

urbanistica

INFORMAZIONI

Dopo mesi dal crollo del **PONTE MORANDI**, è possibile, con più serenità, riflettere su alcune grandi questioni che coinvolgono l'intera comunità. *Genova e la Val Polcevera* possono diventare il laboratorio per definire obiettivi di *rigenerazione* condivisi e una nuova visione strategica per il *futuro* della Città. Con la *Legge 24/2017 "Disciplina sulla tutela e l'uso del territorio"*, l'**EMILIA-ROMAGNA** passa da un *sistema di pianificazione* a cascata ad uno *per competenza* e cambia paradigma dall'espansione urbana alla rigenerazione della città esistente con il contenimento del consumo di suolo. **L'AQUILA** a dieci anni dal *sisma*. *Italia in viaggio*: Una carta di paesaggi e vicende lungo il **PO. CENTRI STORICI**, la storia non è nel passato ma nel *futuro*. **ACCESSIBILITÀ**, se attribuita a tutti è una visione *integrata e multiscalare* per un nostro futuro.

280-281

Rivista bimestrale
Anno XXXV
Luglio-Agosto
Settembre-Ottobre
2018
ISSN n. 0392-5005

€ 20,00

INU
Edizioni

Rivista bimestrale urbanistica e ambiente
dell'Istituto Nazionale Urbanistico
Fondata da Edoardo Sotziano
Anno XXXV
Luglio-Agosto, Settembre-Ottobre 2013
Euro 20,00

Editore: INU Edizioni
Istr. Tribunale di Roma n. 3563/1995,
Roc. n. 3915/2003,
Istr. Circa di Roma n. 814/2005
Direttore responsabile: Francesco Sbetti

Direttore: Francesco Sbetti
Redazione centrale:
Emanuela Coppola,
Enrica Papa,
Anna Laura Palazzo,
Sandra Vecchietti

Service abbonamenti:
Nuova Betti Email: nuued@inu.edizioni.it

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni
G. De Luca (presidente),
G. Cristoforetti (consigliere),
D. Di Ludovico (consigliere),
C. Gasparrini (consigliere),
L. Pogliani (consigliere),
F. Sbetti (consigliere).
Redazione, amministrazione e pubblicità:
Inu Edizioni s.r.l.
Via Castro Dei Volsci 14 - 00179 Roma
Tel. 06 68114311-4335-487645
<http://www.inuedizioni.com>

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale Inu:
Alberti Francesco, Amante Enrico, Arcidiaconi Andrea,
Barbieri Carlo Alberto, Bruni Alessandro, Capurro Silvia,
Cecchini Domenico, Centanni Claudio, Dalla Betta Eddi,
De Luca Giuseppe, Fantin Marisa, Fasolino Isidoro,
Gasparini Carlo, Gianno Carolina, Giannino Carmen,
Giudice Mauro, Imberti Luca, La Greca Paolo, Licheri
Francesco, Lo Giudice Roberto, Mascaretti Roberto,
Muccia Francesco, D'Amico Oreste, Vignani Umberto,
Simone, Tognoli Fortunato, Pignatelli Domenico,
Pignatelli Luigi, Poggi Roberto, Pignatelli Pierantonio, Rossi
Iginio, Rumor Andrea, Sepe Maria, Stagnellini
Stefano, Stranlandinoli Michele, Tonelli Simona, Torre
Carmelo, Torricelli Andrea, Ucci Giovanna, Vecchietti
Sandra, Viviani Silvia.

Componenti regionali del comitato scientifico:

Abruzzo e Molise: Radooni Raffaella (coord.) raffaella.rad@yahoo.it
Alto Adige:
Basilicata: Rosa Corizzo (coord.) corizzo@tin.it
Calabria: Foresta Saverio (coord.) foresta@unirc.it
Campania: Coppola Emanuela (coord.) emancoppola@unina.it, Berruti G., Arena A., Nigro M., Varella V., Vitale C., Izzo V., Gerundo C.
Emilia-Romagna: Tondelli Simona (coord.) simona.tondelli@unibo.it
Lazio: Giannino Carmela (coord.) carmela.giannino@gmail.com
Liguria: Balletti Franca (coord.) francaballetti@libero.it
Lombardia: Rossi Iginio (coord.) iginiorossi@teletu.it
Marche: Angelini Roberta (coord.) robvarch@hotmail.com, Piazzini M., Vitale G.
Piemonte: Saccomani Silvia (coord.) silvia.sacomani@polito.it, La Riccia L.
Puglia: Rojondo Francesco (coord.) rojondo@poliba.it
Durante S., Grittani A., Mastrovito G.
Sardegna: Baroni Roberto (coord.)
Sicilia:
Toscana: Rignanesi Leonardo (coord.) leonardo.rignanesi@poliba.it, Alberti Francesco
Umbria: Murgante Beniamino (coord.) murgante@gmail.com
Veneto: Basso Matteo (coord.) mbasso@iuav.it

Ufficio in V di copertina:

«Il mare» est de «Vladotto Moradi», Longana, in
Le Colonne

Foto: Roberto Giaroli/Studio

Impaginazione: Maria Giatti



Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di
Roma, n. 122/1997

Abbonamento annuale Euro 30,00

Versamento sul c/c postale 16286007, intestato

INU Edizioni s.r.l. Via Ravenna 9/b, 00161 Roma

Conto corrente di credito: Carispa, Visa, MasterCard

Aperture

Europa, montagne,
infrastrutture

Francesco Sbetti

si discute...

XXX e VII:
due numeri per il privilegio
della riflessione

Luigi Pingitore

il Punto

Il XXX Congresso dell'INU: un
patto per l'urbanistica italiana

Silvia Viviani

07 Ponte Morandi oltre la ricostruzione: strategie per la rigenerazione urbana

a cura di Franca Balletti, Giampiero Lombardini

07 **Dalla Val Polcevera alla Città: percorsi di rigenerazione urbana**
Franca Balletti, Bruno Giontoni

10 **La dimensione metropolitana per le iniziative di rigenerazione urbana della Val Polcevera**
Andrea Pasetti

13 **Infrastrutture e territorio, tra scala territoriale e scala locale**
Giampiero Lombardini

16 **Emergenza Morandi: strumenti e relazioni con la programmazione delle opere del porto di Genova**
Silvia Capurro

18 **Ripartire dalla società locale**
Luca Borzani

20 **Ponte Morandi, il crollo di un simbolo**
Francesco Gastaldi

23 **Paesaggi logistici e infrastrutture osmotiche. Il caso della Val Polcevera a Genova**
Beatrice Moretti

25 **Quartieri di edilizia pubblica in Val Polcevera. Come superare la dimensione di periferia?**
Andrea Vergano

28 La pianificazione comunale nella legge 24/2017 "disciplina sulla tutela e l'uso del territorio" della Regione Emilia-Romagna

a cura di Sandra Vecchiatti

28 **Continuità e innovazione nella nuova legge regionale**
Sandra Vecchiatti

31 **Consumo di suolo e rigenerazione urbana**
Filippo Boschi

34 **Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale**
Filippo Boschi

36 **Dotazioni territoriali e servizi ecosistemici**
Sandra Vecchiatti

38 **Gli Accordi Operativi**
Federico Gualandi

40 **Nuovo ruolo dell'Amministrazione comunale**
Vittorio Emanuele Bianchi

42 **Il Pug di Reggiolo (RE): nuove sinergie e opportunità dal legame tra territorio urbano ed extraurbano**
Carlo Santacroce, Giovanni Trentanovi, Chiara Biagi

45 **Rigenerazione urbana e qualità dell'insediamento nel Pug di Cervia**
Daniele Capitani

48 L'Aquila a 10 anni dal sisma

a cura di Federico D'Ascanio

49 **La Governance della ricostruzione e l'overdose di normative e studi**
Pierluigi Properzi

52 **Le "nuove" forme urbane post sisma**
Federico D'Ascanio

54 **La ricostruzione a L'Aquila: lo stato dell'arte**
Luana di Lodovico

55 **Sisma 2009 Abruzzo: il cambiamento socioeconomico**
Alberto Bazzucchi

57 **L'Aquila città della conoscenza e dell'innovazione: le sperimentazioni in atto**
Donato Di Ludovico

59 **L'Aquila città al futuro**
Federico D'Ascanio, Donato Di Ludovico, Pierluigi Properzi

60 Italia in viaggio: una carta di paesaggi e vicende lungo il fiume Po

a cura di Mario Piccinini

60 **Le anime e le culture del Po**
Mario Piccinini

61 **Appunti sul fiume Po**
Mario Piccinini

63 **Una carta di paesaggi e vicende lungo il fiume**
Mario Piccinini

67 **La città Po**
Mario Piccinini

68 **Considerazioni**
Mario Piccinini

70

Centri storici

a cura di Marisa Fantin

- 72 **Quale futuro per la città storica?**
Diego Zoppi
- 75 **La città in divenire: il futuro dei centri storici**
Ordine degli Architetti PPC di Forlì e Cesena
- 79 **Rigenerazione urbana tra conservazione e innovazione nel centro storico di Vercelli**
Benedetta Giudice
- 82 **La rigenerazione dei tessuti urbani ad Asti**
Ordine degli Architetti PPC di Asti
- 83 **Le politiche regionali di sviluppo e i centri storici in Umbria**
Alessandro Bruni

87

Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri

a cura di Iginio Rossi

- 89 **Strumenti e politiche per l'inclusione**
Francesco Sbetti
- 90 **Strategie di valorizzazione per le Aree interne in Umbria**
Alessandro Bruni
- 92 **Le chiavi della città accessibile: spazio pubblico e patrimonio culturale**
Francesco Alberti
- 94 **Il Peba questo 'oggetto' sconosciuto**
Leris Fantini
- 96 **Con le 'lenti' della fruibilità: strumenti interattivi e tecnologici per rigenerare gli spazi urbani**
Barbara Chiarelli, Elena Marchigiani
- 98 **Donne con disabilità, democrazia e diritti**
Piera Nobili
- 100 **Opportunità e prospettive del web per rendere la città accessibile a tutti**
Gaetano Giovanni Daniele Manuele

103

Strumenti di lavoro

- 103 **Il cantiere del regolamento edilizio tipo: suggerimenti per i lavori in corso**
Maurizio Cabras
- 105 **Le imprese di costruzione e la crisi. Gli indizi che emergono dall'analisi dei permessi di costruire**
Raffaele Lungarella

112

Rassegna urbanistica

- 112 **Il partenariato pubblico privato: analisi e proposte**
Alessandra Montenero, Roberto Turi
- 118 **Le città vivibili – Città metropolitana di Venezia**
Adriano Colussi
- 120 **Mappatura partecipata a supporto della pianificazione forestale: l'esempio della foresta di Monte Morello**
Alessandro Paletto, Isabella De Meo, Luisa Napoliello, Federico Panichi, Fabrizio Clementel

124

Urbanistica Società Istituzioni

- 124 **Se le politiche sono deboli, le economie delle città non crescono**
Daniela De Leo

126

Assurb

a cura di Daniele Rallo

- 126 **Un urbanista per comune**
Daniele Rallo, Luca Rampado

128

Eventi

130

Opinioni e confronti

Scenari per l'Europa

Elio Piroddi

134

Indici

in quarta

Il moncone est del Viadotto
Morandi

GL

Paesaggi logistici e infrastrutture osmotiche. Il caso della Val Polcevera a Genova

Beatrice Moretti

Situata nell'immediato ponente della città di Genova, la valle del Torrente Polcevera ha plasmato - insieme alla valle del Torrente Bisagno a levante - la conformazione dell'insediamento urbano fin da tempi antichissimi. La valle è caratterizzata da un ampio letto alluvionale che corre quasi in linea retta, perpendicolarmente al mare, per aprirsi a ventaglio verso le sorgenti montane dei suoi affluenti. Dalla fine dell'Ottocento, con la costruzione della ferrovia per Torino e la regolarizzazione dell'argine, le prime grandi industrie hanno trovato collocazione in aree prima occupate dal greto del fiume consolidando un tessuto operativo di carattere prevalentemente produttivo e logistico. Questa evoluzione ha originato un particolare caso di 'paesaggio logistico' che, partendo dal bordo costiero, piega internamente distendendosi lungo le sponde fluviali verso l'entroterra¹.

Nel Novecento, la corsa alla modernizzazione ha stravolto la struttura della città legittimando opere colossali di trasformazione degli elementi naturali all'insegna del progresso tecnologico e dell'onnipotenza dell'infrastruttura. Ciò ha messo in luce la morfologia della valle trasformandola in una cerniera per connettere lo stretto territorio ligure - e il suo bordo costiero di natura portuale - con i traffici commerciali provenienti dal Mediterraneo e diretti verso il Mare del Nord. L'efficace connessione tra le rotte mediterranee e quelle atlantiche attraverso un modello di traffico intermodale (ossia che impiega diversi metodi di spostamento su terra e su mare) è già da qualche decennio l'aspetto su cui si gioca la competizione tra gli scali. Il sistema dei servizi e dell'infrastrutturazione, difatti, ha proiettato il porto in una dimensione reticolare e sempre più territoriale secondo il fenomeno di 'regionalizzazione dei porti' postulato da Notteboom e Rodrigue². Ciò ha trasformato il trinomio 'porto-città-aree industriali' nella formula 'porto-città-retroporto logistico' anche grazie allo sviluppo di un sempre più sofisticato

schema di comunicazioni virtuali.

In Europa, lo sviluppo di queste teorie si è concretizzato nel progetto TEN-T (*Trans-European Networks - Transport*) tuttora in corso di ultimazione. Il programma prevede la realizzazione di una rete di infrastrutture finalizzate a sostenere il mercato unico e garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea. Ai corridoi terrestri, poi, si è combinato il sistema di connessioni via mare delle Autostrade del Mare (*Motorways of the Sea*). Questa rete rappresenta una soluzione complementare al trasporto stradale ed è finalizzata a far viaggiare camion, container e automezzi sul-

le navi, valorizzando il trasporto marittimo³. Inquadrata in questo contesto internazionale, la Val Polcevera è parte di una nuova forma di paesaggio derivato: un sistema nato dalla combinazione di artificio e natura che, combinandosi con le peculiarità del contesto genovese, ha fatto spesso fronte a ostacoli come l'acclività del suolo, la carenza di spazi pianeggianti, la domanda di abitazioni e la fragilità degli ecosistemi. Questo l'ha resa un catalogo di luoghi eccezionali in cui enigmi spaziali insormontabili trovano risposta in soluzioni spaziali fuori dall'ordinario.

Come noto, nel recente passato, il quadro della Valle è stato ulteriormente sconvolto dal crollo di una parte del Viadotto Polcevera



(o familiarmente Ponte Morandi) nell'estate del 2018⁴. Al netto delle pesanti ripercussioni sui sistemi di vita e di lavoro di questa porzione di città, il drammatico evento ha palesato potenzialità latenti ed evidenziato un terreno comune. La demolizione - o in questo caso l'inatteso crollo - ha infatti portato alla luce un campo di applicazione dove provare la resilienza dei territori e, attraverso il progetto, definire una nuova nozione di sostenibilità urbana basata su una diversa idea di patrimonio (architettonico, industriale e urbano), non più statica ma dinamica.

A Genova, poi, la demolizione (pianificata o accidentale) è negli anni divenuta quasi uno strumento di progetto e, in certi casi, perfino di progresso. Alcuni esempi di questo atteggiamento, tra gli altri, sono la demolizione del Portici di Caricamento nel 1885 che facevano posto alla nuova viabilità lungomare a servizio del porto e, in epoche successive, alla Sopraelevata Aldo Moro, ancor prima la rimozione del Colle di San Benigno che favoriva il funzionamento dello scalo, lo sviluppo ferroviario e l'unione del centro con la periferia, infine, i progressivi aggiustamenti del Molo di Galliera che adattavano la diga ottocentesca al profilo dei nuovi bacini in costruzione per tutto il Novecento. Parlando di porto, poi, non si può ignorare che anche in altri contesti - ad esempio importanti scali europei come Marsiglia, Amburgo e Rotterdam - la demolizione, spesso portata dalla guerra, abbia fornito impensabili punti di partenza per immaginare un nuovo progetto urbano-portuale.

Nel caso della Val Polcevera, la distruzione del Ponte, realizzato dall'ingegner Riccardo Morandi fra il 1962 e il 1967 a opera della Società Italiana per Condotte d'Acqua⁵, ha innescato una reazione imprevedibile anche (o soprattutto) in termini di identificazione territoriale e implicitamente di futuro. Il venir meno dell'infrastruttura di connessione, difatti, ha messo in luce le criticità della valle che paradossalmente ha ricominciato 'ad esistere' solo dopo in seguito al crollo.

È indubbio che il Ponte Morandi fosse un simbolo, un punto di riferimento geografico in termini di scala e proporzione. La sua struttura strallata in calcestruzzo armato e precompresso con cavalletti bilanciati e stralli omogeneizzati, dava un ritmo alla profonda valle, creava una sequenza territoriale riconoscibile che costituiva un paesaggio or-

mai consolidato. Attraversarlo non connetteva solo due porzioni di città diverse ma forniva un metro di paragone di una quotidianità collettiva: segnava il percorso casa-lavoro, rappresentava l'uscita dalla città verso la riviera potentina e, più in generale, misurava la distanza tra il centro e la periferia.

Nel percorrere una strada come il Ponte Morandi si viveva un'esperienza contemplativa notevole capace di mettere in relazione il soggetto, l'infrastruttura e il territorio circostante. Questa tipologia di viaggi - caratterizzati da un'alternanza di luci, forme e trame con particolari proporzioni a causa dalla velocità del movimento - è una pratica estetica che concorre alla formazione di immagini mentali personali che alimentano ciò che Lynch chiama 'leggibilità' dei luoghi: un insieme di segni che permette alla collettività di costruire associazioni tra ciò che vede e ciò che percepisce e che allena lo sguardo ad orientarsi in spazi prima del tutto estranei⁶.

Il parziale collasso del Morandi quindi ha dischiuso una prospettiva inedita, un intervallo in cui gestire l'assenza. In questo spazio - o tempo - liminare si verifica un provvisorio sovvertimento delle regole in cui ciò che resta di un grande asse viario può divenire un'infrastruttura osmotica: non solo un mero viadotto ma un mezzo per capire come è organizzata la città, come è usata, cosa simboleggia per le persone e le loro attività quotidiane attraverso una scambievole penetrazione di idee, atteggiamenti o realtà culturali⁷.

1. Nelle teorie sul *Landscape Urbanism* di Charles Waldheim, i 'paesaggi logistici' sono territori artificiali caratterizzati da nuove forme industriali strutturate su reti di commercio globali e vaste aree destinate ad accogliere il processo di importazione/esportazione, trasporto e consegna delle merci. Per approfondire: Cfr. Waldheim C. (2016), "Four: Post-Fordist Economies and Logistics Landscape". In: *Landscape as Urbanism. A General Theory*, Princeton University Press, Oxford, pp. 69-85.
2. Cfr. Notteboom, T., Rodrigue J-P. (2005), "Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development". In: *Maritime Policy and Management*, volume 32, numero 3, pp. 297-313.
3. Per approfondire: TEN-T (Trans-European Networks - Transport) e Autostrade del Mare (Motorways of the Sea) https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en; https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en

4. Il Viadotto Polcevera (o Ponte Morandi) fa parte del tracciato dell'autostrada A10 e si connette, all'altezza del suo snodo di levante, con l'autostrada A7 in direzione Milano. Si tratta di un'infrastruttura strategica per il collegamento viabilistico fra il nord Italia e il sud della Francia, oltre a essere il principale asse stradale fra il centro-levante di Genova, il porto container di Voltri-Prà, l'aeroporto Cristoforo Colombo e le aree industriali della zona genovese. È chiuso al traffico dal 14 agosto 2018 a seguito del parziale collasso della struttura che ha provocato 43 morti e circa 566 sfollati.
5. Nella vasta letteratura relativa all'Ingegnere Riccardo Morandi e alle sue opere, è possibile qui citare alcuni testi di riferimento utili ad un primo approfondimento. Marandola M. (2005/2006). "Un volteggio sopra la città". In: *Casabella* n.739-740; Morandi R. (1968). "L'architettura su una nuova scala". In: *Domus* n.459; Morandi R. (1967). "Il viadotto sul Polcevera per l'autostrada Genova-Savona". In: *L'industria italiana del cemento* n.12; Saggio A. (1991). "Cemento d'autore". In: *Costruire* n. 102. Cfr. Lynch K. (1964), Ceccarelli P. (a cura di), *L'immagine della città*. Marsilio Editore (2006). Cfr. Appleyard D., Lynch K., Myer J. (1964) *The View from the Road*, MIT Press, Boston.

1. Le fonti statistiche e le informazioni sul patto di Amsterdam e sulla classifica del Gwbc sono state fornite da Carlo Di Berardino. V. in proposito, C. Di Berardino, "Scenari socio-economici per l'Europa delle città" in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, La Sapienza, Quodlibet 2019.
2. Pubblicato in *La Repubblica* dello stesso giorno.
3. E. Severino, *Il Corriere della Sera*, 19.10.2018; E. Galli della Loggia, *Il Corriere della Sera*, 4.11.2018; S. Fabbrini, *Il Sole 24 Ore*, 4.11.2018; R. Prodi, *Il Sole 24 Ore*, 2.12.2018.
4. Nel 1961 la percentuale di popolazione europea (UE 28) residente nelle aree urbane (città + città medio-piccole) era pari al 65%. Nel corso degli anni sessanta e settanta tale percentuale è aumentata fino a superare il 70% nel corso degli anni ottanta. Dagli anni novanta in poi ha smesso di crescere e si è stabilizzata su valori di poco superiori al 70%. Nel 2011 è stata pari al 72%. Attualmente è intorno al 75%.
5. E. Piroddi, L. Brunori, C. Di Berardino, *Scenari per l'Europa delle città*, F. Angeli, 2002
6. *Globalization and World Cities Research Network* della Loughborough University (Gran Bretagna).
7. In tutto le città globali sono 33, di cui Londra e New York ai primi posti seguite da Parigi e altre 5 asiatiche e 2 australiane e, di seguito, da altre 6 città europee (Milano, Francoforte, Madrid, Bruxelles, Zurigo, Varsavia).
8. B. Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza 2013.
9. cfr in proposito *Oxfam briefing paper*, January 2019.
10. Mitchell W.J., *La città dei bits*, Electa, Milano
11. V. in proposito U. Galimberti, *Psiche e Techne*, Milano 1999 e, per un confronto tra tesi opposte, E. Boncinelli e U. Galimberti con G.M. Pace, *E ora?, la dimensione umana e le sfide della scienza*, Einaudi, Torino, 1999.
12. Hobsbawm E. J., *Il secolo breve*, Rizzoli, Milano, 1997
13. G. Ruffolo, "La nave vola" in *La Repubblica*. 18 gennaio 2000.

Indice degli autori

Francesco Alberti
Presidente INU Toscana

Franca Balletti
*Dipartimento DAD
Università degli studi di
Genova, INU Liguria*

Alberto Bazzucchi
*CRESA – Centro
Regionale di Studi e
Ricerche Economico
Sociali*

Chiara Biagi
*Architetto, MATE
Engineering*

Vittorio Emanuele
Bianchi
*INU Emilia-Romagna,
Dirigente Area Tecnica,
comune di Casalecchio
di Reno*

Luca Borzani
*Storico, giornalista,
autore di saggi, ex
Presidente della
Fondazione Palazzo
Ducale*

Filippo Boschi
*Architetto UNUFE
Ferrara*

Alessandro Bruni
*Presidente INU Umbria,
Coordinatore Città
accessibili a tutti 2019-
2021*

Maurizio Cabras
*Coordinatore del
Dipartimento
Territorio, urbanistica
e lavori pubblici di Anci
Lombardia*

Daniele Capitani
*Responsabile dell'Ufficio
di Piano, Comune di
Cervia*

Silvia Capurro
INU Liguria

Barbara Chiarelli
*Dipartimento
di Ingegneria e
Architettura, Università
degli Studi di Trieste*

Fabrizio Clementel
*Centro di ricerca per
le Foreste e il Legno,
Consiglio per la ricerca
in agricoltura e l'analisi
dell'economia agraria
(CREA), Trento*

Adriano Colussi
Architetto

Federico D'Ascanio
*Università degli Studi
dell'Aquila*

Daniela De Leo
*Urban@it-Sapienza
Università di Roma*

Isabella De Meo
*Centro di ricerca
per l'Agricoltura e
l'Ambiente, Consiglio per
la ricerca in agricoltura
e l'analisi dell'economia
agraria (CREA), Firenze*

Luana di Lodovico
*Università degli Studi
dell'Aquila*

Donato Di Ludovico
*Università degli Studi
dell'Aquila*

Marisa Fantin
*Architetto, vice-presidente
INU*

Leris Fantini
*Architetto, C.E.R.P.A.
Italia Onlus Italia Onlus*

Francesco Gastaldi
*Professore associato di
Urbanistica, Università
IUAV di Venezia*

Bruno Giontoni
*Architetto, autore di
saggi WWWsulla città
moderna*

Benedetta Giudice
Politecnico di Torino

Federico Gualandi
Avvocato, IUAV Venezia

Giampiero Lombardini
*Dipartimento DAD
Università degli studi di
Genova, INU Liguria*

Raffaele Lungarella
Economista

Gaetano Giovanni
Daniele Manuele
*Dottore di Ricerca in
Architettura*

Elena Marchigiani
*Dipartimento
di Ingegneria e
Architettura, Università
degli Studi di Trieste*

Alessandra Montenero
Architetto

Beatrice Moretti
*Dipartimento DAD
Università degli Studi di
Genova*

Luisa Napoliello
*Centro di ricerca per
le Foreste e il Legno,
Consiglio per la ricerca
in agricoltura e l'analisi
dell'economia agraria
(CREA), Trento*

Piera Nobili
*Architetto, presidente
C.E.R.P.A. Italia Onlus –
Trento*

Ordine degli Architetti
PPC di Forlì e Cesena

Ordine degli Architetti
PPC di Asti

Alessandro Paletto
*Centro di ricerca per
le Foreste e il Legno,
Consiglio per la ricerca
in agricoltura e l'analisi
dell'economia agraria
(CREA), Trento*

Federico Panichi
*Città Metropolitana di
Firenze*

Andrea Pasetti
INU Liguria

Mario Piccinini
INU-URBIT

Luigi Pingitore
Segretario generale INU

Elio Piroddi
*Progettista e
pianificatore, Sapienza
Università di Roma*

Pierluigi Properzi
*INU, responsabile
scientifico Rapporto dal
Territorio*

Daniele Rallo
AssUrb

Luca Rampado
AssUrb

Iginio Rossi
*INU, Coordinatore 2016-
2018 Città accessibili a
tutti*

Carlo Santacroce
*Architetto, MATE
Engineering*

Francesco Sbetti
Direttore UI

Giovanni Trentanovi
*Dott. Forestale, MATE
Engineering*

Roberto Turi
Architetto

Sandra Vecchiotti
*Presidente INU Emilia-
Romagna*

Andrea Vergano
INU Liguria

Silvia Viviani
Presidente INU

Diego Zoppi
*Consigliere nazionale
CNAPPC*

Indice dei luoghi

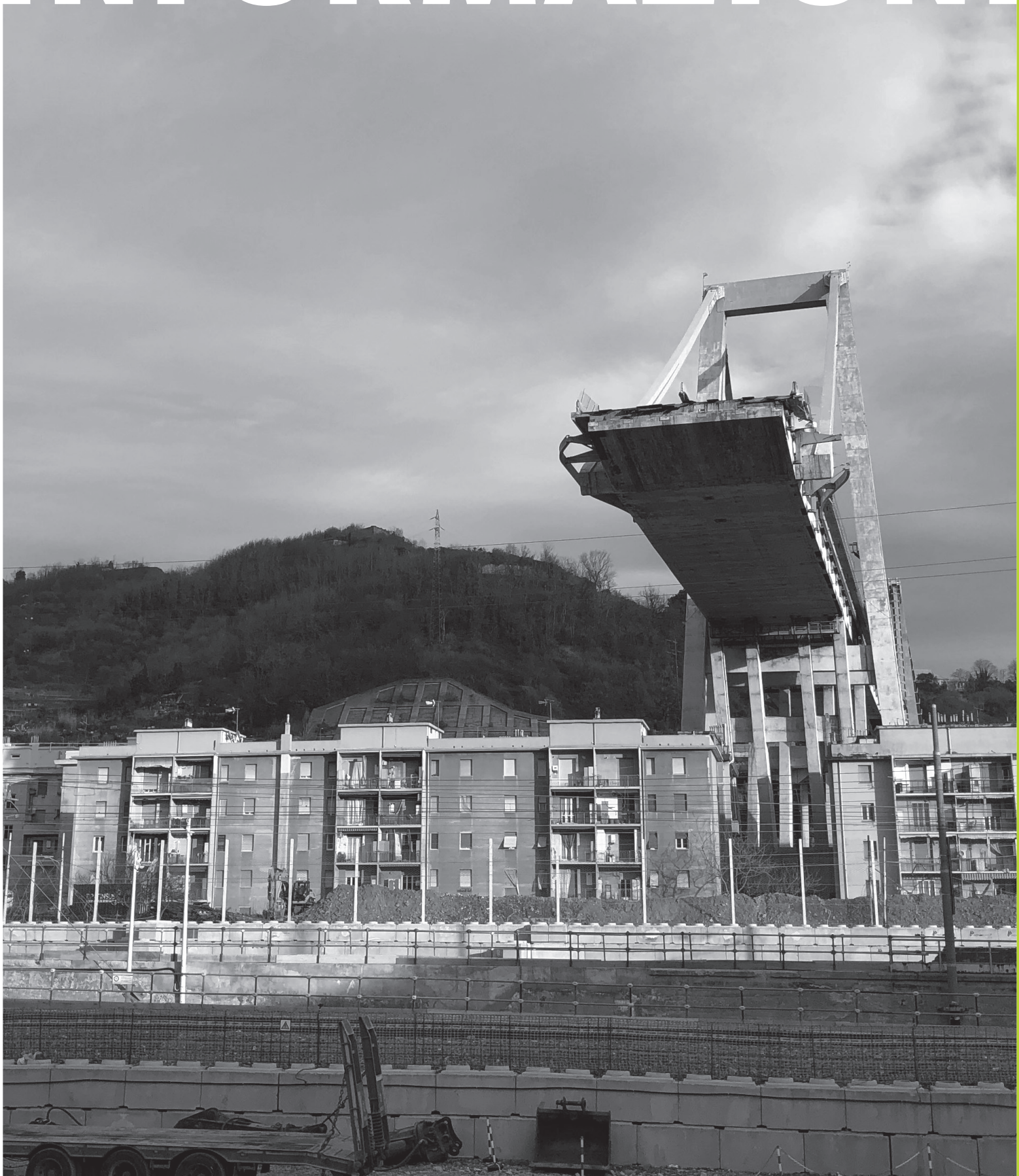
Abruzzo
Asti
Cervia (RA)
Cesena
Città metropolitana di Venezia
Cosenza
Emilia Romagna
Europa
Fiume Po
Genova
L'Aquila
Monte Morello (FI)
Reggiolo (RE)
Umbria
Vercelli

Nel prossimo numero

- La pianificazione comunale nel Mezzogiorno d'Italia: a che punto siamo?
- Il corridoio transalpino del Brennero: una opportunità nei trasporti e di rigenerazione ambientale e territoriale

urbanistica

INFORMAZIONI



GL, *Il moncone est del Viadotto Morandi*