stanno sempre più interessando il territorio nazionale¹⁴. I paragrafi successivi metteranno in luce gli effetti della dismissione all'interno del contesto urbano e come i vuoti urbani vengono percepiti sia dal cittadino che vive questi luoghi che da chi li visita.

1.4.1 Gli effetti della dismissione all'interno del contesto urbano

La dismissione viene interpretata in modo diverso dalle differenti figure professionali che oggi si impegnano nell'affrontare e prevenire tale fenomeno. Gli storici, gli urbanisti, i sociologi e gli economisti, considerano la dismissione come un momento di riflessione per rifare i conti con le decisioni prese nel passato; ma se dal punto di vista dello storico, alcune tipologie delle aree dismesse trattate nei paragrafi precedenti vengono considerate come luoghi di valore culturale e di particolare pregio, come le ex caserme all'interno delle aree militari, dal punto di vista dell'urbanista non è così scontato, tali aree potrebbero essere considerate come luoghi poco sfruttati per lo sviluppo della città, dove inserire nuove attività o nuovi spazi pubblici per migliorare la vivibilità e la qualità urbana. È importante quindi capire i possibili effetti che la dismissione genera all'interno della città e quanto questa influenza le decisioni politiche.

In Gran Bretagna, dopo gli anni settanta, la dismissione aveva intaccato gran parte delle aree centrali delle città che obbligò le amministrazioni a puntare le proprie scelte sia verso nuove politiche urbane che verso la rifunzionalizzazione degli apparati produttivi e terziari, per cercare di ridurre la disoccupazione che si era diffusa in quel periodo, a scapito dei possibili progetti di tipo urbanistico che avrebbero ridisegnato alcuni spazi delle città (D'Anna, Frallicciardi, 2015). Nello stesso periodo in Francia la dismissione si diffuse nelle aree centro settentrionali e solo successivamente nel sud del paese; il problema dei vuoti urbani,

¹³ La camera il 12 maggio del 2016 approvò un disegno di legge che prevedeva il contenimento del consumo di suolo, oggi la legge è ferma in parlamento e solo alcune regioni si stanno muovendo con adeguate leggi che trattano l'argomento. La legge regionale n°24 del 21 dicembre 2017 dell'Emilia Romagna, ad esempio, ha come obiettivo di azzerare il consumo di suolo entro il 2050.

¹⁴ La Regione Piemonte con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, approvò il primo Piano Paesaggistico Regionale (PPR), dove al suo interno, tra i principali obiettivi, vi sono: la riqualificazione territoriale, la tutela e la valorizzazione del paesaggio.

fino agli anni ottanta, veniva affrontato attraverso interventi a scala locale che si basavano sulla valorizzazione architettonica delle vecchie fabbriche ritenute di particolare interesse, evitando così di approfondire le cause e ampliare lo sguardo a tale fenomeno. Dansero, nel suo libro “Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino” (1993), parla dell’analisi svolta dall’ingegnere francese Jean-Paul Lacaze sul tema della dismissione, lo studio venne affidato a quest’ultimo dal DATAR (Délégation à l’Aménagement du Territoire et à l’Action Régionale) nel 1985. Lacaze, all’interno del suo rapporto, redige una stima quantitativa e qualitativa delle aree dismesse sul territorio francese, dimostrando come tale problema non può più essere risolto localmente, attraverso interventi mirati, ma bisogna attuare delle soluzioni a livello nazionale. Inoltre si sofferma sugli effetti che la dismissione provoca all’interno della vita dei cittadini che, oltre a generare un problema occupazionale, causa la perdita degli stili di vita e dei ritmi che si erano venuti a creare durante il secolo dello sviluppo industriale, provocando la sparizione della cultura operaia stessa.

In Italia negli anni ottanta, come si accenna nei paragrafi precedenti, lo spostamento della produzione industriale dal centro alle periferie, determinò, non solo lo svuotamento di grandi zone urbane all’interno delle città, provocando una rottura del disegno urbano consolidato, ma diede inizio ad una graduale dispersione urbana, indotta dai nuovi assi viari che collegano quest’ultime con il resto del territorio, provocando così un aumento del consumo di suolo. La città si trova oggi ad avere numerose aree dismesse che richiedono ingenti somme di denaro per essere recuperate e riqualificate, ma se da una parte l’offerta è alta, dall’altra vi sono privati che decidono di non investire le proprie forze finanziarie a causa dei costi di bonifica e dei tempi di medio o lungo periodo per la loro riutilizzazione, nonché dei tempi di ritorno dell’investimento e del possibile profitto. Tale andamento provoca così un aumento dei tempi di recupero delle aree dismesse all’interno dello spazio urbano che tendono ad assumere un aspetto sempre più negativo, attivando un “processo di degradazione progressivo” (Gargiulo e Papa, 2001, p. 20) inesorabile. La domanda che potrebbe sorgere spontanea è: si è certi che sia la sfera pubblica che privata necessitano effettivamente di tutto questo spazio? Con l’avvento delle nuove tecnologie la domanda di spazio, ad esempio per le attività manifatturiere, si è ridotta drasticamente; lo stesso è avvenuto per le attività terziarie dove la digitalizzazione dei dati cartacei ha permesso di ridurre gli spazi che in precedenza erano dedicati per gli archivi. Si nota infatti che le aree dismesse di piccole dimensioni riescono ad essere riutilizzate e modificate con l’inserimento di nuove e diverse attività che facilitano la loro integrazione nel contesto urbano (Dansero, 1993). Il fenomeno della dismissione, in definitiva, ha così colpito non solo il contesto economico, ma anche il contesto sociale, come già accennato nel caso della Gran Bretagna; ed in modo particolare, il processo di degrado, ha intaccato il contesto fisico e ambientale all’interno delle aree dismesse, dove le operazioni di bonifica non terminano all’interno di quest’ultime ma “spostano” il problema, come quello dello smaltimento dei materiali nocivi, in aree esterne.

1.4.2 La vivibilità e la percezione dei vuoti urbani da parte del cittadino

Quando si parla della “percezione”, è facile confondere il significato di questa parola con la “sensazione”, infatti, quest’ultima non riguarda solo uno stato elementare (caldo, affollamento, stress, ecc.) ma riunisce in sé molte sensazioni di diversa natura (uditive, visive, tattili, ecc.) che, reagendo agli stimoli interni o esterni (fisici o fisiologici), permettono agli organi sensoriali di recepire e interpretare le informazioni. La percezione, invece, è il processo psichico che si attiva attraverso gli organi di senso, che sono specializzati nel sintetizzare le informazioni che si assimilano dall’ambiente esterno e che vengono interpretate soggettivamente dalle persone in base agli interessi e alle loro abitudini. Si può affermare che le sensazioni possono trasformarsi in percezioni se ad esse si integrano dei dati mnemonici di passate esperienze; allo stesso tempo quest’ultime possono influenzare le sensazioni stesse (Masella, 2010). Questo processo si attiva nel momento in cui l’ambiente (scolastico, urbano o di altra tipologia), riesce a stimolare gli organi sensoriali di un qualsiasi soggetto, permettendogli così di percepire i diversi mutamenti che lo circondano.

Il cittadino, fin dalla sua nascita, costruisce, attraverso l’insieme dei ricordi e delle diverse esperienze svolte durante gli anni della sua vita, un legame e una visione molto forte dello spazio che lo circonda. Tale costruzione prende il nome di “modello mentale” che può essere definito come “un livello superiore di organizzazione delle informazioni, ovvero una struttura che riflette la comprensione del sistema da parte dell’utente” (Masella, 2010, p.24). Quando a tale modello si affiancano degli aspetti negativi, i soggetti che ne vengono colpiti, percepiscono un mutamento dello spazio urbano che provoca disagio e disturbo visivo. Questo processo si viene a creare attraverso il senso della vista che, notando l’immagine esterna discordante con il modello mentale costruito, provoca un senso di pericolo e in seguito di non appartenenza (Masella, 2010). L’immagine di cui si sta parlando si riferisce alla possibile area dismessa o a qualsiasi altro aspetto negativo che ricade all’interno dell’ambiente urbano; qui, il cittadino, si ritrova a vivere in uno spazio dove il proprio modello mentale stona con il contesto urbano fin ora conosciuto e lo identifica come estraneo, suscitando la sensazione di abbandono da parte delle istituzioni che dovrebbero invece intervenire per mantenere una buona qualità urbana. Tutto questo avviene perché la relazione che si crea tra uomo e ambiente si fonda sulla percezione che genera l’immagine ambientale (Ibid.). Coloro che si interessano maggiormente dei fattori esterni che agiscono sulla percezione dell’uomo e quindi sulla realizzazione dell’immagine ambientale, sono gli urbanisti, che, studiando i diversi ambienti, si rendono conto come questi possono ostacolare o facilitare la formazione dell’immagine; sapendo, a loro volta, che ciascun individuo/osservatore percepisce ogni fattore esterno in modo diverso l’uno dall’altro (Lynch, 2013).

Il cittadino che vive in un determinato luogo, costruisce la propria identità in base all’ambiente che lo circonda e alle esperienze che lui stesso compie. Le aree che presentano

condizioni di svantaggio costituiscono un fattore di esclusione e penalizzazione (Masella, 2010). Salvaguardare la vivibilità negli spazi urbani è fondamentale per permettere al cittadino una qualità di vita adeguata e a misura delle proprie esigenze; attraverso una serie di vantaggi politici, economici e sociali, il cittadino può sviluppare le proprie potenzialità umane per condurre una vita serena e soddisfatta. Per mantenere sotto controllo la qualità di vita all'interno di una città o comunque in un qualsiasi ambiente urbano, esistono degli indicatori economici e sociali. Gli indicatori economici sono quelli più diffusi e semplici da calcolare mentre non lo sono quelli sociali come la sicurezza dal crimine, la salute fisica, l'accesso all'istruzione, l'inquinamento e altri simili.

A calcolare questi indicatori di solito sono delle agenzie di ricerca che ogni anno realizzano una graduatoria che mostra le città più vivibili. In Italia le agenzie di ricerca più conosciute sono l'ISTAT, Legambiente, Eurostat, USCI, mentre negli altri paesi vi sono Human Development Index (L'indice di sviluppo umano dell'ONU), OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development), il settimanale britannico The Economist, World Bank (Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo), World Health Organization (Organizzazione Mondiale della sanità) (Wikipedia: *qualità di vita*).

I temi della vivibilità, della qualità di vita e del benessere generale del cittadino all'interno della realtà urbana devono essere di continuo controllati e approfonditi dalle istituzioni e in particolar modo dai comuni che sono, per il principio di sussidiarietà, quelle più vicine al cittadino stesso e che possono intervenire in modo mirato in questi ambiti.

1.4.3 Le opportunità nascoste

Dopo gli anni novanta, in Italia, il fenomeno delle aree dismesse, iniziò ad interessare e ad essere approfondito da diverse figure professionali. Nel 1995 fu fondata l'Associazione delle aree urbane industriali dismesse (AUDIS), che ancora oggi si occupa di raccogliere esperienze e testimonianze di soggetti pubblici e privati a livello nazionale per cercare di spingere i governi regionali e nazionali ad attuare politiche di intervento efficaci e coerenti. Tuttavia l'aspetto che emerge e che stimola i continui studi di questo fenomeno, è la possibilità di ridisegnare e ripensare questi spazi abbandonati come punto di ripartenza per nuove attività, utili per migliorare la vita all'interno della città e invertire il processo che da anni ha prodotto "effetti degradanti, monofunzionalità e ghettizzazione dello spazio urbano" (Spaziante, 2001, p. 14), rimettendo in discussione le scelte prese nel passato dai tecnici e professionisti del settore. Uno dei concetti più usati quando si parla delle aree dismesse è quello del riuso: bisogna ricordare che questo termine possiede numerosi precedenti nell'evoluzione storica della città, basti pensare all'abbattimento delle mura di Vienna e al riuso degli spazi liberati della Ruhr al fine di creare parchi piuttosto che grandi percorsi pedonali (Giuliani, 2010). Le aree dismesse assumono la propria importanza nella misura in cui il proprio ruolo aveva un notevole valore nel passato all'interno dello spazio urbano ed è quindi fondamentale, oggi, capire quale nuovo compito dovranno assumere per poter

migliorare la vivibilità all'interno delle città. Dagli anni novanta in poi, attraverso le politiche e i dibattiti sostenuti, le aree dismesse furono interessate da diverse funzioni che si basavano sullo sfruttamento delle proprie risorse, come ad esempio: risorse immobiliari, destinate per scopi remunerativi; risorse urbane, per promuovere strategie di riorganizzazione degli spazi urbani/territoriali e per rilocalizzare i servizi o attività economiche innovative; risorse dal punto di vista dei beni culturali, per valorizzare il patrimonio urbano; le risorse ambientali, per definire nuovi e ampi spazi da destinare a parchi urbani (Gambino, 2000). A queste funzioni si affiancano dei problemi che potrebbero sorgere durante la fase di intervento, come il rapporto con il contesto in cui si colloca l'area, che non genera gli effetti sperati; il rischio di sovradimensionamento; il tempo, che varia sia nella fase di dismissione che di recupero; i costi del recupero e del riuso; l'impatto ambientale che spesso viene sottovalutato per gli aspetti ecologici ed energetici, come ad esempio le bonifiche delle aree dismesse che spostano il problema nei depositi nocivi in aree esterne (Gambino, 2000). Esistono molti aspetti che bisogna analizzare e monitorare per permettere che le aree dismesse siano una risorsa e non un'aggravante del problema. Per affrontare i limiti che esse generano si devono approvare sinergicamente politiche nazionali e locali, che permettano di considerarle come una risorsa unica e non distaccata nella vita urbana, evitando di effettuare interventi che non seguano una strategia cosciente. Si accenna al livello locale perché è proprio da qui che le aree dismesse si trasformano da problema a risorsa utile per la città, mentre il livello nazionale si deve occupare di creare le condizioni adatte per effettuare tali interventi di trasformazione attraverso l'approvazione di nuove riforme e strumenti innovativi per favorire la rigenerazione urbana. Per chiarire e comprendere meglio l'importanza che le aree dismesse possiedono, si possono effettuare delle similitudini utilizzando due differenti discipline scientifiche. In campo della medicina rigenerativa, le aree dismesse si possono considerare come cellule staminali, cioè delle cellule primitive che non hanno ancora una funzione specifica nell'organismo ma che hanno la capacità di trasformarsi in qualsiasi tipologia di tessuto organico; tessuti in grado di ridare nuova vita, nuove funzioni, nuovi usi, nuove destinazioni (Losco, 2015). In campo musicale, le aree dismesse si potrebbero considerare come singole note all'interno di una composizione musicale scritte su di un pentagramma, che, attraverso le alterazioni con i diesis o con i bemolle, possono modificare la loro frequenza sonora per poter relazionarsi meglio con il resto della melodia che si sta eseguendo, creando nuove progressioni armoniche e nuove opere musicali. Mantenendo quest'ultima similitudine si può affermare che in Italia, nell'ultimo decennio, con la formazione di nuove associazioni culturali e di gruppi d'interesse che si sono sviluppate all'interno degli spazi urbani, si sono formate nuove sezioni di archi e di fiati di un'orchestra innovativa, che ha come obiettivo quello di eseguire composizioni musicali mai sentite prima, cercando di far riavvicinare i cittadini alla cultura musicale ormai abbandonata. Con l'inserimento negli ultimi anni delle associazioni culturali e di volontariato all'interno delle aree abbandonate e con gli obiettivi preposti dalla comunità

europea per i prossimi anni, si sono sviluppate realtà che hanno dimostrato di avere sia la capacità nel ridare valore alle strutture dismesse, che di riattivare quell'interesse nei cittadini residenti per i beni urbani, capaci di rafforzare le relazioni sociali e culturali e di soddisfare i bisogni della collettività. Inoltre si stanno attuando da diverso tempo, sia a livello europeo che comunale, iniziative che hanno lo scopo di sostenere e migliorare la coesione sociale, la lotta alla povertà urbana e la partecipazione dei cittadini, riutilizzando in alcuni casi anche aree e strutture abbandonate. Per questo motivo, si focalizzerà l'attenzione sia sulla nuova iniziativa europea (UIA – *Urban Innovative Action*), che ha permesso di finanziare nuovi progetti sperimentali ed innovativi, che sui patti di collaborazione che si sono stipulati grazie all'attuazione dei nuovi regolamenti proposti da alcuni comuni nazionali, che pongono la gestione e la cura del bene urbano, e il rapporto di fiducia con il cittadino, al centro del discorso. Queste nuove iniziative mostrano come si stia affrontando in modo diverso il tema dell'abbandono rispetto al passato e all'attenzione che si sta rivolgendo più ad una comunicazione diretta tra l'amministrazione e il cittadino, cercando di affrontare il problema dal basso, attraverso una collaborazione che si basi sulla fiducia reciproca tra le due figure interessate, potendo così avviare degli interventi mirati che abbiamo l'obiettivo di rigenerare le aree della città più in difficoltà. Nel capitolo successivo si mostrerà come il nuovo strumento giuridico si è sviluppato all'interno dei comuni e come si è relazionato con il progetto, presentato dalla Città di Torino, per il bando pubblico aperto dall'iniziativa europea appena citata.

2 I patti di collaborazione e gli elementi che li compongono

2.1 La partecipazione come base di partenza

Dopo l'analisi del fenomeno dell'abbandono e della situazione attuale in Europa e in Italia, riguardante le diverse tipologie di aree dismesse, dei possibili problemi che provocano e delle opportunità che possono offrire alle città; il secondo capitolo verterà sull'innovativo strumento giuridico che si sta adottando negli ultimi anni in Italia, per sperimentare un nuovo modo di gestire e affrontare il problema delle aree dismesse. Da un primo ragionamento si può affermare che le basi su cui poggiano i patti di collaborazione si determinano osservando il rapporto di interesse e di dialogo che si crea tra i cittadini attivi e l'amministrazione per il raggiungimento di uno scopo comune, come la salvaguardia e la valorizzazione delle aree urbane nella città. La partecipazione e il dialogo, tra i cittadini attivi e le amministrazioni, si possono considerare come uno degli aspetti fondamentali che compongono il nuovo strumento giuridico, le amministrazioni, ad esempio, possono essere interessate a coinvolgere in alcuni casi i cittadini attivi nei processi decisionali per far sì che le soluzioni da adottare siano il più possibili in armonia con i bisogni della collettività; allo stesso tempo anche l'identificazione dell'area urbana è un aspetto da non sottovalutare, essa può essere considerata dalla comunità come un bene comune da curare e gestire per migliorare la vivibilità e l'inclusione sociale all'interno degli spazi urbani.

Per avere una visione esaustiva di come si formano i patti di collaborazione, si delineerà un percorso logico che partirà dal concetto di partecipazione fino ad arrivare all'approvazione del regolamento sulla collaborazione tra i cittadini e l'amministrazione, nonché degli articoli che lo compongono.

Il processo di partecipazione prende vita già dagli anni sessanta/settanta con i primi movimenti sociali che proponevano alle amministrazioni di essere coinvolti nelle scelte politiche (Ciaffi e Mela, 2006). Il termine partecipazione può assumere diversi significati e spesso viene utilizzato erroneamente per indicare processi fra loro differenti, come tutte quelle azioni che i cittadini compiono nel prendere parte alla vita della città: andare in piazza a sentire un comizio, far parte di iniziative economiche, partecipare ad una mostra d'arte o andare al teatro ecc. Tuttavia, anche se le diverse attività appena citate rientrano in un quadro più ampio che presumibilmente facilitano e alimentano l'unione tra i cittadini all'interno della vita urbana, ciò a cui si vuole far riferimento è la partecipazione che mette in stretto contatto i cittadini, creando delle interazioni sociali basate sul dialogo e la condivisione di idee, nonché delle continue ricerche delle soluzioni ai possibili problemi condivisi e al raggiungimento di decisioni univoche di interesse pubblico.

La definizione di partecipazione che si riporta di seguito è stata utilizzata dal sociologo Alfredo Mela durante una delle sue lezioni al Politecnico di Torino nel 2017; egli sostiene che: *“La partecipazione è il coinvolgimento attivo in processi decisionali di soggetti interessati ai loro effetti, in forme aggiuntive rispetto a quelle formalmente previste dalle*

procedure della democrazia rappresentativa". I soggetti a cui si riferisce possono essere tendenzialmente tutti i cittadini, ma in modo particolare si focalizza su coloro che sono interessati dalle possibili decisioni determinate dall'alto, che muterebbero le opportunità e il proprio stile di vita. In linea di principio tutti i cittadini hanno il diritto di esprimere le proprie opinioni e di essere coinvolti nei dibattiti, ma l'interesse a partecipare lo hanno soprattutto coloro che percepiscono in modo diretto un possibile cambiamento. Si aggiunge ai processi formalmente previsti dalla democrazia rappresentativa perché quest'ultima ha già dei momenti in cui ampliare una discussione, come ad esempio la propaganda elettorale, le iniziative o la raccolta di fondi da parte dei partiti; ma non si approfondirà, in questa tesi, tale tipologia di partecipazione.

I processi di partecipazione vengono promossi attraverso due modalità: *top-down* o *bottom-up*, la prima si riferisce all'iniziativa promossa dall'amministrazione pubblica che decide di coinvolgere i cittadini per trovare le soluzioni migliori ai possibili problemi che si presentano, come ad esempio: la scelta di intervenire su una determinata area, l'avvio di un percorso di dialogo per definire un nuovo piano regolatore, un piano strategico o le modifiche del piano regolatore attraverso una variante; la seconda, viene avviata da un gruppo di cittadini (comitati o associazioni) che in vista di una decisione che verrà presa dall'amministrazione, chiedono di essere ascoltati per far sì che le scelte siano adeguate alla popolazione. All'interno del manuale "La partecipazione dei cittadini", tradotto da Silvia Zamboni (2014) dalla versione originale tedesca del 2012, si trova un capitolo che elenca in modo dettagliato una serie di organizzazioni e istituzioni europee che si dedicano ad affinare e a sviluppare nuovi strumenti di partecipazione, alcuni di questi sono: la fondazione tedesca chiamata *Mitarbeit*, che dal 1963 promuove lo sviluppo bottom-up della democrazia attraverso servizi di consulenza e sostegno per i cittadini, e l'istituto europeo per la partecipazione pubblica (EIPP) che collabora con diverse città europee, (tra cui anche Bologna), per cercare di migliorare l'offerta in materia di partecipazione e le modalità per la sua formazione volontaria.

Uno dei principali obiettivi della partecipazione, soprattutto nel caso in cui è l'amministrazione stessa ad avviare tale processo, è il miglioramento della qualità della decisione che si determina attraverso le osservazioni delle esigenze e dei problemi che vengono percepiti dai cittadini attraverso le loro esperienze quotidiane all'interno delle aree urbane. Un secondo obiettivo è il prevenire possibili conflitti attraverso azioni di mediazione tra le esigenze delle amministrazioni e dei cittadini, utilizzando una corretta divulgazione delle informazioni e della trasparenza nelle decisioni. Un ulteriore obiettivo è di includere soggetti deboli che hanno difficoltà a partecipare e che potrebbero non essere presi in considerazione all'interno di un dibattito. La partecipazione, inoltre, si prefissa: sia di educare e formare il cittadino sulle tematiche che vengono trattate volta per volta dalla politica, che di migliorare la fiducia tra gli amministratori, i cittadini e la parte tecnica, che aiuta a sua volta ad approfondire la conoscenza su un determinato problema da affrontare.

Allo stesso tempo il processo partecipativo può generare degli svantaggi, come ad esempio: l'inversione dei ruoli tra il decisore finale e i cittadini, provocando sia confusione, che uno scarico di responsabilità da parte dell'amministrazione sulle scelte da prendere; l'aumento delle tempistiche, a causa dei possibili contrasti interni delle forze politiche nel prendere decisioni e dei costi di gestione del processo; una risposta non esaustiva alle decisioni prese contro un determinato problema; in fine un'eccessiva attenzione dal punto di vista tecnico all'interno di un intervento, che può provocare la perdita della visione preposta dal punto di vista politico.

Per spiegare e semplificare il ragionamento di come si crea un processo partecipativo, si fa riferimento alla lezione che Alfredo Mela (2016) ha condotto al Politecnico di Torino, dal titolo: "La partecipazione, modelli e strumenti", mostrando le fasi che costituiscono il processo di partecipazione:

- La prima fase, denominata "valutazione ex ante", identifica il gruppo promotore del processo (l'amministrazione pubblica dall'alto o i cittadini attivi dal basso), che valuta se esistono le condizioni ideali per avviare la partecipazione, come ad esempio: se il processo è effettivamente utile allo scopo, se esistono attori interessati o se vi sono vincoli temporali;
- La seconda fase, la "progettazione del percorso", riguarda la struttura che i promotori immaginano per il percorso, occupandosi di contattare i possibili attori da coinvolgere, definendo le principali attività da svolgere e fissando le tempistiche del processo;
- La terza fase, chiamata "diagnostica", mette in evidenza le tematiche scelte dai promotori, approfondendole attraverso le informazioni e i dati raccolti, definendo così i problemi da risolvere; e avviando le discussioni utili alla ricerca delle possibili soluzioni, nonché delle decisioni da prendere.
- La quarta fase, definita "deliberativa", si occupa di avviare il dialogo e le possibili discussioni all'interno del processo, per cercare di raggiungere le soluzioni, nonché le decisioni, ai problemi posti nella fase precedente;
- Il processo termina con la quarta fase, chiamata "valutazione ex post", che permette ai promotori di osservare e capire se gli obiettivi preposti sono stati raggiunti e quali sono stati i punti di forza e di debolezza del percorso per permettere così di utilizzare le osservazioni per i futuri percorsi partecipativi.

Il processo partecipativo, che sia promosso dalle amministrazioni o dai cittadini, è la base di partenza su cui si instaura un dialogo e un legame di fiducia tra i soggetti interessati; senza di esso, la collaborazione su cui si basa il nuovo strumento giuridico, non riuscirebbe né a formarsi e né a concretizzarsi fino in fondo. Tuttavia, grazie alle modifiche del Titolo V della Costituzione italiana, la L. Cost. n. 3 del 2001, introdusse il principio di sussidiarietà orizzontale (art. 118 u.c. Cost.), agevolando la comparsa di un nuovo modello di

amministrazione che si basava sulla collaborazione e la condivisione con i cittadini attivi di possibili soluzioni per i problemi d'interesse generale. Quest'ultimo consentì di superare il modello tradizionale che Gregorio Arena (2004) identifica come uno schema "bipolare", in cui vi sono: da una parte, il potere pubblico che si occupa di operare nell'interesse generale, e dall'altra, gli amministrati, gli utenti, i cittadini, che ricoprono un ruolo passivo, recependo gli interventi amministrativi calati dall'alto. Gli elementi che costituiscono il funzionamento dell'amministrazione, con l'introduzione del principio di sussidiarietà, non subirono grandi modifiche (Arena, 2004). Il nuovo modello di amministrazione condivisa, che G. Arena approfondisce nella sua relazione: "Un nuovo modo di amministrare" (2004), dal punto di vista funzionale, si affianca a quello tradizionale per dare la possibilità ai comuni di decidere caso per caso quale dei due modelli scegliere per affrontare un determinato tema. Nel campo dell'organizzazione, invece, il nuovo modello necessita di strutture capaci di instaurare, mantenere e sviluppare rapporti tra le amministrazioni e i cittadini; questi, possono essere ricavati dal potenziamento degli uffici già esistenti che vengono utilizzati dal modello tradizionale per interfacciarsi con i cittadini. Il personale, all'interno del modello amministrativo tradizionale, ha già come scopo il soddisfacimento delle esigenze della comunità; per evitare che tale obiettivo venga meno, il nuovo modello amministrativo condiviso basa il rapporto tra le amministrazioni e i cittadini sulla trasparenza, la collaborazione e il rispetto reciproco, rafforzando così il legame e l'attenzione sull'interesse collettivo. Inoltre, le procedure che si attuano nel modello tradizionale, si ritrovano con alcune modifiche anche nel nuovo modello, che vede i cittadini attivi protagonisti all'interno delle procedure amministrative. Con il nuovo modello, oltre alle risorse che le amministrazioni tradizionali utilizzano attraverso i mezzi finanziari e strumentali, si affiancano le esperienze, le idee e le competenze dei cittadini, che oggi sono utilizzate a vantaggio dell'intera comunità, rispetto alla tradizione passata. L'ultimo elemento che si inserisce all'interno del funzionamento dell'amministrazione, è l'informazione, intesa non come raccolta di dati, ma come trasmissione di informazioni che, attraverso la comunicazione tra soggetti pubblici e privati, permette la condivisione di idee, obiettivi e diversi pareri, che aiutano ad organizzare ed avviare nuove azioni per la comunità. La libertà dei cittadini ad attivarsi è quindi amplificata grazie al principio di sussidiarietà orizzontale, che l'ultimo comma dell'articolo 118 della Costituzione italiana introduce, e alle possibilità che le amministrazioni creano con i patti di collaborazione, che negli ultimi anni si stanno sempre più adottando nei comuni italiani. Come accennato all'inizio del capitolo, quest'ultimi si basano su diversi aspetti fondamentali; dopo aver delineato il percorso della partecipazione, nonché del nuovo modello che il principio di sussidiarietà ha generato, si esporrà nel prossimo paragrafo il concetto di bene comune e del percorso storico che lo ha definito attraverso i vari studi e i dibattiti che quest'ultimi hanno generato.

2.2 La cura e la gestione del bene comune

Negli ultimi anni la definizione che viene data di bene comune non è univoca nei diversi regolamenti che si sono adottati da più di 180 comuni italiani dal 2014¹⁵ ad oggi. Tuttavia vi sono delle parole chiave che si ripetono all'interno sia nelle definizioni che negli articoli e per tale motivo il laboratorio di sussidiarietà (Labsus) ha deciso di consolidarle nel 2018 all'interno del suo nuovo prototipo di Regolamento sui beni comuni¹⁶, che può essere utilizzato dalle amministrazioni interessate come base di partenza per stendere i prossimi regolamenti. La definizione che viene data all'interno del nuovo prototipo di Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazioni per la cura, la rigenerazione e la gestione condivisa dei beni comuni urbani, si ritrova all'interno dell'articolo 2, che descrive i beni comuni come quei “beni, materiali e immateriali, pubblici e privati, che i cittadini e l'amministrazione riconoscono essere funzionali al benessere della comunità e dei suoi membri, all'esercizio dei diritti fondamentali della persona ed all'interesse delle generazioni future, attivandosi di conseguenza nei loro confronti ai sensi dell'articolo 118 comma 4 della Costituzione, per garantirne e migliorarne la fruizione individuale e collettiva”.

Si è arrivati a tale definizione grazie ad un lungo periodo caratterizzato da numerose esperienze e dibattiti tra diversi studiosi che hanno trattato il concetto di bene comune da diversi punti di vista. I primi accenni del concetto di bene comune si ritrovano già nel 1883 all'interno del saggio: “*Two lectures on the Checks to Population*”, scritto dal matematico/economista britannico William Foster Lloyd, riguardante il problema del loro sfruttamento. Tale tema fu ripreso in seguito dall'ecologo statunitense Garrett Hardin nell'articolo che pubblicò nel 1968, “*The tragedy of the commons*”. Egli, all'interno di quest'ultimo testo, riprendeva gli esempi che Lloyd aveva utilizzato nel suo saggio per mostrare come, l'interesse personale dei pastori nel massimizzare il proprio profitto facendo pascolare più capi di bestiame in pascoli aperti, cioè privi di diritti di proprietà, stava provocando un degrado generale che non avrebbe permesso di riutilizzare queste aree per gli altri allevatori della zona. Questo permise ad Hardin di capire sia che l'interesse del singolo nel massimizzare il proprio profitto provoca un danno al bene collettivo, che il sistema capitalista è incapace di autoregolarsi e di non essere sostenibile. Hardin scrive nel suo articolo che: “*a finite world can support only a finite population; therefore, polutation growth must eventually equal zero*” (Hardin, 1968, p. 1243), indicando che c'è bisogno di regolamentare l'uso dei beni comuni perché il sovraffollamento, aumenterà il loro consumo e porterà alla loro scomparsa. L'autore cerca di evidenziare che non esistono soluzioni tecniche ma bisogna cercare di attuare delle normative che garantiscano i diritti di proprietà, eliminando la comunione dei beni per evitare di perderli del tutto (Nespor, 2013).

¹⁵ Il primo Regolamento sui beni comuni fu approvato a Bologna nel 2014 grazie alla collaborazione con il laboratorio di sussidiarietà (Labsus) che ha permesso la sua stesura.

¹⁶ Il nuovo prototipo di Regolamento è disponibile sul loro sito (<https://www.labsus.org/2017/04/regolamento-beni-comuni-il-nuovo-prototipo-di-labsus/>, ultima consultazione 16/05/19).

Elinor Ostrom¹⁷, a pochi anni dalla pubblicazione dell'articolo di Hardin, fu un'altra studiosa che si interessò ad approfondire il tema sui beni comuni negli anni settanta. Nel 1990 pubblicò il suo studio "*Governing the Commons: The evolution of Institutions for Collective Action*", che approfondiva e analizzava l'uso dei beni comuni, rivedendo le affermazioni che fino a quel momento Hardin aveva sostenuto. Ostrom, attraverso le proprie indagini effettuate su diversi continenti, capì che non tutti i beni comuni hanno le stesse caratteristiche e che ne esistono diversi che sono privi del rischio di consumarsi per il troppo sfruttamento, e che quindi, la "tragedia" dei beni comuni sostenuta da Hardin, non è una conseguenza inevitabile (Nespor, 2013). Uno degli esempi più importanti è il trattato per la protezione della fascia di ozono che ha permesso di mettere al bando tutte le sostanze dannose per l'atmosfera. Ciò che permette la sopravvivenza di un bene è la cooperazione tra diversi soggetti con una cultura stabile e condivisa, che dialoghi, si confronti e che abbia rispetto delle esigenze altrui. Elinor Ostrom spiega quindi che le amministrazioni hanno il compito di interessarsi al tema dei beni comuni per permettere ai cittadini di relazionarsi attraverso di essi, permettendo così di considerarli non più come entità materiale, ma come elemento di relazione tra gruppi sociali che si occupano di gestirli e produrli (Ibid.). Inoltre, Ostrom (1990), specifica in punti le condizioni che permettono di agevolare la sopravvivenza di un bene comune:

- Definire i gruppi che utilizzeranno il bene,
- L'uso del bene deve essere regolamentato per far sì che si seguano gli obiettivi comuni prestabiliti all'insegna dei bisogni della collettività,
- La possibilità di modificare le regole, quando necessario, attraverso la capacità degli utenti coinvolti,
- Le autorità pubbliche e statali devono rispettare le regole vigenti,
- Un sistema che permette di sanzionare coloro che non rispettano le regole,
- Possibilità di accesso a meccanismi condivisi e poco costosi per la risoluzione dei conflitti.

A seguito dei due studi condotti da Hardin e Ostrom, vi fu un nuovo punto di vista che rimetteva in gioco il concetto di bene comune; la giurista statunitense Carol M. Rose nel 1986 all'interno dell'articolo "*The Comedy of the Commons: Custom, Commerce, and Inherently Public Property*", spiega come alcuni beni possono produrre benefici economici e sociali all'intera collettività interessata, senza la paura di impoverirli o distruggerli. Esistono beni in cui la proprietà, che sia pubblica o privata, permette ad una collettività di trarne beneficio, un chiaro esempio ne sono le infrastrutture di trasporto ferroviarie, portuali e aeroportuali, ma anche le infrastrutture culturali, come scuole, biblioteche pubbliche,

¹⁷ Nel 2009 gli venne assegnato il Premio Nobel per l'economia insieme al professore economista Oliver Williamson per le analisi svolte sulla governance e, nello specifico, sui beni comuni.

nonché le infrastrutture sanitarie per garantire la salute collettiva. Rose attraverso le sue osservazioni permette di scardinare le convinzioni di Hardin, rivolte verso la “tragedia” dei beni comuni imminente, e reinterpreta i beni comuni come una “commedia” dove a trarre dei benefici sono principalmente i soggetti interessati. Inoltre, osserva come la gestione e l’organizzazione dei beni comuni permette di disciplinarli e controllarli per far sì che vengano sfruttati equamente da tutta la collettività (Rose, 1986).

Nell’articolo “L’irresistibile ascesa dei beni comuni”, Stefano Nespore (2013), analizza un quarto studioso che ampliò il tema dei beni comuni. Charlotte Hess (2008), mostra come i beni comuni sono aumentati e cambiati rispetto alle prime affermazioni di Hardin; le nuove tecnologie nel settore delle comunicazioni, nella genetica e nella biotecnologia ha permesso di aprire un nuovo scenario; l’esempio più evidente è l’avvento di internet che ha permesso di diffondere in tutto il mondo l’informazione e le diverse culture, creando un nuovo bene comune immateriale. Hess (2008), nell’articolo “*Mapping the new commons*”, approfondisce il tema dei nuovi beni comuni, con alcuni esempi, come le leggi emanate in Norvegia che trasformano i terreni privati in aree protette che limitano l’agire del proprietario per proteggere la bellezza e la salute del paesaggio. Questo mostra come i beni comuni possono evolvere anche all’interno delle istituzioni oltre che attraverso le nuove tecnologie, ed inoltre, che possono porsi come alternativa al concetto di spazio pubblico-privato, dove la comunità, lavorando in stretto contatto, cerca di autogovernarsi proteggendo le risorse che verranno condivise in futuro (Hess, 2008).

L’analisi svolta dai quattro studiosi, in questi anni, ha fatto sì che i beni comuni assumessero sempre più importanza all’interno sia delle amministrazioni che nei processi di partecipazione dei cittadini attivi. Tuttavia, a livello europeo, l’art. 345 del TFUE mostra come l’UE mantenga un ruolo neutrale rispetto ai diversi ordinamenti giuridici degli stati membri che disciplinano i diritti di proprietà, dimostrando come il tema dei beni comuni non sia trattato nello specifico. L’UE, nonostante la mancanza di norme che disciplinano i beni comuni, fa riferimento a quest’ultimo attraverso due aspetti trasversali: nel primo, considerato negativo, i beni comuni si posizionano sia al di fuori dal mercato su cui spesso e volentieri il diritto europeo fonda le proprie radici, sia contro la svendita del patrimonio pubblico che genererebbe problemi dal punto di vista sociale; nel secondo, considerato positivo, l’UE, basando i propri valori sulla tutela della pace, della sicurezza, della coesione economica-sociale, dell’ambiente e delle altre risorse naturali, nonché della salvaguardia del patrimonio culturale, ecc., permette di ricollegarsi indirettamente al tema dei beni comuni (Bombardelli, 2016).

Per quanto riguarda l’ordinamento italiano, questo tema, non viene disciplinato da nessuna forma giuridica specifica, se non attraverso riferimenti alle regole della proprietà pubblica e privata all’interno dell’articolo 42 della Costituzione; dei diritti sociali, come quelli della salute, dell’istruzione, oppure all’interno dell’articolo 810 del Codice Civile che identifica i beni come “le cose che possono formare oggetto di diritti”. In Italia, nell’ultimo decennio, il

concetto di bene comune ha subito un lungo processo di dibattiti culturali e analisi giuridiche che hanno permesso la sua definizione e regolamentazione. Si ricorda in particolare la Commissione presieduta da Stefano Rodotà del 2007, nominata con decreto da parte del Ministro della giustizia, che aveva il compito di redigere uno schema di disegno di legge delega per la modifica degli articoli 822 e 830 del codice civile in materia dei beni pubblici, con lo scopo di superare la distinzione tra demanio e patrimonio, a favore di una nuova classificazione più chiara e generale che introduceva i beni comuni (Mattei, Quarta, 2015). Il concetto di bene comune, dopo la caduta del governo Prodi e quindi anche del disegno di legge delega, fu ripreso nel 2011 grazie all'abrogazione dell'articolo 23 bis del c.d. Decreto Ronchi, che imponeva la privatizzazione dei servizi pubblici locali. Questo permise di identificare l'acqua come bene comune e di diffondere tale concetto anche in altri ambiti, che la Commissione Rodotà non prevedeva all'interno della sua definizione, ma che i movimenti e le associazioni utilizzavano nella loro politiche, come ad esempio: "la difesa delle risorse ambientali o dei beni culturali, contro la privatizzazione del patrimonio pubblico e gli abbandoni di immobili nelle città" (Mattei, Quarta, 2015, p. 182-183).

Negli ultimi anni, all'interno dell'ordinamento italiano, si stanno sempre più diffondendo nuove esperienze che vengono normate dai regolamenti comunali. Questi regolamenti, basandosi sui valori della condivisione e della fiducia reciproca tra amministrazione e cittadini, sono adottati da diversi comuni italiani con lo scopo di valorizzare i beni comuni attraverso la cura e la gestione degli spazi disposti dalle amministrazioni. Il primo comune ad attuare tale regolamento fu Bologna nel 2014, grazie al modello realizzato in collaborazione con Labsus (Laboratorio della Sussidiarietà) che è riuscito a tradurre le diverse esigenze, assimilate durante gli anni di studio, dei cittadini.

Prima di iniziare ad introdurre nello specifico il "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la gestione dei beni comuni urbani di Torino" e in particolar modo gli articoli che normano i patti di collaborazione, si elencheranno le principali caratteristiche che compongono i beni comuni. Si tenga presente che l'elenco si focalizzerà sulle aree urbane dismesse, considerate come beni/risorse materiali che i cittadini attivi utilizzano in condivisione per soddisfare i propri bisogni. Alcune delle caratteristiche inserite qui di seguito, sono state estrapolate dalle osservazioni sulla cura e la gestione dei beni comuni da parte del professor Marco Bombardelli, all'interno dei quaderni di giurisprudenza del 2016 dell'Università degli studi di Trento:

- *Capaci di soddisfare bisogni.* Si identificano come beni comuni tutti quei luoghi che siano capaci di soddisfare le esigenze del cittadino che ne fa uso assieme ad altri.
- *Accessibili e non escludibili.* I beni comuni possono essere utilizzati da diversi soggetti che sono appartenenti ad una collettività e che sono interessati alla loro fruizione per poter soddisfare i propri bisogni, senza la necessità di essere proprietari diretti del bene. L'accessibilità, però, non si deve interpretare come la possibilità di accedere al bene in modo libero e indiscriminato, con il rischio di sovrautilizzarlo e

potenzialmente rovinarlo, ma come la possibilità di utilizzare il bene senza subordinare altri possibili fruitori, disciplinandone l'uso attraverso una corretta regolamentazione comunitaria.

- *Mantengano una dimensione comune.* Essendo i beni comuni utili per una comunità; quest'ultima deve assicurare e valorizzare la dimensione comune sia al suo interno che al suo esterno, senza escludere chi sta al di fuori di essa e senza sovrastare quella del singolo individuo, che rimane la principale figura che fortifica le relazioni sociali al suo interno.
- *Collocati oltre il concetto della proprietà pubblica e privata.* Il concetto di bene comune mette in discussione: sia il modello utilizzato dallo Stato, principale responsabile del soddisfacimento del bisogno comune attraverso le proprie competenze, sia il modello che i privati utilizzano per soddisfare le proprie esigenze. I beni comuni, in definitiva, si collocano come alternativa a questo sistema, basandosi sulla sensibilità dei cittadini che si interessano della loro cura e gestione. Infine, tale condizione, pone i cittadini a dialogare e ad organizzarsi per migliorare il rapporto di fiducia e di comunicazione con l'amministrazione pubblica.
- *Usufruibile anche senza un titolo di proprietà.* I beni comuni, come già accennato in precedenza, possono essere utilizzati da una collettività che non dispone del titolo di proprietà. Inoltre, collocandosi in una dimensione esterna a quella tradizionale dove il sistema giuridico riconosce le diverse proprietà (pubbliche e private), trovano difficoltà ad identificare i propri diritti. Tendenzialmente, i beni comuni, sono posseduti da istituzioni pubbliche, da singoli individui o da società private, che danno la possibilità ad una collettività di usufruirne in condivisione, mantenendone i diritti di gestione e quindi il potere di esercitare, in un secondo momento, delle scelte incongruenti con l'uso comune. È importante quindi approfondire questo aspetto molto complesso, che lega sia la dimensione giuridica della proprietà, che i modelli di gestione e delle procedure amministrative.
- *Gestiti attraverso un uso responsabile.* Un'altra caratteristica appartenente ai beni comuni è l'assunzione della responsabilità sia da parte di chi deve mantenere l'uso comune del bene che di chi si unisce al suo utilizzo. Questi ultimi si attivano in modo responsabile, focalizzandosi sulla cooperazione e assicurandosi che il bene comune sia utilizzato anche da altri.

Le caratteristiche appena elencate mostrano come il tema dei beni comuni sia complesso e difficile da identificare all'interno del sistema giuridico; la loro cura e gestione deve basarsi su regole e procedure che vengano percepite dai cittadini e in generale da chi li usufruisce. Il bene comune non essendo identificato all'interno del sistema giuridico, ha spinto negli anni i cittadini attivi a trovare nuove soluzioni per la loro cura e gestione. Un primo modello che si utilizza è quello dell'autogestione, dove gli stessi cittadini, spinti dall'interesse per la

cura degli spazi comuni urbani, si stabiliscono delle regole da seguire per permettere di gestire al meglio i beni comuni. Questo modello permette di superare sia il concetto del sistema pubblico che vede l'amministrazione come principale gestore, che il sistema privato, dove i diritti dell'utilizzo del bene sono distribuiti in modo equo tra i cittadini attivi. Tuttavia, il modello di autogestione presenta alcune criticità che si possono tradurre come: la possibile chiusura verso l'esterno dei rapporti sociali, provocando un sottoutilizzo del bene comune e la comparsa di forme non coerenti con i valori di condivisione; la difficoltà di dialogo e del raggiungimento di un accordo condiviso per il numero troppo elevato di persone, ed infine, la necessità di essere riconosciuto dal sistema giuridico per mantenere un aspetto legale. Per ovviare a tali problemi, in questi ultimi anni, si è sviluppato il modello di amministrazione condivisa che è già stato trattato nel paragrafo precedente. La gestione dei beni comuni, quindi, è stabilita da un rapporto di dialogo e di fiducia che si crea tra l'amministrazione pubblica, a cui spetta il compito di coordinare e assicurare una fruizione comune del bene, e i cittadini, che esprimono le proprie esigenze e necessità, attivandosi e prendendo parte alle azioni di cura del bene attraverso forme di democrazia partecipata. Di seguito si parlerà del quadro normativo dei patti di collaborazione della Città di Torino e del confronto con il primo Regolamento sui beni comuni adottato dal comune di Bologna nel 2014.

2.3 Il quadro normativo dei patti di collaborazione della Città di Torino a confronto con il regolamento di Bologna

Dopo aver analizzato gli elementi che hanno permesso la comparsa e la formazione del nuovo strumento giuridico, nel paragrafo corrente, si effettuerà, sia l'analisi del regolamento adottato dalla Città di Torino che disciplina i patti di collaborazione, che il confronto con il Regolamento dei beni comuni approvato dalla Città di Bologna nel 2014. Prima di entrare nel dettaglio del quadro normativo si definiranno i motivi per cui la scelta sia ricaduta sia su uno che sull'altro comune. Oltre ad aver effettuato il tirocinio professionalizzante all'interno degli uffici amministrativi del primo comune citato, ed aver avuto la possibilità di interagire con le diverse figure competenti del settore, il Regolamento sui beni comuni della Città di Torino, approvato l'11 gennaio del 2016, è stato scelto per la sua capacità di relazionarsi con il progetto Co-City, che la stessa amministrazione ha proposto come azione innovativa per affrontare la povertà urbana, tema che rientrava all'interno degli obiettivi della prima *call* del bando pubblico della programmazione UIA – *Urban Innovative Action*, avviata alla fine del 2015 e conclusa nel marzo del 2016. Attraverso il progetto Co-City, la Città di Torino, si è aggiudicata la vittoria del bando, nonché del finanziamento che era stato prefissato a quest'ultimo dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR), utile ad avviare i processi necessari per la realizzazione delle iniziative provenienti anche dagli altri Stati membri dell'Europa. Un altro motivo che ha spinto l'autore della tesi ad analizzare il Regolamento sui beni comuni di questa città, è dovuto dal fatto che esiste una forte consapevolezza del

disagio che le aree abbandonate generano all'interno degli spazi urbani, difatti vi è la presenza di differenti associazioni e cittadini attivi che si occupa di ristabilire un rapporto sociale e culturale con i quartieri più in difficoltà¹⁸ e di mantenere una comunicazione diretta con l'amministrazione comunale.

Infine, la scelta di confrontare il Regolamento sui beni comuni della Città di Torino con quello approvato dalla Città di Bologna, è dovuta dal fatto che, non solo è stato il primo comune in Italia ad adottare tale Regolamento, ma anche perché ha riscosso un notevole successo, registrato dal numero di patti di collaborazione stipulati negli anni successivi alla sua approvazione (357)¹⁹. Il Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani della Città di Torino, è stato approvato sulla base delle esperienze già svolte con il regolamento di Bologna del 2014. Il suo compito è di disciplinare i patti di collaborazione tra i cittadini attivi e l'amministrazione, permettendo così di tradurre in norme amministrative gli articoli 118, 114 comma 2 e 117 comma 6 della Costituzione italiana (art. 1, co. 1, Reg. Beni Comuni). Il Regolamento sui beni comuni della Città di Torino, identifica quest'ultimi come quei "beni, materiali immateriali e digitali, che i cittadini e l'Amministrazione riconoscono essere funzionali all'esercizio dei diritti fondamentali della persona, al benessere individuale e collettivo, all'interesse delle generazioni future, attivandosi di conseguenza nei loro confronti ai sensi dell'articolo 118 ultimo comma della Costituzione, per garantirne e migliorarne la fruizione collettiva e condividere con l'Amministrazione la responsabilità della loro cura, gestione condivisa o rigenerazione" (art. 2, Reg. Beni Comuni). Tale condivisione è stata anche possibile, negli ultimi anni, grazie alla diffusione del nuovo modello di amministrazione condivisa, già citato nei paragrafi precedenti, che ha permesso di sviluppare alcuni principi che si ritrovano all'interno del regolamento sui beni comuni. L'inclusione, ad esempio, è uno dei principi che permette a tutti i cittadini di aggregarsi e inserirsi in un contesto partecipato di attività che si occupano di gestire e curare i beni comuni; oltre alla fiducia reciproca, alla sostenibilità e alla trasparenza, il regolamento si fonda sull'informalità, che permette di semplificare e rendere più flessibile il dialogo tra i cittadini e l'amministrazione, mantenendo l'aspetto giuridico di quest'ultima che deve essere rispettato dai cittadini (art. 3, Reg. Beni Comuni). Rispetto al primo Regolamento sui beni comuni, attuato dalla Città di Bologna nel 2014, il regolamento adottato dalla Città di Torino ha delle caratteristiche che lo rendono più dettagliato e funzionale. Oltre ai principi inseriti all'interno del primo regolamento, nel secondo ve ne

¹⁸ Ne è un chiaro esempio l'associazione Case del Quartiere, formatasi nel 2017 a sostegno della promozione sociale, in cui l'apertura di spazi comuni ha permesso di creare laboratori culturali che hanno avviato esperienze di partecipazione collettiva e rafforzato il coinvolgimento dei cittadini, riuscendo a dare una nuova identità a questi luoghi.

¹⁹ Il dato si riferisce al Report: "Bologna e i beni comuni" dell'ottobre 2017, scaricabile dal sito: http://comunita.comune.bologna.it/sites/comunita/files/allegati_blog/report_2017_-_dati_a_ottobre_2017_.pdf ultima consultazione 02/07/19).

sono altri due: il principio sulle “pari opportunità e di contrasto alle discriminazioni”, e il principio di “prossimità e territorialità”. Il primo, definisce la possibilità di far accedere alle collaborazioni con l’amministrazione, a tutti i cittadini attivi, promuovendo le pari opportunità per “genere, cittadinanza, condizione sociale, credo religioso, orientamento sessuale e disabilità” (art. 3, lettera *e*, Reg. Beni Comuni); con il secondo principio, invece, la Città di Torino riconosce le comunità locali come “livello privilegiato per la definizione di patti di collaborazione per la cura, gestione condivisa e rigenerazione dei beni comuni urbani” (art. 3, lettera *k*, Reg. Beni Comuni). I soggetti coinvolti all’interno di un patto di collaborazione, come si legge nei paragrafi precedenti, sono l’amministrazione e i cittadini attivi; questi ultimi vengono definiti dall’articolo 2 lettera *c* del Regolamento sui beni comuni come: “tutti i soggetti, singoli, associati o comunque riuniti in formazioni sociali, anche informali, anche di natura imprenditoriale, che si attivano per la cura, la gestione condivisa o la rigenerazione dei beni comuni urbani”. Tuttavia, coloro che usufruiscono del bene, devono rispettare la condizione di non ricavare vantaggi economici attraverso la cura e la gestione del bene comune. A sua volta, la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani, da parte dei cittadini attivi, si traduce all’interno del regolamento in tutte quelle azioni e interventi che hanno come obiettivo la manutenzione, la protezione, la conservazione e il recupero dei beni; inoltre, i cittadini attivi, devono garantire, attraverso un programma di condivisione, la fruizione da parte di tutti coloro che sono interessati all’utilizzo del bene, con lo scopo di mantenere un carattere inclusivo e integrativo (art. 2, lettera *f*, *g* e *h*, Reg. Beni Comuni), a differenza del regolamento di Bologna che identifica la gestione e la rigenerazione come semplici interventi puntuali e non come strumenti programmatici proiettati verso un complesso recupero dei beni comuni urbani.

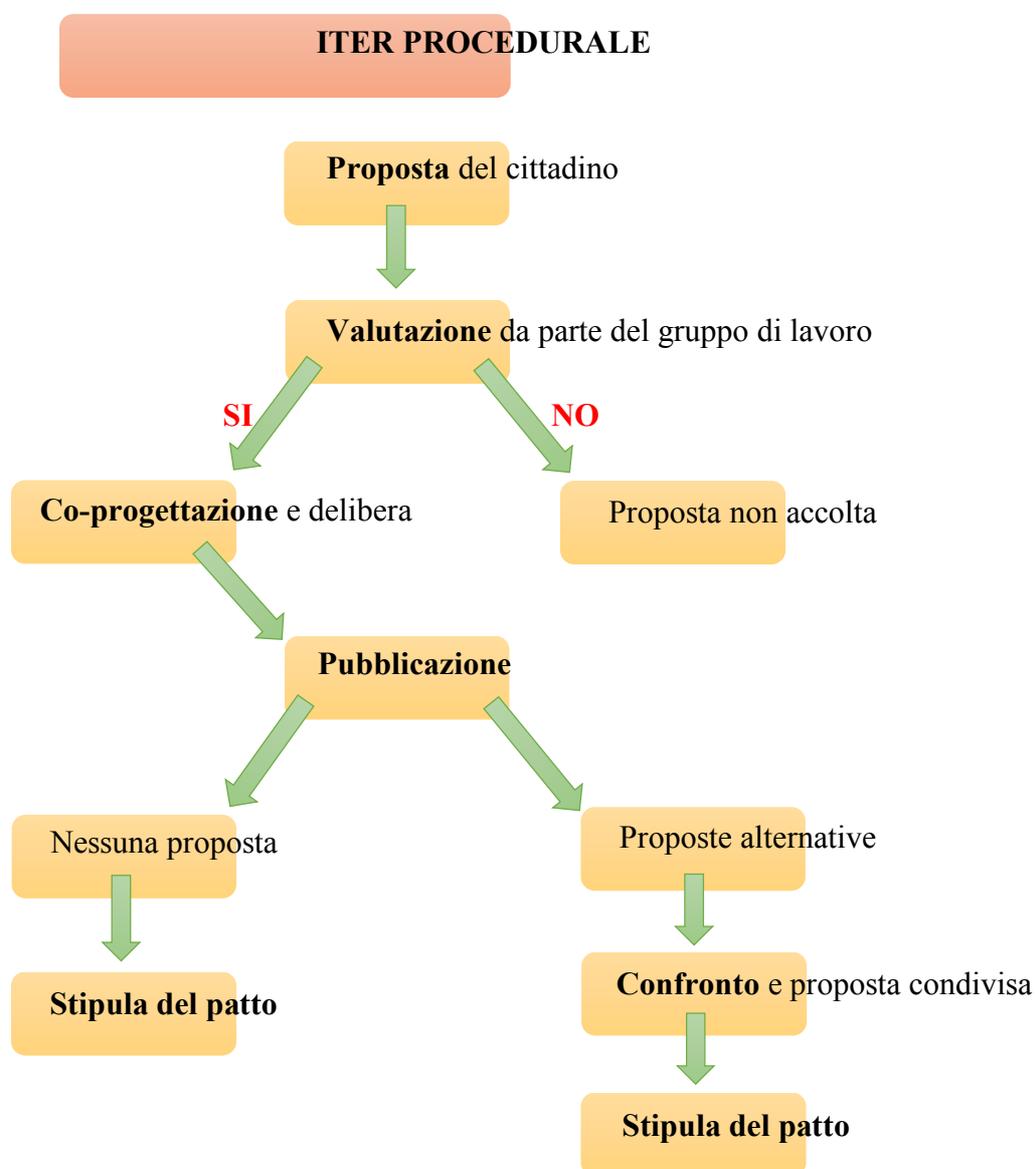
In seguito il patto di collaborazione si identifica attraverso l’articolo 5 che espone il contenuto necessario che deve avere il nuovo strumento giuridico; qui, il Comune e i cittadini attivi concordano tutti i diversi interventi che sono necessari per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani. Nel comma 2 del medesimo articolo si evidenzia il contenuto del patto di collaborazione, che varia in rapporto agli interventi concordati tra i soggetti firmatari dell’accordo. Alcune delle caratteristiche che il patto definisce sono:

- Gli obiettivi;
- La durata della collaborazione;
- Le modalità di fruizione collettiva;
- Le reciproche responsabilità;
- Le misure di pubblicità del patto volte a favorire la partecipazione;
- L’affiancamento del personale comunale nei confronti dei cittadini.

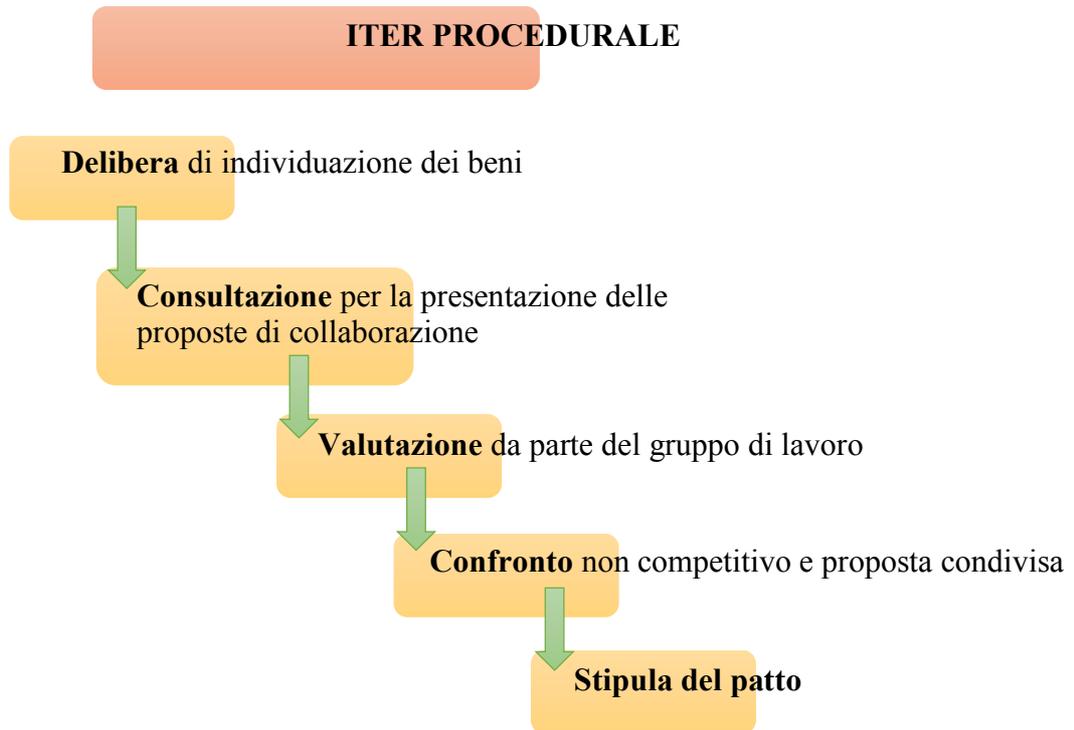
Rispetto al regolamento di Bologna, si introduce sia la possibilità di definire strumenti di coordinamento e governo, come cabine di regia e comitati di indirizzo, che strumenti di partecipazione, come *focus group*, consultazioni e altri processi che abbiano come fine la

costruzione della decisione, permettendo il coinvolgimento di altre forme sociali attive sul territorio. Il regolamento adottato dalla Città di Torino mostra altre rilevanti differenze all'interno dell'articolo 7 comma 2, in cui si istituisce, da parte del Direttore Generale, "un gruppo di lavoro per l'istruttoria e la valutazione delle proposte di collaborazione", il quale potrà relazionarsi con i cittadini tramite un canale di comunicazione apposito. Allo stesso tempo, il gruppo di lavoro, ha la possibilità di convocare altri uffici competenti o le circoscrizioni stesse per discutere ed esaminare in modo approfondito di specifiche proposte di collaborazione, dimostrando la loro flessibilità strutturale e la capacità di relazionarsi con altre figure professionali, permettendo una maggiore efficienza dell'azione amministrativa. A seguire, i patti di collaborazione possono essere stipulati secondo tre diverse modalità che si riassumono nei tre schemi procedurali:

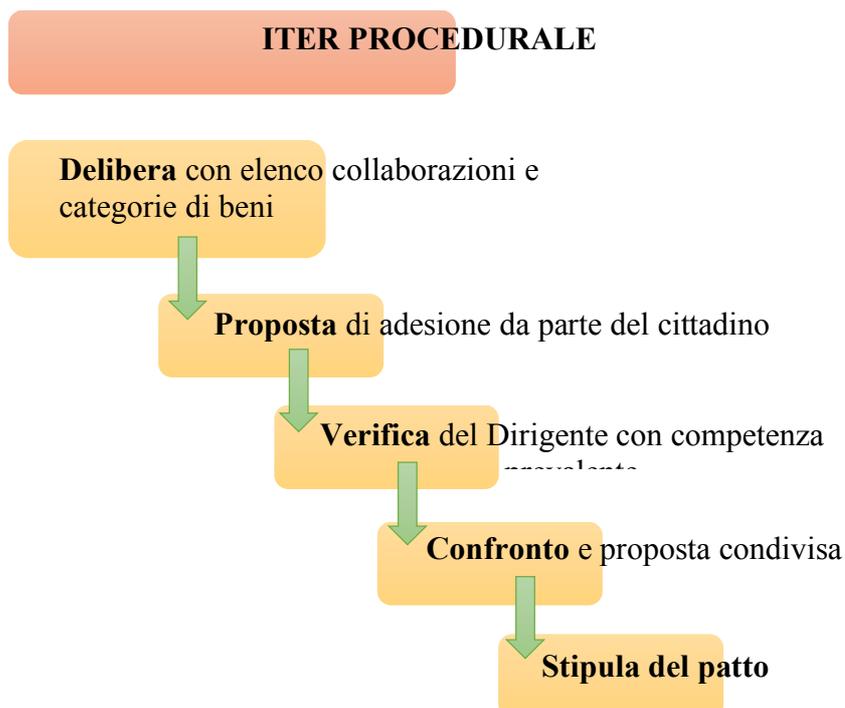
- Su iniziativa dei cittadini attivi, singoli o associati (art. 10);



- Su iniziativa dell'amministrazione, che tramite avviso pubblico raccoglie le proposte sui beni da essa individuati (art. 9);



- Su delibera della Giunta Comunale o dagli organi circoscrizionali, che periodicamente pubblica un elenco delle collaborazioni ordinarie e delle categorie di beni (art. 8).



Nello specifico l'elenco degli immobili e degli spazi pubblici individuato dalla Giunta Comunale o dagli organi circoscrizionali, è definito attraverso diverse caratteristiche, come: l'ubicazione, la destinazione funzionale, lo stato di parziale o totale disuso e le caratteristiche strutturali del bene preso in esame (art. 11, comma 1, Reg. Beni Comuni). Dall'approvazione del Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani della Città di Torino, i patti che sono stati stipulati fino ad oggi, sono stati proposti dai cittadini seguendo la modalità che viene presentata nello schema dell'art. 10 nel precedente paragrafo. Ad oggi, il numero di proposte approvate dal gruppo di lavoro sono 12, e di queste, la maggior parte si basano prettamente sulla cura e la gestione di aree verdi urbane (parchi, aiuole e giardini). Sul sito Beni Comuni urbani a Torino, anche le ultime proposte di collaborazione del 2018, che sono in fase di valutazione, hanno come tema principale la cura del verde. Tale scelta è probabilmente dovuta dal fatto che le risorse necessarie per effettuare gli interventi per la cura degli spazi verdi sono minori rispetto al recupero di edifici abbandonati, e non solo, la responsabilità di quest'ultimi è molto più rilevante rispetto alla cura di un'aiuola o di un giardino. Inoltre, è da non sottovalutare l'aspetto della sicurezza sugli infortuni, dell'impegno e del tempo necessario che i cittadini attivi dovrebbero mettere a disposizione per recuperare determinati spazi abbandonati.

Le varie fasi procedurali e l'intero iter per la redazione e la valutazione del patto di collaborazione, viene seguito da un gruppo di lavoro formato da diverse figure professionali che rappresentano vari servizi all'interno del Comune, che favoriscono lo snellimento delle operazioni di verifica e la semplificazione delle relazioni con i cittadini attivi (art.7, comma 1 e 2, Reg. Beni Comuni). Allo stesso tempo, l'amministrazione, si occupa di "co-progettare" insieme a quest'ultimi, le azioni previste dai patti di collaborazione che possono essere sostenute attraverso esenzioni ed agevolazioni in materia di canoni e tributi locali che vengono disciplinate all'interno dell'articolo 13 del medesimo regolamento. Oltre a questo vi sono altre forme di sostegno, come:

- Materiali di consumo e disposizioni di protezione individuale (art. 14);
- Formazione e affiancamento di dipendenti comunali (art. 15);
- Attribuzione di vantaggi economici (uso a titolo gratuito di immobili, beni strumentali e materiali di consumo, attribuzione all'amministrazione delle spese relative alle utenze o alle manutenzioni)²⁰ (art. 16);
- Messa a disposizione dei canali di comunicazione comunali (art. 19).

Da ciò si nota un'altra rilevante differenza con il primo regolamento ideato da Labsus, e cioè nell'assenza della possibilità di destinare contributi in denaro a favore dei cittadini attivi (art.

²⁰ "L'amministrazione non può destinare contributi in denaro a favore dei cittadini attivi" (art. 16, comma 2, Reg. Beni Comuni).

16, comma 2, Reg. Beni Comuni). Tuttavia il Comune agevola le iniziative di autofinanziamento effettuato da parte dei cittadini attivi che devono garantire la massima trasparenza delle risorse utilizzate nelle diverse destinazioni (art. 17, comma 1, Reg. Beni Comuni).

Il regolamento, negli ultimi articoli, informa i cittadini attivi sia dei rischi specifici esistenti negli ambienti in cui operano per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani, che sulle misure di prevenzione adottate o da adottare; stanziando le eventuali coperture assicurative dei privati contro gli infortuni e per la responsabilità civile verso terzi connessi allo svolgimento dell'attività (art. 21, comma 1 e 4, Reg. Beni Comuni). Infine il patto di collaborazione, sul tema della responsabilità, indica e disciplina i diversi compiti inerenti alla cura, alla gestione condivisa e alla rigenerazione dei beni comuni urbani concordati tra l'amministrazione e i cittadini attivi, nonché delle connesse responsabilità che esso genera (art. 22, comma 1, Reg. Beni Comuni). Quindi, i cittadini interessati all'uso dei beni comuni urbani che firmeranno il patto con l'amministrazione, si assumeranno la responsabilità della loro cura e gestione, e risponderanno ai possibili danni cagionati, per colpa o dolo, a persone o cose nell'esercizio della propria attività (art. 22, comma 2, Reg. Beni Comuni).

Il regolamento appena analizzato, inoltre, precisa il concetto che la proposta di collaborazione non può in alcun modo configurarsi come un "surrogato di servizi essenziali che devono essere garantiti dal Comune stesso secondo le leggi e i regolamenti vigenti" (art. 2, lettera *d*, Reg. Beni Comuni), e che quindi i cittadini non possono né colmare le possibili mancanze amministrative e né sostituirsi ad esse.

Si può affermare che l'attuazione del Regolamento dei beni comuni ha permesso di migliorare la gestione dei beni comuni urbani con la partecipazione e la collaborazione dei cittadini attivi, dimostrando che il tema dei beni comuni e del loro utilizzo, permette di affrontare il problema dell'abbandono con un'ottica diversa; infatti, con l'introduzione dei patti di collaborazione, si dà la possibilità di evitare di intervenire con strumenti urbanistici troppo complessi e costosi, che richiederebbero tempistiche molto più lunghe sia dal punto di vista dell'iter procedurale di attuazione, che dalla realizzazione fisica vera e propria. I patti di collaborazione permetterebbero sia riattivare l'interesse dei cittadini per i quartieri più degradati e il loro senso di appartenenza a tali aree urbane, che ricreare un rapporto sociale e culturale solido e mantenere un contatto diretto con l'amministrazione, che a sua volta è incaricata ad ascoltare le diverse osservazioni e le possibili proposte dei cittadini attivi.

Nel capitolo successivo, a seguito del quadro normativo appena esposto, si focalizzerà l'attenzione sul caso studio "progetto Co-City" che è stato scelto dal programma UIA per il suo aspetto innovativo e performante e per la sua capacità di potersi adattare anche all'interno di altri paesi europei. Il suo obiettivo è di recuperare le strutture e rigenerare le

aree abbandonate nelle diverse zone della città, attraverso la stipulazione di patti di collaborazione tra i cittadini attivi e l'amministrazione.

3 Caso studio – Il progetto Co-City

3.1 L'iniziativa UIA e il progetto Co-City

Prima di iniziare a parlare nel dettaglio del progetto Co-City, si analizzeranno alcuni passaggi che sono avvenuti prima dell'approvazione vera e propria del progetto. La Commissione europea, con la nuova politica di coesione 2014 – 2020, ha avviato nel 2015 una nuova iniziativa che prende il nome di *Urban Innovative Actions* (UIA), che ha lo scopo di sostenere, attraverso risorse finanziarie, nuove e innovative soluzioni per uno sviluppo urbano sostenibile. Il programma è gestito indirettamente dal *Directorate – General for Regional and Urban policy* che ha designato la Région Nord-Pas de Calais (Francia) come responsabile della gestione e dell'attuazione dell'iniziativa. I finanziamenti che sono stati stanziati dalla Commissione europea attraverso il fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR), che si occupa di sostenere le azioni innovative nel campo dello sviluppo urbano sostenibile (art. 8, Reg. 1301/2013), ammontano a 372 milioni di euro, che verranno utilizzati dall'UIA per il periodo 2014 – 2020. Con queste risorse, le amministrazioni, potranno assumersi i rischi nel sperimentare e testare nuovi progetti all'interno dell'ambito urbano, che difficilmente sarebbero stati attuati con i finanziamenti "tradizionali". Tuttavia, le azioni approvate ed in seguito sostenute dall'UIA, devono cercare: sia di perseguire soluzioni inedite, capaci di affrontare le problematiche urbane che potrebbero assumere una rilevanza importante nel futuro per l'Unione europea, che dare la possibilità di essere riutilizzate anche dalle altre città interessate. I bandi per presentare le proposte sono pubblicati annualmente sul sito dell'iniziativa UIA, insieme alle scadenze e alle tematiche stabilite per ogni *call*, ed inoltre, all'interno dell'articolo 2 comma 2 del Regolamento Delegato (UE) 522/2014 vi sono definite le caratteristiche che i partecipanti devono possedere per poter presentare le proprie proposte:

“a) qualsiasi autorità urbana di un'unità amministrativa locale definita in base al grado di urbanizzazione come grande città, città o periferia e comprendente almeno 50 000 abitanti;

b) qualsiasi associazione o gruppo di autorità urbane di unità amministrative locali, definite in base al grado di urbanizzazione come grande città, città o periferia, con una popolazione totale di almeno 50 000 abitanti; può trattarsi di associazioni o gruppi transfrontalieri, associazioni o gruppi di diverse regioni e/o Stati membri.”

Le proposte presentate dai diversi stati membri vengono sottoposti ad un processo di selezione che si suddivide in tre diversi momenti e che sono espletati all'interno della guida pubblicata il 15 dicembre del 2015 dalla stessa iniziativa (UIA):

1. *Eligibility check*: Il Segretario Permanente (SP), figura creata per gestire l'iniziativa UIA, si occupa di verificare che i criteri utilizzati per formare la proposta siano conformi con quelli indicati dall'UIA, in seguito, decide se sono *eligible* o *not eligible* inviando in entrambi i casi una mail di notifica ai corrispettivi interessati. Se il progetto è conforme passa al secondo *step*.
2. *Strategic assessment*: Le proposte vengono valutate da un gruppo di esperti esterni selezionati dal SP, che possiedono le competenze e le conoscenze necessarie alle tematiche prefissate ad ogni *call* da parte dell'UIA. Ciò che non muta sono i criteri che si utilizzano per la valutazione dei progetti, che devono essere:
 - **Innovativi**: i progetti presentati dovrebbero essere inediti, innovativi e sperimentali, dimostrando che non sono mai stati utilizzati in Europa e che sono difficili da finanziare all'interno dei programmi generali delle amministrazioni;
 - **Di buona qualità**: i progetti dovrebbero mantenere uno standard di qualità chiaro e logico attraverso l'ottima relazione tra gli obiettivi, le attività e i risultati che si vogliono ottenere;
 - **Partecipativi**: le amministrazioni dovrebbero cercare di garantire, attraverso meccanismi di consultazione e coordinamento, la partecipazione degli *stakeholder* (università, ONG, cittadini). Quest'ultimi, grazie alle loro conoscenze ed esperienze, possono aiutare le amministrazioni nella progettazione e nella realizzazione dei progetti;
 - **Misurabili**: le amministrazioni dovrebbero riuscire a spiegare e dimostrare chiaramente quali benefici e quali cambiamenti porteranno i loro progetti e come questi possono essere misurati;
 - **Trasferibili**: le soluzioni sviluppate all'interno dei progetti dovrebbero essere applicabili anche da altre organizzazioni europee, ed inoltre, le stesse amministrazioni, dovrebbero dimostrare come i progetti proposti possono essere finanziati anche in altri contesti.
3. *Operational assessment*: Il SP si occupa dell'ultimo *step* del processo di selezione che vede le proposte sottoposte all'ultima valutazione. Il SP dovrebbe capire se il progetto sia qualitativamente e realisticamente utile per i temi prefissati dalla politica di coesione e se risponde alle linee di principio dello sviluppo urbano sostenibile. Inoltre controlla se il bilancio e la gestione dei progetti sono coerenti e giustificati con i risultati che le amministrazioni si prefissano di raggiungere.

Per una maggiore chiarezza del processo di selezione e dell'iter di approvazione, si illustrerà di seguito il percorso che le singole proposte progettuali seguono (Fig. 9):

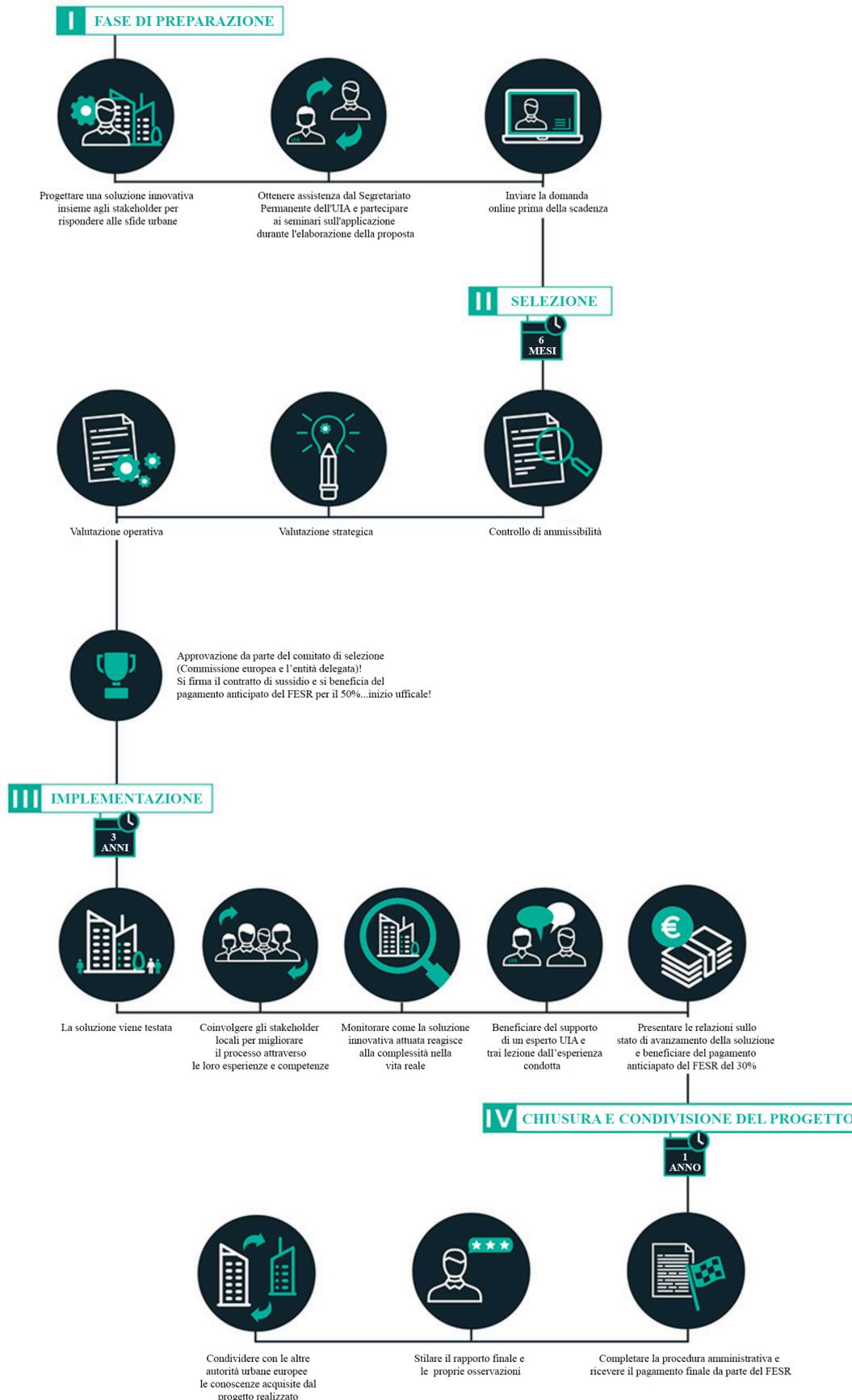


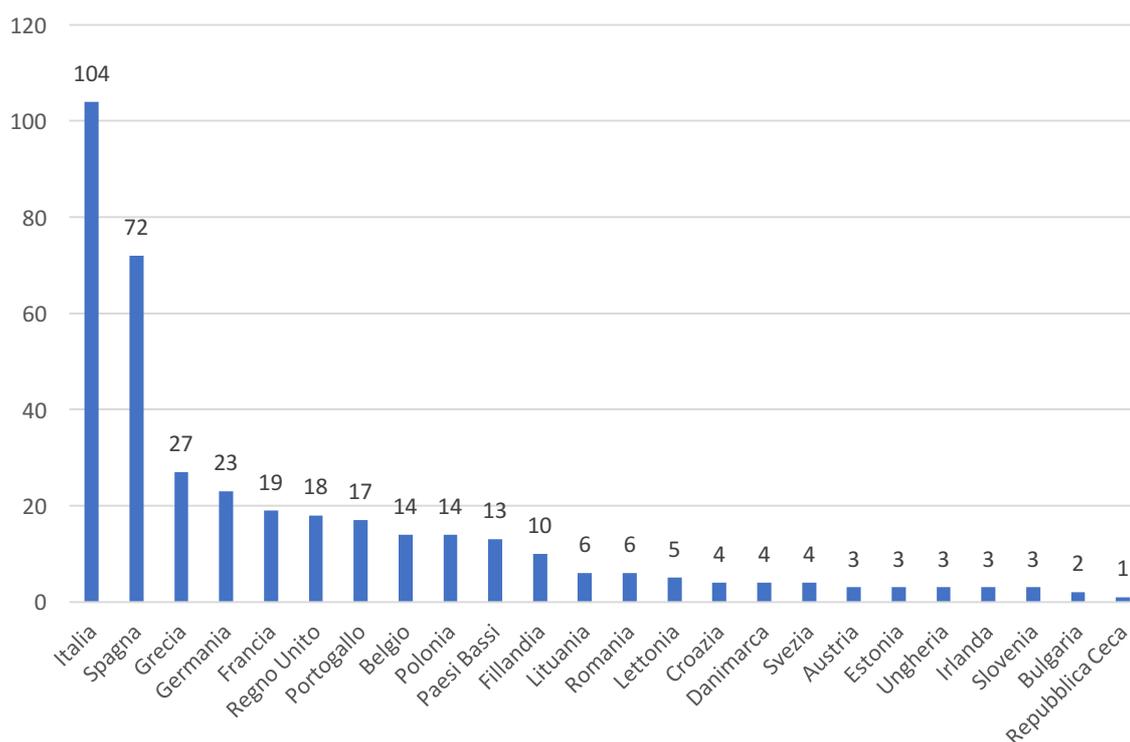
Fig. 9 – Project lifecycle UIA

(Fonte: <https://www.uia-initiative.eu/en/call-proposals/project-lifecycle>, ultima consultazione 05/05/19).

Ogni progetto viene cofinanziato dal FESR per un importo non superiore a cinque milioni di euro e la loro realizzazione non deve durare più di tre anni (art. 2 comma 6 del Reg. 522/2014), inoltre si ricorda che l’UIA cofinanzia i progetti per l’80% del totale del progetto proposto e il restante 20% viene finanziato attraverso risorse pubbliche (regionali o governo nazionale) o private.

La prima *call* per poter presentare le proposte è stata avviata il 15 dicembre del 2015 e si è conclusa il 31 marzo del 2016, ottenendo un budget di 80 milioni di euro dal FESR. I *topic* che il bando proponeva erano: la povertà urbana, che interessa principalmente i quartieri più in difficoltà; l’integrazione di migranti e rifugiati; i posti di lavoro e le competenze nell’economia locale, ed in fine la transizione energetica. Le proposte presentate sui temi appena elencati, sono giunte da parte di 24 dei 28 stati membri dell’Unione europea; l’Italia in questa *call* ha partecipato posizionandosi al primo posto per il numero di progetti presentati (104). Nel grafico di seguito, si mostra il numero dei progetti che ogni singolo Stato membro ha presentato alla fine del primo bando pubblico (*Grafico 2*):

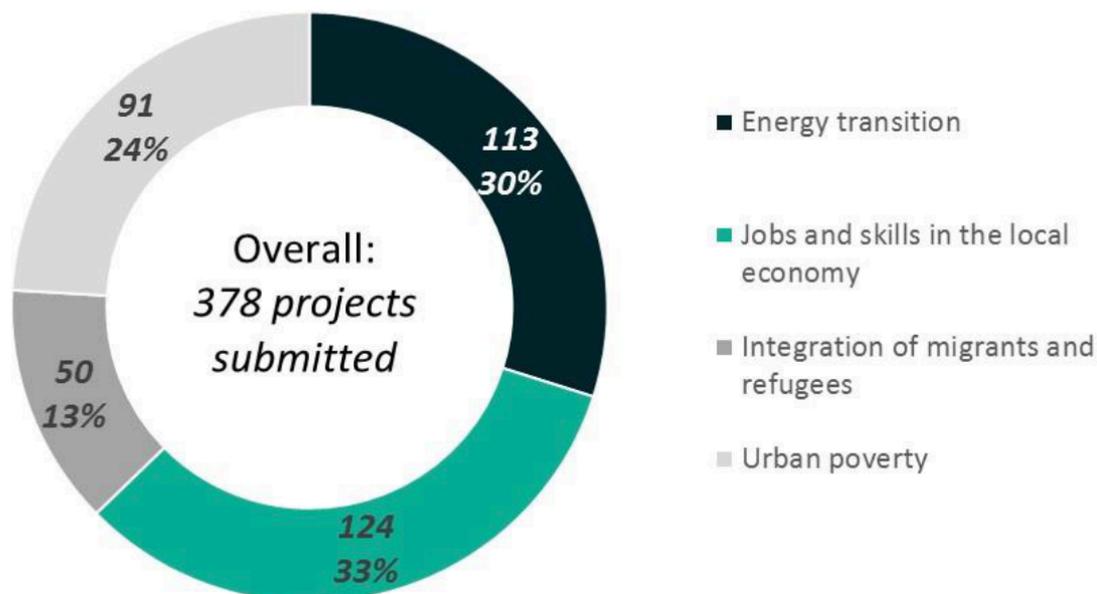
Grafico. 2 – N° progetti presentati da ogni Stato membro dell’UE che ha partecipato alla prima call dell’UIA:



Fonte: UIA 1st Call for Proposals: Statistics – submitted applications (www.uia-initiative.eu/en/news-events/1st-call-proposals-378-applications-received, ultima consultazione 05/05/19).

Delle 378 proposte totali solo 17 progetti sono stati ammessi e finanziati dall'UIA, e di questi, il 24% aveva come tematica la "povertà urbana" (Grafico 3).

Grafico. 3 – UIA 1st Call: Numero di progetti presentati suddivisi per ciascun tema



Fonte: UIA statistics_1st Call for Proposals (<https://www.uia-initiative.eu/en/news-events/1st-call-proposals-378-applications-received>, ultima consultazione 08/05/2019).

Le città che hanno presentato progetti inerenti a questo tema sono: Barcellona, Birmingham, Lille, Nates, Pozzuoli e Torino. Ognuna di queste città affronta con azioni diverse il tema della povertà urbana, come ad esempio: Barcellona, con il reddito minimo garantito per le persone sotto la soglia di povertà; Pozzuoli, con il progetto MAC, che ha come obiettivo generale di riattivare l'interesse degli spazi inutilizzati da parte della popolazione residente nel quartiere di Monteriuscello, per poter sviluppare l'economia locale e dare la possibilità a nuove imprese di formarsi; oppure la città di Lille, con la trasformazione del Fives Cail (ex fabbrica) in una "community kitchen", che ha come obiettivo di dare alla popolazione un luogo dove poter socializzare attraverso la promozione di diversi eventi (workshop, corsi di formazione per la ristorazione, vari incontri con i datori di lavoro, ecc.).

La Città di Torino, invece, ha presentato il progetto Co-City con lo scopo di riattivare l'interesse dei cittadini per le aree urbane più in difficoltà, utilizzando nuove forme di partecipazione attiva per individuare gli interventi più consoni per una rigenerazione urbana efficace e innovativa, cercando di creare un nuovo *welfare* urbano basato sui beni comuni urbani. Il progetto è stato realizzato con la collaborazione di diversi partner: il comune di

Torino, l'Università degli studi di Torino, la Fondazione Cascina Roccafranca²¹ (ONG) e l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) che, attraverso la sperimentazione del "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani (n. 375)", precedentemente descritto, prevedono di riqualificare i beni urbani in stato di abbandono e di degrado con la stipulazione di patti di collaborazione con i cittadini attivi. Ogni partner appena elencato, svolge un ruolo ben preciso all'interno del progetto; la rete delle Case del Quartiere, ad esempio, si occupa di relazionarsi con i cittadini, raccogliendo le loro osservazioni e le idee di progetto, accompagnandoli attraverso i processi di partecipazione e cercando di avviare nuove relazioni sociali, che permettano di incentivare e produrre l'interesse necessario per gestire in condivisione i beni comuni urbani. Il ruolo dell'Università degli studi di Torino, all'interno del progetto Co-City, invece, è di fornire gli strumenti necessari per gestire le politiche di rigenerazione, ne sono un chiaro esempio: la piattaforma FirstLife, che è stata sviluppata per favorire il coinvolgimento dei cittadini e per mappare i diversi progetti di comunità che sono stati proposti da quest'ultimi, evidenziando gli eventuali eventi pubblici che sono in programma; e il modello giuridico e gestionale che si fonda sulla collaborazione tra i cittadini e la pubblica amministrazione. L'ANCI, a sua volta, si occupa di diffondere il progetto e comunicare a livello nazionale i risultati che si registrano durante il processo di azione. Infine, il comune di Torino, l'unico che può coordinare e organizzare l'intero progetto, individua le aree e le strutture pubbliche in stato di degrado che possono essere utilizzate per la fase di progettazione; inoltre, stabilisce gli accordi con i cittadini attivi attraverso i patti di collaborazione, gestendo le risorse finanziarie necessarie per avviare i processi di riqualificazione. Il progetto Co-City si è aggiudicato un finanziamento che, dai dati di bilancio del FESR, ammonta a circa 4.125.891,44 di euro, risorsa che equivale all'80% del budget totale che il progetto necessita per la sua esecuzione (5.157.364,30 milioni di euro). La suddivisione del finanziamento è descritta in modo dettagliato all'interno della Delibera della Giunta comunale del 7 febbraio 2017, che vede la Città di Torino la responsabile della gestione finanziaria del progetto; le risorse vengono così suddivise tra i diversi partner di progetto (Tab. 3):

Tab. 3 – Suddivisione dei finanziamenti tra i diversi partner del progetto Co-City.

	Finanziamento UE – FESR (80%)	Co-finanziamento di ciascun partner (20%)	Totale budget per partner
PP1 – Città di Torino	2.761.891,44	690472,86	3.452.364,30
PP2 – Unito	498.640,00	124.660,00	623.300,00
PP3 – Roccafranca	602.400,00	150.600,00	753.000,00

²¹ Identificata come capofila dell'associazione della Rete delle Case del Quartiere in cui vi risiede la sede legale.

PP4 – Anci	262.960,00	65.740,00	328.700,00
TOT	4.125.891,44	1.031.472,86	5.157.364,30

A sua volta queste risorse sono suddivise nelle diverse voci di spesa che si ritrovano nella tabella rappresentata di seguito (*Tab. 4*)²²:

Tab. 4 – Suddivisione dei finanziamenti tra le diverse tipologie di spesa.

	Costi del personale	Spese Generali	Trasferte	Servizi	Attrezzature	Lavori	Totale
CITTÀ DI TORINO	690.473,06	103.570,96	8.000,00	598.455,28	500.000,00	1.551.865,00	3.452.364,30
UNITO	542.000,00	81.300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	623.300,00
ROCCAFRANCA	420.000,00	63.000,00	0,00	20.000,00	250.000,00	0,00	753.000,00
ANCI	158.000,00	23.700,00	21.000,00	121.000,00	5.000,00	0,00	328.700,00
TOT	1.810.473,06	271.570,96	29.000,00	739.455,28	755.000,00	1.551.865,00	5.157.364,30

Il finanziamento stanziato per gli interventi di riqualificazione verrà suddiviso per i tre differenti ambiti su cui i cittadini attivi possono avanzare le proposte di collaborazione. Inoltre, i patti che possono essere presentati o suggeriti dall'amministrazione per il progetto Co-City, si basano su tre ambiti di azione che racchiudono livelli di complessità differenti e che il progetto suddivide in:

- A) “Periferie e cultura urbana”: in questo ambito i patti di collaborazione sono complessi a causa delle rilevanti risorse necessarie per effettuare interventi di riqualificazione sugli edifici identificati dalla Città di Torino come abbandonati e in stato di degrado, dando la possibilità ai cittadini attivi di avviare nuove attività;
- B) “Piattaforme di servizio sottoutilizzate”: i patti di collaborazione che interessano questo ambito hanno un livello medio-alto di complessità e si occupano principalmente di sfruttare al meglio i luoghi di presidio pubblico, come: le scuole, le biblioteche, spazi culturali, uffici pubblici, ecc.;
- C) “Cura dello spazio pubblico”: i patti di collaborazione stipulati per questo ambito sono relativamente semplici e hanno come obiettivo di curare e gestire in condivisione le aree verdi, aree residuali, le aiuole o i giardini, che presentano chiari segni di degrado e abbandono.

I patti di collaborazione, come è già stato affermato nel capitolo precedente, sono stipulati attraverso le diverse modalità che vengono descritte negli articoli 8, 9 e 10 del Regolamento

²² I dati sono stati estratti dai documenti allegati nel sito “Beni Comuni Urbani di Torino” (<http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/progetto/index.shtml>, ultima consultazione 07/05/19).

sui Beni Comuni (n° 375). La loro valutazione si effettua solo se gli obiettivi che si prefissa, rispondono agli stessi presentati dall'avviso pubblico esposto nel 2017 con l'avvio del progetto Co – City da parte della Città di Torino sul sito “Beni Comuni Urbani a Torino”.

Gli obiettivi da perseguire sono:

- realizzare azioni di presidio territoriale e sviluppo di comunità;
- promuovere la produzione culturale urbana;
- generare opportunità di lavoro, innovazione sociale e impresa di comunità;
- attivare percorsi di inclusione sociale
- favorire la multiculturalità, dialogo, le pari opportunità e il contrasto alle discriminazioni;
- promuovere la sostenibilità ambientale, l'agricoltura urbana e l'economia circolare;
- estendere la disponibilità di spazi, servizi e iniziative pubblici.

A questi obiettivi si aggiunge il “promuovere l'educazione verso una cittadinanza attiva con l'adozione del bene pubblico e il protagonismo di tutte le componenti della comunità scolastica”, nel caso dell'ambito B – Scuole, che verrà approfondito nel paragrafo successivo.

I cittadini attivi, prima di presentare le proposte all'amministrazione, vengono supportati dalla rete delle Case del Quartiere per identificare, sviluppare e redigere i possibili progetti di gestione condivisa dei beni comuni urbani, coinvolgendoli nei processi di partecipazione. A seguito delle osservazioni e della stesura delle proposte, le idee di progetto vengono presentate dai cittadini attivi all'amministrazione che, servendosi del gruppo di lavoro, formato da professionisti, si presta a valutarle. La valutazione avviene attraverso un punteggio che segue dei criteri che si stabiliscono all'interno dell'avviso pubblico da parte dell'amministrazione e che si elencano di seguito:

- ricadute positive sulle condizioni soci-territoriali del quartiere (max 20 punti);
- capacità di sinergia e integrazione con altre iniziative anche di carattere non esclusivamente locale (max 10 punti);
- capacità di generare opportunità lavorative o di inclusione attiva (max 20 punti);
- fattibilità e sostenibilità economico-finanziaria (max 25 punti);
- inclusività del modello di governance (max 10 punti);
- innovatività e capacità di sviluppare processi generativi sociali (max 10 punti);
- replicabilità del progetto (max 5 punti).

Il gruppo di lavoro che si occupa di valutare le proposte può inoltre richiedere eventuali incontri con i promotori per ulteriori chiarimenti sul contenuto di tale proposta. Quest'ultima può accedere alla fase di co-progettazione solo se il punteggio che è stato assegnato abbia ottenuto almeno 70 punti su 100. L'accesso della proposta alla fase di co-progettazione non indica la fattibilità effettiva del patto di collaborazione, ma è uno *step* necessario per poter

migliorare il progetto attraverso le modifiche consigliate dagli uffici competenti del comune, per rispondere a pieno agli obiettivi di inclusione sociale e contrasto al degrado che il progetto Co-City si prefissa di raggiungere.

Nel paragrafo successivo, attraverso l'utilizzo delle schede informative prodotte dall'amministrazione che identificano i possibili luoghi in cui attuare il progetto Co-City, si analizzeranno nello specifico i tre diversi ambiti di azione, considerando inoltre anche le proposte di collaborazione avanzate dai cittadini attivi.

3.2 I tre ambiti del progetto nel contesto torinese

Prima di entrare nel dettaglio e parlare dei patti di collaborazione nei diversi ambiti di azione, si spiegherà in breve come i beni urbani sono stati identificati e scelti dall'amministrazione. Partendo dal fatto che il progetto Co-City rientra all'interno di una serie di politiche che la Città di Torino sta applicando negli ultimi anni, come: l'organizzazione di una rete tra le Case del Quartiere, l'iniziativa Torino Social Innovation, il PON Metro e le Azioni per le periferie di Torino (progetto AxTO), la scelta e l'individuazione dei beni urbani è stata avviata attraverso due criteri: il primo, vede la Città di Torino interessata ad identificare i propri immobili di proprietà che hanno caratteristiche qualitative, localizzative, condizioni di degrado, stima dei lavori necessari, favorevoli agli obiettivi che il progetto Co-City si prefissa di raggiungere; il secondo, di individuare almeno un bene comune urbano in ogni circoscrizione tra quelli selezionati dal progetto AxTO con "l'azione 45"²³, con lo scopo di avviare nuovi processi di rigenerazione. Da tale criteri si sono individuate strutture ed aree in stato di degrado che potranno essere gestite e riqualificate attraverso i patti di collaborazione, dando nuove opportunità diffuse su tutto il territorio comunale. Inoltre, le proposte di collaborazione, per essere presentate, hanno dovuto rispettare determinate scadenze: per gli ambiti A e B, la scadenza fissata, è stata il 30 settembre 2017; per l'ambito C, si è definito un calendario apposito con i diversi periodi in cui poter presentare le proposte (l'ultimo risale al 15 e il 31 marzo 2019). Come già accennato in precedenza, i patti che si stipulano per gli ambiti A, B, C, hanno gradi di complessità differenti dovuti dal tipo di intervento necessario per il recupero delle aree e delle strutture. Tuttavia, attraverso i finanziamenti europei ottenuti con l'approvazione del progetto Co-City, la Città di Torino ha suddiviso l'importo di 2.050.000,00²⁴ euro nei tre diversi ambiti di azione:

²³ Il progetto AxTO, finanziato dal Governo e vinto dalla Città di Torino attraverso il bando pubblico del 2016, si occupa di effettuare 44 azioni all'interno della città metropolitana con lo scopo di riqualificare diverse aree urbane e migliorando la sicurezza delle periferie.

²⁴ Il dato e la suddivisione del finanziamento sono stati definiti dalla Città di Torino con la deliberazione della Giunta Comunale del 28 marzo 2017 (mecc. 2017 01148/070). Il sito dove trovare le delibere e gli avvisi è il seguente: (http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_pubblico/index.shtml), ultima consultazione 09/05/19).

Nell'ambito di azione A, inerenti alle "Periferie e culture urbane", la Città di Torino ha stanziato 1.100.000,00 euro, individuando gli edifici in disuso in cui poter avviare nuovi servizi e attività, attraverso la stipulazione di patti di collaborazione complessi; le strutture da riqualificare sono collocate in:

- Via Cumiana 15 (ex stabilimento Lancia)
- Corso Umbria 54 (ex casa del direttore)
- Corso Umbria 53/55 (ex deposito biciclette)
- Corso Benedetto Brin 21 (ex lavatoio municipale)
- Via Conte di Roccavione 11 (ex bagni pubblici)
- Via Bologna 175/177 (ex officina)
- Via Cavagnolo 9

I finanziamenti che verranno utilizzati per le "Piattaforme di servizio pubblico sottoutilizzate", identificate nell'ambito di azione B, ammontano a 500.000,00 euro, gli altri 350.000,00 euro sono destinati alle proposte inviate dalle scuole stesse all'interno delle tre iniziative predisposte dall'amministrazione: "scuole aperte", "l'adozione della scuola" e "l'adozione dello spazio pubblico"; gli immobili che vengono messi a disposizione dalla Città di Torino sono localizzati in:

- Via Onorato Vigliani 102
- Via Monte Ortigara 95
- Via Le Chiuse 66 (3° piano ft)
- Via Foligno 14
- Corso Taranto 160 (Centro Interculturale)
- Via degli Abeti 13 (ex mensa)

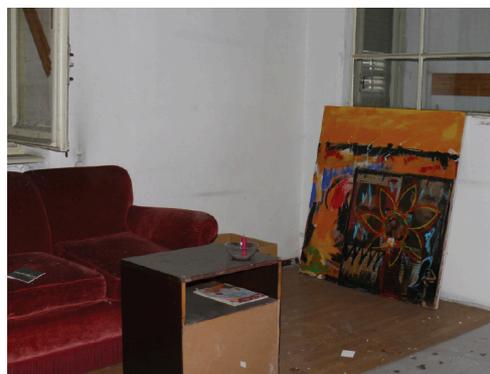
Mentre, all'interno dell'ambito di azione C, che si occupa della "Cura dello spazio pubblico", il finanziamento stanziato è di 100.000,00 euro, che verrà utilizzato dai cittadini attivi per le aree abbandonate e in stato di degrado, attraverso l'uso condiviso e con azioni di riqualificazione e fruizione pubblica; la Città di Torino ne individua alcune:

- Area del Contratto di Quartiere di Via Arquata
- Giardini di Via Giulio 14
- Giardini Sambuy, piazza Carlo Felice
- Giardini Morvillo
- Giardini Alimonda (piazza Alimonda)
- Giardini Madre Teresa di Calcutta (C. Vercelli)
- Parco Di Vittorio Via Passo Buole

Entrando più nel dettaglio, attraverso l'analisi delle schede informative prodotte dall'amministrazione²⁵, si può osservare che gli immobili individuati per l'ambito A sono in uno stato di abbandono e di degrado evidente; le foto di seguito esposte, permettono di capire lo stato attuale degli edifici:



Via Cumiana 15 (ex stabilimento Lancia) – Circoscrizione 3



Corso Umbria 54 (ex casa del direttore) – Circoscrizione 4



Corso Umbria 53/55 (ex deposito biciclette) – Circoscrizione 4

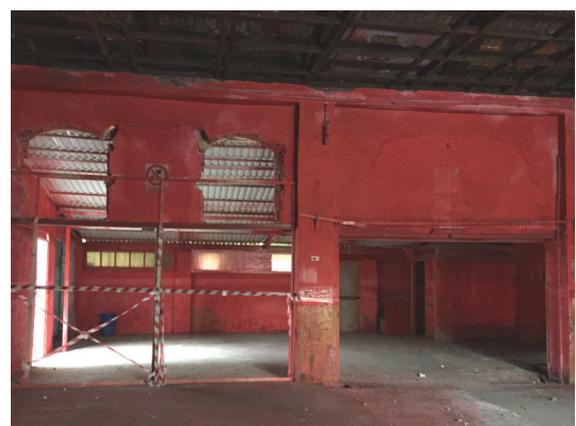
²⁵ Le schede informative dell'ambito A sono disponibili in formato pdf a questo link: ([http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso pubblico/a_periferie/index.shtml](http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_pubblico/a_periferie/index.shtml), ultima consultazione 12/05/19).



Corso Benedetto Brin 21 (ex lavatoio municipale) – Circoscrizione 5



Via Conte di Roccavione 11 (ex bagni pubblici) – Circoscrizione 5



Via Bologna 175/177 (ex officina) – Circoscrizione 6



Via Cavagnolo 9 – Circoscrizione 6

Le proposte di collaborazione per l'ambito A sono state inviate da diversi attori, non solo singoli cittadini attivi, ma anche da gruppi di interesse che, unendosi per il medesimo obiettivo, sono riusciti in alcuni casi a creare un progetto condiviso. L'amministrazione, dopo il 30 settembre 2017, si è occupata di valutare e decidere quale proposta tra quelle presentate poteva passare alla fase di co-progettazione; quest'ultima verrà approfondita nel paragrafo successivo (3.3). I punteggi conferiti dal gruppo di lavoro per le proposte di collaborazione sono stati pubblicati il 5 dicembre del 2017 sul sito del comune, rilevando che, delle 7 proposte ricevute, solo una non è stata ritenuta conforme con gli obiettivi prefissati dal progetto Co-City. Tuttavia il progetto FuturBòita, presentato da un gruppo di associazioni per l'area in cui si colloca l'ex stabilimento Lancia, in via Cumiana 15, è l'unico che è stato approvato per poter procedere alla fase di co-progettazione, registrando il punteggio più alto (88.6/100)²⁶. Quest'ultimo verrà approfondito nel paragrafo successivo.

²⁶ La tabella di valutazione può essere consultata sul sito dei "Beni Comuni Urbani di Torino" con il seguente link: (http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_a/index.shtml, ultima consultazione 17/05/19).

L'ambito di azione B, rispetto all'ambito A, ha ricevuto una reazione d'interesse maggiore da parte dei cittadini attivi, data dal fatto che gli interventi necessari sono meno gravosi rispetto ai primi. Gli immobili che sono stati messi a disposizione dalla Città di Torino, sono anch'essi descritti in modo dettagliato attraverso le schede informative²⁷:



Via Onorato Vigliani 102 – Circoscrizione 2



Via Monte Ortigara 95 – Circoscrizione 3



Via Le Chiuse 66 (3° piano ft) – Circoscrizione 4



²⁷ Le schede informative dell'ambito B sono scaricabili in formato pdf dal seguente link: (http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_pubblico/b_piattaforme/index.shtml ultima consultazione 12/05/19).



Via Foligno 14 – Circoscrizione 5



Corso Taranto 160 (Centro Interculturale) – Circoscrizione 6



Via degli Abeti 13 (ex mensa) – Circoscrizione 6



Dalle foto si può osservare che lo stato attuale degli edifici è in buone condizioni e che gli interventi necessari sono prettamente di manutenzione ordinaria. La fase di valutazione delle proposte di collaborazione per l'ambito d'azione B è stata condotta anch'essa dal gruppo di lavoro, rilevando un totale di 11 progetti, di cui 2 non conformi agli obiettivi prefissati dal progetto Co-City. Tuttavia i progetti che sono passati alla fase di co-progettazione non sono i restanti 9 ma solo i primi 4, che hanno ottenuto i punteggi più alti:

- 1- Il progetto FALKLAB ALLA SECONDA, proposto da un gruppo di associazioni e di cittadini attivi, per l'edificio di via degli Abeti 13 (punteggio 83.4/100);
- 2- Il progetto HABITAT, proposto anch'esso da un gruppo di associazioni per lo spazio in via le Chiuse 66 (punteggio 78.5/100);
- 3- Il progetto CASA OZANAM COMMUNITY HUB, proposto dall'associazione di promozione sociale OrtiAlti e da un gruppo di associazioni, in via Foligno 14 (punteggio 78/100);
- 4- Il progetto di riqualificazione ed espansione delle attività del Centro Interculturale della Città di Torino, proposto da un gruppo di associazioni, in corso Taranto 160 (punteggio 73.6/100).

Inoltre, la Città di Torino, attraverso l'avviso pubblico indirizzato principalmente agli istituti scolastici, approvato ai sensi dell'art. 9 del Regolamento n. 375, ha permesso alle scuole, sia dell'infanzia, che primarie e secondarie di I grado, di poter proporre eventuali progetti di collaborazione all'interno delle proprie strutture, ricollegandosi così alle tre aree accennate all'interno dell'ambito B:

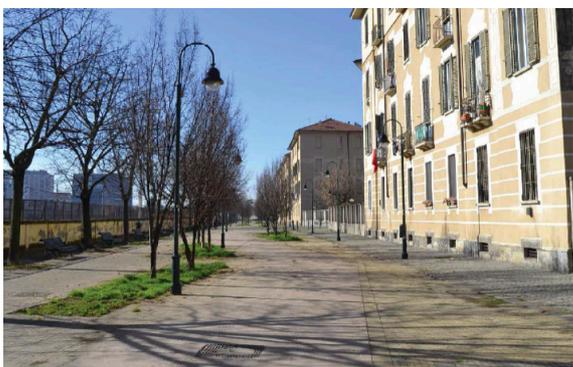
- "Scuole aperte", per promuovere l'utilizzo degli spazi della scuola, come i laboratori, i cortili e la biblioteca, fuori dall'orario scolastico;
- "L'adozione della scuola", organizzando gruppi che si occupino di manutenzione ordinaria, piccole attività di ristrutturazione, la cura e il monitoraggio degli spazi;
- "L'adozione dello spazio pubblico", le scuole promotrici si prendono cura degli spazi pubblici (strutture urbane e spazi aperti) per facilitarne il recupero funzionale.

Le proposte pervenute per l'ambito "B. 2 – Scuole" sono 31 e la loro valutazione si è basata sui criteri che l'amministrazione ha inserito nell'avviso pubblico diretto alle scuole; il gruppo di lavoro si è quindi basato su quest'ultimi attraverso i seguenti punteggi:

- ricadute positive sulle condizioni socio-territoriali del quartiere (max 20 punti);
- qualità della proposta educativa integrata nella struttura del patto (max 15 punti);
- capacità di generare forme di inclusione attiva (max 15 punti);
- fattibilità e sostenibilità economico-finanziaria (max 25 punti);
- ampiezza e varietà del partenariato (max 10 punti);
- innovatività e capacità di sviluppare processi generativi sociali (max 10 punti);
- replicabilità del progetto (max 5 punti).

La valutazione delle proposte di collaborazione da parte del gruppo di lavoro ha permesso di identificare i progetti più consoni e completi agli obiettivi che il progetto Co-City si prefissa di raggiungere. Per tale motivo, delle 31 proposte presentate dalle scuole, solo 12 sono passate alla fase successiva di co-progettazione, che attualmente si compone di incontri tra i promotori e l'amministrazione.

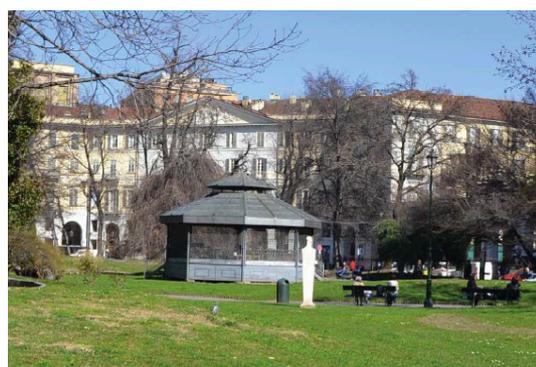
Per quanto riguarda l'ambito C, le aree che sono state identificate dalla Città di Torino, si rappresentano di seguito attraverso le foto ottenute dalle schede informative²⁸:



Area del Contratto di Quartiere di Via Arquata – Circoscrizione 1



Giardini di Via Giulio 14 – Circoscrizione 1



Giardini Sambuy (piazza Carlo Felice) – Circoscrizione 1

²⁸ Le schede informative delle aree individuate dall'amministrazione per l'ambito d'azione C sono consultabili in formato pdf dal sito: http://www.comune.torino.it/benicomuni/city/Avviso_pubblico/c_cura_spazio/index.shtml, ultima consultazione 12/05/19).



Giardini Morvillo – Circoscrizione 2



Giardini Alimonda (piazza Alimonda) – Circoscrizione 7



Giardini Madre Teresa di Calcutta (C. Vercelli) – Circoscrizione 7



Parco Di Vittorio (Via Passo Buole) – Circoscrizione 8

Le proposte di collaborazione presentate per questo ambito hanno seguito scadenze trimestrali fino a marzo 2019, termine ultimo per poter presentare i progetti per l'ambito C. Alcune delle proposte presentate dai cittadini attivi non rientrano nelle stesse aree identificate dalla Città di Torino, come ad esempio²⁹: il giardino Riccardo Valla, che ha ottenuto un punteggio di 83.8/100 nella valutazione, la pista ciclabile Colonnetti-Vallere, con un punteggio di 82.8/100, aiuola di piazza Don Albero, che ha ricevuto 79 punti su 100 e l'area verde Tonolli, con un punteggio di 75.4/100. Questo dimostra come il progetto Co-City sia riuscito ad incentivare l'interesse dei cittadini per la cura e l'attenzione dello spazio in cui vivono. Il numero di proposte totali che sono state registrate sul sito del comune dalla prima scadenza (30 settembre 2017) all'ultima (31 marzo 2017), sono 75, e di queste la maggior parte è stata approvata dal gruppo di lavoro per accedere alla fase successiva di co-progettazione. Le restanti proposte, nonostante non avessero le caratteristiche necessarie per avere un punteggio sufficiente per la loro approvazione, sono state ritenute dal gruppo di lavoro come possibili patti di collaborazione esterni al progetto Co-City, lasciando tuttavia la possibilità a quest'ultimi di utilizzare le attrezzature e i materiali condivisi con i patti inseriti nel progetto. Questo aspetto è da non sottovalutare, infatti, gli attori che sono interessati ad una stessa area o una struttura, per quanto riguarda gli ambiti A e B, possono unire le forze per lavorare insieme nella realizzazione di un progetto comune che soddisfi le loro esigenze. Infatti, dai dati che si sono estrapolati dal sito del comune, si nota che le proposte giungono principalmente da gruppi di associazioni, da cittadini attivi insieme alle scuole, comitati o gruppi informali. Questa forte risposta d'interesse al progetto Co-City, ha fatto sì che la Città di Torino suddividesse ulteriormente i finanziamenti che sono stati assegnati per ogni ambito, per dare la possibilità di avviare il maggior numero possibile di proposte valide che l'amministrazione ha ricevuto e valutato durante questi anni e per poter garantire una riqualificazione diffusa sul territorio. I finanziamenti per i beni comuni urbani

²⁹ Per l'elevato numero di proposte presentate dai cittadini attivi e dalle diverse associazioni nei diversi periodi, si è scelto di citarne solo alcune; per l'elenco completo si rimanda al sito del comune di Torino: (http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_30sett/index.shtml, ultima consultazione 17/05/19)

si sono così suddivisi in: 600.000,00 euro per ogni struttura indentificata all'interno dell'ambito A, 200.000,00 euro per l'ambito B, 15.000,00 euro per l'ambito C.

Attualmente le proposte effettuate e valutate dal gruppo di lavoro sono entrate all'interno dello *step* successivo di co-progettazione di cui si entrerà nel dettaglio nel paragrafo successivo.

3.3 L'evoluzione del progetto

Con l'avvio da parte della Commissione europea dell'iniziativa UIA nel 2015, Torino è stata scelta per avviare la proposta di progetto che era stata inviata attraverso la prima *call*; ottenendo i finanziamenti necessari per attuare la sperimentazione. Il primo passo del progetto Co-City si registra con il bando pubblico presentato nel giugno del 2017 dall'amministrazione, che aveva come scopo di definire gli obiettivi che le proposte dovevano perseguire per poter essere valutate e realizzate nel concreto. Il bando è stato recepito principalmente dalle associazioni e dalle Case del Quartiere, che si sono attivate per poter informare il più possibile i cittadini del progetto Co-City. Tale progetto ha generato un'elevata partecipazione che si è tradotta con le prime idee di progetto inviate all'amministrazione da parte dei cittadini attivi e dalle associazioni. Ad oggi le proposte ricevute sono 124³⁰ e possono essere elencate all'interno di una tabella informativa (*Tab. 5*) che si rappresenta qui di seguito:

Tab. 5 – Suddivisione delle diverse proposte nei differenti ambiti di azione e il quadro generale del loro contenuto.

Ambito di azione	124 proposte	Contenuto
A – “Periferie e culture urbane”	7	Le proposte si occupano principalmente di recuperare e rigenerare spazi e strutture pubbliche per creare nuovi luoghi di comunità dove poter organizzare attività sportive ed eventi culturali.
B.1 – “Piattaforme di servizio sottoutilizzate”	11	Le proposte prevedono di creare nuovi spazi di lavoro condivisi per svolgere diverse attività proposte dalla comunità.
B.2 – “Scuole”	31	Le proposte prevedono di sfruttare il più possibile gli spazi sottoutilizzati delle scuole per effettuare

³⁰ Le proposte fin ora recepite dall'amministrazione possono essere consultate sul sito del comune attraverso il seguente indirizzo (http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/index.shtml, ultima consultazione 26/05/19).

		attività di co-working, come ad esempio: aule trasformate in laboratori multimediali per la produzione di giornali di quartiere o cinema di quartiere.
C – “Cura dello spazio pubblico”	75	Le proposte si focalizzano sul tema della gestione e della cura degli spazi verdi condivisi, come giardini e aiuole, ed inoltre della cura e valorizzazione del patrimonio storico e culturale identificato nei “Toret”, storiche fontane pubbliche distribuite all’interno della città.

La fase di valutazione delle proposte di collaborazione nei diversi ambiti di azione (A, B, C) è avvenuta attraverso la nomina da parte della Città di Torino di due commissioni, formate da alcuni membri del gruppo di lavoro come: un membro della Divisione Decentramento, Giovani e Servizi; Area Giovani e Pari Opportunità; Servizi Sociali; Servizi Culturali e Amministrativi; Ambiente e Protezione Civile; Patrimonio e Appalti pubblici, che hanno conferito a ciascuna proposta un punteggio che mostra in generale il grado di compatibilità con gli obiettivi prefissati dal progetto Co-City. Le proposte che hanno ottenuto i punteggi più alti e che sono stati approvati dai diversi professionisti, passeranno alla fase di co-progettazione per le ulteriori analisi. Questa fase è fondamentale all’interno del processo di attuazione perché le proposte recepite vengono approfondite e modificate, per poter rispondere a pieno agli obiettivi del progetto Co-City. Attualmente le proposte di collaborazione per gli ambiti A e B hanno in parte terminato la fase di co-progettazione che è stata seguita dai proponenti della proposta, dai funzionari del comune e delle circoscrizioni, dalla Cascina Roccafranca e da coloro che si sono interessati o sono stati invitati al tavolo di discussione³¹. Inoltre la fase di co-progettazione è sostenuta da un documento pubblicato dall’amministrazione che ne definisce le linee guida da seguire. Questa fase si basa su un’organizzazione e una procedura ben specifica, che viene determinata all’interno delle linee guida³² e che si occupa di:

- verificare la concreta sostenibilità della proposta dal punto di vista amministrativo, tecnico, economico, ambientale, sulla base delle risorse disponibili;
- individuare tutti gli elementi necessari per l’avvio della progettazione delle eventuali opere pubbliche previste (rilievi e verifiche strutturali, impiantistiche, ecc.);

³¹ Per quanto riguarda l’ambito B - Scuole e l’ambito C, si è ancora nella fase di co-progettazione.

³² Il documento che definisce le linee guida per la co-progettazione può essere consultato sul sito (<http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/coprogettazione/index.shtml>, ultima consultazione 27/05/19)

- verificare la coerenza e le sinergie con altri progetti e azioni attivati dall'amministrazione e/o dalla cittadinanza attiva;
- definire il programma di attività previste dal patto di collaborazione, a partire da quanto proposto dai cittadini attivi e da eventuali osservazioni, contributi o richieste di adesione;
- definire il quadro economico e gli strumenti e le modalità di governance delle attività previste;
- individuare, coerentemente con il programma di attività e con il relativo quadro economico, le eventuali esenzioni ed agevolazioni in materia di canoni e tributi locali le attribuzioni di vantaggi economici e altre forme di sostegno di cui agli articoli 13 e 16 del Regolamento n. 375;
- individuare, coerentemente con il programma di attività e con il relativo quadro economico, le eventuali risorse umane che la Città può mettere a disposizione per garantire sia la fase di start up che la fase gestionale ordinaria del patto di collaborazione;
- verificare che i soggetti proponenti non abbiano pendenze di carattere amministrativo nei confronti della Città;
- elaborare il testo del patto di collaborazione.

In generale la fase di co-progettazione si occupa di analizzare tutte le caratteristiche del patto, il suo contenuto, le condizioni che predispongono, le modalità di attuazione e di gestione. Per quanto riguarda l'approvazione dei patti di collaborazione ordinaria, quest'ultimi possono essere approvati dal dirigente competente; per tutti gli altri casi, i patti devono essere analizzati dalla Giunta comunale.

Nei diversi ambiti di azione la fase di co-progettazione si suddivide in diverse modalità di azione e organizzazione, come ad esempio, nell'ambito A, si sono effettuati incontri e verifiche preliminari con le associazioni e i promotori del patto di collaborazione sia attorno a tavoli di discussione, che attraverso visite guidate all'interno degli immobili identificati dall'amministrazione, per avere maggiori informazioni sui diversi possibili interventi necessari per il recupero della struttura e quindi dei costi per le azioni di consolidamento ed eventuali bonifiche; nell'ambito B, come per l'ambito A, si sono effettuati incontri e verifiche preliminari per capire l'effettiva fattibilità economica delle azioni di ristrutturazione delle strutture interessate; per l'ambito A, B e C, inoltre, si sono programmati degli incontri con i soggetti interessati per discutere della proposta insieme ad eventuali esponenti di altri enti (Smat, Iren, ecc.), attivando eventuali workshop di progettazione o attività di formazione per i cittadini attivi e i dipendenti dell'amministrazione, ed in fine si sono valutate ed esaminate eventuali osservazioni effettuate dai soggetti interessati ad aderire al progetto. In definitiva, attraverso la fase di co-progettazione, si cerca di ottenere un triplice risultato che si traduce: nel testo definitivo del patto di collaborazione che

definisce le regole e il contenuto nel dettaglio (o nel caso in cui il patto prevede degli interventi di recupero, si presenterà un testo preliminare che verrà poi completato al termine dei lavori); nel programma di attività, ed in fine in un piano economico. Tuttavia all'interno della fase di co-progettazione si può anche decidere di non procedere nell'attuazione della proposta di collaborazione per la poca compatibilità con gli obiettivi del progetto Co-City. Le proposte che sono entrate nella fase di co-progettazione sono: 1 per l'ambito A, 4 per l'ambito B, 12 per l'ambito B – Scuole, 44 per l'ambito C³³. La fase di co-progettazione per l'ambito A è stata avviata a marzo del 2018 con i primi incontri che si sono svolti sia con la visita all'interno della struttura abbandonata, che negli uffici amministrativi del comune, insieme al gruppo di associazioni proponente, per discutere della proposta di via Cumiana 15. Al termine della co-progettazione, il 21 gennaio del 2019, è stata indetta la gara per la manutenzione e messa in sicurezza dello stabile, terminata il 6 giugno con l'impresa edile che si è aggiudicata l'appalto dei lavori. Tale proposta verrà analizzata e descritta in modo approfondito nel paragrafo successivo, data la sua valenza storica ricollegabile al tema di cui si è discusso nel primo capitolo e al processo di co-progettazione innovativo che si è sviluppato insieme ai responsabili della proposta e degli uffici tecnici. Per quanto riguarda l'ambito B, la fase di co-progettazione è stata avviata nel febbraio del 2018 con i primi incontri di discussione delle proposte per via Degli Abeti 13, via Le Chiuse 66, via Foligno 14, corso Taranto 160, insieme ai proponenti e ai servizi tecnici coinvolti. A seguito della fase di co-progettazione, è stata indetta il 9 agosto del 2018, la gara per la manutenzione degli stabili in via Degli Abeti 13, via Le Chiuse 66, via Foligno 14, conclusasi il 27 novembre del medesimo anno con l'individuazione dell'impresa appaltatrice. Ad oggi gli unici patti di collaborazione che sono stati firmati dall'amministrazione sono quelli che vedono gli stabili di via Degli Abeti 13 e di corso Taranto 160 come protagonista. L'ambito B – Scuole e l'ambito C sono nella fase finale della co-progettazione che terminerà con la presunta stipulazione dei patti di collaborazione che dovranno essere firmati prima della chiusura del progetto Co-City, fissata a fine ottobre di quest'anno.

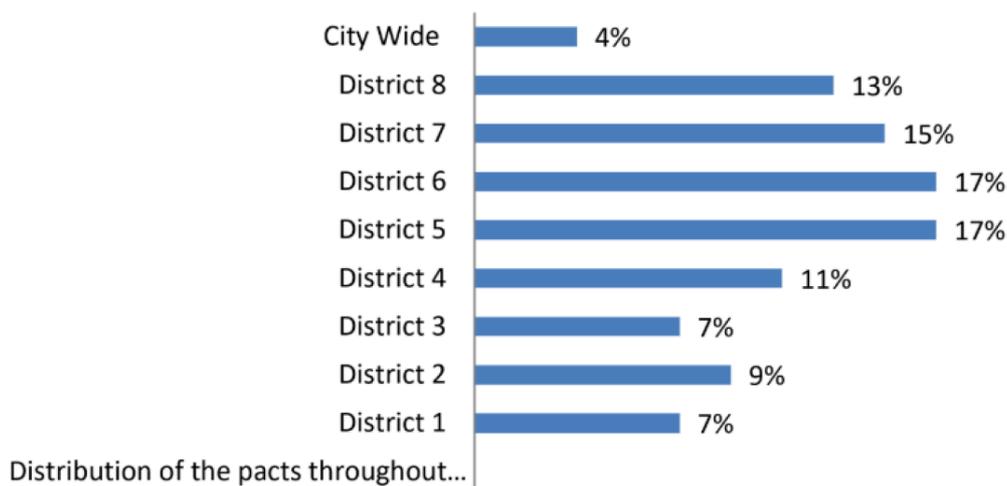
3.4 I risultati ottenuti

La Città di Torino, con l'attuazione del progetto Co-City, si trova ad affrontare un processo di gestione molto complesso, dato sia dal numero di incontri per il supporto tecnico richiesto dai promotori dei patti di collaborazione, che dai tempi stringenti imposti dall'Unione europea. Dalle analisi condotte da Christian Iaione (2018), attraverso le pubblicazioni "The Co-City project Journal", durante il processo di sviluppo del progetto Co-City, si

³³ I dati sono stati acquisiti analizzando i diversi ambiti di azione all'interno del sito del comune (<http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/coprogettazione/index.shtml>, ultima consultazione 29/05/19).

individuano alcuni dati che mostrano la percentuale delle proposte di collaborazione stanziata in ciascuna circoscrizione (*Grafico 4*):

Grafico. 4 – Distribuzione dei patti di collaborazione proposti da ciascuna circoscrizione (anno 2018)



Fonte: *The Pacts of Collaboration as public-people partnerships* (<https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2018-07/Turin%20-%2001-051%20Co-City%20-%20Christian%20Iaione%20-%20Zoom-in%201-%20July%202018.pdf>, ultima consultazione 07/06/19).

Gli interventi di rigenerazione più complessi, come quelli necessari per gli ambiti A e B, si concentrano principalmente nelle circoscrizioni 3, 4, 5 e 6.

Per quanto riguarda l'ambito d'azione A, i vari incontri, tra l'amministrazione e i promotori, hanno definito il progetto finale per l'area in cui si colloca l'ex stabilimento Lancia (Circoscrizione 3). Il progetto "Futurbòita" è la proposta che è stata inviata all'amministrazione da parte di un gruppo di associazioni, cooperative e gruppi d'interesse, con lo scopo di avviare un processo di rigenerazione. Il progetto prevede di recuperare e restituire alla collettività della zona il bene comune urbano, che verrà utilizzato per sensibilizzare i cittadini sul rispetto e la salvaguardia dell'ambiente e della natura, attraverso le varie trasformazioni che si avvieranno all'interno della struttura, come: serre pedagogiche, spazi per la produzione agricola bio-diversificata, laboratori per la germinazione dei semi e una *Salad factory*. Inoltre il piano interrato verrà sfruttato dalle associazioni sportive per creare un luogo che non sia dedicato solo agli sport di strada, ma anche ad eventi, corsi di *street dance* e spettacoli musicali, che permetteranno così di realizzare un nuovo spazio di aggregazione che aiuterà a far socializzare i differenti soggetti che ne usufruiranno. Tuttavia, attraverso gli ultimi incontri, sono emerse alcune osservazioni, sia dal punto di vista del budget, che risulta essere non sufficiente per l'intera idea di progetto, che degli interventi necessari per mettere in sicurezza e a norma l'intera struttura, comportando la modifica della stessa idea di progetto. Tali modifiche potrebbero comportare la rinuncia da parte di alcune

associazioni che avevano fatto parte del processo di stesura della proposta di collaborazione, provocando un rallentamento dell'intero processo di co-progettazione, nonché della stipulazione del patto. Ad oggi gli interventi che si stanno effettuando all'interno dell'ex stabile si interessano solo di una parte dell'intero progetto ideato. Il completamento dei lavori deve rispettare i termini prefissati dal progetto Co-City, che identifica i primi mesi del 2020 come termine ultimo per poter consegnare l'edificio ai nuovi utenti, con la firma definitiva del patto di collaborazione.

Ad oggi, come già accennato nei paragrafi precedenti, le proposte che sono riuscite ad accedere alla fase di co-progettazione, sono 61 sulle 124 ricevute, e di queste, solo 2 hanno attualmente ottenuto la firma necessaria per stipulare il patto di collaborazione: il primo, riguarda il progetto proposto dall'associazione Falchera (Falklab), che ha come obiettivo di utilizzare, fuori dagli orari scolastici, gli spazi dell'Istituto Comprensivo Leonardo Da Vinci (via degli Abeti 13) per effettuare attività di laboratorio artistico, di lettura e doposcuola; il secondo progetto, proposto dall'associazione Janela, Mais (ONG) e Vie D'incontro (SCS ONLUS), prevede di rendere il Centro Interculturale di Torino (corso Taranto 160) un polo culturale aperto alla cittadinanza, che si occupi di promuovere il dialogo interculturale per consolidare il senso di comunità. Questi progetti rientrano all'interno dell'ambito di azione B e dimostrano come la cittadinanza, che risiede attorno a quest'area, riconosce le potenzialità del proprio territorio, nonché delle strutture che possono essere utilizzare a pieno dai cittadini interessati.

Per quanto riguarda le proposte di collaborazione dell'ambito B – Scuole e l'ambito di azione C, si rileva che la fase di co-progettazione è ancora caratterizzata da incontri tra i promotori e l'amministrazione, con l'obiettivo di presentare i progetti e definire la struttura del patto. Nonostante la grande affluenza e la partecipazione di diversi *stakeholder*, nonché del numero rilevante di proposte che sono state inviate all'amministrazione, quest'ultime stanno riscontrando un rallentamento all'interno della fase di co-progettazione, dovuto probabilmente sia dal tema sulla sicurezza dei soggetti che gestiranno le attività all'interno delle strutture, che della responsabilità che si dovrà assumere chi si occuperà di firmare il patto. Queste osservazioni si esporranno in modo più approfondito nel prossimo paragrafo, dedicato alla parte di analisi critica dell'intero progetto Co-City. Si ricorda che il progetto non è ancora concluso e che quindi l'analisi si baserà sui risultati fin ora esposti e sull'esperienza condotta durante il tirocinio e gli incontri tenuti con i promotori e il gruppo di lavoro.

3.5 Un'analisi critica del progetto Co-City

I risultati che si sono registrati fino ora, nonostante i due anni dall'avvio del progetto Co-City e le numerose proposte di collaborazione presentate da parte dei diversi *stakeholder*, non permettono di effettuare un'analisi accurata che dia un giudizio complessivo della

sperimentazione. Tuttavia l'esperienza condotta all'interno degli uffici del comune di Torino e dei diversi incontri tenuti con le associazioni e i gruppi di interesse, permettono di definire alcune osservazioni sull'intero processo avviato. Partendo dai risultati ottenuti dall'analisi di Christian Iaione (2018), nel precedente paragrafo, si può osservare che la percentuale delle proposte di collaborazione presentate dalle diverse associazioni, singoli cittadini e gruppi d'interesse, è molto più alta nelle circoscrizioni in cui vi è la presenza di una Casa del Quartiere; questo potrebbe essere un segnale che mostra l'effettivo ruolo che ricopre quest'ultima, sia dal punto di vista comunicativo, attraverso le informazioni trasmesse alla comunità interessata, che all'interno del processo di stesura delle proposte di collaborazione, che permette di approfondirne gli aspetti attraverso il dialogo e la condivisione delle idee tra i cittadini attivi. Allo stesso tempo, la scelta di far accedere alla fase di co-progettazione la proposta di collaborazione per la rigenerazione dell'ex stabilimento Lancia in via Cumiana 15 (Circoscrizione 3), che rientra nell'ambito di azione A, potrebbe essere correlata al motivo sopra citato. La Circoscrizione 3 infatti, con l'approvazione del progetto "Futurbòita", sarà interessata dall'intervento di rigenerazione dell'ex stabilimento Lancia, che darà la possibilità di creare un nuovo luogo di aggregazione sociale e culturale, ospitando una nuova Casa del Quartiere che verrà usufruita dalla comunità residente.

Per quanto riguarda i patti di collaborazione firmati il 19 febbraio del 2019 per l'ambito di azione B, si possono effettuare due diverse osservazioni: nel primo patto, si nota che il gruppo di associazioni che hanno proposto il progetto FALKLAB² (FALKLAB ALLA SECONDA) per la struttura in via degli Abeti 13, sono le stesse che hanno già riscosso differenti successi con le iniziative proposte negli anni passati, dimostrando di saper sfruttare le opportunità che l'amministrazione offre e di saper guadagnarsi la fiducia di quest'ultima; nel secondo patto, invece, la firma è avvenuta probabilmente per le poche risorse necessarie per la manutenzione ordinaria del Centro Interculturale di corso Taranto 160, dando la possibilità di sfruttarle per altre proposte di collaborazioni che sono ancora in fase di co-progettazione.

Come è già stato affermato più volte, il progetto Co-City, attraverso le proposte di collaborazione inviate dai differenti gruppi di associazioni, cittadini attivi e gruppi d'interesse, cerca di affrontare la povertà urbana utilizzando un approccio basato sulla *co-governance*, in cui i cittadini attivi e l'amministrazione collaborano insieme per risolvere le difficoltà urbane all'interno della città. Le osservazioni che si traggono da questo approccio sono molteplici, in particolare, il tema della povertà urbana, nonché del degrado delle strutture e delle aree abbandonate all'interno degli spazi urbani, viene affrontato attraverso mezzi diretti ed indiretti. Nel primo caso alcuni patti cercano di affrontare la povertà urbana attraverso azioni di sostegno economico e sociale coordinate ad esempio dalle cooperative sociali e dalle ONG coinvolte nel processo di integrazione degli stranieri, cercando di offrire nuove forme di *welfare* urbano all'interno dei quartieri. Nel secondo caso, i patti di collaborazione ordinari, che rientrano all'interno dell'ambito C, cercano di affrontare il tema

della povertà urbana in modo indiretto. Si cerca, attraverso la cura degli spazi verdi, non solo di ridare alla città dei quartieri puliti e accoglienti, migliorando la qualità della vita dei residenti e di chi vive questi spazi, ma anche di ricreare luoghi che facilitino la socializzazione tra quest'ultimi.

Ciò che si osserva con la diffusione dei patti di collaborazione è l'importanza che ricopre il capitale sociale, ritenuto la risorsa chiave che può aiutare ad avviare nuove forme di economie non monetarie e quindi nuove strategie per affrontare la povertà urbana all'interno delle città. L'ulteriore osservazione che si può trarre dal progetto Co-City si evidenzia attraverso le gare d'appalto pubbliche in cui, il tradizionale procedimento basato sulla concorrenza, viene superato attraverso il processo di dialogo che si viene a creare nel procedimento di co-progettazione della proposta tra i diversi attori coinvolti, posizionando il principio della collaborazione all'interno della procedura di gara e quindi rendendo la fase di progettazione e in alcuni casi anche la fase di esecuzione in procedimenti più partecipativi. Tutto ciò dimostra l'innovatività del progetto e allo stesso tempo i possibili rischi di fallimento che in questo caso si distribuirebbero sugli attori coinvolti. Da questo, le domande che sono sorte attraverso gli incontri con i diversi *stakeholder*, sono state: chi avrà la responsabilità degli spazi rigenerati? Come dovrà essere gestito il tema della sicurezza? Saranno gli stessi partenariati che si sono venuti a creare o che sono stati individuati attraverso il processo di dialogo, ad assumersi la responsabilità, oppure deve rimanere all'amministrazione e quindi al dirigente a cui compete? Per tale motivo è stato avviato, da pochi mesi, un gruppo di lavoro formato dal professionista UIA, Christina Iaione, e dagli specialisti del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Torino guidati da Ugo Mattei e Roberto Cavallo Perin, che ha come obiettivo di realizzare un manuale che spieghi come deve essere distribuita questa responsabilità e come deve essere gestita la sicurezza all'interno delle strutture interessate. Ad oggi il progetto è ancora in corso e le informazioni a disposizione che mostrino l'andamento effettivo dello studio da parte del gruppo di lavoro non è ancora pubblico; tuttavia la conclusione del progetto Co-City è fissata a fine ottobre 2019 e tra qualche mese si potranno effettuare delle analisi più approfondite, che determineranno l'intero processo di attuazione. Tuttavia, attraverso i risultati fino ad ora ottenuti dal progetto Co-City e dall'esperienza condotta all'interno degli uffici comunali, nonché dalle analisi svolte su alcuni patti di collaborazione stipulati o ancora in fase di co-progettazione, si sono effettuate alcune osservazioni che verranno esposte attraverso l'utilizzo dell'analisi SWOT che permetterà di identificare i punti di Forza (Strengths) e di Debolezza (Weaknesses) del progetto Co-City, insieme alle possibili Opportunità (Opportunities) e alle Minacce (Threats) che provengono dall'ambiente esterno:

PUNTI DI FORZA

Partendo dai punti di forza e quindi dagli elementi positivi che hanno e stanno accompagnando il progetto Co-City lungo il suo percorso di attuazione, si può affermare che

la sua stessa sperimentazione, può essere considerata un elemento positivo del progetto. L'utilizzo dei patti di collaborazione per affrontare le diverse difficoltà riscontrate all'interno dello spazio urbano, ha permesso di generare un processo di partecipazione e un'esperienza di collaborazione tra i cittadini attivi e l'amministrazione, che non si era ottenuta con il Regolamento sui Beni Comuni (n. 375) del 2016; basti confrontare il numero delle proposte di collaborazione che sono state inviate all'amministrazione prima e dopo la pubblicazione del bando pubblico del progetto Co-City per accorgersi del successo di quest'ultimo. Un altro punto di forza è la comunicazione che si è basata sulla disposizione di una specifica sezione dedicata al progetto Co-City all'interno del sito istituzionale del comune, permettendo di raggiungere tutti quei soggetti che sono interessati e che seguono con attenzione i bandi della città; inoltre, anche la creazione di una pagina istituzionale all'interno di Facebook dedicata ai "Beni Comuni Urbani a Torino", ha permesso di comunicare direttamente con i singoli cittadini, sviluppando e creando un interesse verso la cura e la gestione condivisa dei beni comuni urbani, formando una vera e propria *community*. Infine, il quarto punto di forza che emerge dall'analisi del progetto Co-City, si individua nei partner che sostengono il progetto, come ad esempio la rete delle Case del Quartiere che ricopre differenti funzioni:

- Informativa, per tenere aggiornati, anche attraverso incontri pubblici, i cittadini delle possibili opportunità che vengono date dalle nuove sperimentazioni e dai nuovi progetti;
- Aggregativa, che cerca di unire, quando possibile, i cittadini interessati alla cura e alla gestione di un medesimo bene, aiutandoli a redigere una proposta di collaborazione condivisa tenendo conto dei diversi bisogni di ciascun soggetto;
- Di intermediazione, che si pone come mediatrice nel dialogo tra l'amministrazione e i cittadini promotori durante la fase di co-progettazione.

PUNTI DI DEBOLEZZA

Il progetto Co-City, per quanto riguarda i punti di debolezza che si identificano in tutti quegli elementi che ostacolano o impediscono il processo di attuazione, è interessato da diverse criticità che si esporranno di seguito. La prima debolezza che si riscontra, come si è affermato in precedenza, è la complessità dell'iter procedurale che si occupa di assegnare la responsabilità della firma del patto. La definizione del responsabile varia di volta in volta a seconda dell'oggetto del patto, provocando un rallentamento sia nella fase di co-progettazione, che nella fase finale, in cui si effettua la stipulazione vera e propria del patto. Un altro rallentamento si osserva a causa delle lunghe procedure amministrative, che prevedono: in un primo momento, il passaggio delle proposte di collaborazione sui tavoli dell'ufficio dei Beni Comuni, e in un secondo momento, la visione e l'analisi approfondita effettuata dal gruppo di lavoro che in alcuni casi può avvalersi delle osservazioni delle Circoscrizioni, che però saranno coinvolte tardivamente a causa del lungo procedimento.

Un'altra debolezza che si è riscontrata è la scarsa conoscenza del territorio, in particolar modo delle strutture che l'amministrazione ha individuato per gli ambiti che necessitano degli interventi di recupero. I sopralluoghi effettuati all'interno degli edifici, dopo aver ricevuto le proposte di collaborazione da parte dei soggetti interessati, hanno fatto emergere perplessità sulle effettive condizioni strutturali, causando, nella fase di co-progettazione, il riesame delle proposte di collaborazione per riadattare le scelte ai bisogni della spesa imprevista. Un'altra debolezza si è percepita attraverso il dialogo e le riunioni effettuate con i promotori delle proposte di collaborazione, qui, il linguaggio utilizzato dall'amministrazione, si è rilevato difficoltoso e complesso da comprendere da parte del cittadino comune. Questo ha provocato in alcuni casi una difficoltà nella realizzazione delle proposte e una perdita di interesse da parte del cittadino. Infine l'ultima debolezza che emerge dalle analisi si focalizza sul finanziamento ottenuto dalla vittoria del bando europeo attraverso il progetto Co-City. La Città di Torino, destinando la maggior parte delle risorse finanziarie sugli ambiti che prevedevano grandi interventi di recupero (es. ambito A e B), ha dovuto effettuare una selezione delle proposte, provocando involontariamente una competizione tra i diversi promotori. L'amministrazione a fronte di questo problema ha cercato di dialogare e proporre soluzioni che prevedevano l'aggregazione dei vari gruppi coinvolti per una medesima proposta, che però in alcuni casi non è stata accettata. Da ciò si evince che il progetto Co-City è stato caratterizzato da una carente inclusione sociale nella costruzione delle proposte di collaborazione, a differenza di quanto stabilito all'interno del Regolamento (n. 375).

Tutto ciò ha provocato in definitiva un rallentamento generale nel processo di attuazione, che vede ad oggi solo 2 patti di collaborazione avviati (ambito B), la firma preliminare per l'ambito A e nessun patto di collaborazione ordinario stipulato (ambito C).

OPPORTUNITÀ

Continuando l'analisi del progetto Co-City, di seguito si parlerà delle opportunità che si identificano negli elementi che provengono dall'ambiente esterno al sistema e che potrebbero favorire il raggiungimento degli obiettivi prefissati. La prima opportunità si verifica attraverso la fiducia che i cittadini ripongono nelle Case del Quartiere, alimentata dai continui incontri ed eventi che quest'ultime organizzano per fortificare i legami sul territorio. Il lavoro di comunicazione che compie la rete delle Case del Quartiere è fondamentale per poter diffondere le informazioni necessarie all'attivazione della comunità. Un'altra opportunità si registra con la presenza di numerose associazioni attive sul territorio, aperte alle iniziative innovative e al dialogo con l'amministrazione, nonché alla realizzazione di reti, capaci di migliorare il loro impatto all'interno dello spazio urbano. Le associazioni sono una grande risorsa sociale che permette di avere una buona conoscenza del territorio e dei bisogni del cittadino che vive costantemente lo spazio urbano.

Un'altra opportunità si ritrova all'interno del "bacino sociale" costituito dalle persone che vivono in condizioni difficili, sia dal punto di vista economico, che sociale e culturale. Queste persone potrebbero costituire una nuova risorsa, capace di agire e intervenire direttamente all'interno delle aree più in difficoltà.

L'ultima opportunità si riscontra direttamente nella sensibilità maturata dalla comunità stessa della Città di Torino per il tema della rigenerazione, che vede quest'ultima aperta alle nuove iniziative proposte dalla città. I vari interventi effettuati negli ultimi vent'anni da parte dell'amministrazione, ha direttamente o indirettamente coinvolto i residenti dello spazio urbano interessato, sviluppando un senso critico e di osservazione che oggi si traduce in esperienza utile per avviare nuove soluzioni ai problemi attuali della città.

MINACCE

Definiti i punti di forza e di debolezza, nonché delle opportunità, si conclude l'analisi dell'esperienza Co-City esponendo le minacce, e quindi gli elementi esterni al processo che potrebbero mettere a rischio il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal progetto. Una delle minacce che possono sorgere all'interno del processo di attuazione, può derivare dal punto di debolezza, già citato nel paragrafo precedente, che riguardava la possibile competizione tra i promotori e la mancata selezione delle loro proposte. Il rischio maggiore è che si diffonda un sentimento negativo tra i partecipanti al bando, come il senso di sfiducia, di delusione o di emarginazione, che potrebbe tradursi in una mancata partecipazione alle azioni future di collaborazione tra l'amministrazione e i cittadini attivi. Allo stesso tempo gli stessi partecipanti al bando potrebbero interpretare il progetto Co-City come una richiesta di sostegno economico e di investimento da parte della pubblica amministrazione. Per concludere si può aggiungere, all'interno delle minacce, la possibile difficoltà nel recepire il concetto stesso di bene comune, che può essere inteso come la privatizzazione dell'area o della struttura interessata. Il concetto di bene comune, come si è già accennato nel capitolo precedente, non è identificato giuridicamente e quindi si ha una difficile lettura delle caratteristiche che lo compongono.

Dopo aver esposto i vari elementi che sono emersi dall'analisi del progetto Co-City, di seguito si rappresenterà la matrice dell'analisi SWOT (Tab. 6):

Tab. 6 – Analisi SWOT del progetto Co-City:

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> - La sperimentazione dei patti di collaborazione; - La comunicazione effettuata tramite il sito istituzionale del comune; - La realizzazione di una pagina istituzionale su Facebook; - Il ruolo informativo, aggregativo e di intermediazione che le Case del Quartiere hanno ricoperto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Complessità dell'iter procedurale per il conferimento delle responsabilità; - Procedimento amministrativo lungo e laborioso per il coinvolgimento dei soggetti interessati; - Scarsa conoscenza dello stato effettivo dei beni comuni urbani identificati; - Linguaggio istituzionale difficile e complesso da recepire da parte dei cittadini; - Scarse risorse finanziarie per le proposte di collaborazione.
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> - La fiducia riposta dai cittadini nelle Case del Quartiere; - Presenza di numerose associazioni attive sul territorio interessate a costituire una rete condivisa; - Grande "bacino sociale" costituito da persone emarginate, disoccupate e socialmente fragili; - Sensibilità esistente sul tema della rigenerazione. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sentimento di emarginazione, di sfiducia e di delusione da parte dei cittadini attivi; - Il non riconoscimento del concetto di bene comune; - Errata interpretazione dell'obiettivo finale del progetto Co-City.

L'analisi che si è appena esposta, come già accennato, tiene conto sia della situazione attuale del progetto Co-City, che risulta essere nella fase finale della co-progettazione, che dell'esperienza condotta all'interno degli uffici del comune e dei vari incontri che si sono svolti con i promotori delle proposte di collaborazione. Le informazioni che sono state raccolte e analizzate hanno permesso di definire il percorso che il progetto Co-City ha compiuto dal 2017 ad oggi, mostrando delle chiare carenze dal punto di vista organizzativo e burocratico che hanno reso l'intero processo lento e complesso. Tuttavia lo studio e l'analisi effettuata sul progetto Co-City può ritenersi interessante per la capacità che l'amministrazione ha avuto nell'implementare le funzioni caratteristiche del modello di amministrazione condivisa, prevista dal Regolamento n. 375, all'interno della propria

organizzazione. In definitiva la matrice dell'analisi SWOT ha permesso di identificare gli elementi positivi e negativi della sperimentazione dei patti di collaborazione, che la Città di Torino ha messo in campo grazie al progetto Co-City, fornendo indirettamente un quadro generale degli aspetti che potrebbero essere migliorati o mantenuti.

Le strategie che bisognerà adottare in futuro dovranno basarsi sugli elementi positivi che si sono riscontrati con tale analisi, cercando di fornire ad esempio una maggiore importanza al ruolo che la rete delle Case del Quartiere ricopre, relazionandosi in modo diretto con i cittadini interessati e non, coinvolgendoli nella stesura delle proposte di collaborazione. Allo stesso tempo, bisogna sfruttare al meglio la comunicazione stessa dell'amministrazione attraverso il sito istituzionale dedicato ai "Beni Comuni Urbani a Torino", cercando di raggiungere un numero maggiore di associazioni potenzialmente interessate alla rigenerazione e alla cura dei beni comuni urbani. Inoltre, attraverso i punti di debolezza, bisognerà risolvere le criticità che l'iter procedurale ha mostrato, apportando le modifiche necessarie al Regolamento n. 375. L'obiettivo è di ridefinire un iter procedurale più fluido, che dia la possibilità di redigere i patti di collaborazione in modo più semplice, soprattutto quando si presenta la necessità di coinvolgere le figure professionali della Città che saranno chiamati in seguito ad assumersi la responsabilità per poter firmare il patto. Un altro obiettivo su cui bisogna impegnare del tempo è il linguaggio che dovrà essere il più informale possibile tra l'amministrazione e i cittadini coinvolti. Uno dei principi fondamentali del modello di amministrazione condivisa è proprio la capacità di informare, di comunicare nel modo più semplice possibile con gli attori interessati a un determinato obiettivo. Tuttavia è chiaro che l'amministrazione ha delle difficoltà da questo punto di vista, dato che non è abituata a dialoghi continui con i cittadini; ed è proprio per questo motivo che si ha la necessità di formare le diverse figure istituzionali coinvolte nei procedimenti di ascolto, valutazione e firma dei patti di collaborazione.

Modificare quindi il regolamento attraverso le osservazioni condotte sia dall'amministrazione che dai cittadini attivi e dalle associazioni coinvolte, è un passaggio fondamentale che bisogna effettuare per poter migliorare l'esperienza partecipativa e collaborativa dell'intero processo per la stipulazione del patto. Infine, non bisogna abbandonare i cittadini che hanno visto la propria proposta non selezionata, perché sono comunque una "risorsa sociale" che si è impegnata nell'analisi dei problemi e nell'elaborazione di una proposta per risolverli, evitando di diffondere così sentimenti negativi che potrebbero rovinare le future azioni di collaborazione. È quindi necessario: sia non perdere l'attenzione che fin ora è stata data dai cittadini per i beni comuni urbani, che non perdere le connessioni che si sono create durante l'esperienza del progetto Co-City.

Conclusioni

Dalle diverse esperienze analizzate durante il corso di studio sulle aree dismesse, dalle varie osservazioni emerse durante il tirocinio condotto all'interno degli uffici del comune di Torino, nel settore "Arredo Urbano, Rigenerazione Urbana e Integrazione"; dalle analisi svolte sulle diverse proposte di collaborazione presentate all'amministrazione e dai vari incontri tenuti con i diversi promotori di quest'ultime, si è deciso di redigere una tesi che avesse una serie di obiettivi: prima di tutto quello di ricostruire un quadro generale del tema dell'abbandono e della situazione attuale delle aree dismesse, esponendo il tema attraverso alcune esperienze condotte negli ultimi anni dalle diverse istituzioni dei paesi europei e in alcuni casi del mondo, nonché dei progetti che si sono e si stanno sviluppando in Italia e principalmente nell'Area Metropolitana di Torino; individuare e analizzare il nuovo strumento giuridico che si sta sperimentando per affrontare il tema dell'abbandono attraverso l'identificazione dei beni comuni urbani e dell'utilizzo del nuovo modello di amministrazione condivisa, che si è definito utilizzando il quadro normativo del Regolamento n. 375 di Torino come esempio, confrontandolo con il primo Regolamento dei Beni Comuni approvato dalla Città di Bologna nel 2014; infine proporre una valutazione sulla sperimentazione dei patti di collaborazione inerenti al progetto Co-City attraverso un'analisi critica dell'intero processo, che aiuti a trarre delle conclusioni utili a capire se il nuovo strumento giuridico possa essere un'alternativa agli strumenti urbanistici utilizzati negli ultimi vent'anni dalla Città di Torino.

Si è potuto osservare, attraverso la prima parte della tesi, che l'interesse per le aree dismesse è in continua crescita e le proposte per la loro rigenerazione sono caratterizzate da un continuo dialogo e una maggiore partecipazione tra i diversi attori interessati. Lo sviluppo di nuovi processi partecipativi e l'introduzione del principio di sussidiarietà all'interno del Titolo V della Costituzione italiana, ha permesso lo sviluppo del modello di amministrazione condivisa che ha generato un cambiamento innovativo del rapporto tra l'amministrazione pubblica e i cittadini, mostrando le potenzialità che le collaborazioni possono produrre all'interno degli spazi urbani.

Nella seconda parte della tesi, invece, il ragionamento si è spostato sull'esempio pratico dei temi descritti. L'esperienza che si sta finalizzando con la sperimentazione del progetto Co-City all'interno della Città di Torino è un chiaro esempio di come il modello di amministrazione condivisa può essere applicato anche per affrontare il tema delle aree abbandonate. Il progetto nasce con lo scopo di coinvolgere i cittadini nella rigenerazione urbana, ascoltando le loro idee progettuali e le soluzioni che ritengono idonee per il bene comune urbano identificato e per l'area in cui si colloca, formalizzando il tutto attraverso la redazione di una proposta di collaborazione. Inoltre, analizzando la tesi, si nota che il Regolamento n. 375 del 2016, adottato dalla Città di Torino, non ha avuto in un primo

momento un riscontro positivo da parte dei cittadini; solo attraverso il progetto Co-City si vede un aumento del numero dei partecipanti. Quest'ultimi si identificano principalmente nelle diverse associazioni che sono presenti sul territorio della città e che sono venuti a conoscenza del progetto attraverso il sito istituzionale del comune. La comunicazione, come già mostrato attraverso l'analisi SWOT, è stata uno dei punti di forza di questa iniziativa, permettendo così una diffusione dell'informazione tra i diversi soggetti interessati, aiutata anche dalle stesse Case del Quartiere che hanno raggiunto i cittadini meno attenti ai bandi pubblici. Tuttavia, gli aspetti negativi che sono emersi nella parte finale della tesi, riguardano principalmente l'organizzazione dell'amministrazione e il procedimento complesso per la stipulazione dei patti di collaborazione. Essendo il progetto Co-City un'iniziativa nuova, innovativa e sperimentale, è chiaro che l'amministrazione si potrebbe trovare in difficoltà nell'affrontare un tema che non ha mai trattato pienamente fino in fondo. Questo si traduce in un rallentamento complessivo del processo, attraverso la difficoltà dell'assunzione delle responsabilità da parte del dirigente che dovrà occuparsi di firmare il patto, e il coinvolgimento tardivo delle autorità decentrate, come ad esempio, le Circoscrizioni che ricoprono insieme all'amministrazione, quando necessario, una parte della valutazione delle proposte di collaborazione.

L'insieme degli elementi positivi e negativi della sperimentazione ha permesso di definire le opportunità da sfruttare e i rischi da evitare. Nel primo caso si ha la necessità di salvaguardare il capitale sociale che si è creato durante il processo di stesura delle proposte, conferendo maggiori funzioni alle Case del Quartiere che hanno permesso di coinvolgere anche quei cittadini che avevano perso interesse per il proprio quartiere. Nel secondo caso bisogna evitare di far sorgere possibili dubbi e sentimenti negativi nei cittadini che hanno partecipato alla selezione delle proposte, sorti a causa del complesso e lento processo per il raggiungimento della firma del patto. Nonostante questo, il progetto Co-City rimane un tassello fondamentale per le future politiche che si avvieranno attraverso l'utilizzo dei patti di collaborazione; il passaggio successivo è proprio quello di sfruttare quest'azione innovativa per creare una nuova infrastruttura istituzionale giuridica di secondo livello, che abbia come obiettivo di investire sui giovani e sugli "emarginati" attraverso nuovi strumenti basati sulla collaborazione e sul dialogo. Questo determinerà la nascita di imprese sociali e *start-up* che troveranno sostegno attraverso la nuova politica trasmessa dall'esperienza condotta con i patti di collaborazione, basandosi non più sul lavoro ma sull'autoimprenditorialità.

In conclusione, si può affermare che la sperimentazione del progetto Co-City ha permesso di creare nuove connessioni tra le associazioni e i singoli cittadini, aumentando così i diversi punti di vista sui problemi e le soluzioni da adottare per far fronte alle difficoltà che le aree abbandonate generano all'interno degli spazi urbani. Si potrebbe ipotizzare di affiancare agli strumenti urbanistici tradizionali, l'esperienza che è stata condotta con il progetto Co-City, utilizzando il nuovo strumento giuridico come momento di dialogo e condivisione, utile a

migliorare i progetti urbanistici che dovranno sempre più perseguire una strategia basata sui bisogni dei cittadini all'interno degli spazi urbani. Da quest'esperienza inoltre, l'amministrazione deve cercare di migliorare le relazioni con i partecipanti e i promotori delle proposte, cercando di coinvolgerli in ogni fase del processo, partendo dalla stesura del progetto alla co-progettazione, dando così maggior importanza all'impegno che quest'ultimi esprimono con il proprio lavoro. Tuttavia, non bisogna dimenticare che l'esperienza condotta e le osservazioni scaturite dall'analisi del progetto Co-City dovranno essere condivise con gli altri paesi europei, dando la possibilità di accrescere la cultura e la conoscenza su questi strumenti a scala urbana e permettendo di utilizzarle come base di partenza per poter migliorare i futuri progetti e le politiche urbane, secondo obiettivi di condivisione e partecipazione.

Riferimenti Bibliografici

Arena G. (2004), “*Un nuovo modo di amministrare*”, Convenzione Nazionale della Sussidiarietà, Roma, 12 marzo.

Artioli F. (2016), “*Le aree militari nelle città Italiane: patrimonio pubblico e rendita urbana nell’era dell’austerità e della crisi*”, La Rivista delle Politiche Sociali, Ediesse, Le città nella crisi, N.1, pp. 89-113.

Bombardelli M. (2016), Prendersi cura dei beni comuni per uscire dalla crisi. Nuove risorse e nuovi modelli di amministrazione, Università degli studi di Trento, Quaderni della facoltà di Giurisprudenza n. 23,

(<https://iris.unitn.it/retrieve/handle/11572/145524/80257/COLLANA%20QUADERNI%20VOLUME%2023.pdf>)

(ultima consultazione 02/04/2019).

Brunetta G. (1992), “*Riuso delle aree industriali dismesse e riqualificazione delle periferie*”, in R. Camagni, M. C. Gibelli (a cura di), Alta tecnologia e rivitalizzazione metropolitana, Franco Angeli, Milano.

Caldarice O., Sergio M. (2018), “*Dismissione commerciale e rigenerazione urbana: il demalling in Piemonte*”, EyesReg, Vol. 8, N.3, maggio 2018,

(<https://www.eyesreg.it/2018/dismissioni-commerciali-e-rigenerazione-urbana-il-demalling-in-piemonte/>)

(ultima consultazione 18/03/2019).

Calvini A. (2018), “*Il riscatto di Collegno, da manicomio a centro per la danza*”, Avvenire.it, 9 marzo.

Camerin F., Gastaldi F. (2015), “*La rigenerazione urbana e i processi di dismissione del patrimonio immobiliare pubblico e militare in Italia*”, Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica, Vol. 8, n. 1, pp. 45-58 (<http://www.tria.unina.it/index.php/tria/article/view/3014>)

(ultima consultazione 04/03/2019).

Camerin F., Gastaldi F. (2017), “*Aree militari dismesse, ma non riconvertite. Una spettacolarizzazione istituzionale con scarsa efficacia*”, Lo spettacolo della dismissione, N. 42, pp. 35-46 (<http://www.famagazine.it/index.php/famagazine/article/view/57/480>)

(ultima consultazione 03/03/2019).

Carretta J. P. (2014), L'evoluzione del marketing nei centri commerciali negli ultimi vent'anni. Dagli eventi al marketing relazionale, Tesi magistrale, Università Ca'Foscari Venezia, corso di laurea in economia e gestione delle aziende, Venezia.

Cappelletti V., Kakolyris E., Turri F. (2014), *“Le caserme dismesse. Il riuso possibile. Il riuso compiuto”*, in F. Storelli (a cura di), *Le caserme e la città: i beni immobili della Difesa tra abbandoni dismissioni e riusi*, Palombi, Roma.

Ciaffi D., Mela A. (2006), *La partecipazione. Dimensioni, spazi, strumenti*, Carocci, Roma.

Clarinet, *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas, Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies*, August 2002.

Crosta P. (1990), *“Dismissione: la costruzione del problema”*, in B. Secchi, S. Boeri (a cura di), *Territori abbandonati*, Rassegna, N.42, Cippa, Milano.

Dansero E. (1993), *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Libreria Cortino, Torino.

Dansero E., Giaimo C., Spaziante A. (2001), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze, p. 14.

D'Agostino R. (2003), *“Qualità urbanistico-architettonica e ricadute socio-economiche nella riflessione di AUDIS”*, in M. Dragotto, C. Gargiulo (a cura di), *Aree dismesse e città: esperienza di metodo, effetti di qualità*, Franco Angeli, p.15.

D'Anna M., A. M. Frallicciardi (2015) *“Teoria e prassi dei vuoti urbani”*, *Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica*, Vol. 8, n. 1, pp. 23-44.

European Shopping Centre Development Report Nov 2016,
(<http://www.cushmanwakefield.com/en/research-and-insight/2016/european-shopping-centre-development-report-november-2016>)
(ultima consultazione 18/03/2019).

European Shopping Center Development Report May 2018
(<https://cwechinox.com/european-shopping-centres-the-development-story-2018/>)
(ultima consultazione 18/03/2019).

Fritsche M., Nanz P. (2012), *La partecipazione dei cittadini: manuale. Metodi partecipativi: protagonisti, opportunità e limiti*, traduzione italiana (a cura di) Silvia Zamboni, Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, Bologna.

Galdini R. (2017), *Terapie urbane. I nuovi spazi pubblici della città contemporanea*, Rubettino editore, Soveria Manelli (CZ).

Gambino R. (2000), “*Aree dismesse. Da problemi a risorse*”, in E. Dansero, C. Giaimo, A. Spaziante (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze.

Gargiulo C., Papa R. (2001), “*Aree dismesse e processi di trasformazione urbana*”, in Gargiulo C. (a cura di), *Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia*, edizioni AUDIS 1, Venezia.

Giannini S., Vecchiolo E. G. (2016), *Accompagnare la trasformazione. L’esperienza del comitato Parco Dora sull’area di Spina 3 a Torino*, Comitato Parco Dora, Torino. (https://issuu.com/compado/docs/report_20parco_20dora_stampa) (ultima consultazione 09/05/2019).

Giuliani I. (2010), *Dismissione industriale e città creativa. Due processi di trasformazione urbana tra riqualificazione fisica e strategie di promozione del territorio: i casi di Zona Tortona e Ventura Lambrate a Milano*, Tesi specialistica, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e Società.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (2016), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*.

Hardin G. (1968), *The tragedy of the commons*, Science, New Series, Vol. 162 n. 3859, 13 december, pp. 1243 – 1248. (<https://iseethics.files.wordpress.com/2013/02/hardin-garrett-the-tragedy-of-the-commons.pdf>) (ultima consultazione 15/03/2019).

Hess Charlotte (2008), *Mapping the new commons*, 12th Biennial Conference of the International Association for the Study of the Commons, University of Gloucestershire, Cheltenham, England, 14 – 18 luglio, in SSRN: (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1356835) (ultima consultazione 17/03/2019).

Inzaghi G. A. e Vanetti F. (2011), *Il recupero e la riqualificazione delle aree urbane dismesse: Procedure urbanistiche e ambientali*, Giufrè editore, Milano (https://books.google.it/books/about/Il_recupero_e_la_riqualificazione_delle.html?id=kJy3zLHDZIC&printsec=frontcover&source=kp_read_button&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

(ultima consultazione 25/02/2019).

ISFORT: Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (2004), *Ferrovie, territorio e sistema di Greenways, Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways. Sintesi di una ricerca di G. Senes, N. Fumagalli, Roberto Rovelli*, Roma, maggio.

Lenza C. (2017), *“I manicomi tra memoria e futuro: esempi Europei”*, Rapporto sullo stato degli ex Ospedali Psichiatrici in Italia, N. 41, pp. 82-89.

Longhin D. (2017), *“Destino segnato per l’ospedale Regina Margherita”*, torino.repubblica.it, 1 novembre,

(https://torino.repubblica.it/cronaca/2017/11/01/news/destino_segnato_per_l_ospedale_regina_margherita_tra_sei_anni_si_abbatte_-179933046/)

(ultima consultazione 06/03/2019).

Losco G. (2015), *“Prefazione R... come ri-generazione”*, in R. D’Onofrio, M. Talia (a cura di), *La rigenerazione urbana alla prova*, Franco Angeli, pp. 9-14.

Lynch K. (1972), *What time is this place?*, MIT Press, Cambridge – London.

Lynch K. (2013), *L’immagine della città*, traduzione italiana (a cura di) M. Ceccarelli, Marsilio, Venezia.

Masella P. (2010), *Metodologia di analisi dei processi di percezione sociale nell’ambito della sicurezza urbana*, Tesi di dottorato, Università degli studi di Trieste, indirizzo in Geopolitica, Geostrategia e Geoeconomia.

Mattei U., Quarta A. (2015) *“La parabola dei beni comuni in Italia”*, *Glocale*, Rivista molisana di storia e scienze sociali n. 9-10, Beni comuni, p. 182-183, (<http://www.storiaglocale.it/glocale910%20Mattei%20Quarta.pdf>)

(ultima consultazione 08/04/2019).

Mela A. (2016), *La partecipazione, modelli e strumenti*, lezione tenuta presso il Politecnico di Torino.

Minucci F. (1996), *“Politiche e strumenti per il riuso delle aree dismesse. Un esempio di riqualificazione strutturale: il caso della Ruhr”*, in E. Dansero (a cura di), *Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, Working Paper del Dipartimento Interateneo Territorio, n. 7, Torino.

Nespor S. (2013), *Tragedie e commedie del nuovo mondo dei beni comuni*, Rivista Giuridica dell’ambiente, Anno XXVIII Fascicolo 6, Giuffrè Editore, Milano,
(<http://www.nespor.it/wp-content/uploads/2015/06/tragedie-e-commedie-dei-beni-comuni.pdf>)
(ultima consultazione 24/03/19).

Nespor S. (2013), *L’irresistibile ascesa dei beni comuni*, federalismi.it, 3 aprile,
(<https://www.federalismi.it/nv14/articolo-documento.cfm?artid=22139>)
(ultima consultazione 09/03/2019).

Ostrom E. (1990), *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press.

Rampini F. (2015), *“Centro commerciale addio, negli Usa crolla il mito dei templi dello shopping”*, repubblica.it, 8 gennaio,
(https://www.repubblica.it/esteri/2015/01/08/news/centro_commerciale_addio_negli_usa_crolla_il_mito_dei_templi_dello_shopping-104503519/)
(ultima consultazione 27/02/2019).

Righetto G., Bazzocchi F. (1996), *L’ecosistema urbano: sviluppo razionale ed utilizzo delle aree dismesse: studio interdisciplinare*, Piccin, Padova,
(http://it.paesaggioix.wikia.com/wiki/Aree_dismesse)
(ultima consultazione 16/02/2019).

Rose C. M. (1986), *The Comedy of the Commons: Custom, Commerce, and Inherently Public Property*, University of Chicago Law Review, Vol. 53: Iss. 3, Article 1.
(<https://chicagounbound.uchicago.edu/uclrev/vol53/iss3/1/>)
(ultima consultazione 15/03/2019).

Rossi G. (2017), *“Usa, ancora fallimenti e chiusure. L’apocalisse dei centri commerciali”*, ilgiornale.it, 26 novembre, (<http://www.ilgiornale.it/news/politica/usa-ancora-fallimenti-e-chiusure-lapocalisse-dei-centri-1467474.html>)
(ultima consultazione 28/02/2019).

Salzano C. (2016), *“È stato il primo centro commerciale d’America ma oggi è completamente trasformato”*, design.fanpage.it, 21 gennaio, (<https://design.fanpage.it/e-stato-il-primo-centro-commerciale-d-america-ma-oggi-e-completamente-trasformato/>) (ultima consultazione 28/02/2019).

Saputo R. (2014), *Disarmo culturale: l’arte cultura come “riempimento” delle aree dismesse ex militari*, Tesi specialistica, Università di Venezia, indirizzo in Economia e Gestione delle Arti e delle attività culturali.

Secchi B. (1990), *“Un ampliamento dello sguardo”*, in B. Secchi, S. Boeri (a cura di), *Territori abbandonati*, Rassegna, N.42, Cippa, Milano.

Senato della Repubblica, X Legislatura, Disegno di Legge n. 1740, 4 maggio 1989 (<https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/270278.pdf>) (ultima consultazione 02/03/2019).

Spaziante A. (1996), *“Aree urbane: un contributo alla definizione di un quadro qualitativo”*, in Dansero E. (a cura di), *Aree urbane dismesse: da problema a risorsa*, Working Paper del Dipartimento Interateneo Territorio, n. 7, Torino.

Stanghellini S. (1997), *“Modelli operativi per il riuso delle aree produttive dismesse nell’esperienza europea”*, in G. Giovanelli (a cura di), *Aree dismesse e riqualificazione urbana: strategie progettuali e modelli operativi per il recupero*, Alinea, Firenze.

Storelli F. (2014), *“Le dismissioni dei beni immobili della Difesa: una questione aperta”*, in F. Storelli (a cura di), *Le caserme e la città: i beni immobili della Difesa tra abbandoni dismissioni e riusi*, Palombi, Roma.

Venier I. (2012), *Il riuso delle aree militari dismesse: la questione di Pola: quale ruolo per forme di pianificazione effimera?*, Franco Angeli, Milano.

Viale P.P. (2014), *“L’ex ospedale psichiatrico Certosa di Collegno”*, mole24.it, 25 agosto, (<http://www.mole24.it/2014/08/25/lex-ospedale-psichiatrico-certosa-collegno-torino/>) (ultima consultazione 07/03/2019).

Viero L. (2011), *Dal Fordismo al Post-Fordismo*, tesi di laurea triennale, Università degli studi di Padova, corso in Ingegneria Gestionale.

Sitografia

Avviso pubblico per la presentazione di proposte di collaborazione

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_publico/index.shtml

(ultima consultazione 08/05/19).

Avviso pubblico per la presentazione di proposte di collaborazione – Scuole dell’infanzia, primarie e secondarie di I grado:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/bm~doc/co-city-avviso-pubblico_scuole.pdf

(ultima consultazione 09/05/19).

Beni Comuni urbani a Torino:

<http://www.comune.torino.it/benicomuni/index.shtml>

(ultima consultazione 27/05/19).

Co-City, Consultazione pubblica:

https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2019-05/Turin_%20CO-CITY_Call%20for%20Collaboration%20Proposals.pdf

(ultima consultazione 02/05/19).

Delibera della Giunta comunale del 7 febbraio 2017:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/bm~doc/2017_00433.pdf

(ultima consultazione 07/05/2019).

Delibera della Giunta 2018 06767/045 Approvazione del Patto di Collaborazione ambito B:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/bm~doc/2018_06767-approvazione-patto-2.pdf

(ultima consultazione 08/06/19).

Delibera della Giunta 2019 00390/050 Approvazione del Patto di Collaborazione ambito B:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/bm~doc/2019_00390.pdf

(ultima consultazione 08/06/19).

D.P.R. 9 agosto 2017, n. 128:

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/08/23/17G00141/sg>

(ultima consultazione 20/02/2019).

Ferrovie abbandonate:

<https://www.ferrovieabbandonate.it/ferrovie.php>

(ultima consultazione 21/02/2019).

Labsus:

<http://www.labsus.org/2015/01/breve-storia-dei-beni-comuni/>

(ultima consultazione 12/03/2019).

Legge 23 dicembre 1978, n. 833:

http://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario;jsessionid=Q1sAfJy0iTsDMwpp0KdHIA...ntc-as5-guri2a?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1978-12-28&atto.codiceRedazionale=078U0833&elenco30giorni=false

(ultima consultazione 20/02/2019).

Linee guida per la co-progettazione:

<http://www.comune.torino.it/benicomuni/bm~doc/procedura-co-progettazione.pdf>

(ultima consultazione 27/05/19).

Project lifecycle UIA:

<https://www.uia-initiative.eu/en/call-proposals/project-lifecycle>

(ultima consultazione 05/05/19).

Regolamento Beni Comuni di Bologna:

<http://www.comune.bologna.it/sites/default/files/documenti/REGOLAMENTO%20BENI%20COMUNI.pdf>

(ultima consultazione 10/05/2019).

Regolamento Beni Comuni Labsus:

<https://www.labsus.org/wp-content/uploads/2017/04/PROTOTIPO-2018-LABSUS.pdf>

(ultima consultazione 16/05/19).

Regolamento Beni Comuni Torino (n. 375):

http://www.comune.torino.it/benicomuni/bm~doc/regolamento-beni-comuniurbani-n_375.pdf

(ultima consultazione 23/04/19).

Schede informative Ambito di azione A:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_pubblico/a_periferie/index.shtml

(ultima consultazione 12/05/19).

Schede informative Ambito di azione B:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_pubblico/b_piattaforme/index.shtml

(ultima consultazione 12/05/19).

Schede informative Ambito di azione C:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/Avviso_pubblico/c_cura_spazio/index.shtml

(ultima consultazione 13/05/19).

The Co-City project Journal 1:

https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2018-03/Turin_CO-City_UIAExpertJournal1%28Jan2018%29.pdf

(ultima consultazione 20/05/19).

The Co-City project Journal 2:

https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2018-06/Turin_01-051%20Co-City_Christian%20Iaione_Journal%202_June%202018.pdf

(ultima consultazione 21/05/19).

The Co-City project Journal 3:

https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2019-02/Turin-CO-City-Journal%203_0.pdf

(ultima consultazione 21/05/19).

The Pacts of Collaboration as public-people partnerships:

<https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2018-07/Turin%20-%2001-051%20Co-City%20-%20Christian%20Iaione%20-%20Zoom-in%201-%20July%202018.pdf>

(ultima consultazione 07/06/19).

UIA Statistics 1st Call for Proposals:

<https://www.uia-initiative.eu/en/news-events/1st-call-proposals-378-applications-received>

(ultima consultazione 08/05/2019).

Valutazione proposte ambito A:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_a/index.shtml

(ultima consultazione 17/05/19).

Valutazione proposte ambito B:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_b/index.shtml

(ultima consultazione 17/05/19).

Valutazione proposte ambito B – Scuole:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/scuole/index.shtml

(ultima consultazione 17/05/19).

Valutazione proposte ambito C:

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_30sett/index.shtml

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_30nov/index.shtml

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_31gen/index.shtml

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_31mar/index.shtml

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_30sett18/index.shtml

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_30nov18/index.shtml

http://www.comune.torino.it/benicomuni/co-city/proposte_30_9_17/ambito_c_31mar19/index.shtml

(ultima consultazione 18/05/19).