

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti

DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale

Torino, 17-18 giugno 2021

PIANI E POLITICHE PER UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ

A cura di

Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone

Società **SIU**
italiana
degli urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN: 978-88-99237-35-6

DOI: 10.53143/PLM.C.821

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2021

Pubblicazione disponibile su www.planum.net |

Planum Publisher | Roma-Milano

08 PIANI E POLITICHE PER UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ

A cura di
Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone

**Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti**

**DOWNSCALING, RIGHTSIZING.
Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale
Torino, 17-18 giugno 2021**

Responsabile scientifico

Claudia Cassatella

**Comitato scientifico, Giunta Esecutiva della Società Italiana
degli Urbanisti 2018-2020 e 2020-2021**

Maurizio Tira (Presidente), Maurizio Carta, Claudia Cassatella,
Giovanni Caudò, Paolo La Greca, Giovanni Laino, Laura Lieto,
Anna Marson, Maria Valeria Mininni, Stefano Munarin,
Gabriele Pasqui, Camilla Perrone, Marco Ranzato,
Michelangelo Russo, Corrado Zoppi

**Comitato locale, Dipartimento Interateneo di Scienze,
Politiche e Progetto del Territorio del Politecnico e
Università di Torino**

Cristina Bianchetti, Grazia Brunetta, Ombretta Caldarice,
Nadia Caruso, Federica Corrado, Giancarlo Cotella,
Antonio di Campli, Carolina Giaimo, Umberto Janin Rivolin,
Fabrizio Paone, Elena Pede, Angelo Sampieri, Loris Servillo,
Luca Staricco, Maurizio Tiepolo, Ianira Vassallo,
Angioletta Voghera

Progetto grafico

Federica Bonaverò

Redazione Planum Publisher

Cecilia Maria Saibene (Coordinamento), Teresa di Muccio,
Laura Infante, Marco Norcaro

Il volume presenta i contenuti della Sessione 08,
“Piani e politiche per una nuova accessibilità”
Chair: Paolo La Greca (Università degli Studi di Catania,
Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura - DICAR)
Co-Chair: Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone (Politecnico
di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e
Politiche del Territorio - DIST)

Ogni paper può essere citato come parte di La Greca P.,
Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di, 2021), *Piani e politiche
per una nuova accessibilità. Atti della XXIII Conferenza
Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione
demografica e riorganizzazione spaziale, Torino, 17-18 giugno
2021*, vol. 08, Planum Publisher e Società Italiana
degli Urbanisti, Roma-Milano 2021.

INDICE

- 7 **Piani e politiche per una nuova accessibilità. Introduzione** · Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone
- 10 **La rete degli hub intermodali della Città Metropolitana di Firenze: nodi d'interscambio e luoghi centrali** · Francesco Alberti, Giacomo Rossi
- 17 **Progetti urbani integrati per la città resiliente. Azioni innovative per il recupero di ambiti strategici nel territorio marchigiano** · Francesco Alberti, Gianluigi Mondaini, Maddalena Ferretti, Paolo Bonvini
- 22 **I tessuti connettivi delle aree marginali nelle città-aeroporto italiane minori: il caso di Brindisi** · Alessandro Massaro, Paolo Ventura
- 34 **Mobilità e accessibilità nelle aree interne: un'analisi delle strategie SNAI in atto** · Elisabetta Vitale Brovarone
- 41 **Accessibility and Mobility in Public Spaces: a sustainable challenge** · Marichela Sepe
- 48 **La misura dell'accessibilità come espressione spaziale della sicurezza urbana** · Michele Grimaldi, Francesca Coppola, Isidoro Fasolino
- 56 **Le Greenway come elementi di fruizione e valorizzazione del territorio. Il caso dei Laghi Briantei** · Fulvia Pinto, Andrea Fossati
- 62 **SI.ME.TU.: Siracusa-MESSINA TURistica. Un percorso ciclabile tra Siracusa e Messina per contenere lo spopolamento dei piccoli centri e per la valorizzazione della "sicilianità" e delle valenze storiche, artistiche, culturali e naturali della Sicilia orientale** · Gaetano Giovanni Daniele Manuele
- 70 **Responsive Territories. La mobilità ciclabile per la riscoperta dei territori interni tra Italia e Germania** · Emanuele Sommariva, Maria Elisabetta Ruggiero, Ruggero Torti
- 80 **Il ruolo delle tecnologie digitali nella promozione del turismo lento in Sardegna (Italia). Una proposta per il Cammino di Santa Barbara** · Mara Ladu, Ginevra Balletto, Alessandra Milesi, Giuseppe Borruso

Progetti urbani integrati per la città resiliente. Azioni innovative per il recupero di ambiti strategici nel territorio marchigiano

Francesco Alberti

Università Politecnica delle Marche,
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile, Architettura (DICEA)
Email: alberti.francesco@alice.it

Gianluigi Mondaini

Università Politecnica delle Marche, Dipartimento
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile, Architettura (DICEA)
Email: g.mondaini@univpm.it

Maddalena Ferretti

Università Politecnica delle Marche, Dipartimento
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile, Architettura (DICEA)
Email: m.ferretti@univpm.it

Paolo Bonvini

Università Politecnica delle Marche, Dipartimento
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile, Architettura (DICEA)
Email: p.bonvini@univpm.it

Abstract

Il contributo esplora l'attualità e le potenzialità del progetto urbano come strumento di prefigurazione, accompagnamento e verifica dei processi di rigenerazione urbana nei centri urbani marchigiani. L'analisi critica dei risultati mette in luce come il progetto urbano abbia assunto una nuova centralità all'interno della disciplina per la capacità non solo di controllare e interpretare le trasformazioni del territorio, ma anche per dotarsi di un immaginario chiaro e forte a indirizzo del progetto urbanistico verso una strategia più organica di sviluppo, da costruire con la partecipazione delle comunità locali. L'attività di ricerca si è concentrata sul Comune di Porto San Giorgio, principalmente per due motivi: il primo per la complessa articolazione del territorio, che lo rende un caso di studio rilevante e attuale, la seconda per la volontà di consolidare la sinergia tra Amministrazioni, Università e Comunità locali.

Parole chiave: Pianificazione urbanistica, Progetto urbano, Identità locale.

Coesione territoriale e obiettivi di sviluppo integrato e sostenibile in sistemi territoriali complessi

La coesione sociale, la riduzione delle disuguaglianze, lo sviluppo sostenibile delle città e delle comunità sono obiettivi primari delle Nazioni Unite che attraverso l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile incentrata intorno ai Sustainable Development Goals già a partire dal 2015 ha stabilito chiari principi e indirizzi per la trasformazione del territorio. All'interno di questa cornice si evidenzia sempre più la necessità di inquadrare il progetto urbano in logiche territoriali ampie che possano da un lato favorire un approccio integrato in risposta alla complessità di determinati interventi, dall'altro contribuire a un impulso di sviluppo positivo e innovativo che prende le mosse proprio dai territori.

Il porto è innanzitutto un gateway che mette in collegamento la città, ma anche il territorio che storicamente serviva e difendeva, con il resto del mondo. È perciò nel porto—e attraverso la reinterpretazione del suo ruolo nel complesso sistema territoriale di cui fa parte (Schroeder, Hartmann, Forward, Heiss, Röckl, Frank 2012)—che si concretizza quello scambio di relazioni, culture, identità e memorie che può servire a rilanciare il territorio promuovendo memoria e innovazione. Dal porto possono riattivarsi vie culturali lente per la scoperta del patrimonio tangibile e intangibile del territorio, e

allo stesso tempo è nel porto che possono fondarsi luoghi di intensità e concentrazione rivolti all'innovazione tecnologica e al futuro.

È con questo background concettuale che si è affrontata la ricerca sul caso studio del porto di Porto San Giorgio, una importante occasione di valorizzazione non solo a scala urbana, ma, per la natura stessa dell'oggetto di studio, anche alla scala territoriale come sperimentazione di logiche trasformative integrate. Le strategie messe in campo hanno avuto come filo conduttore il tema della riconnessione. In particolare lo studio si è concentrato sulla riconnessione tra porto, città e territorio, sia attraverso il potenziamento di alcune infrastrutture, sia attraverso la creazione di nuove sinergie con le aree più interne, come la città di Fermo. Inoltre, la posizione strategica vicino alle due importanti reti infrastrutturali dell'autostrada A14 e della SS 16 rende il porto di Porto San Giorgio unico dal punto di vista dell'attrattività, un elemento questo che è stato cruciale nel caso applicativo sviluppato. Un altro aspetto centrale su cui puntare è quello della mobilità sostenibile su cui si è incentrata la proposta di trasformazione del lungomare. Si prevede infatti l'introduzione di un sistema di trasporto efficiente, ma ecologico, costituito da un nuovo tratto di pista ciclabile che si appoggia alla rete esistente e la creazione di un nuovo percorso pedonale lungomare. Infine il concetto di riconnessione si è legato all'idea di integrazione con il territorio di Fermo, valorizzandone le potenzialità (ad es. il distretto calzaturiero) nella vetrina del porto, per contribuire a rilanciarle e a promuoverle. La valorizzazione del territorio ha riguardato anche una riflessione sulla cultura del luogo, con particolare riferimento alla cultura marinara che da sempre costituisce un tratto caratterizzante di Porto San Giorgio. Seppure si tratti di un patrimonio solo intangibile, dato che non sono stati rinvenuti resti archeologici di imbarcazioni, esso è un aspetto molto sentito dalla popolazione, tanto da indurre l'amministrazione ad immaginare la possibilità di realizzare un eco-museo del mare nella zona limitrofa al porto.

In sintesi, in ambito territoriale, la proposta si è concentrata su una serie di ambiti strategici da potenziare.

1) L'ambito della cultura e della formazione, nelle sue diverse dimensioni: locale (associazioni culturali, artigianali etc), regionale (le scuole e gli istituti del fermano, in particolare con il coinvolgimento dell'istituto nautico per l'apertura di alcuni laboratori sperimentali a Porto San Giorgio, ma anche con il coinvolgimento delle università); internazionale (attraverso la rete dell'associazione dei musei del mare e della Rotta dei Fenici). 2) L'ambito del commercio e delle attività produttive che nella zona vanta diversi prodotti d'eccellenza i quali da un punto di vista dell'attrattività potrebbero beneficiare di una "vetrina espositiva" come quella del porto, con la sua risonanza internazionale. Tra di esse si menzionano le varie associazioni di categoria e soprattutto la possibile inclusione di imprese del distretto del cappello, della calzatura e del distretto agro-alimentare, prime fra tutte la pesca, in connessione con la tradizione marinara. 3) L'ambito del turismo e delle attività ricettive che, oltre al sistema lineare della costa con l'economia legata prevalentemente alla balneazione, può vantare anche un sistema trasversale di connessione verso l'Appennino e il Parco dei Sibillini che offre numerose possibilità di svago, di sport, e in generale un turismo sostenibile e relazionale.

Questi diversi ambiti evidenziano la possibilità di un approccio strategico del progetto urbano del porto che nella riconnessione con il sistema territoriale ampio lungo la valle del fiume Ete, asse portante di questa porzione di territorio marchigiano, intercetta una serie di potenzialità da mettere in rete per rendere l'azione progettuale nella città un volano di una trasformazione più sostanziale e resiliente di tutto il territorio coinvolto e della comunità che lo abita.

La rigenerazione dell'infrastruttura "porto" attraverso un'approccio integrato di riconfigurazione dell'area alla scala urbana

La rigenerazione dell'infrastruttura "porto" si inserisce nel quadro della configurazione di un nuovo tipo di formazione urbana (in particolare quella della "Città Adriatica") che ha inghiottito la forma-città tradizionalmente intesa, irriducibile alla forma della crescita o dell'espansione della città storica, che mette in atto una azione decostruttiva sulle formazioni polari delle città sedimentate nella storia e che reclama una necessaria nuova nozione di città. L'area del porto è riconosciuta, a causa dei suoi molteplici caratteri strutturali eteronimi, come uno dei luoghi urbani in cui i processi trasformativi si presentano con maggior evidenza. A seguito delle plurime sedimentazioni morfologiche e d'uso e delle loro trasformazioni (rottura dei limiti tra città e porto e loro sovrapposizione-sconfinamento), si può riconoscere nell'area portuale il più ampio spettro di forme di quella deviazione del "senso", in grado di sollecitare la costituzione di paesaggi mentali che stimolano la comprensione delle direzioni verso cui si muove la città. Nei nostri intendimenti pertanto il porto diviene un'area campione, una situazione limite (fisico e di senso) che per suoi caratteri intrinseci risulta ancora facilmente perimetrabile, descrivibile e quindi confrontabile, tra quelle aree del territorio passibili di scelta, in cui si manifestano quei fenomeni che hanno

complessivamente investito il territorio e che producono immagini estranee all'idea di città sedimentata nella coscienza collettiva. Il sistema insediativo portuale è inteso come uno dei sistemi insediativi mediante cui oggi è possibile cogliere e rappresentare l'identità dei luoghi in continua trasformazione, circoscritto in quanto testo nel più ampio testo urbano.

Per il suo carattere storicamente consolidato di insieme omogeneo ed eterogeneo allo stesso tempo, in cui convivono anime molteplici, il porto è particolarmente disponibile alla decostruzione-disaggregazione dei suoi diversi caratteri. Se riteniamo che il porto sia uno dei luoghi più affascinanti per capire la città, che il suo "vuoto" consenta di "vedere la città dall'interno" proprio come in un "teatro", esso diviene allora uno dei pretesti per ri-pensare la città, come già accaduto nel caso dei Docklands a Londra, ad Amsterdam o a Miami. La costruzione di questi nuovi "teatri" può rappresentare il nuovo progetto della città (Polesello). Pertanto riteniamo che il porto rappresenti un esemplare soggetto di studio, nella convinzione che la ricerca in architettura sia spinta a una riflessione sull'attualità urbana da interpretare e orientare progettualmente.

In quanto studiosi interessati alle manifestazioni del mutamento non delineabili aprioristicamente con procedimento deduttivo da asserzioni teoriche, ma più attenti alle manifestazioni di difformità nei caratteri del sensibile che implicano un forte carattere di sperimentality delle categorie interpretative messe in gioco ci proponiamo non di trovare i segni di una appartenenza perduta, quanto di operare su questi segni per i nuovi sensi che essi propongono all'abitare contemporaneo, nello svelarsi di tensioni e forze di cui bisogna immaginare un futuro.

La pluridecennale esperienza internazionale nel settore della riabilitazione dei waterfront, in particolare di matrice nordamericana, ha rivelato spesso scarsa attenzione al lungo e costante processo di autorigenerazione del waterfront, risultando incompleta dal punto di vista spaziale, circoscrivendo l'analisi al fronte acqueo e ignorandone le interdipendenze con il relativo ambiente urbano. Nella realtà ci troviamo di fronte a spazi ibridi, privi di identità chiara verso cui si affacciano paesaggi ed edifici diversi, in attesa di un nuovo destino in sé e in relazione al tessuto urbano circostante.

Il buco nero rappresentato dalle aree portuali, spesso regolamentate in termini di accessibilità e usi o del tutto interdette, può rappresentare il luogo adatto a insediare quelle nuove funzioni urbane che per dimensione e impatto difficilmente troverebbero luogo all'interno dei tessuti ormai consolidati dei centri urbani, anche mediante il riuso di manufatti in origine destinati ad altri usi. Nuove centralità in grado di fungere da supporto, alle molteplici scale, alla città e al territorio con cui si potranno relazionare secondo nuove inedite modalità, rappresentando nuove dotazioni di qualità, in primis quella ambientale, sottolineando il fascino che ancora esercitano quei luoghi-limite come l'interfaccia terra-mare.

L'area del porto diviene quindi una occasione per parlare di fenomeni pertinenti l'intero corpo urbano attraverso la ricognizione delle loro manifestazioni sensibili che nel porto hanno trovato l'occasione di esplicitarsi. In questo senso non si individuano categorie di analisi "a priori" ma diverse modalità di esperienza dello spazio come unità di lettura, come "involucro di un volume semantico".

Dal punto di vista della disciplina pertanto tale operazione vorrebbe avere il senso e il valore di una ricognizione preliminare a qualsiasi intervento progettuale che ponga il porto come suo oggetto; che instauri con questo il ruolo costitutivo di un nuovo contesto di contaminazioni non più esemplificabile e rappresentabile esclusivamente mediante le connotazioni canoniche ma in grado di porre le basi per la elaborazione di nuovi scenari, semi di una nuova urbanità.

Nuovi poli funzionali per la città resiliente

L'esperienza esplora l'attualità e le potenzialità del progetto urbano come strumento di prefigurazione, accompagnamento e verifica dei processi di rigenerazione urbana nei centri urbani marchigiani. L'analisi critica dei risultati mette in luce come il progetto urbano abbia assunto una nuova centralità all'interno della disciplina per la capacità non solo di controllare e interpretare le trasformazioni del territorio, ma anche per dotarsi di un immaginario chiaro e forte a indirizzo del progetto urbanistico verso una strategia più organica di sviluppo, da costruire con la partecipazione della comunità locale.

Il sistema portuale di Porto San Giorgio - che peraltro negli ultimi tempi si è già andata caricando di una complessità crescente fino a diventare spesso un mondo introverso, ricco di funzioni urbane e intercomunali - è così diventato un catalizzatore delle energie pulsanti che premono nella città contemporanea, e che tendono a rompere gli argini di esperienze già vissute quanto degli spazi che le contengono. Però adesso per fortuna il progetto si decide finalmente a mettere in gioco le relazioni delle infrastrutture portuali con le città al loro intorno, mirando a fungere da attivatore delle potenzialità di sviluppo ancora inesprese o almeno da forza rigeneratrice del degrado sociale, fisico e ambientale accumulato localmente. La sfida non è più solamente all'interno del perimetro ristretto dell'ambito portuale - facendola diventare una piccola città nella città - ma invade lo spazio urbano alle sue diverse

scaie. La frontiera tra porto e città, da spazio di frizione e di contrasto irrisolto tra due differenti mondi all'opera, si sfrangia e diventa improvvisamente l'incubatore di un nuovo ordine urbano, che fa irrompere nuove funzioni, nuovi assetti morfologici e sociali, nuovi valori simbolici e immaginari urbani.

Questa soluzione, sicuramente più interessante e innovativa, ma più complicata da percorrere, appare senz'altro la più stimolante da praticare, anche se comporta la necessità di far convergere localmente una varietà di politiche di settore - funzionalizzate all'obiettivo dello sviluppo sostenibile condiviso dalle amministrazioni ai diversi livelli - esplicitate dal sistema di government della Regione Marche. In realtà una simile prospettiva appare fattibile soltanto quando è possibile fare ricorso a un leale e fattivo partenariato interistituzionale, richiamando il ruolo fondamentale dei soggetti proponenti, fondamentali, ma anche dei soggetti promotori, sempre più spesso decisivi, come nel caso di studio illustrato, meglio se assistito dalla collaborazione con soggetti privati.

L'utilizzo in questo caso specifico degli Accordi di Programma con le parti coinvolte nel processo costituisce sicuramente un esempio virtuoso di uno sviluppo sociale, economico e sostenibile attraverso un percorso di riqualificazione e sviluppo dell'ambito portuale. E' un'iniziativa che restituisce un segnale importante legato soprattutto alle aspettative dei cittadini che hanno rappresentato la chiave per definire gli obiettivi di sviluppo del programma.

Nel programma di interventi previsto per il recupero del sistema portuale di Porto San Giorgio il progetto urbano acquista forza e significato, assumendo il ruolo di strumento necessario per creare valore aggiunto nella trasformazione della città finalizzando le diverse azioni e i diversi comportamenti degli operatori verso traguardi comuni condivisi, affidati a una visione di futuro che rimane il quadro costante di coerenza al variare aleatorio delle condizioni d'intervento e quindi della forma dei progetti d'intervento. Non dando affatto per scontato che sia il settore immobiliare, privato, a dover trascinare la nuova economia urbana sospingendola verso l'affermazione di città globale, ma dimostrando invece che lo sviluppo può passare anche per altre vie, meno dipendenti dalla rendita fondiaria.

Dalla trasformazione dell'ambito portuale, strategico per il territorio fermano e marchigiano, passa la grande scommessa di un territorio in continua espansione e crescita, internazionale, solidale, smart e green. Le rigenerazioni che stanno avvenendo in queste aree offrono a Porto San Giorgio l'opportunità di presentarsi al di fuori del suo contesto come un prototipo di innovazione in campo urbanistico, di sostenibilità ambientale e di ricucitura del tessuto della città, riportando le aree periferiche al centro del processo di rinascita della città, a partire dal coinvolgimento dei cittadini attraverso procedure pubbliche trasparenti e partecipate.

L'obiettivo, dunque, mira a creare un elevato *valore aggiunto* nella trasformazione urbana, mettendo in gioco anche i temi di un auspicabile sviluppo economico e sociale, rilanciandone il senso e i contenuti nella prospettiva di una innovativa *integrazione con i programmi di sviluppo locale*.

Il processo di modificazione e di rigenerazione della città contemporanea - sviluppato all'interno del progetto urbano - richiede in genere tempi lunghi per programmazioni di lunga durata, che non coincidono quasi mai con le richieste degli stakeholders sia appartenenti alla sfera privata ma anche a quella pubblica.

Le condizioni economiche e finanziarie degli investitori in questi anni, le uniche capaci di muovere operazioni di trasformazione urbana, hanno come unico obiettivo la massima resa finanziaria delle operazioni messe in atto, concentrandosi quasi esclusivamente sulla costruzione di grandi strutture, a scapito del disegno dello spazio pubblico che è la parte fondante della componente qualità all'interno del progetto urbano.

Il progetto urbano, con i suoi tempi inevitabilmente lunghi, non può certo essere concepito in modo statico e ultimativo. Per essere efficace, deve dimostrarsi al contrario flessibile e adattivo, senza tuttavia perdere mai la propria connotazione iniziale e soprattutto la propria capacità di conferire qualità urbana, che non dovrà essere sacrificata in nome delle congiunture imprevedibili che possono dispiegarsi nel mercato e nelle forme di vita degli abitanti. In questo senso il progetto urbano non può che essere processuale, senza abdicare dai punti fermi che ne hanno determinato la legittimità iniziale, ma senza peraltro restare ingessato in una prefigurazione di forme fisiche che rischiano di diventare rapidamente inattuali con il mutamento delle condizioni al contorno. Tutto ciò rappresenta una sfida quanto mai impegnativa per l'immaginazione progettuale, e sollecita sia l'architettura che l'urbanistica a ideare nuovi procedimenti e dispositivi di governo della forma e degli assetti funzionali dello spazio urbano; declinando alle diverse scale la relazione con l'assetto urbano all'interno di una visione guida per il futuro che incarna i traguardi perseguiti e che, fungendo da quadro di coerenza, rinvia alle strategie possibili da mettere in opera per raggiungere i risultati convenuti.

Se si vogliono raggiungere risultati concreti in merito alle politiche di rigenerazione e soprattutto di resilienza delle città - è necessario che il progetto urbano venga usato come strumento di conoscenza e di

esplorazione della realtà, come testimoniano anche altri comuni che sono in marcia per utilizzare le aree portuali quali motori d'innescio di un grande progetto di trasformazione della città esistente.

Riferimenti bibliografici

Gabellini P. (2018), "Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze", Carocci, Roma.

Clementi A. (2016), "Forme Imminenti. Città e innovazione urbana", List Lab, Trento.

Schröder J., Hartmann H., Forward S., Heiss O., Ròckl F., Frank M., (2012), "Cross-Scale Analysis as Basis for Spatial Strategies", in: *AlpHouse - Alpine Building Culture and Energy efficiency*. Final Publication.