

TRASPORTI

& cultura

59

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2021
anno XXI, numero 59

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

di Laura Facchinelli

7 DISTANZE CRITICHE FRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

11 "L'IMPOSSIBILITÀ DI ESSERE NORMALE". TERRITORIO ITALIANO: DIFFERENZE E ANTIDOTI ALL'OMOLOGAZIONE

di Alberto Ferlenga

19 LA RICOSTRUZIONE DELL'IMMAGINE. PROGETTI PER I CENTRI STORICI TEDESCHI

di Michele Caja

27 LE RAGIONI DI KÖNIGSBERG: FENOMENOLOGIA DI UNA CITTÀ PERDUTA

di Marco Falsetti

37 WATER, NEW TOWNS AND INTERIOR COLONIZATION: THE EXPERIENCE OF SPAIN, 1939-1971

di Jean-François Lejeune

45 L'AUTOSTRADA COME OPERA D'ARTE COLLETTIVA NELLA JUGOSLAVIA DI TITO

di Aleksa Korolija e Cristina Pallini

53 LA CANZONE URBANA DI KORÇA, UN COMMENTO CONTEMPORANEO

di Andrea Bulleri

61 PARADIGMI SEGNICI NEL PAESAGGIO LITUANO: ALCUNI PROGETTI RECENTI DI PALEKAS

di Donatella Scatena

69 TRANSIZIONI MACRO-SCALARI. PIANIFICAZIONE URBANA E MODIFICAZIONE NELLA CINA DI OGGI

di Giusi Ciotoli

79 POLITICHE URBANISTICHE IN CINA, VERSO MEGACITTÀ A MODELLO UNICO

Intervista a Ruggero Baldasso a cura di Laura Facchinelli

85 STAZIONE DI PICALÉÑA IN COLOMBIA, UN PATRIMONIO CULTURALE PER LA COMUNITÀ

di Olimpia Niglio

93 QUANDO IL PROGETTO SI CONFRONTA CON LA STORIA

di Lucio Altarelli

101 IDENTITÀ, ARCHITETTURA, REGIONALISMI

di Marco Maretto

109 PASSAGGI, PRESIDII E INFRASTRUTTURE DELLA MONTAGNA: POSSIBILI STRATEGIE POST VAJONT

di Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio e Giovanni Tubaro

117 LE STRADE DEGLI ITINERARI CULTURALI, UNA RICERCA IN TERRITORIO SARDO

di Marco Cadinu e Stefano Mais

123 INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E PARTECIPAZIONE

di Federica Bosello

cultura

129 CONTEMPORARY MEMORY: LA SFIDA TRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Stefanos Antoniadis

135 L'IMMAGINE URBANA NEWYORCHESE PROTAGONISTA

di Ghisi Grütter

143 THE HISTORICAL GARDEN IN SYRIA BETWEEN TRADITION AND IDENTITY

di Nabila Dwai

151 TRASFORMAZIONI URBANE, IL CONTRIBUTO ESSENZIALE DEGLI ARTISTI

di Laura Facchinelli

155 PAESAGGI OLTRE IL PAESAGGIO

di Luigi Siviero

157 DAL GRATTACIELO AL TESSUTO VERTICALE

di Roberto Secchi

Territory from diversity to standardisation

by Laura Facchinelli

The theme of a territory's identity, which is the expression and mirror of a population's identity, has always been the focus of our research. We have explored it since the now distant issue number 20 "Economic development, landscape, identity", observing how too often (what we call) progress leads to the irreparable loss of elements in the landscape, architectural and cultural heritage which has sedimented over the centuries. In this issue, we return to this theme, focusing our attention on different situations and points of view.

On the theme of the loss of elements of the historic heritage, we consider the exemplary case of China. Following the "ideological" devastations of the 1950s and the loss of so much of the existing architectural heritage, replaced by buildings that were endless replicas of the "socialist" models imposed by the regime, in recent years China has begun equally radical demolition projects to build districts and cities inspired by propaganda and business, undertaken with no debate whatsoever about urban planning. This phenomenon takes place in other countries as well, in the pursuit of spectacular effects, the tallest skyscrapers, the most daring forms. The mad and convulsive pace of building robs each of us of the possibility of visiting, or even knowing that there are places that remain authentic, rooted in different cultures.

The transformations undertaken in the second half of the nineteenth century by Haussmann in Paris were of a completely different nature. They did in fact demolish old and suggestive streets and squares, but to bring a new and grandiose look to a city that since then has communicated the energy and fascination of sumptuous buildings, long straight avenues, squares with their typical "brasseries". In this case, the demolition of the old neighbourhoods served to create the Paris we all love today. A sociologist who considers all points of view underscores that, on the one hand, architects and urban planners are the ones who design the spaces, but on the other, residents and visitors are the ones who live in and experience the city, and that writers, artists and photographers have always been the ones who understand its needs and desires.

A city can also have its buildings, squares and monuments destroyed by the violence of wartime bombings. In postwar Germany, the need was felt to reclaim the soul of the city by reconstructing the buildings philologically, recreating the forms with the same materials. The traumatic event could also be an earthquake, a flood, a fire. At that point the question becomes "how" to rebuild. Opposing solutions can be sustained with theoretically founded arguments, from "like it was where it was" to innovation at all cost. But considering the question on an ethical level, is it acceptable to build concrete boxes in the place where water destroyed the small old houses of a mountain village? And do we not consider brazen the proposal of the architect who wanted to build a glass and steel pinnacle on the roof of Notre Dame in Paris, to take advantage of the void left by the fire?

In seeking a common denominator across different situations, we might consider valid the choices that are not aimed at immediate glory, but seek to leave their mark through meaning for the centuries to come. Beyond personal interests, beyond the trends and conceptualisations of the moment.

Of the many themes and points of view developed in this issue of our magazine, there is a recognition of the core of vitality that exists in the Italian landscape. While the inclination to value differences has contributed over the centuries to producing a living archive of extremely rich urban solutions, in more recent times perverse forms of development have gained the upper hand. But even a landscape of incomplete fragments often devoid of quality has continued to generate unexpected variations. And so, based on this analysis which we are pleased to share, the seeds of a possible renaissance remain viable.

Territori fra diversità e omologazione

di Laura Facchinelli

Il tema dell'identità di un territorio, espressione e specchio dell'identità di un popolo, è sempre stato al centro delle nostre ricerche. Lo abbiamo esplorato a partire dall'ormai lontano numero 20 "Sviluppo economico, paesaggio, identità", constatando che troppo spesso il (cosiddetto) progresso porta alla cancellazione irreparabile di testimonianze paesaggistiche, architettoniche, culturali sedimentate per secoli. In questo numero riprendiamo l'argomento focalizzando l'attenzione su differenti situazioni e punti di vista.

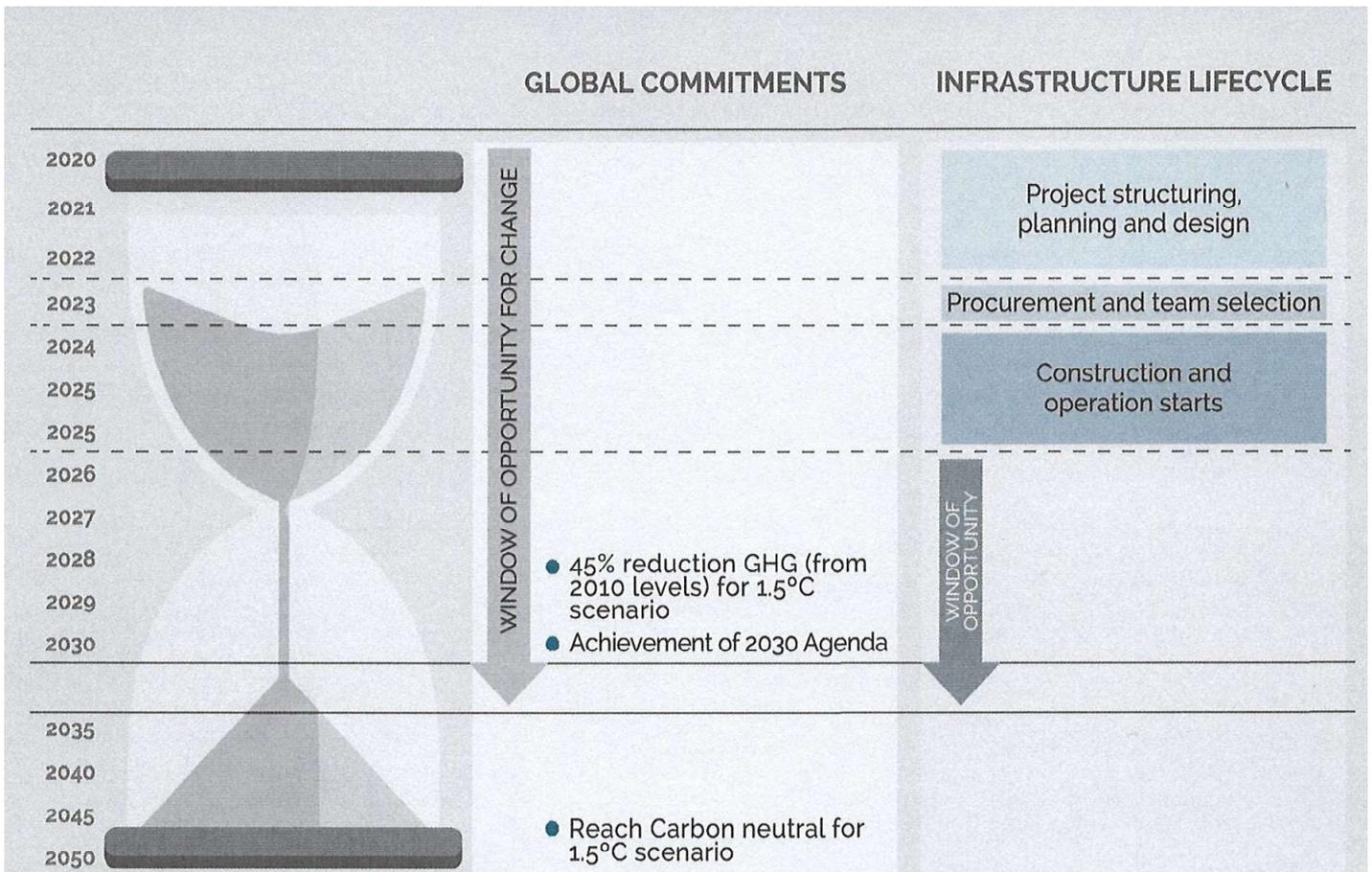
In tema di perdita delle testimonianze storiche è esemplare il caso della Cina che, dopo le devastazioni "ideologiche" compiute dagli anni Cinquanta del Novecento a danno del patrimonio architettonico esistente, sostituito da edifici che moltiplicavano all'infinito i modelli "socialisti" imposti dal regime, negli anni recenti ha avviato altrettanto radicali interventi di demolizione per costruire quartieri e città ispirati da propaganda e business: il tutto nella totale assenza di un dibattito urbanistico. Quest'ultimo fenomeno si presenta anche in altri Paesi, con la ricerca di effetti spettacolari, di grattacieli sempre più alti, di forme sempre più ardite. Questo costruire convulso e dissennato ruba a ciascuno di noi la possibilità di visitare o comunque di sapere che esistono luoghi autentici, radicati nelle differenti culture.

Completamente diversi erano stati gli interventi di trasformazione compiuti, nella seconda metà dell'Ottocento, a Parigi da Haussmann. Interventi che avevano, sì, cancellato vecchie e suggestive case e strade e piazze, ma per dare un volto nuovo e grandioso a una città che da allora comunica l'energia e il fascino dei sontuosi edifici, dei lunghi rettilinei, delle piazze con le tipiche "brasserie". In questo caso, gli sventramenti dei vecchi quartieri sono serviti a far nascere la Parigi che tutti noi amiamo. Un sociologo attento alla molteplicità dei punti di vista sottolinea che, da un lato, sono gli architetti e gli urbanisti che disegnano gli spazi ma, dall'altro, sono gli abitanti e i visitatori a vivere la città, e sono sempre stati gli scrittori, gli artisti e i fotografi a comprenderne i bisogni e i desideri.

Una città può veder cancellati i propri edifici, piazze e monumenti dalla violenza dei bombardamenti. Ebbene, nella Germania del dopoguerra ha preso forma l'esigenza di ritrovare l'anima della città attraverso una vera e propria ricostruzione filologica degli edifici, ricreando le forme con gli stessi materiali. L'evento traumatico può essere anche un terremoto, un'inondazione, un incendio. Viene allora da interrogarsi sul "come" della ricostruzione. Si possono sostenere, con argomentazioni teoricamente fondate, soluzioni opposte, dal "com'era dov'era" allo slancio innovativo. Ma, ponendo la questione sul piano etico, è accettabile collocare scatole di calcestruzzo là dove l'acqua aveva cancellato le piccole vecchie case di un paesino di montagna? E non ci sembra sfrontata la proposta di quell'archistar che voleva erigere una guglia di vetro e acciaio sul tetto di Notre Dame a Parigi, approfittando del vuoto lasciato dall'incendio?

Volendo trovare un comune denominatore, nelle diverse situazioni potremmo considerare valide le scelte che non puntano sulla facile gloria del momento, ma si propongono di lasciare un segno ricco di significato per i secoli futuri. Al di là degli interessi personali, al di là delle concettualizzazioni e delle mode del momento.

Fra i molti aspetti e punti di vista sviluppati in questo numero della rivista, c'è il riconoscimento – nel nostro paesaggio italiano - di un connaturato nucleo di vitalità. Se l'attitudine alle differenze ha contribuito, nel corso dei secoli, a produrre un archivio vivente di ricchissime soluzioni urbane, nei tempi più vicini a noi hanno preso il sopravvento forme perverse di sviluppo. Ma anche un panorama di frammenti incompiuti e spesso privi di qualità ha continuato a generare variazioni imprevedute. E quindi – secondo questa analisi, che vogliamo condividere – sono rimasti in vita i semi di una rinascita possibile.



SOCIAL SUSTAINABILITY



8. Stakeholder engagement

How are MDBs measuring it?

Y/N

No. of beneficiaries

Description:

Infrastructure projects should identify and engage stakeholders and affected communities to fully understand their needs and incorporate them into the project. Official public consultation, grievance mechanisms and other engagement processes should be in place to ensure the adequate participation of the affected parties. A clear stakeholder engagement and consultation plan should be used to monitor progress.

Infrastrutture sostenibili e partecipazione

di Federica Bosello

“Serit arbores, quae alteri saeclo prosint”, ossia: “pianta alberi, che goveranno in un altro tempo”. Questo noto motto latino¹ potrebbe essere il giusto punto di vista da adottare nel pianificare le infrastrutture.

È evidente l’analogia tra l’ampio arco di tempo che intercorre tra la piantumazione di un albero e il momento in cui potrà ergersi in tutta la sua altezza e rigogliosità e la lunga gestazione che porta alla realizzazione finale delle opere infrastrutturali, di molto successiva alla posa della prima pietra.

Come per le “piante perenni”, le infrastrutture, una volta “piantate”, alterano l’ambiente in modo pressoché permanente e gli impatti delle stesse – benefici o meno – vanno ad incidere su assetti territoriali e comunità futuri. Data la mole di capitali pubblici e privati che implicano e il carattere di irreversibilità c’è da chiedersi quali siano i requisiti che dovrebbero garantire, per essere certi che vadano a vivificare un territorio come fossero “alberi” che si integrano nell’habitat, non tanto attuale quanto futuro, in cui hanno messo radici.

Una prima risposta ci viene fornita dall’Agenda 2030 dell’ONU per lo sviluppo sostenibile² che dal 2015 è diventata la bussola delle politiche di sviluppo di 193 Paesi e che riserva uno dei suoi 17 Obiettivi - il numero 9 - alla costruzione di infrastrutture capaci di supportare lo sviluppo economico e al contempo quello dell’essere umano attraverso opere di qualità, affidabili, inclusive, sicure e soprattutto sostenibili.

1 Motto tratto dal capitolo ventiquattresimo del “Cato Maior de senectute”, opera filosofica scritta nel 44 a.C. da Marco Tullio Cicerone poco prima della sua morte.

2 L’Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d’azione per le persone, il pianeta e la prosperità, sottoscritto il 25 settembre 2015 dai Governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, e approvata dall’Assemblea Generale dell’ONU. È costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – Sustainable Development Goals, SDGs – inquadrati all’interno di un programma d’azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030.

Sustainable infrastructure and participation by Federica Bosello

To the extent that infrastructure affects a territory from an economic, social and cultural point of view, in measuring its effective sustainability, one of the reference criteria is the participation of the various stakeholders during the planning phase, when all the alternatives are still possible.

This approach fosters a “dialogue of values” between different interpretations of both the infrastructure and the territory by the various actors involved, in an attempt to achieve a balance between different visions and needs to reach a final decision on the project and, at the same time, on its sustainability.

To achieve this result, it is necessary for citizens, stakeholders, experts and administrators to share the conviction and mutual acknowledgment that they are striving for a common purpose: the construction of a new territorial concept, achieved by sharing and enhancing different skills without hierarchical constraints.

Nella pagina a fianco, in alto: il gap temporale tra la fase di pianificazione, quella di realizzazione dell’infrastruttura e quella di realizzazione dei risultati che essa persegue riduce la finestra di opportunità che i Governi hanno a disposizione per guidare la transizione a economie carbon neutral e concentrare gli investimenti pubblici in progetti sostenibili (fonte: Multilateral Development Bank Infrastructure Cooperation Platform, “A Common Set of Aligned Sustainable Infrastructure Indicators”, settembre 2020). In basso: lo “stakeholder engagement” è uno degli indicatori di sostenibilità di un’infrastruttura (fonte: Multilateral Development Bank Infrastructure Cooperation Platform, “A Common Set of Aligned Sustainable Infrastructure Indicators”, settembre 2020).



1 - Come per le “piante perenni”, le infrastrutture, una volta “piantate”, alterano l’ambiente in modo pressoché permanente e gli impatti delle stesse – benefici o meno – vanno ad incidere su assetti territoriali e comunità futuri (fonte: foto di Marguy Wennmacher da Pixabay).

Quest’ultimo requisito non si realizza solo nel rispetto di determinati parametri economici e di tutela dell’ambiente, ma si declina in modi differenti e comprende anche gli aspetti sociali e culturali³, per fare degli esempi: il rispetto dei diritti umani in fase di costruzione, la tutela degli interessi della collettività, la creazione di impatto positivo sugli stili di vita degli abitanti di un territorio. Solo nel rispetto di tali caratteristiche, dunque, gli investimenti infrastrutturali – reti per le connessioni materiali e immateriali, impianti per l’irrigazione per la produzione e distribuzione di energia, ecc. – contribuiranno al benessere delle comunità in molti Paesi, favoriranno la crescita della produttività e dei redditi, così come miglioreranno i risultati nella sanità e nell’istruzione. Una conferma forte del consolidamento di questo cambio di prospettiva a livello mondiale viene dal mondo della finanza internazionale. Come si chiarisce nell’ultimo Rapporto della “Multilateral Development Bank Infrastructure Cooperation Platform”, pubblicato lo scorso anno e quindi a distanza di un lustro esatto dall’Agenda 2030, le infrastrutture non sono più considerate leve di progresso *tout court*, ma piuttosto strumento fondamentale per “[...] trasformare il modo con cui gli sviluppatori di progetti pubblici e privati pianificano, forniscono, finanziano e gestiscono opere che devono soddisfare tutti i criteri di sostenibilità – sociale, ambientale, istituzionale ed economico-finanziario – per tutto il ciclo di vita degli asset⁴”.

3 La dimensione culturale dello sviluppo sostenibile è stata aggiunta a quelle economica, sociale e ambientale derivanti dal rapporto Brundtland (1987) dalla “Dichiarazione Universale sulla diversità culturale” dell’UNESCO del 2001, artt. 1 e 3.

4 Il report “MDB Infrastructure Cooperation Platform: A Common Set of Aligned Sustainable Infrastructure Indica-

Gli autori del Rapporto riconoscono che è urgente chiarire, rendere uniformi e universali i parametri che definiscono un’infrastruttura come sostenibile e come tale quindi anche l’investimento nella stessa.

Si aggiunge che l’urgenza di esplicitare in indicatori univoci la definizione di “infrastruttura sostenibile” è resa ancora più pressante dall’avvento della pandemia e della recessione economica che, mettendo a dura prova le casse dei Governi, rende indispensabile l’intervento degli investitori privati cui è essenziale poter fornire riferimenti certi, misurabili, universalmente riconosciuti a garanzia di uno sviluppo infrastrutturale inclusivo e resiliente e di una ripresa economica a basse emissioni.

Tra l’altro, tenendo conto dei tempi lunghi di realizzazione di tali opere, di cui si è già detto, è evidente che la finestra temporale di intervento in questo campo è veramente stretta a fronte della significativa capacità di condizionare lo sviluppo di un territorio detenuta dalle infrastrutture.

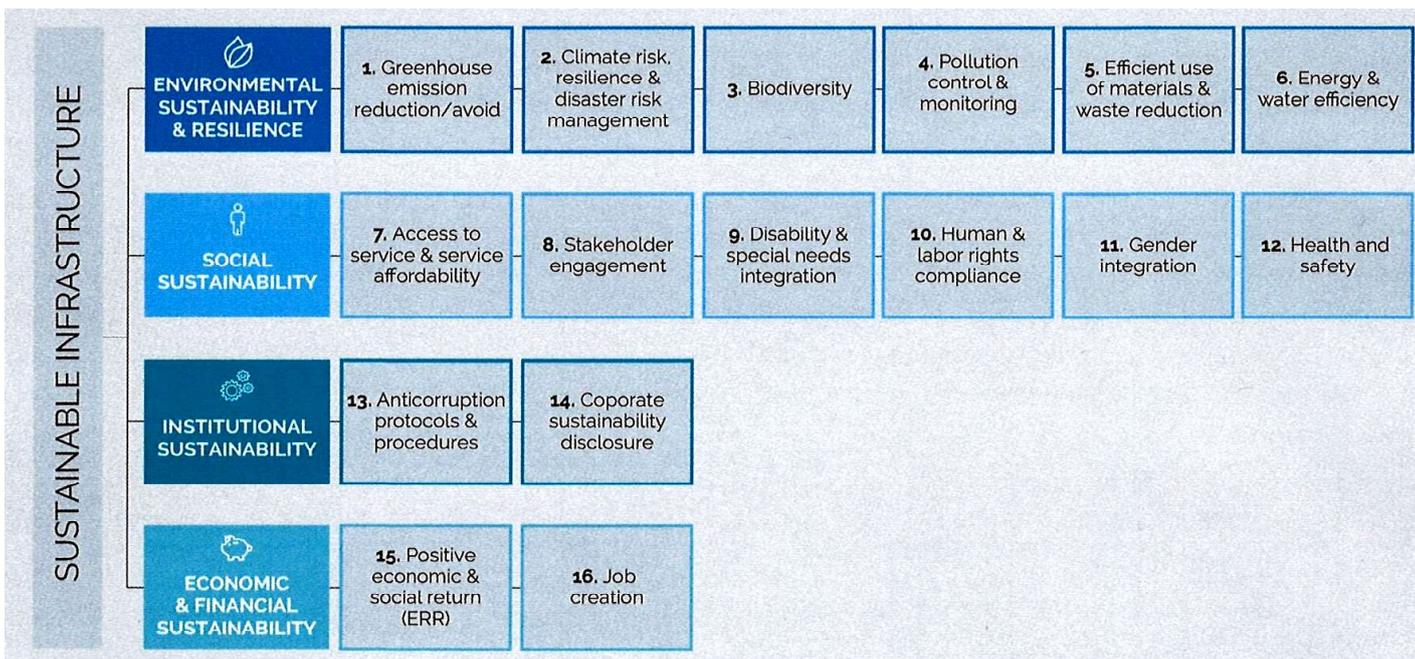
Ne risulta l’individuazione di 16 indicatori, posti in connessione con gli SDGs, cui possono fare riferimento gli attori pubblici e privati incorporandoli e monitorandoli in tutte le varie fasi del ciclo di vita dell’opera infrastrutturale.

Posto che la dimensione sociale e quella ambientale catturano insieme 12 indicatori su 16, di particolare interesse ai fini dell’integrazione dell’opera nel contesto territoriale risulta l’indicatore numero 8: *Stakeholder engagement*.

Secondo il Report i progetti infrastrutturali - per poter risultare sostenibili - devono identificare e ingaggiare ex ante stakeholder e comunità coinvolte per comprendere pienamente i loro bisogni e incorporarli nel progetto. Ciò significa consentire a tutte le parti interessate di essere incluse nella fase di pianificazione quando tutte le alternative progettuali sono ancora possibili, fornendo così un peso reale agli stakeholder. Il rispetto di tale indicatore consente poi di raggiungere specifici target di cinque dei diciassette obiettivi di sviluppo sostenibile⁵ con ciò rive-

tors” è stato pubblicato nel 2020 a cura dell’Inter-American Development Bank Group in collaborazione con European Bank for Reconstruction and Development, World Bank, International Financial Corporation, Asian Development Bank, New Development Bank, European Investment Bank, Islamic Development Bank e African Development Bank.

5 Si tratta dell’SDG 5: Parità di genere, SDG 6: acqua pulita e servizi igienico-sanitari; SDG 10: ridurre le disuguaglianze; SDG 11: città e comunità sostenibili; SDG



lando la sua funzione strategica e trasversale. Del resto, partecipazione del pubblico e cittadinanza attiva erano state dichiarate la chiave per garantire la protezione dell’ambiente e lo sviluppo sostenibile già nel 1992 nella *Dichiarazione di Rio sull’Ambiente e lo Sviluppo*⁶ e poi, nel 1998, nella *Convenzione di Aarhus sull’accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l’accesso alla giustizia in materia ambientale*⁷ che ha recepito e dato concretezza a tale principio.

Il vero cuore della Convenzione è, infatti, il cittadino e l’idea che esso, avendo a disposizione più informazioni, possa ampliare le opportunità e le scelte a propria disposizione e possa avere un peso nelle scelte che vengono prese ad alto livello, realizzando il proprio diritto a vivere in un ambiente che rispetti il proprio benessere e la propria salute. La Convenzione di Aarhus dunque già spostava il processo partecipativo dalla fase istruttoria a quella prodromica alla decisione pubblica relativa a un procedimento che

comportasse una trasformazione territoriale con impatti sull’ambiente.

Circa vent’anni dopo, la co-progettazione, la costruzione condivisa della scelta progettuale - conseguente all’aver indagato e vagliato pubblicamente le possibili alternative, discutendone i pro e i contro con gli stakeholder coinvolti - diventa indicatore di sostenibilità di un’infrastruttura e dell’investimento nella stessa.

È interessante notare che, se sul fronte giuridico i processi partecipativi, anche se introdotti da tempo, sono previsti solo nel caso di infrastrutture di un certo calibro⁸, sul fronte finanziario gli Istituti che regolano gli investimenti a livello globale - e che quindi devono anche ridurre i rischi⁹ - affermano che la dicotomia tra opere infrastrutturali incentrate sulla logica sociale e quelle incentrate sulla logica di mercato è definitivamente superata, mentre va perseguita la creazione di valore condiviso.

Archiviato dunque l’approccio delle opere pubbliche disegnate in luoghi di potere

2 - Indicatori di sostenibilità delle infrastrutture (fonte: Multilateral Development Bank Infrastructure Cooperation Platform, “A Common Set of Aligned Sustainable Infrastructure Indicators”, Settembre 2020).

16: pace, giustizia e istituzioni solide.

6 La Dichiarazione di Rio su Ambiente e Sviluppo, definisce in 27 principi diritti e responsabilità delle nazioni nei riguardi dello sviluppo sostenibile ed è uno dei risultati del cd. Summit della Terra, tenutosi a Rio de Janeiro dal 3 al 14 giugno 1992, la prima conferenza mondiale dei capi di Stato sull’ambiente. cui parteciparono 172 governi e 108 capi di Stato o di Governo, 2.400 rappresentanti di organizzazioni non governative.

7 La Convenzione di Aarhus, è un trattato internazionale volto a garantire all’opinione pubblica e ai cittadini il diritto alla trasparenza e alla partecipazione in materia di processi decisionali di governo locale, nazionale e transfrontaliero concernenti l’ambiente.

8 Anche nel caso del *Debat Public* francese, pur introdotto già nel 1995 con l’approvazione della Legge Barnier e oggi molto strutturato, è previsto solo per opere superiori a 300 milioni di euro o di interesse nazionale o di particolare impatto ambientale o socio-economico.

9 Sempre riferendosi ai dati relativi ai casi studio francesi - più numerosi visto l’istituto di lunga data - questi evidenziano che, in media, dopo lo svolgimento dei *Debat Public*, un terzo dei progetti è stato confermato nella versione originaria, un terzo è stato modificato e un terzo è stato abbandonato per cui il confronto riduce il rischio di uno spreco di risorse in progettazione o peggio ancora di avvio di realizzazione di opere poi bloccate in quanto oggetto di forte contestazione.

<p>5 GENDER EQUALITY</p> 	<p>SDG 5 (Achieve gender equality and empower all women and girls), specifically target 5.1 (Ensure women's full and effective participation at all levels of decision-making in political, economic, and public life).</p>
<p>6 CLEAN WATER AND SANITATION</p> 	<p>SDG 6 (Ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all), specifically target 6.b (Support and strengthen the participation of local communities in improving water and sanitation management).</p>
<p>10 REDUCED INEQUALITIES</p> 	<p>SDG 10 (Reduce inequality within and among countries), specifically target 10.6 (Ensure enhanced representation and voice for developing countries in decision-making).</p>
<p>11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES</p> 	<p>SDG 11 (Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient, and sustainable), concretely target 11.3 (enhance inclusive and sustainable urbanization and the capacity for participatory, integrated, and sustainable human settlement planning and management in all countries).</p>
<p>16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS</p> 	<p>SDG 16 (Promote peaceful and inclusive societies for sustainable development, provide access to justice for all, and build effective, accountable, and inclusive institutions at all levels), especially target 16.7 (Ensure responsive, inclusive, participatory, and representative decision-making at all levels).</p>

3 - Cinque sono gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU in linea con l'indicatore di sostenibilità di una infrastruttura "stakeholder engagement" (fonte: Multilateral Development Bank Infrastructure Cooperation Platform, "A Common Set of Aligned Sustainable Infrastructure Indicators", settembre 2020).

politico o economico e calate dall'alto indipendentemente dal sentire delle comunità, va consolidato quello della gestione partecipata degli spazi collettivi, ove i cittadini esercitano un ruolo non tanto di controllo sulle scelte relative alle opere infrastrutturali, quanto di stimolo ad una maggior vivibilità degli spazi in funzione di un contesto di vita, di relazione, di ben-essere che è "proprietà", competenza e responsabilità della popolazione.¹⁰

Nella misura in cui le infrastrutture incidono su un territorio, va ricordato anche che, ancora vent'anni fa, la *Convenzione europea del paesaggio*¹¹ sollecitava a porre attenzione al processo partecipativo, nelle varie fasi della progettazione, della decisione, dell'attuazione e della verifica, senza tuttavia indicare i metodi per assicurare una partecipazione attiva e responsabile.

In linea generale, negli anni successivi è emerso sempre più dai vari casi studio analizzati che la via maestra è quella di allargare

l'arena degli attori protagonisti e di creare spazi di dialogo in cui interagiscono e si confrontano i diversi portatori di conoscenze ed esperienze nell'intento di trovare soluzioni condivise a tematiche complesse, tenendo conto in modo bilanciato di aspettative e bisogni espressi nel confronto.

Va tenuto presente che ogni categoria di stakeholder ha una diversa visione e un diverso peso ex ante¹².

I politici e gli amministratori hanno potestà legislativa e decisionale e la loro visione di strategie e scenario attiene ad una dimensione legata al contesto normativo e quindi è più astratta e di cornice e tende ad essere proposta dall'alto, con una capacità di incidere forte sia in termini normativi che finanziari.

Vi sono poi i portatori di interesse che "pesano" in termini economici, occupazionali e/o di capacità di mobilitazione. La loro visione varia a seconda che si tratti di stakeholder economici, socio-culturali, amministrativi. Poi, vi sono gli esperti e i tecnici che contribuiscono al processo decisionale con un apporto scientifico che tuttavia difficilmente è neutrale. Infine, ci sono i cittadini non organizzati che hanno una visione sul territo-

10 Giuseppe Scalora, Gianluigi Pirrera, *Infrastrutture verdi e partecipazione sociale. Un modello bio-ispirato di rigenerazione urbana*, Libellula Edizioni, 2016.

11 La *Convenzione Europea del Paesaggio* è un documento adottato dal Comitato dei Ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa il 19 luglio 2000. Secondo tale documento, il "paesaggio" è il frutto dell'evoluzione nel tempo dell'interazione dell'azione dell'uomo con la e nella natura, ma anche nel territorio antropizzato.

12 Benedetta Castiglioni, "Aspetti sociali del paesaggio: schemi di riferimento", in *Di chi è il paesaggio?*, a cura di Benedetta Castiglioni e Massimo De Marchi, CLEUP, Padova, 2009.

rio come contesto di vita e pesano in modo diretto attraverso la creazione di comitati più o meno stabili o attraverso stakeholder già strutturati.

Rispetto alle modalità di interazione, sebbene ogni contesto richieda un suo proprio percorso partecipativo che tenga conto delle sue specifiche caratteristiche culturali, economiche, sociali e ambientali, vi è convergenza sull'efficacia di una combinazione tra approccio tradizionale *top-down* e metodo *bottom-up*, che prenda la forma di "forum ibrido" dove vi è collaborazione tra "esperti" e "profani"¹³. Quanto più tali forum sono istituzionalizzati, tanto più riescono a influenzare effettivamente i processi decisionali, in quanto minimizzano la diffidenza dei cittadini sulla reale possibilità da parte loro di contribuirvi e quindi consentono ad essi di concorrere di fatto alla co-produzione della conoscenza, non più delegata solo agli esperti.

Ciò favorisce quello che è stato definito un "dialogo di valori"¹⁴ tra obiettivi sociali, economici ed ambientali, ma anche tra diverse interpretazioni dell'opera e del territorio da parte di stakeholder che si confrontano per un certo periodo per cercare di arrivare ad un momento di equilibrio tra diverse visioni e necessità decretando la decisione finale sull'infrastruttura e contemporaneamente, appunto, la sua sostenibilità.

Per giungere a tale risultato è necessario che tra cittadini, stakeholder, esperti e amministratori vi sia la convinzione e il riconoscimento reciproco di tendere ad uno scopo comune, quello di contribuire alla costruzione di un nuovo concept territoriale attraverso una condivisione e una valorizzazione delle diverse competenze senza vincoli gerarchici. Quanto più ampio è l'impatto territoriale del progetto in questione, tanto più ampie e solide devono essere le basi relazionali e cognitive che hanno condotto alla sua definizione, così come, tornando alla metafora iniziale, quanto più ampia è la porzione di terreno in cui affondano le radici, tanto più l'albero aumenta il volume della propria chioma e cresce vigoroso vivificando l'ambiente.

© Riproduzione riservata

13 Callon, M., Lascoumes, P., & Barthe, Y., *Agir dans un monde incertain: Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil., 2001.

14 Blake D. Ratner, "Sustainability" as a Dialogue of Values: Challenges to the Sociology of Development, 22 January 2004, <https://doi.org/10.1111/j.1475-682X.2004.00079.x>

Bibliografia

Blake D. Ratner, "Sustainability" as a Dialogue of Values: Challenges to the Sociology of Development, 22 January 2004, <https://doi.org/10.1111/j.1475-682X.2004.00079.x>

Callon M., Lascoumes, P. & Barthe, Y., *Agir dans un monde incertain: Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil., 2001

Castiglioni B., *Aspetti sociali del paesaggio: schemi di riferimento*, in "Di chi è il paesaggio?" a cura di Castiglioni B. e De Marchi M., CLEUP, Padova, 2009

Cavalli L., Report Marzo 2018, *Agenda 2030 da globale a locale*, Fondazione Eni Enrico Mattei, SDSN Italia, Milano, 2018

Cicerone M. T., *Cato Maior de senectute*, Ugo Mursia Editore, Milano, 2015

Inter-American Development Bank, "MDB Infrastructure Cooperation Platform: A Common Set of Aligned Sustainable Infrastructure Indicators", Inter-American DB, September 2020.

Scalora G. e Pirrera G., *Infrastrutture verdi e partecipazione sociale. Un modello bio-ispirato di rigenerazione urbana*, Libellula Edizioni, 2016

Spallino L., Processi di trasformazione territoriale e forme di partecipazione digitale, maggio 2008, https://issuu.com/l.spallino/docs/processi_di_trasformazione_territoriale_e_partecip

Sitografia

<https://www.minambiente.it/normative/convenzione-di-aarhus-del-25-giugno-1998-sullaccesso-alle-informazioni-la-partecipazione>

<https://www.comune.milano.it/documents/2012/6/991086/15091701%2B07+Dibattito+Pubblico+Comune+Milano.pdf/6b7a3a1a-f219-3b66-4b3c-2375f02e156e?t=1550848472175>

https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_CONF.151_26_Vol.I_Declaration.pdf

<https://ec.europa.eu/environment/aarhus/index.htm>

<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

<https://www.coe.int/en/web/landscape/home>