

INDICE

Introduzione

Il progetto per la città contemporanea. Alcune note preliminari	11
--	----

TERRITORI E PAESAGGI DELLA PRODUZIONE

1.1 Le aree produttive Tra zoning funzionale, progetto di paesaggio, gestione ambientale	23
---	----

1.2 L'esperienza degli eco-parchi Verso la gestione ambientale degli insediamenti industriali	35
--	----

L' AREA PRODUTTIVA DI UMBERTIDE UNO SPAZIO DA RIABITARE

2.1 Una visione d'insieme della città al futuro	53
---	----

2.2 Strutture spaziali e figure del paesaggio Repertori e spunti progettuali	60
---	----

2.3 Percezioni e rappresentazioni locali Verso una progettazione partecipata	123
---	-----

2.4 Temi e ipotesi per una nuova urbanità	135
---	-----

Insedimenti e centralità funzionali
Tra "sottrazioni" edilizie e nuovi "innesti" nel tessuto urbano

La mobilità e le sue infrastrutture
Una rete multifunzionale condivisa, più sicura ed efficiente

Il sistema infrastruttura-natura
Per una fruibilità capillare, allargata e confortevole dell'ambiente urbano

2.5 Focus progettuali	
Invarianti del nuovo paesaggio industriale	155
Tevere	
Ripristinare-coniugare naturalità e fruizione alternativa	
Fosso del Rio	
Salvaguardare la connessione con lo spazio rurale della collina	
Pian di Botine	
Parterre verde di cerniera verso il centro-città	
Micro-rete verde M. del Moro	
Intercettare e ricucire le porosità superstiti	
Via M. del Moro – P. delle Ginestre	
Strada-parco, dispositivo di qualità formale, ambientale e percettiva	
Porta Buzzacchero	
Accesso primario agli spazi della produzione	
L'indagine sul campo. Morfologie e modalità dispositive	
Allegato Tecnico	171
<i>Postfazione</i>	213
Riferimenti bibliografici	215
Autori	219

Introduzione

Ormai da qualche anno è opinione diffusa nella comunità scientifica internazionale che tra le sfide più rilevanti poste dal paradigma della sostenibilità urbana al governo del territorio e dell'economia, ci sia quella di ripensare il modello di organizzazione degli spazi della produzione. Infatti, essendo la città il luogo dove, per la maggiore concentrazione di funzioni e attività, più elevato è il trade-off tra sviluppo economico e ambiente, è fuor di dubbio che negli spazi più densamente occupati da attività industriali si producano gran parte delle emissioni, rifiuti, materiali inquinanti, si consumino grandi quantità di energia e si utilizzi un ingente capitale naturale, con molteplici ricadute sull'ambiente, a breve ed ampio raggio.

Allo stesso tempo, è ormai del tutto evidente come nelle zone della città destinate alle attività produttive, per lungo tempo trascurate dal piano e/o dal progetto urbano, la fruibilità e qualità complessiva dello spazio scenda a livelli minimi, tant'è che spesso rimangono corpi estranei all'organismo urbano, utilizzati esclusivamente da chi ci lavora, e addirittura mai frequentati da intere fasce della popolazione; luoghi che si animano solo in corrispondenza dei turni lavorativi. Paesaggi dove solo il rumore, i fumi, il movimento e la sosta dei mezzi di trasporto lungo le ampie strade di lottizzazione, o i vari materiali uniformemente stoccati o disordinatamente accumulati all'aperto, sono ciò che maggiormente percepisce chi li usa ogni giorno, li attraversa per caso o solo per entrare in città. La commistione casuale di funzioni, tipi edilizi, recinzioni, la trascuratezza dello spazio della strada, la dilatazione delle distanze e dei riferimenti percettivi, e soprattutto il deficit di spazi verdi che generalmente caratterizza queste realtà insediative, contribuiscono a ridurre la qualità complessiva delle prestazioni e ad accrescere inefficienze e diseconomie. Trattasi di aspetti e criticità comuni a gran parte dei paesaggi della produzione che si dispiegano nella città contemporanea, cui peraltro si aggiunge, conseguentemente alla recente crisi economica, il proliferare di aree e stabilimenti in disuso: vuoti urbani frutto dei processi di dismissione o ridimensionamento delle produzioni che in taluni casi stanno determinando una vera e propria desertificazione spaziale; paesaggi che appaiono, quindi, altamente instabili nel tempo dal punto di vista funzionale, ma, per contro, a forte inerzia sotto il profilo fisico e morfologico.

In un quadro problematico siffatto, le ipotesi di riqualificazione di un'area produttiva maturate nell'ambito di una ricerca sul campo e illustrate in questo volume, vogliono proporre, con un approccio territorialista e in qualche misura partecipato, un possibile percorso di intervento, nella cornice di un quadro territoriale di struttura e di uno scenario progettuale per l'intera città di Umbertide. A partire da una ricognizione critica delle diverse forme, principi e regole dispositive in essere e dalle domande emergenti, si prevedono alcune soluzioni inerenti l'assetto morfologico-insediativo, l'accessibilità, i servizi, la rete verde, le acque, ipotesi tra loro coerenti e ricomprese in un disegno d'insieme, da implementare mediante specifici progetti puntuali,

d'ambito o di rete. Alcuni di questi vengono già anticipati e proposti come possibili risposte alle principali esigenze e alle criticità emergenti, diversamente (e non sempre) percepite dai soggetti locali e dagli operatori attivi nel contesto territoriale preso in esame. I temi progettuali assunti come primari, fondativi del disegno di insieme, contemplanoinnanzitutto la creazione di ambiti di polarizzazione funzionale, di diversa natura e tra loro complementari, potenziando centralità in germe, appena distinguibili all'interno di un assetto morfologico alquanto indifferenziato e poco strutturato. Per altri versi, la riqualificazione dello spazio collettivo della strada, associato alla riconnessione ecologica a scala macro e micro, sono pensate come dispositivi utili non solo a minimizzare e rendere più sicuri e gradevoli gli spostamenti, restituendo alla città una sua porzione significativa, ma anche ad accrescere la fruibilità e riconoscibilità delle sue diverse parti. Decisivi sono infine i risultati attesi in termini di tutela delle emergenze naturalistiche, in primis il fiume con le sue valenze ambientali, funzionali e simboliche, ma anche con la sua fragilità e vulnerabilità.

L'auspicio di fondo è che il nuovo paesaggio prefigurato (con il ricco quadro analitico prodotto) possa rappresentare un primo passo verso una gestione eco-compatibile e integrata dell'insediamento produttivo, capace di mettere in gioco soluzioni legate all'energia, alle acque, alla logistica; mediante una gestione consortile dei servizi e delle infrastrutture d'area, accrescendo le prestazioni ambientali

della singola impresa e del sistema nel suo complesso e, nel contempo, riducendo i costi complessivi della produzione favorendo benessere economico e sociale.

Occorrerebbe, infine, non rinunciare alla possibilità di attivare in futuro, nell'orizzonte di riferimento concettuale della "ecologia industriale", possibili legami di interdipendenza dei cicli produttivi in vista di una loro progressiva chiusura, con soluzioni di simbiosi industriale finalizzate ad una riduzione del quantitativo di sottoprodotti e rifiuti, perseguibile necessariamente in un ambito di scala sovracomunale. Una prospettiva, di cui si sono intraviste già alcune concrete possibilità operative nel contesto in esame, che consentirebbe di ridurre il consumo di risorse primarie e l'inquinamento, comprimendo i costi di trattamento dei rifiuti e puntando per contro sulla loro messa in valore. Tutto ciò presuppone evidentemente maggiori responsabilità e doveri nei confronti del territorio e dell'ambiente, ma anche maggiore consapevolezza dei benefici di cui potrebbero godere le singole imprese e la comunità nel suo complesso, con nuove opportunità di investimento, nuovi lavori e occupazione, ma anche in termini di benessere psico-fisico dei cittadini e di maggiore abitabilità degli spazi della produzione. Se lo sforzo di riflessione e le prove progettuali illustrate in questo volume fossero in grado di stimolare e accrescere anche solo questa sensibilità e consapevolezza, potremmo già ritenerlo un risultato apprezzabile e un concreto passo avanti.

Sandra Camicia

1.1 Le aree produttive

Tra *zoning* funzionale, progetto di paesaggio, gestione ambientale

È fuor di dubbio che tra le realtà insediative sinora più trascurate dalla cultura disciplinare e dal campo della progettazione urbanistica ci siano le periferie a carattere produttivo, industriale e/o commerciale, nonostante questi spazi rappresentino una componente fondamentale della compagine urbana e dei sistemi territoriali e oggi mostrino varie esigenze di risanamento, riordino e riqualificazione.

Parliamo in genere di zone con un peso rilevante per quantità di superfici occupate e di infrastrutture viarie utilizzate, sviluppatasi sull'onda dello sviluppo economico del secondo Novecento, esternamente o ai margini delle nuove urbanizzazioni. Quasi sempre si dispongono in corrispondenza degli assi stradali primari di penetrazione nella città, di cui in molti casi segnano anche percettivamente l'ingresso, e/o nelle vicinanze di corsi d'acqua in funzione del fabbisogno di prelievi idrici e/o dello scarico delle acque reflue. Oggi, questi insediamenti costituiscono sovente vere e proprie *enclave* nel paesaggio periurbano, oppure, quando non ancora avvolti e inglobati dalla successiva espansione urbana (di cui rappresentano una quota rilevante in termini di consumo di suolo), appaiono una specie di protuberanza incuneata nella campagna circostante.

D'altronde, il fatto che oggi siano realtà decisamente sotto-rappresentate nell'ambito delle politiche correnti di rinnovamento e riqualificazione urbana, non stupisce: la loro marginalità si iscrive in una tradizione disciplinare e in una cultura tecnica che ha dedicato ben poca attenzione alle aree della produzione, nonostante questi luoghi abbiano avuto un ruolo storico decisivo nella costruzione identitaria della città moderna otto-novecentesca, sia sotto il profilo fisico che simbolico. Quasi sempre, anche quando disegnati con appositi strumenti esecutivi, sono il frutto dell'applicazione, spesso in modo riduttivo, dei principi classici dello *zoning* di matrice razionalista, secondo il duplice (e unico) obiettivo della concentrazione/separazione: principi di ispirazione igienista e sanitaria (di matrice



1.2 L'esperienza degli eco-parchi

Verso la gestione ambientale degli insediamenti industriali

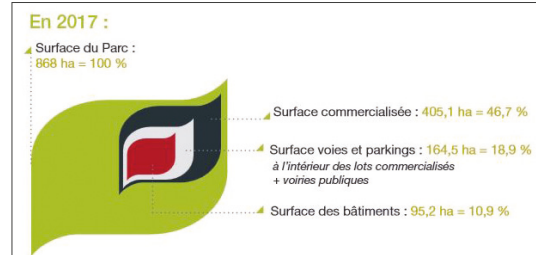
Dagli anni Novanta del Novecento, alla luce dell'aggravamento della crisi ambientale conseguente ad un modello di sviluppo economico sempre più inquinante e altamente dissipatore di risorse e in virtù della nuova sensibilità verso la tutela della natura e dell'ambiente nell'orizzonte della sostenibilità, ha preso corpo un campo di riflessione teso a definire un diverso modello di organizzazione su base spaziale dei sistemi insediativi industriali.

Il principio dello sviluppo sostenibile, fatto proprio da parte dei principali organismi internazionali, viene infatti declinato nell'ambito di un nuovo approccio scientifico, la cosiddetta «ecologia industriale» (Frosch 1992, 1994) nella prospettiva di ridurre gli impatti provocati dai processi produttivi sui sistemi ecologici, data la loro limitata *carrying capacity*, e la scarsità delle risorse non rinnovabili. In sostanza, questa visione sposa il concetto di chiusura del ciclo, vale a dire i principi della cosiddetta economia circolare: la gestione sostenibile dei processi produttivi, in analogia con i sistemi ecologici e naturali, presuppone che i residui e gli scarti di un determinato processo non vengano unicamente ridotti bensì rappresentino un input e una materia prima per un nuovo ciclo produttivo. Tendendo alla riduzione del quantitativo di rifiuti che abbandona il sistema (anche grazie all'utilizzo di tecnologie innovative) e limitando l'uso di risorse e materiali vergini, si possono minimizzare le caratteristiche dissipative delle attività economiche nelle varie fasi dell'intero processo produttivo. Focalizzando l'attenzione sul contributo decisivo che il settore produttivo può offrire alla tutela ambientale, applicare i principi dell'ecologia industriale comporta innanzitutto l'analisi dei flussi di materia ed energia, ovvero del «metabolismo» dei processi industriali (Ayres, 1989), da cui far discendere la definizione in senso progettuale di un sistema integrato con il metabolismo della natura, nel rispetto della sua evoluzione, capacità rigenerativa e resilienza. Evidentemente questa visione sistemica comporta una radicale

riconversione del modello di produzione e presuppone una comunità di imprese, industriali e di servizio, in grado di operare in forma «simbiotica» (Frosch, 1989). Una comunità integrata e cooperante formata dagli attori economici attivi in un determinato ambito spaziale, oppure, quando questo non risulti oggettivamente possibile, in una rete a-spaziale di efficienti connessioni produttive e di servizio. Il principio della simbiosi industriale, in realtà, aveva visto una concreta applicazione già nei primi anni Sessanta del Novecento nell'esperienza pioniera dell'eco-parco di Kalundborg (Christensen, 2006); una cittadina a pochi chilometri da Copenaghen, dove le imprese, sotto la spinta di una norma legislativa tesa alla riduzione dell'inquinamento prodotto da una centrale elettrica, avevano instaurato spontaneamente e dal basso (e con il progressivo coinvolgimento della municipalità), rapporti di collaborazione e cooperazione scambiandosi mutuamente sostanze chimiche, materie organiche, acqua, energia utilizzata sia per il riscaldamento che per il raffreddamento. Le relazioni di natura simbiotica si sono via via sviluppate, fino a creare una rete molto complessa tra la municipalità e le imprese insediate nel territorio. Cosicché, le singole aziende (e il sistema nel suo complesso) hanno potuto migliorare le *performance* ambientali, aumentando l'efficienza energetica e riducendo inquinamento e consumo di risorse primarie. Al tempo stesso hanno accresciuto i livelli di efficienza economica eliminando/riducendo i costi di dismissione dei sottoprodotti, mettendoli persino in valore in taluni casi, godendo alla fine di sensibili vantaggi competitivi nei mercati di riferimento. Tutto ciò ha assicurato per lungo tempo il successo di questa iniziativa, diventata una sorta di manifesto della simbiosi industriale.

Altre operazioni analoghe a quella di Kalundborg sono seguite sia in occidente che in vari paesi orientali, promosse da politiche di scala locale o di livello nazionale, come nel caso della Gran Bretagna, dove dal 2003 opera un soggetto dedicato alla promozione della

Parco industriale «Plaine de l'Ain» Auvergne-Rhône-Alpes (FR)

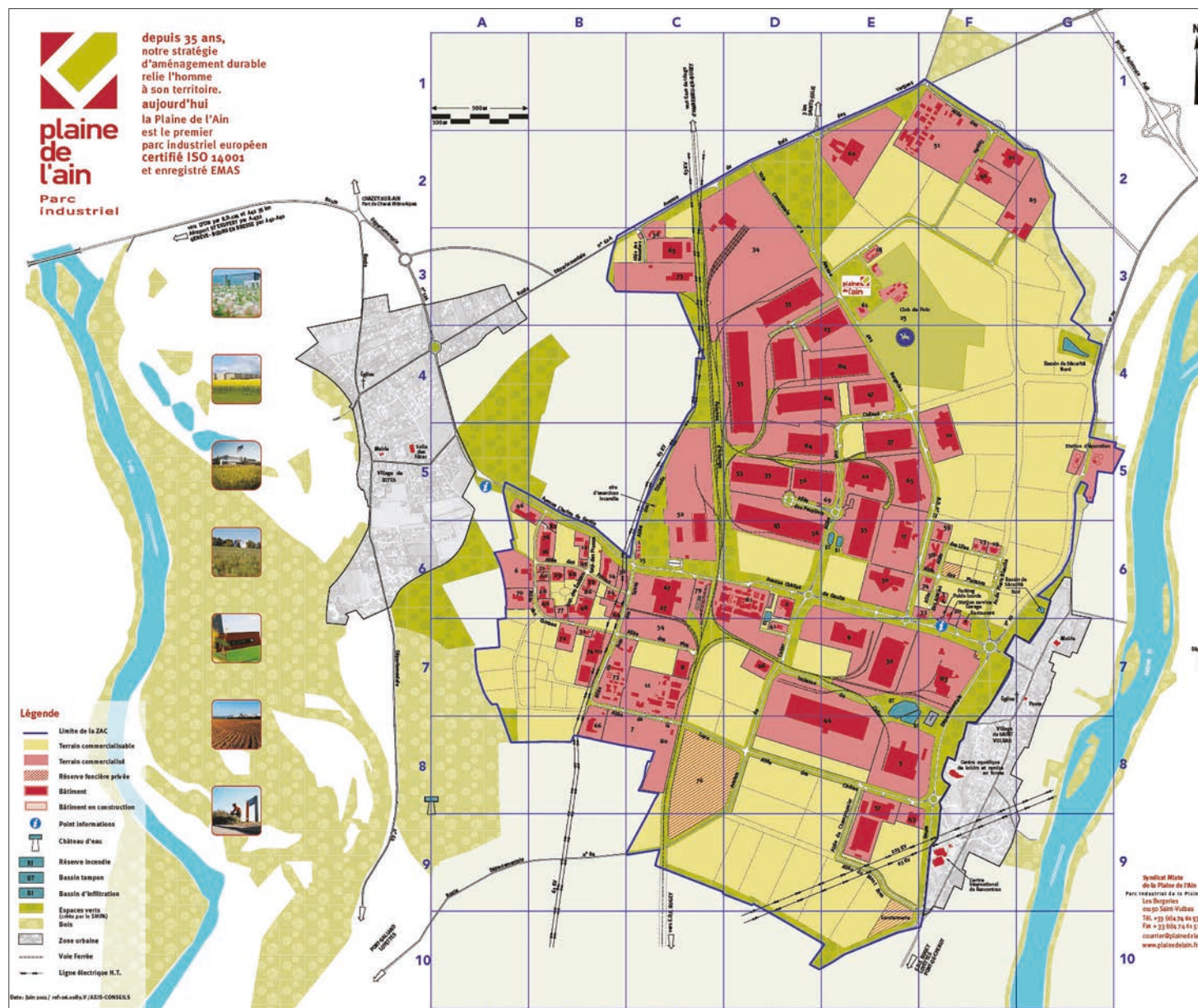


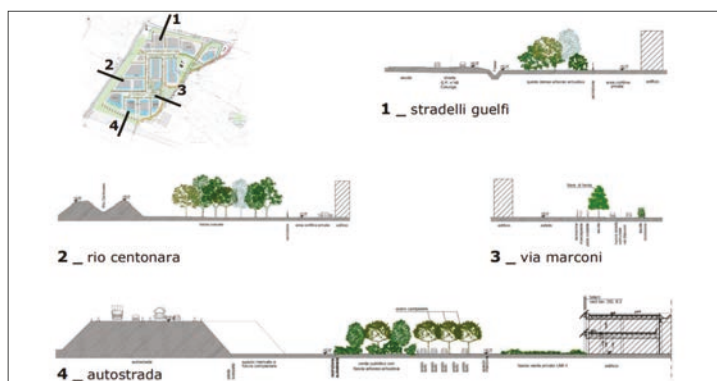
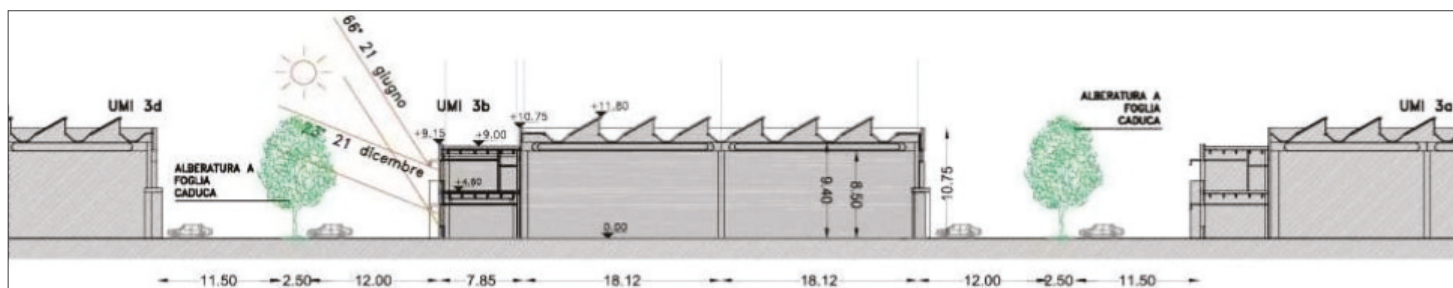
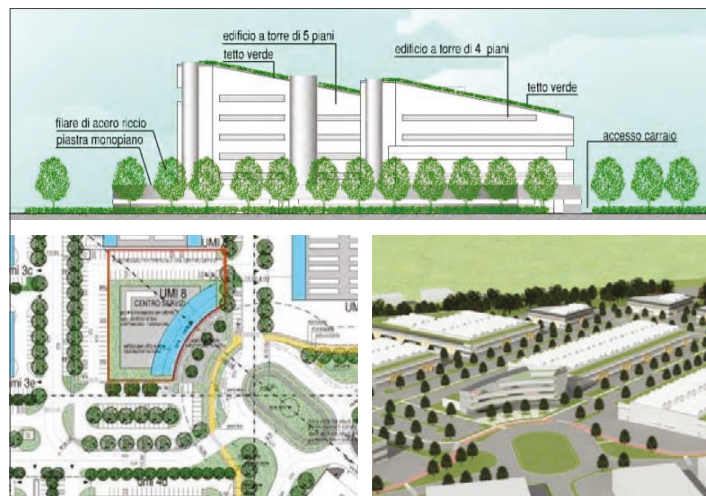
Il grande eco-parco industriale *Plaine de l'Ain*, sorto tra gli anni Sessanta-Settanta vicino a Lione, lungo il Rodano, è un esempio maturo di gestione pubblica ambientale di un sistema di imprese produttive e centri del terziario avanzato ad elevata diversità, che ruotano attorno ad un polo logistico di notevole rilevanza. Situato in posizione strategica rispetto al sistema delle comunicazioni di livello nazionale, ha adottato un sistema molto articolato di intervento basato su criteri di promozione, organizzazione e gestione delle attività produttive, preventivamente selezionate in base alla loro compatibilità ambientale; su un programma operativo di cura degli spazi costruiti (le architetture industriali) e degli spazi aperti, in particolare del verde pubblico e privato; su misure di continuo finanziamento e controllo del funzionamento delle reti tecnologiche e di ottimizzazione dei servizi comuni di approvvigionamento.

Di particolare interesse è il sistema di monitoraggio delle prestazioni ambientali, teso ad assicurarne un continuo miglioramento in vista del raggiungimento di *standard* ottimali. Si tratta di uno dei fattori principali di successo di questa iniziativa (che mostra tuttora un certo dinamismo), assieme all'attivazione e mantenimento di un pool di elevate competenze professionali nei diversi campi di intervento: economia, paesaggio e ambiente, mobilità.

È il primo parco industriale ad aver ottenuto la doppia certificazione europea ISO 14001 dal 2000 ed EMAS dal 2001.

Fonti: www.plainedelain.fr





Area industriale «Ponte Rizzoli - APEA» Ozzano dell'Emilia (Bo) IT

Nel 2004 si avvia l'ampliamento con le caratteristiche APEA di un insediamento industriale esistente, frutto di un "Accordo Territoriale" per le aree produttive sovracomunali tra tre comuni dell'Associazione Valle dell'Idice e la Provincia di Bologna. Il Programma Ambientale redatto dall'Autorità di gestione, esito di un esame delle criticità esistenti e delle esigenze delle imprese, definisce, coerentemente alle indicazioni contenute nelle Linee Guida Provinciali, una serie di obiettivi/azioni: interventi infrastrutturali di scala territoriale (un impianto di cogenerazione e una rete di teleriscaldamento), regole insediative e dispositivi per garantire elevati livelli di efficienza energetica degli edifici, sistemi per il recupero delle acque, fasce di mitigazione e un'elevata dotazione di spazi verdi pubblici e privati, nonché un centro servizi.

Tra gli scopi principali, quello di ridurre la quantità e pericolosità dei rifiuti prodotti, incoraggiare il riuso, riciclo e il recupero, prevenire ed evitare l'abbandono dei rifiuti e migliorare la qualità del materiale riciclato.

Il Programma Ambientale 2007-2012 si articola in una serie di «schede» che contengono gli obiettivi generali da perseguire tramite le azioni descritte, i soggetti coinvolti, i tempi previsti, una stima dell'investimento, una proposta di indicatori per il monitoraggio dell'azione e le eventuali problematiche collegate all'attuazione dell'intervento.

Fonti: ERVET, 2006. "Progetto sperimentale di individuazione dei soggetti gestori delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate nella Provincia di Bologna" in www.cittametropolitana.bo.it/progetti_europei/APEA.

1. Schema degli interventi infrastrutturali
2. Inquadramento e schema di lottizzazione
3. Centro servizi
4. Regole progettuali degli edifici
5. Sezioni stradali
6. Tipologia esemplificativa di un capannone

1	2	3
4		
5	6	

Area industriale «ZIPA Verde-APEA» Jesi (AN) - IT

Inserita nella cornice programmatica del «Piano Idea» (2004), la nuova ZIPA - Zona Imprenditoriale Provinciale di Ancona, di Jesi, introduce un salto di qualità rispetto al modello insediativo tradizionale, con l'intento di innescare un processo di riqualificazione progressivamente esteso alle zone industriali già esistenti.

La scala territoriale ha costituito il riferimento del processo pianificatorio, postulando, come alternativa alla tendenziale e inefficiente diffusione insediativa, una concentrazione degli insediamenti industriali (anche mediante il ricorso alla perequazione urbanistica) in un contesto con elevate prestazioni ambientali, anche in considerazione della vicinanza con l'oasi naturalistica e il corridoio ecologico.

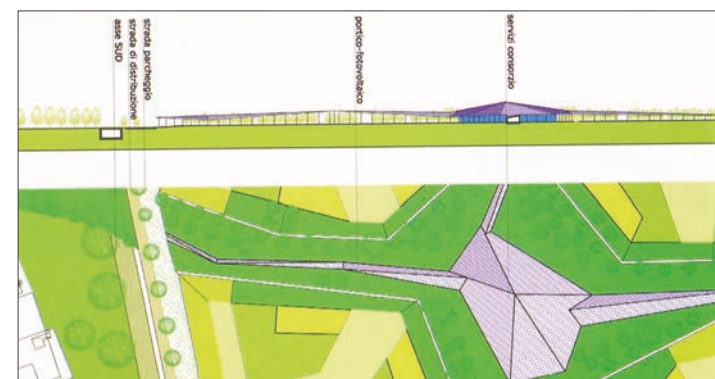
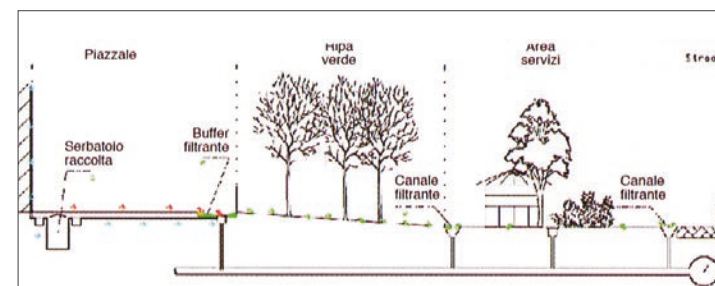
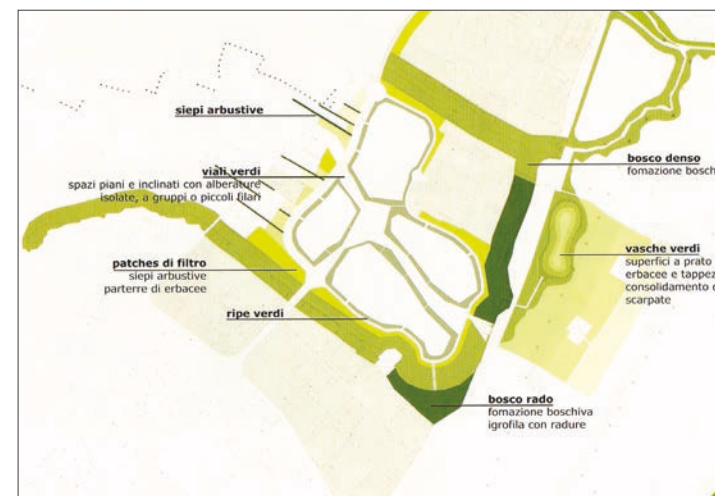
Lo sforzo progettuale è quello di disegnare una parte di città con una forte identità e riconoscibilità paesaggistica, formale e funzionale, la cui attuazione viene affidata ad una «cabina di regia» di soggetti istituzionali (Regione, Provincia, Comune di Jesi e Consorzio ZIPA).

Gli interventi-chiave previsti sono diversi: una polarità multifunzionale come elemento generatore dell'insediamento inserita in una struttura di connessione concepita come un «portico», elemento cardine sul quale si attestano gli edifici, lo spazio verde, la stazione, i servizi; una viabilità a carattere urbano, con tracciati sinuosi e priva delle caratteristiche di infrastruttura pesante; la riorganizzazione e gerarchizzazione funzionale del sistema viario di distribuzione, penetrazione-accesso e raccordo con la rete di livello urbano; una cintura verde. La proposta contiene anche indirizzi per la progettazione edilizia secondo i criteri della bio-architettura.

Fonti: Comune di Jesi, 2008. *ZIPA Verde, Masterplan per un'area produttiva ecologicamente attrezzata*, Jesi.

1. Il «Piano Idea» e i sistemi infrastrutturali
2. Il verde: schema
3. Il progetto: planimetria generale
4. La strada e i suoi margini: sezione tipo
5. Il «portico tecnologico»: pianta e prospetto

1	2
3	4
	5



Area industriale «Pianvallico» Valle del Mugello (Fi) IT



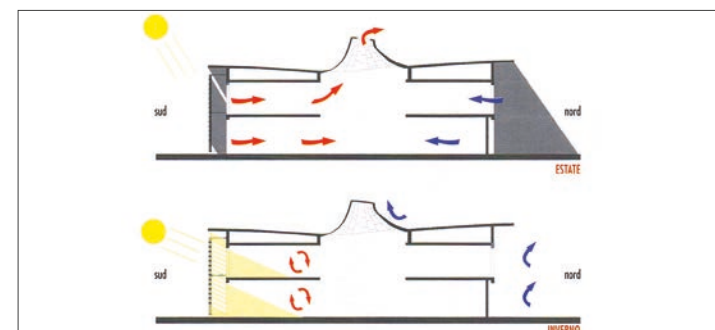
Il territorio vallivo del Mugello, attraversato da importanti infrastrutture di comunicazione, rappresenta un'area strategica oggetto di un'opera di razionalizzazione e riqualificazione dei vari insediamenti produttivi esistenti.

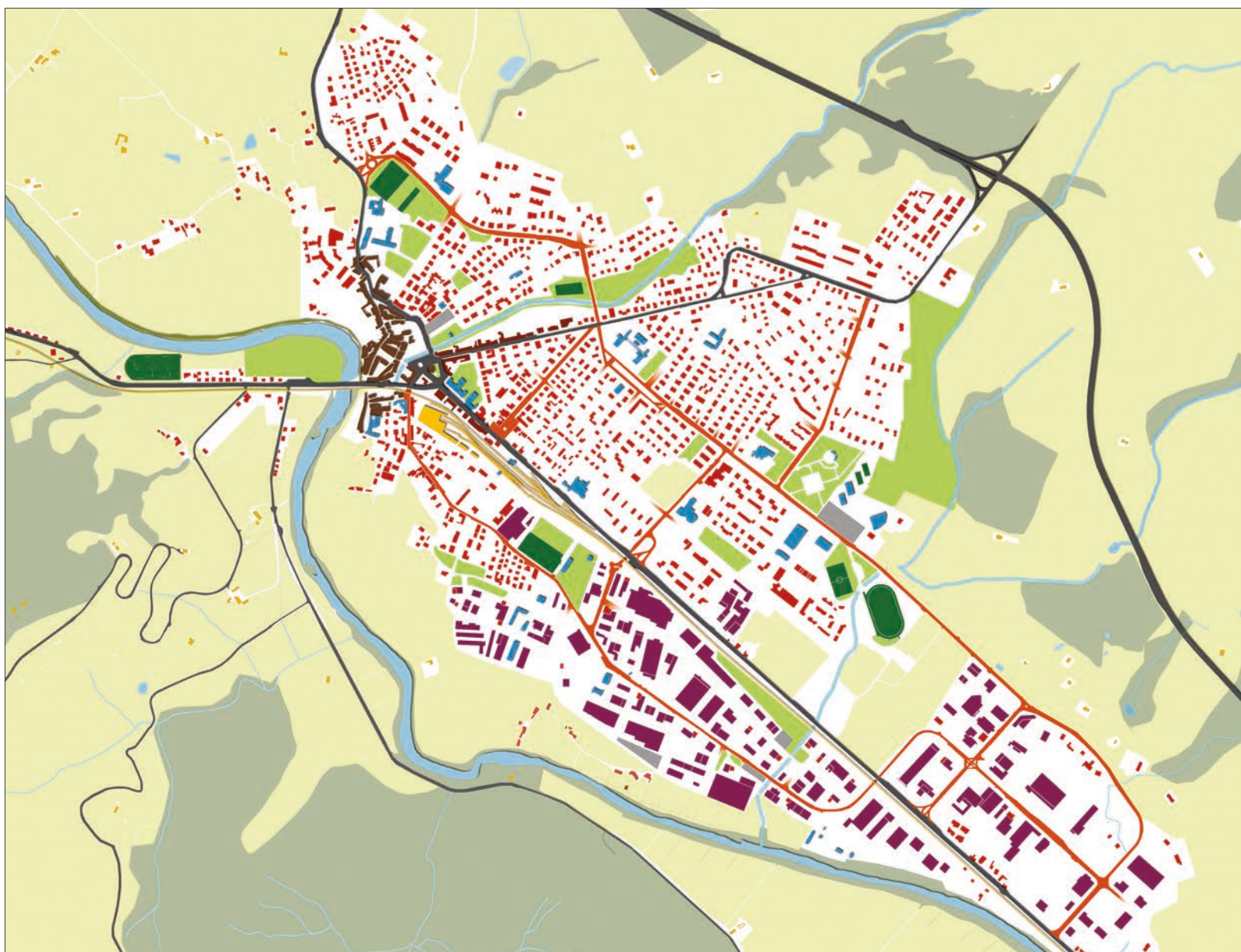
Proiettata verso una programmazione/pianificazione intercomunale integrata (tra le diverse istituzioni e livelli di governo del territorio), nasce già nel 1999 la «Pianvallico s.p.a.», una società mista, promossa dal Comune di San Piero a Sieve e poi allargata ad altri soggetti, che opera in una cornice normativa regionale piuttosto articolata e che ha fatto rete con altre istituzioni pubbliche e private (RETE Toscana APSEA). Tra i vari interventi promossi dal progetto, figurano il miglioramento dell'accessibilità esterna ed interna, la realizzazione di servizi per i lavoratori (asilo-nido, bar, ristorante) e di un incubatore di imprese da ospitare in edifici progettati con elevate prestazioni bioclimatiche ed energetiche, e con soluzioni cromatiche tese a facilitarne la riconoscibilità.

Fonte: Esposito V., Roda R., 2009. *Un programma di sviluppo industriale sostenibile per il Mugello*, Alinea, Firenze.

1. Il progetto: planimetria generale
2. 3. L'incubatore d'impresa: foto e sezione bio
4. Capannone-tipo: regole compositive
5. L'asilo nido: prospetti





1	2
3	4
	5






Il territorio e la città


La rete delle infrastrutture territoriali

-  assi di collegamento territoriale (E45, SS Tiberina)
-  strade intercomunali
-  strada rurale di argine/sponda
-  ferrovia





La viabilità urbana principale

-  strade urbane portanti




La rete idrografica

-  Fiume Tevere
-  Torrente Reggia
-  fossi e canali
-  specchi d'acqua

Il costruito

-  nucleo storico
-  tessuto edilizio a carattere prevalentemente residenziale
-  tessuto edilizio a carattere prevalentemente produttivo
-  servizi e impianti coperti

Le aree verdi

-  aree verdi urbane pubbliche
-  impianti sportivi scoperti
-  area agricola
-  verde ripariale e boschivo

Quadro territoriale di struttura



Acque e reti verdi



Nodi, tessuti e ambiti



Percorsi della mobilità lenta



Invarianti strutturali

Per attivare e sollecitare una progettualità dal basso, il quadro strutturale esprime in una forma volutamente indicativa e aperta le ipotesi di intervento, potendosi così arricchire di ulteriori approfondimenti, future valutazioni e sperimentazioni.

Gli interventi prefigurati riguardano modificazioni rilevanti di intere porzioni dello spazio urbano, azioni di cura o riordino diffuso di materiali e strutture esistenti, interventi di riorganizzazione delle reti infrastrutturali e verdi, con particolare attenzione alle esigenze di fruibilità allargata, riconoscibilità formale, accessibilità pedonale, connettività ecologica. In taluni casi, vengono proposti interventi che portano a compimento iniziative già parzialmente attuate o idee già sul tappeto e dibattute, collocandole però entro una cornice coerente di interventi strutturali di medio e lungo periodo.

Il progetto per l'area industriale si proietterà su questo quadro di sfondo con uno sguardo più ravvicinato, confrontandosi con le variabili strutturali, sviluppando le azioni-volano, interagendo con il ridisegno degli ambiti e delle reti con cui entra in contatto, proponendo possibili approfondimenti e/o varianti coerenti con i principi ispiratori.

Fonte: Camicia S., Ferri L., Sartore M., 2014. *Temî progettuali per riqualificare lo spazio urbano, Umbertide*, INU Edizioni, Roma

2.2 Strutture spaziali e figure del paesaggio Repertori e spunti progettuali

Le aree produttive della città che si dispiegano ai due lati della direttrice viaria e ferroviaria primaria, sono nettamente distinte in due comparti collegati tra loro da un unico sovrappasso che supera il fascio infrastrutturale di accesso alla città.

La trama insediativa di questi due settori lascia riconoscere al suo interno areali diversi, formatisi per aggiunte e inserimenti incrementali che hanno configurato in un assetto complessivo largamente indifferenziato e privo di una struttura chiaramente decifrabile.

Nella zona più estesa, quella di “M. del Moro”, è possibile riconoscere tre areali distinti: uno centrale di maggiore dimensione e dalla forma allungata nel senso del fiume, con due formazioni adiacenti più piccole, ciascuna su un lato. L'areale centrale, che ospita gran parte degli impianti di maggiore dimensione, è composto a sua volta da tre lunghe fasce parallele, sorrette dall'asse primario di via M. del Moro e dalla sua parallela a nord via dei Carrai. La porzione più interna è costituita da un unico grande isolato, con accessi su entrambi i lati, e del tutto saturo a meno di un unico varco ancora libero in posizione mediana. L'areale a nord, stretto e lungo, chiuso dalla ferrovia sul fronte settentrionale, è accessibile solo sul lato lungo via dei Carrai. L'areale a sud di via M. del Moro, invece, è più permeabile essendo suddiviso in quattro isolati da brevi tronchi stradali trasversali riconnessi tra loro da via Calabria, asse secondario di margine rispetto alla fascia agricola di riviera.

La formazione insediativa laterale, verso il centro-città, è formata a sua volta da due blocchi edificati attestati su una via secondaria (via Pian di Botine), tra le residenze e la zona agricola; mentre la porzione a ovest si dispone nello stretto cuneo chiuso tra il fiume, la ferrovia, e il sovrappasso stradale.

A nord della ferrovia e della statale, si dispiega la zona industriale e commerciale del Buzzacchero, alla quale si accede da due punti di intersezione con la strada statale di accesso alla città.







2.3 Percezioni e rappresentazioni locali

Verso una progettazione partecipata

Il lavoro di indagine e ricognizione critica degli spazi produttivi insediati ha rappresentato il primo passo verso la riprogettazione della zona, volendo offrire un quadro di sfondo in grado di stimolare i soggetti in campo (amministrazione locale, imprese, lavoratori, organizzazioni, abitanti) ad esprimere il proprio punto di vista, suscitando una riflessione comune sulle problematiche e le opportunità emergenti.

L'obiettivo è stato innanzitutto quello di risvegliare nella comunità insediata un interesse per le sorti di questa parte così importante della città ma per tanto tempo e per molti versi trascurata, per poi poter attivare, in futuro, un vero e proprio processo partecipativo teso a tradurre i principi della sostenibilità in un progetto condiviso e fattibile di trasformazione del territorio. Per essere efficace, tale processo richiede modalità e strumenti trasparenti di interazione, specifiche competenze relazionali e comunicative, ma presuppone anche un certo livello di fiducia nelle possibilità di cambiamento e nelle istituzioni pubbliche, essendo condizionato dalla disponibilità dei soggetti in campo a collaborare fattivamente.

In questa prospettiva più ampia ed evidentemente più complessa, ma necessaria, si è voluto affiancare alla ricognizione tecnica dei caratteri insediativi, morfologici e funzionali del tessuto urbanizzato, un primo tentativo di esplorazione dei giudizi degli operatori e degli attori locali sullo stato di fatto e sull'assetto attuale dell'area, per poter cogliere possibili convergenze e opinioni condivise e identificare preliminarmente i temi ritenuti rilevanti.

Allo stesso tempo si è voluto sondare il livello di percezione delle opportunità e delle criticità della realtà produttiva di Umbertide e di valutare il peso attribuito alle problematiche di natura territoriale rispetto ai fattori più strettamente economici.

Lo scopo è stato anche quello di individuare gli interlocutori più sensibili ai temi della sostenibilità e più disponibili ad un

coinvolgimento a vario titolo nella costruzione del progetto urbano.

Si è trattato dunque di una fase preliminare di "ascolto strutturato" delle domande emergenti, effettuata mediante la somministrazione di una scheda informativa, una sorta di questionario, ad un campione di aziende insediate e svolgendo un'intervista semi-strutturata incentrata su alcune questioni-chiave ad un set di amministratori, operatori tecnici, sindacalisti, rappresentanti di enti e associazioni di categoria attivi nel contesto locale.

Il campione di operatori economici titolari di impresa contattati comprende cinquanta aziende (circa il 60% del totale), attive in diversi settori economici e insediate in vari punti della zona produttiva.

Di questi, tuttavia solo ventitré si sono resi disponibili a rispondere al questionario, un numero al di sotto delle aspettative ma comunque soddisfacente tenendo conto che si era all'avvio del processo partecipativo. I soggetti locali, invece, resisi disponibili all'intervista sono ventuno (vedi elenchi nelle pagine successive). A questi è stata innanzitutto presentata l'iniziativa di ricerca e l'indagine in corso, sottoponendo loro sia alcune questioni di carattere generale riguardanti la gestione sostenibile delle aree industriali (in particolare il ruolo che potenzialmente possono svolgere enti pubblici locali e imprese), sia alcuni temi più specifici concernenti la realtà produttiva di Umbertide. In particolare, assieme ai rappresentanti dell'amministrazione comunale, si è voluto promuovere una prima occasione di scambio informativo con una figura rappresentativa di una delle aziende più dinamiche nel contesto, la "Tiberina Group", azienda *leader* nel settore della metalmeccanica, che potrebbe svolgere un ruolo-chiave, in partenariato con le istituzioni pubbliche, nella rete di soggetti locali cui affidare la redazione di un piano di fattibilità per la creazione di un "eco-parco" per l'area produttiva umbertidese.

Occorre comunque segnalare che nonostante la fattiva collaborazione dell'Amministrazione Comunale, che ha presentato l'iniziativa

MAPPA DELLE CRITICITÀ

RETE STRADALE

Scheda Informativa 4 - 5 - 10 - 11 - 15 - 16

- la viabilità non è adeguata alla circolazione dei mezzi pesanti
- il sottopasso non è adeguato dal punto di vista dimensionale
- le strade risultano strette e limitano il movimento dei mezzi pesanti
- le strade non sono ben mantenute
- mancano i marciapiedi
- il passaggio a livello non è adeguato al flusso delle automobili soprattutto nelle ore di punta
- mancano sovrappassi per mettere in comunicazione la zona industriale con il resto della città

SOTTODOTAZIONE SPAZI SCOPERTI

Scheda Informativa 1 - 5 - 15 - 16 e 8 - 9 - 12 - 19

- mancano i parcheggi
- gli spazi di stoccaggio dei materiali sono insufficienti
- gli spazi aperti di pertinenza sono insufficienti e disordinati
- è difficile costruire annessi o pensiline

INEFFICIENZA SISTEMA IDRICO E FOGNARIO

Scheda Informativa 1 - 2 - 3 - 12 - 15 - 22

- le reti fognarie sono vecchie ed hanno scarsa capacità di raccogliere le acque meteoriche
- le strade si allagano
- Via Madonna del Moro diventa un fiume

SCARSA VISIBILITÀ ATTIVITÀ COMMERCIALE

Scheda Informativa 12

- l'affissione di insegne è troppo onerosa

ATTREZZATURE E SERVIZI COLLETTIVI

Scheda Informativa 1 - 3 - 8 - 09 - 10 - 11 - 12 - 15 - 17 - 18 - 20

- mancano i parcheggi pubblici
- mancano le attrezzature di servizio e le aree di sosta attrezzate
- mancano i servizi tecnico informativi
- mancano i parchi per bambini ed in generale verde attrezzato
- mancano i percorsi ciclo-pedonali

SERVIZIO FERROVIARIO

Scheda Informativa 7 - 10 - 18

- sono disagiati i collegamenti con la Toscana (San Sepolcro, Arezzo) e con Terni

ARIA E MICROCLIMA

Scheda Informativa 5 - 8 - 10 - 12 - 13

- ci sono emissioni di fumi e cattivi odori
- le temperature sono molto elevate in estate con isole di calore

RIFIUTI, ENERGIA, ACQUA

Scheda Informativa 5 - 9 - 11 - 12 - 13 - 15 - 16 - 17 - 22

- i costi di smaltimento dei rifiuti industriali sono elevati
- manca una gestione consortile della raccolta differenziata

Scheda Informativa 2 - 3 - 4 - 6 - 8 - 10 - 11 - 13 - 16 - 19 - 22

- gli impianti fotovoltaici hanno costi elevati

Scheda Informativa 3 - 14 - 19

- il sistema di smaltimento delle acque è carente

SCARSA FUNZIONALITÀ E INSIUREZZA ACCESSO AL LOTTO

Scheda Informativa 9 - 10 - 22

- la visuale non è garantita a causa della presenza dei mezzi pesanti parcheggiati lungo la strada

INEFFICIENZA LINEA TELEFONICA E LINEA ELETTRICA

Scheda Informativa 19

- i mezzi di trasporto hanno difficoltà di manovra
- manca una linea internet veloce
- l'ENEL non fornisce la quantità necessaria ed adeguata al tipo di produzione

INSUFFICIENZA SPAZI COPERTI E VOLUMETRIE

Scheda Informativa 2

- è necessario un ampliamento per una maggiore cubatura rispetto a quella prevista dal PRG

Scheda Informativa 19

- l'edificio ha una volumetria insufficiente per la produzione

Scheda Informativa 7

- è necessario un ampliamento ma è insufficiente la disponibilità economica

La tavola visualizza le diverse questioni in gioco e permette di interpretarne le specifiche ragioni di contesto.

Per ogni problematica sono riportati i soggetti che l'hanno citata.

Sopra e sotto la mappa, sono riportate le problematiche d'area generali segnalate con maggior frequenza. Ai lati invece, troviamo le problematiche puntuali, ossia quelle riferite al singolo lotto occupato oppure quelle riguardanti un ambito specifico definito attraverso un riquadro.

2.4 Temi e ipotesi per una nuova urbanità

La proposta progettuale di riqualificazione maturata intende suggerire, con un approccio territorialista, un possibile percorso per “ri-abitare” gli spazi della produzione e conferire loro una rinnovata urbanità: partendo dalla ricognizione critica delle diverse forme, strutture spaziali e regole dispositive in essere, e sulla base di un repertorio delle figure di paesaggio emergenti, viene prefigurata un’immagine d’insieme al futuro, un nuovo paesaggio industriale.

È ad un’attenta riqualificazione dello spazio collettivo della strada che si affida un’essenziale funzione motrice, un ruolo di volano capace di attivare-riverberare nei vari contesti attraversati una molteplicità di azioni di trasformazione: oculate densificazioni o sottrazioni edilizie nel tessuto insediativo, connessioni e filtri con il resto della città e con la campagna, nuovi materiali urbani e figure di paesaggio, di volta in volta proposti come dispositivi per arrestare il consumo di suolo e migliorare il sistema di deflusso delle acque, per rivitalizzare gli spazi aperti e accrescere la permeabilità rompendo recinti e barriere morfologiche, per coniugare rinaturalizzazione delle rive fluviali e modalità di fruizione alternativa.

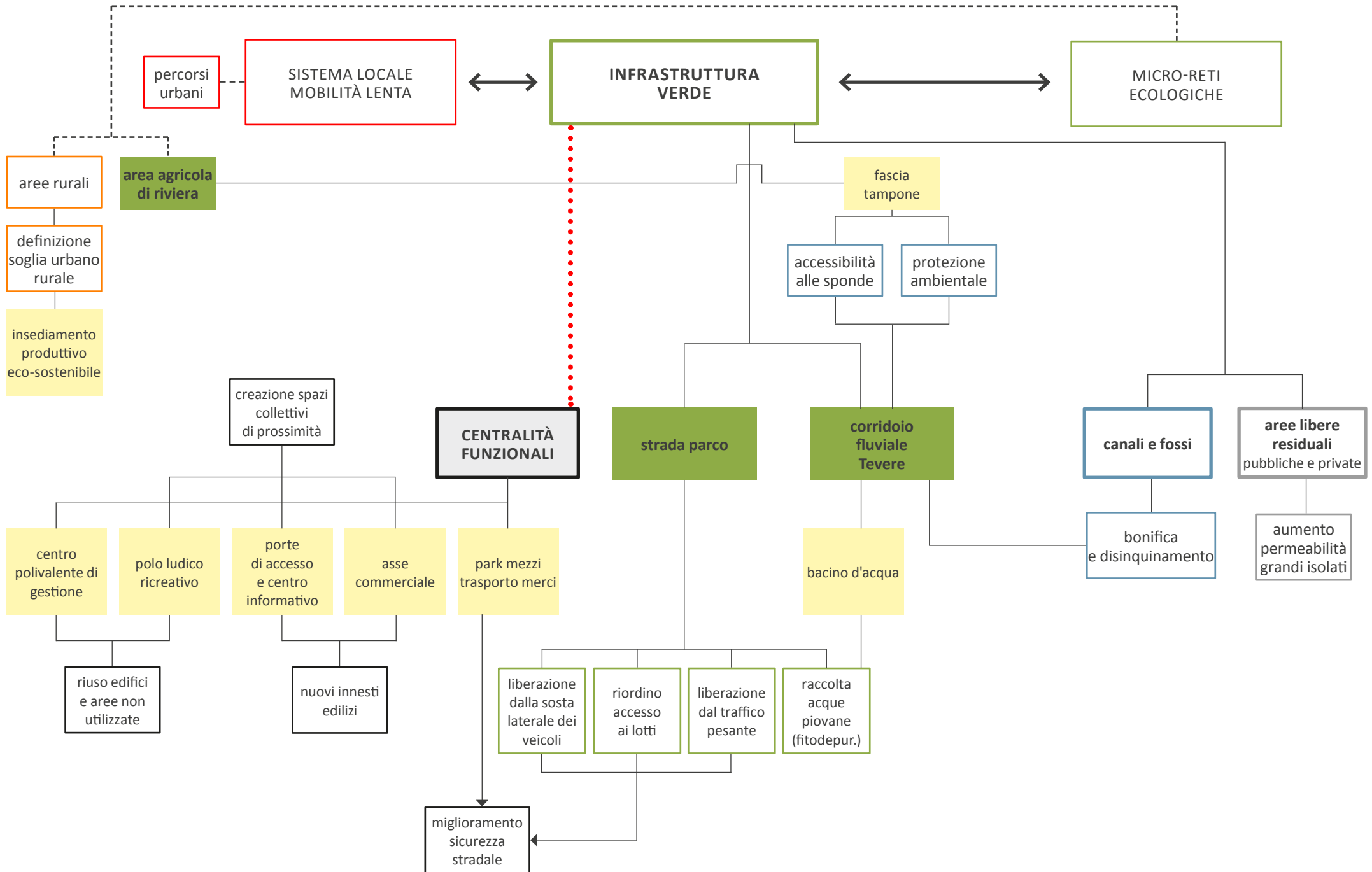
L’ipotesi progettuale privilegia i temi di carattere urbanistico-insediativo, nella prospettiva di affrontare e sviluppare in futuro, in coerenza con il disegno territoriale di sfondo, gli aspetti e le problematiche ambientali legate all’ottimizzazione del ciclo delle acque, dei rifiuti e dell’energia, come necessario completamento dell’azione di riconversione in senso ecologico dell’area.

È peraltro auspicabile che, in un set relazionale maggiormente dinamico e interattivo, nel quale siano meglio definiti i soggetti in campo, i loro ruoli e responsabilità di tipo programmatico e gestionale, il processo partecipativo già avviato prosegua e si sviluppi proficuamente, in modo tale da agevolare la condivisione delle scelte strategiche e la convergenza di interessi e aspettative verso i temi prioritari di intervento.

Nel complesso, la proposta di intervento intende creare nuovi e più elevati valori d’uso degli spazi presi in esame. Le idee fondamentali e i dispositivi progettuali messi a punto possono essere così enucleati:

- il ridisegno della lottizzazione, con azioni di alleggerimento del carico urbanistico, e in taluni casi di densificazione del costruito, associate al completamento del margine urbanizzato;
- la riqualificazione e/o il riuso delle aree ed edifici dismessi, creando ex novo o rafforzando centralità funzionali già esistenti, rivolte alla gestione consortile dell’area o all’offerta di servizi alla persona (poste, asilo-scuola materna, mensa, punti di ristoro), in strutture connotate da un mix funzionale e da elevate prestazioni eco-ambientali;
- la gerarchizzazione della rete viaria interna e un nuovo sistema di circolazione, il ridisegno dei punti critici, il riordino delle connessioni esistenti con la rete viaria esterna, la ridefinizione degli accessi ai lotti, per la razionalizzazione del sistema e la sicurezza stradale;
- il completamento e/o potenziamento dei percorsi della mobilità ciclo-pedonale protetta, in un’ottica di reticolarizzazione, secondo criteri di qualità formale, fruibilità e sicurezza definiti in funzione dei contesti attraversati e dei presumibili livelli di uso, cui andrebbe affiancato un potenziamento del trasporto pubblico su gomma;
- la creazione di spazi per la logistica d’area in siti prescelti per i vantaggi localizzativi che offrono, destinati alla sosta temporanea e/o prolungata dei mezzi pesanti, e la contestuale razionalizzazione dei parcheggi per le auto, senza incrementarne la disponibilità esistente;
- il potenziamento e/o creazione di micro-reti verdi (con il ruolo di infrastruttura di supporto alla mobilità lenta) incardinate sulle tre componenti di base del sistema, vale a dire la spina della “strada-parco” riqualificata, il corridoio primario del Tevere rinaturalizzato, la fascia agricola di riviera tutelata, tra loro interconnesse e ridisegnate in continuità con le aree agricole e boschive di margine;
- la riqualificazione del paesaggio della strada (vegetazione,

Diagramma progettuale



Il sistema infrastruttura-natura Per una fruibilità capillare, allargata e confortevole dell'ambiente urbano



In una realtà insediativa a carattere produttivo, la componente verde del paesaggio assume un'importanza del tutto peculiare, in quanto produce molteplici valori d'uso dello spazio abitato, in termini non solo di comfort, sicurezza, riconoscibilità, quanto soprattutto di qualità ambientale compromessa dalla presenza di attività e relazioni che determinano una serie di impatti più o meno importanti in termini di inquinamento acustico e atmosferico.

In considerazione di ciò, il ridisegno del sistema del verde, focus tematico centrale nell'ipotesi progettuale, si prefigge di creare una vera e propria infrastruttura urbana, concepita come opera che soddisfi almeno tre obiettivi: costituire un fattore di rigenerazione ecologica e miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie e microclimatiche, incrementando la connettività, la consistenza e la qualità della vegetazione; assumere un ruolo morfogenetico, ossia rappresentare lo scheletro generatore di una nuova forma dell'area produttiva, riconoscibile nelle sue varie parti e nella sua interezza, assicurando e accrescendo la permeabilità del tessuto; assolvere il ruolo di infrastruttura per il tempo libero, ossia accogliere le attrezzature del *loisir* intercettate dai percorsi ciclo-pedonali; collegare i luoghi della residenza a quelli del lavoro, agli attrattori e alle varie centralità sia interne che esterne ai comparti produttivi.

Nel sistema "infrastruttura-natura", gli spazi verdi, lineari e/o areali, formano le maglie e i nodi di una rete: ognuno di essi svolge precise funzioni dipendenti dalla propria natura e, soprattutto, dal contesto che attraversa e con il quale istituisce relazioni funzionali, formali o simboliche. Il disegno ordinatore ne consente una proficua gerarchizzazione, articolata sulla base della capacità delle componenti del sistema di assolvere le funzioni loro attribuite.

Gli elementi-cardine del sistema, su cui si poggia l'intera infrastruttura verde, sono essenzialmente tre: il Tevere e i corridoi secondari trasversali; la fascia agricola di riviera; la strada-parco.

L'indagine sul campo

Obiettivi e criteri del rilievo

Per poter individuare le forme di organizzazione e leggere le componenti fondamentali degli spazi produttivi della città, è stato effettuato un rilievo sul campo di tutti i lotti e gli spazi pubblici e privati, aperti e coperti, che compongono i due comparti produttivi disposti a nord e a sud della ferrovia, la zona del Buzzacchero e quella di Madonna del Moro.

L'indagine sul campo è stata effettuata nella seconda metà del 2012, integrandola con la lettura di cartografie e immagini satellitari diversamente datate.

Il rilievo si è avvalso di diversi strumenti ed ha consentito la redazione dei seguenti elaborati:

- planimetria in scala 1:1000 del lotto;
- descrizione dell'unità produttiva: nome dell'azienda, tipologia di produzione, tipologia edilizia e dati urbanistici.
- inquadramento del lotto e dell'edificio nell'intorno.
- reportage fotografico corredato da schizzi e disegni di prospetti e sezioni stradali, relativo a tre categorie descrittive: i margini (accessi principali e non, recinzioni del lotto); gli spazi aperti (funzioni, aree verdi, pavimentazioni permeabili e/o impermeabili); gli spazi coperti (prospetto principale dell'edificio, pensiline e tettoie, annessi e spazi coperti da impianti speciali).

Sono state compilate in totale novantasei schede di rilievo. Ad integrazione dell'indagine, è stato condotto un esame dettagliato di alcuni casi esemplificativi che illustrano le modalità dispositive adottate nei rapporti tra edificio-lotto-contesto.

Le modalità dispositive: ricorrenze ed eccezioni

L'analisi della disposizione sul lotto del fabbricato edilizio e delle sue relazioni con l'immediato intorno, ci consente di individuare situazioni insediative ricorrenti che ripropongono modalità di organizzazione e uso dello spazio tipiche, e di identificare i tipi morfo-



insediativi cui possono essere ricondotte le varie situazioni che si sono via via configurate.

Situazioni per certi versi esito dell'applicazione dei regolamenti comunali che hanno definito i vincoli preliminari del *layout*.

In base alla dimensione complessiva del lotto edificato e agli usi e funzioni prevalenti in atto, sono state identificate cinque macro-categorie per ognuna delle quali sono stati individuati gli elementi di base ricorrenti, le possibili varianti (vale a dire differenze relative solo ad alcune componenti del modello insediativo di base), eventuali criticità relative sia all'organizzazione degli spazi interni privati sia alle relazioni morfologiche con il contesto di inserimento.

Sono stati infine isolati alcuni casi singolari, che per le loro caratteristiche del tutto peculiari si presentano come eccezioni, non assimilabili a nessuna delle suddette macro categorie.

Più in generale, i materiali informativi elaborati possono rispondere a varie esigenze di carattere pianificatorio e progettuale: dall'individuazione degli ambiti unitari di intervento secondo diverse e specifiche modalità (rarefazione, densificazione, deframmentazione, riordino...), al ridisegno a scala architettonica e micro-urbanistica, prefigurando soluzioni di intervento puntuale. Consentono altresì di avviare una riflessione in vista di nuove regole, criteri e parametri quali-quantitativi di organizzazione dello spazio, più adeguati e rispondenti alle esigenze dell'impresa e alla loro evoluzione nel corso del tempo, tuttavia coerenti al disegno di insieme, agli obiettivi di efficienza del sistema e alle esigenze di tutela delle risorse ambientali, in primis il suolo.




Planimetrie di rilievo: legenda

LOTTO




• SUPERFICI PERMEABILI

-  Giardino e aiuole
-  Prato
-  Orto
-  Frutteto
-  Seminato
-  Viti
-  Incolto
-  Vegetazione spontanea di scarpata
-  Aree non pavimentate (ghiaia, terreno, etc.)





ALBERATURE

-  Grandi alberi
-  Ulivo/Albero da frutto
-  Alberi




• SUPERFICI NON PERMEABILI

-  Pavimentazione impermeabile
-  Aree asfaltate
-  Aree pavimentate









• RECINZIONI

-  Recinzioni (reti metalliche, ringhiere, muretti...)
-  Recinzioni verdi
-  Recinzioni miste
-  Barriere vegetali con funzioni di schermatura

• ACCESSI AL LOTTO

-  Carrabile
-  Carrabile mezzi pesanti
-  Pedonale







• SPAZI SCOPERTI

-  Spazio carico e scarico merci
-  Spazio di stoccaggio materiali, merci
-  Spazi destinati a stoccaggio rifiuti
-  Spazio di manovra dei mezzi di trasporto o non utilizzati
-  Parcheggi per gli utenti
-  Parcheggi riservati (dipendenti)
-  Parcheggi organizzati
-  Parcheggi non organizzati





• SPAZI COPERTI

EDIFICIO PRODUTTIVO PRINCIPALE








FUNZIONI PRESENTI:

-  Spazio produttivo
-  Uffici
-  Commercio
-  Residenza al PT o al P1
-  Uffici al PT o al P1
-  Commercio al PT o al P1

ACCESSI:

-  Accesso principale all'edificio produttivo
-  Accesso secondario all'edificio produttivo
-  Accesso principale alla funzione
-  Accesso secondario alla funzione

ALTRI EDIFICI

-  Magazzini
-  Spazi occupati da impianti di servizio annessi (silos, impianti speciali, container)
-  Tettoie / Pensilina
-  Residenza
-  Area di pertinenza della residenza
-  Edificio dismesso
-  Cantiere in costruzione

Postfazione

Il volume di Sandra Camicia e Giulia Santantonio rappresenta un contributo importante nel dibattito sulla riqualificazione delle aree urbane. Il testo, che è l'ultimo di una serie di pubblicazioni che hanno in Sandra Camicia il denominatore comune, ha assunto Umbertide come caso di studio; in questo territorio vi erano condizioni socio-economiche e caratteristiche tali da favorire il lavoro di ricerca. Esso infatti aveva manifestato il bisogno di affrontare con idee nuove i temi della modernità e della sostenibilità e per questo, nel corso del tempo, si era dotato di strumenti e linee di indirizzo (come ad esempio: Agenda 21, patto dei sindaci, acquisti verdi, energie rinnovabili, contabilità ambientale, piano d'azione ambientale d'area, contratti di fiume, rifiuti zero, zone speciali di conservazione tra gli altri) coerenti con gli ambiti dello studio.

Oggetto di questo testo sono le aree industriali che, pur costituendo uno delle componenti fondamentali nell'organizzazione urbana e il primo luogo che si incontra entrando in una città, sono spesso relegati in secondo piano nelle politiche di riqualificazione. Considerati esclusivamente come spazi anonimi destinati alla produzione, a cui non è associato nessun altro aspetto della vita, sono stati progettati e realizzati con idee e modelli che non possono essere più accettati. La natura e il paesaggio sono elementi estranei, definiti al più in termini parametri e limiti da rispettare.

Le zone industriali debbono essere ripensate in rapporto alle nuove esigenze produttive, alle problematiche poste di fronte a noi dai processi di digitalizzazione, dell'intelligenza artificiale e delle grandi masse di dati che spingono l'evoluzione dei cicli produttivi, dei servizi e delle infrastrutture. Così come è indispensabile che diventino elementi centrali della riflessione i temi dell'economia circolare, dell'uso razionale delle risorse (non solo delle materie prime, ma anche del suolo, dell'acqua dell'aria), dell'uso di energia da fonte rinnovabile e del risparmio energetico, della riduzione della produzione dei rifiuti e delle emissioni, dei trasporti.

La sostenibilità e la qualità della vita, architettonica e paesaggistica devono essere considerati come fattori di crescita e sviluppo delle economie dei nostri territori: definire adeguate scelte per riqualificare le aree industriali significa richiamare l'attenzione dei decisori pubblici su quei principi e sulla necessità di aprire un dialogo nuovo, unitario e integrato dei sistemi urbani.

Innalzare il livello di qualità della vita urbana ci permetterà di guardare in modo nuovo al lavoro, ai diritti delle persone, a una maggiore giustizia sociale e ambientale.

Questo, almeno, è il mio augurio rivolto a coloro che, leggendo questo volume, verranno stimolati ad intraprendere il percorso.

