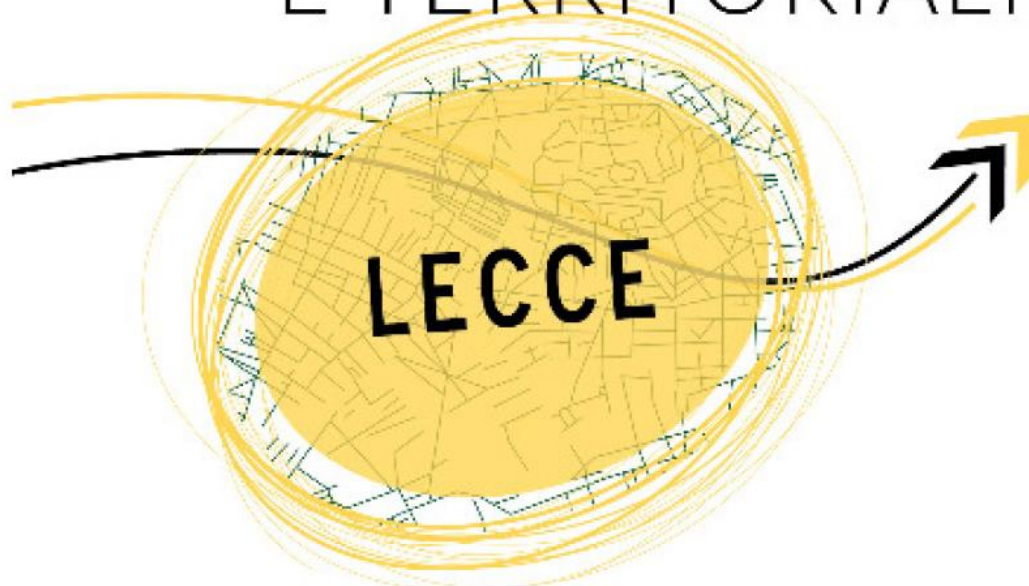


# TRAIETTORIE URBANE E TERRITORIALI



## LA RIGENERAZIONE URBANA “NOTA”



MARTEDÌ 08 LUGLIO 2025



**FONDAZIONE**  
CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI  
dipartimento **CENTRO STUDI**

Sede:  
Via XX Settembre, 5 - 00187 Roma  
Tel. 06.85.35.47.39 - Fax 06.84.24.18.00  
info@fondazionecni.it  
fondazionecni.it  
mying.it

### CONSIGLIO DIRETTIVO

|                         |            |                               |
|-------------------------|------------|-------------------------------|
| Ing. Marco Ghionna      | Presidente | Ing. Guido Monteforte Specchi |
| Ing. Angiolo Albani     |            | Ing. Raffaele Tarateta        |
| Ing. Lorenzo Conversano |            | Ing. Antonio Zanardi          |
| Ing. Lorenzo Corda      |            | Ing. Giuseppe Maria Margiotta |
| Ing. Gianluca Fagotti   |            | Consigliere referente CNI     |

**CONSIGLIO NAZIONALE  
DEGLI INGEGNERI**

### CONSIGLIO DIRETTIVO

|                                 |                         |                            |
|---------------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Ing. Angelo Domenico Perrini    | Presidente              | Ing. Domenico Condelli     |
| Ing. Remo Giulio Vaudano        | Vice Presidente Vicario | Ing. Edoardo Cosenza       |
| Ing. Elio Masciovecchio         | Vice Presidente         | Ing. Felice Antonio Monaco |
| Ing. Giuseppe Maria Margiotta   | Consigliere Segretario  | Ing. Tiziana Petrillo      |
| Ing. Irene Sassetti             | Consigliere Tesoriere   | Ing. Alberto Romagnoli     |
| Ing. Carla Capiello             |                         | Ing. Deborah Savio         |
| Ing. Sandro Catta               |                         | Ing. Luca Scappini         |
| Ing. Iunior Ippolita Chiarolini |                         |                            |

**FONDAZIONE**  
CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

|                                 |                         |                          |
|---------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Ing. Gianni Massa               | Presidente              | Ing. Domenico Condelli   |
| Ing. Gaetano Fede               | Vice Presidente Vicario | Ing. Stefano Guatti      |
| Ing. Tiziana Petrillo           | Vice Presidente         | Ing. Elio Masciovecchio  |
| Ing. Michele Lapenna            | Segretario              | Ing. Alberto Romagnoli   |
| Ing. Irene Sassetti             | Tesoriere               | Ing. Luca Scappini       |
| Ing. Sandro Catta               |                         | Ing. Raffaele Solustri   |
| Ing. Iunior Ippolita Chiarolini |                         | Ing. Remo Giulio Vaudano |

## **Sommario**

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Nuova socialità, sostenibilità e resilienza: le sfide della rigenerazione urbana ..... | 5  |
| 2. Norme, progetti e finanziamenti per la rigenerazione urbana: lo stato dell'arte .....  | 6  |
| 3. La pratica della rigenerazione urbana nelle sue diverse forme .....                    | 9  |
| 4. Un focus sulla prossimità e sui quartieri resilienti.....                              | 10 |
| 5. Un focus sulla mobilità sostenibile .....                                              | 13 |
| 6. Conclusioni .....                                                                      | 15 |

## Premessa

Questa Nota breve è stata redatta dal Centro Studi CNI in occasione ed a supporto di un ciclo di incontri sui temi della rigenerazione urbana organizzato dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri in collaborazione con il Centro Nazionale Studi Urbanistici.

Le attività, in particolare, sono promosse e realizzate dal Gruppo di Lavoro del CNI sulla rigenerazione urbana, coordinato dall'Ing. Irene Sassetti e composto dalle seguenti persone: Ing. Pierluigi De Amicis, Ing. Carlo Crespellani Porcella, Ing. Stefano Di Napoli, Ing. Guendalina Galli, Ing. Moreno Lorenzini, Ing. Maurizio Mazzotti; Ing. Carlo Patrizio, Ing. Francesco Tabacco, Ing. Lia Tozzi, Ing. Michele Bonaretti, Ing. Raffaele Dell'Anna, Ing. Annalisa Romanelli, Ing. Francesco Moscardi, Prof. Ing. Giuseppe D'Onofrio (in rappresentanza del CeNSU), Prof. Ing. Giorgio Sandrone (in rappresentanza del CeNSU), Prof. Ing. Alessandro Sgobbo (in rappresentanza del CeNSU).

Si ringrazia in particolare il Presidente del Centro Nazionale Studi Urbanistici, Prof. Paolo La Greca.

Il documento introduce alcuni dei principali temi del dibattito e delle pratiche più diffuse in tema di riqualificazione dei territori secondo criteri di resilienza, sostenibilità ambientale ed economica e di rafforzamento delle reti sociali, mettendo in evidenza, anche citando alcuni casi concreti, le potenzialità ed alcune criticità del percorso in atto nel nostro Paese.

I convegni sulla rigenerazione urbana tratteranno, ogni volta, tematiche differenti: dai quartieri resilienti alla mobilità sostenibile, dalle città verdi al recupero dei borghi nelle aree interne e molto altro ancora.

L'evento di Lecce, la cui realizzazione è stata possibile attraverso il supporto fattivo e le attività di coordinamento dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Lecce, è dedicato in particolare al ruolo ed alle funzioni di indirizzo da parte dello Stato, ma anche e soprattutto al ruolo svolto dalle Regioni e dagli Enti locali nella pianificazione degli interventi di rigenerazione urbana, alla promozione e pianificazione di quartieri resilienti rispetto ai cambiamenti sociali ed alla mobilità sostenibile come strumento per realizzare un contesto urbano più vivibile.

Nella consapevolezza che la rigenerazione urbana rappresenta un'opportunità di crescita sostenibile a cui possono contribuire una molteplicità di soggetti diversi, il convegno organizzato a Lecce ha ottenuto il patrocinio dell'Università del Salento, della Regione Puglia, della Provincia di Lecce, del Comune di Lecce, della Provincia di Barletta Andria Trani, del Comune di Brindisi, del Comune di Taranto, dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Barletta Andria Trani, dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Bari, dall'Ordine degli Ingegneri della provincia di Brindisi, dall'Ordine degli Ingegneri della provincia di Foggia e dall'Ordine degli Ingegneri della provincia di Taranto.

## **1. Nuova socialità, sostenibilità e resilienza: le sfide della rigenerazione urbana**

Molti temi e questioni diverse si incrociano sotto la voce “Rigenerazione urbana”; temi di carattere sociale, economico e tecnico.

Riorganizzare e valorizzare “porzioni” di territorio urbano significa, innanzi tutto, guardare alle condizioni sociali di chi vive in quel contesto, cercando di apportare miglioramenti significativi alla comunità locale, eliminando eventuali condizioni di marginalità, migliorando o potenziando il sistema dei trasporti, offrendo servizi di qualità per i cittadini e, in molti casi, migliori condizioni abitative.

Da anni il nostro Paese sperimenta percorsi di rigenerazione urbana, prima in forme piuttosto limitate e successivamente in modo più organico, anche grazie ad interventi normativi e stanziamenti pubblici che hanno in qualche modo sostenuto l’ampliarsi e l’affinarsi del dibattito sul recupero dei centri urbani.

Molteplici principi sembrano ispirare oggi gli interventi di rigenerazione urbana, pur non mancando problematiche e criticità di non semplice soluzione. Rigenerare significa riorganizzare e valorizzare spazi pubblici e strutture private, immaginando o sperando che intorno ad esse si possa creare un migliore o un nuovo tessuto sociale. La dimensione sociale è l’elemento portante della rigenerazione, vista spesso come strumento per recuperare aree marginali dei centri urbani; ma si tratta anche della sfida forse più complicata, non priva di elementi critici. E’ chiaro a tutti, infatti, che non è sufficiente recuperare e rendere più belli e funzionali spazi pubblici o interi quartieri se poi a tali interventi non si affianca una offerta consistente di servizi di prossimità e servizi in grado di sostenere interi strati sociali che vivono forme differenti di disagio. Il duplice obiettivo del recupero funzionale degli spazi urbani e del recupero del tessuto sociale è forse la sfida più complessa ma anche più interessante e più significativa degli interventi di rigenerazione urbana.

Vi sono poi ulteriori elementi che attraversano il tema.

Il primo è quello della sostenibilità ambientale. Gli interventi di recupero, specie nel caso di edifici, devono ormai rispondere al principio di un uso efficiente dei materiali e delle risorse naturali ed al contenimento di sostanze inquinanti. In molti comuni, che oggi sperimentano interventi di rigenerazione, vale il principio di limitare il consumo di suolo, recuperando quello esistente e di recuperare edifici degradati seguendo criteri costruttivi nuovi che portino, in particolare, alla riduzione e ad un uso ottimale di energia. La stessa mobilità nel contesto urbano dovrebbe ormai rispondere a criteri di sostenibilità.

Nell’attuale dibattito e pratica della rigenerazione urbana viene dato spazio, inoltre, a soluzioni che spingano a ridurre il carico inquinante del traffico veicolare, migliorando le condizioni di fruibilità dei quartieri e la loro dotazione di servizi di prossimità. L’idea dei “Quartieri in 15 minuti”, promossa da Carlos Moreno intorno al 2010 rappresenta un modello particolarmente apprezzato e riconosciuto come valido, pur con possibili limiti, sia dagli esperti che da molte Amministrazioni comunali che attualmente stanno investendo in interventi di rigenerazione.

Un ulteriore principio ispiratore è quello della resilienza, intesa in particolare come rifunionalizzazione di porzioni di territorio urbano in una prospettiva di adattamento ai mutamenti sociali ed ambientali ed in particolare ai mutamenti climatici che portano ormai a fenomeni meteorologici estremi. In questo senso la creazione o l’ampliamento di spazi verdi ombreggiati per contrastare le isole di calore, il drenaggio ed il recupero delle acque in ambito urbano o interventi sistematici di coibentazione degli edifici rientrano in questa strategia.

## **2. Norme, progetti e finanziamenti per la rigenerazione urbana: lo stato dell'arte**

Gli interventi finalizzati alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale nei centri urbani, al miglioramento del decoro urbano, al recupero ambientale di spazi pubblici ed alla loro rifunzionalizzazione, al recupero di edifici con finalità di housing sociale o di edifici residenziali privati, possono fare affidamento su linee di finanziamento pubblico che negli ultimi 10 anni sono divenute piuttosto consistenti. Il PNRR ha inoltre dato una spinta decisiva a questo ambito specifico mettendo a disposizione oltre 11 miliardi di euro per interventi di rigenerazione urbana. A breve potrebbe inoltre entrare in vigore un decreto legge che stanZIA 80 milioni di euro per la progettazione ed opere di rigenerazione urbana per l'anno 2025 e 2026, così come sembra essere ripreso il dibattito parlamentare su un nuovo disegno di legge in materia di rigenerazione urbana, più volte modificato e mai entrato in vigore.

Forse pochi, a parte gli esperti e gli addetti ai lavori, hanno contezza del fatto che nel nostro Paese già da tempo sono in atto interventi di rigenerazione urbana e che le politiche pubbliche in tal senso appaiono ad uno stato avanzato, pur non mancando delle criticità.

In linea di principio, l'urbanistica e la rigenerazione sono sottoposte a potestà legislativa concorrente tra lo Stato e le Regioni, tenendo conto che però attori di assoluto rilievo sono anche i Comuni cui è demandata la redazione, la gestione e l'apporto di varianti al Piano Regolatore Generale ed ai Piani Particolareggiati e che sono destinatari ultimi degli stessi interventi di rigenerazione.

Negli ultimi anni lo Stato ha stanziato linee di finanziamento che sono confluite in ciò che può essere definita come "Rigenerazione Urbana" cercando di perseguire, di volta in volta, obiettivi diversi ma tutti finalizzati ad opere per così dire di ricucitura e valorizzazione sociale e ambientale di porzioni di territorio.

E' sufficiente citare qualche capitolo di spesa e programmi ad hoc per capire come la rigenerazione occupi nel nostro Paese un posto tutt'altro che secondario<sup>1</sup>:

- agli inizi degli anni '90 (del secolo scorso) i P.Ri.U. – Programmi di Riqualificazione Urbana sono stati uno dei primi o il primo intervento organico stabilito per legge finalizzato ad interventi per il miglioramento del contesto urbano con uno stanziamento di oltre 140 milioni di euro;
- nel 2012 il D.L. n. 83/2012 istituiva il Piano nazionale per le città, finalizzato ad interventi di riqualificazione di aree urbane particolarmente degradate;
- la Legge 208/2015 prevedeva l'istituzione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Aree metropolitane e dei Comuni capoluogo di provincia a favore di aree caratterizzate da situazioni di marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi;
- la Legge n. 58/2017 prevedeva il sostegno per la valorizzazione dei piccoli Comuni, la riqualificazione e recupero dei centri storici;
- la Legge n. 145/2018 (legge di Bilancio per il 2019) prevedeva uno stanziamento di oltre 8 miliardi di euro per la messa in sicurezza di edifici e del territorio per il periodo 2021-2034 per i comuni con popolazione inferiore o uguale a 5.000 abitanti;

---

<sup>1</sup> Le politiche di Rigenerazione Urbana: Prospettive e possibili impatti, Camera dei Deputati Servizio Studi, giugno 2022

- la Legge n. 160/2019 (legge di Bilancio per l'anno 2020) stanziava 8,5 miliardi di euro per il periodo 2021-2034 a favore di interventi di rigenerazione urbana volti alla riduzione dei fenomeni di marginalizzazione sociale e di degrado sociale e ambientale nei comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti;
- sempre la Legge 160/2019 istituiva il Programma PINQuA, programma per la qualità dell'abitare, finalizzato alla riduzione del disagio abitativo, in particolare nelle periferie urbane, e senza incremento di consumo di suolo. Questa linea di finanziamento è poi confluita insieme ad altre in apposite componenti della missione 5 del PNRR.

Le disponibilità finanziarie e gli ambiti di intervento in tema di rigenerazione urbana previsti dal PNRR danno un'idea abbastanza precisa di come il tema abbia un particolare rilievo nel nostro Paese<sup>2</sup>. Le risorse attualmente disponibili per interventi di rigenerazione a valere sul PNRR superano i 9 miliardi di euro, cui si affiancano però ulteriori finanziamenti pubblici. In particolare<sup>3</sup>:

- nell'ambito della Missione 5 la Componente 2-2.1. ha stanziato 1,9 miliardi di euro (che arrivano però a 3,3 miliardi attraverso altri finanziamenti) al fine di promuovere interventi su aree pubbliche e strutture edilizie esistenti, decoro urbano e interventi per migliorare la qualità sociale e ambientale e la mobilità sostenibile nei comuni con una popolazione di almeno 15.000 abitanti;
- la Componente 2-2.2. della Missione 5 prevede uno stanziamento di 0,9 miliardi (ma si arriva a 2,6 miliardi attraverso altre fonti integrative del PNRR) per la realizzazione di Piani Urbani Integrati in 14 Aree metropolitane. Il finanziamento è finalizzato al recupero di strutture pubbliche, ad interventi di decoro urbano e ad interventi in ambito sociale;
- la Componente 2-2.3. della Missione 5 riprende infine il Programma Innovativo della Qualità dell'Abitare (PINQuA) con un finanziamento di 2,4 miliardi di euro destinato a progetti presentati da Regioni, Aree Metropolitane e comuni con almeno 60.000 abitanti. Vengono finanziati interventi per l'housing sociale, per il recupero di edifici pubblici abbandonati e per il miglioramento della sicurezza in aree periferiche rifunzionalizzando edifici pubblici e privati.

Le prime due linee di finanziamento sono gestite dal Ministero dell'Interno mentre la terza è gestita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ulteriori interventi sono previsti dal Fondo Nazionale Complementare al PNRR complessivamente per 2,5 miliardi di euro riguardanti:

- il Programma "Sicuro, verde e sociale", del valore di 2 miliardi di euro, per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica soprattutto in chiave di prevenzione antisismica e di riqualificazione energetica;
- i Piani Urbani Integrati;
- gli Interventi per il risanamento urbano, per 285 milioni di euro destinati a comuni con popolazione tra 50.000 e 250.000 abitanti.

---

<sup>2</sup> Urbanistica e rigenerazione urbana, Camera dei Deputati servizio Studi, Nota Gennaio 2025

<sup>3</sup> Città Rigenerative, un'indagine sugli interventi di rigenerazione urbana, Fondazione IFEL e Associazione Mecenate 90, 2024

Secondo quanto rilevato in un interessante ed accurato studio del 2024 dalla Fondazione dell'Istituto per la Finanza Locale e dalla Associazione Mecenate 90, attualmente le risorse impegnate per interventi di rigenerazione presso Comuni e Aree Metropolitane ammontano a 11,7 miliardi di euro di cui oltre 9 miliardi a valere del PNRR e un numero di 3.855 progetti in essere.

Nel PNRR sono confluite risorse che erano rimaste inutilizzate e forse si è rimessa in moto una progettualità che nel tempo si era frastagliata. Gli impegni di spesa ed il numero di progetti da realizzare entro il 2026 appaiono oggettivamente molto consistenti e danno l'idea della presenza di molte Amministrazioni locali, anche di piccole dimensioni, pronte a mettersi in gioco e che vedono la rigenerazione come una opportunità, di valenza soprattutto sociale.

Ulteriori risorse potrebbero essere stanziare nell'immediato. In particolare, un decreto "omnibus" attualmente in fase di confronto parlamentare prevede uno stanziamento di 80 milioni di euro da spendere tra il 2024 ed il 2025 per la rigenerazione urbana.

A valle di tutto ciò occorre infine ricordare che la normativa di riferimento in materia urbanistica, che regola, quindi, almeno in parte gli interventi di rigenerazione urbana risale al 1942 (Legge 1150/1942) a cui si sono aggiunti progressivamente ulteriori testi normativi, non ultimo il Testo unico in materia edilizia attualmente sottoposto a revisione.

Alla luce delle trasformazioni e delle evoluzioni a cui sono sottoposti i sistemi urbani, anche alla luce delle non poche iniziative di rigenerazione urbana, molti esperti si interrogano se l'impianto normativo esistente (dalla legge urbanistica del 1942 al TU sull'edilizia) sia in grado di favorire interventi di rigenerazione urbana con una visione nuova, che negli anni quaranta del secolo scorso ovviamente non esisteva. Sono stati molti i tentativi, anche recenti, di riformare in modo sostanziale la legge del 1942 che ovviamente teneva conto di un Paese che oggi, dal punto di vista del costruito, delle esigenze abitative e di sviluppo urbano è completamente diverso da allora. Da ben 26 anni di dibatte di un nuovo disegno di legge mai venuto alla luce. Al momento questi tentativi non hanno sortito i risultati sperati, ma è evidente che un tema strategico come quello della rigenerazione urbana richiede norme nuove che inneschino, soprattutto, procedure di programmazione degli interventi e di autorizzazione degli stessi veloci e snelle, con funzioni di controllo da parte delle Amministrazioni pubbliche poco frammentate, al contrario di ciò che accade oggi.

Sulla base delle esperienze di rigenerazione urbana condotte negli ultimi anni nel nostro Paese e su quelle attualmente in fase di progettazione e di realizzazione pesa la persistenza delle criticità che caratterizzano quasi sempre la realizzazione di opere pubbliche: tempi di attraversamento molto lunghi tra una fase e l'altra della gestione dei bandi di gara e nelle attività di progettazione che poi sfociano nella esecuzione dei lavori. Spesso, in sostanza, l'esecuzione dei lavori dura meno del periodo necessario per l'espletamento della gara, per la progettazione e per l'affidamento dei lavori.

A questo si aggiunge il fatto che probabilmente una legge urbanistica nuova, rispetto a quella del 1942, dovrebbe contemplare concettualmente una categoria di opere che ricade sotto la voce "rigenerazione urbana", cioè un quadro organico di interventi, con forti implicazioni non solo di tipo tecnico ma anche sociali ed economici che, come detto in precedenza, nella legge del 1942 non erano ovviamente contemplati.

### **3. La pratica della rigenerazione urbana nelle sue diverse forme**

In Italia come in molti altri Paesi la rigenerazione urbana assume, nella pratica, caratteristiche differenti pur muovendosi lungo un “binario” principale; l’obiettivo di ogni intervento, occorre ribadirlo, resta quello di rivitalizzare, di rendere migliore, più vivibile un’area urbana, un edificio o uno spazio pubblico recuperando o ricostruendo un tessuto di comunità che col tempo di è indebolito o degradato. Creare un contesto urbano in cui gli individui possano sentirsi parte di una comunità e possano usufruire di una buona qualità della vita è forse il criterio principale cui si ispirano gli interventi di rigenerazione urbana. La dimensione sociale legata a questo tipo di interventi – occorre ribadirlo – assume quindi particolare rilievo.

Prima di scendere più nelle modalità attraverso cui la rigenerazione urbana si sostanzia, vale la pena di descrivere alcuni principi o pratiche emergenti tra le Amministrazioni locali che sembrano accomunare gli interventi realizzati nel nostro Paese:

- in tutti i casi, la rigenerazione urbana viene intesa come un insieme coordinato di interventi di tipo urbanistico-edilizi finalizzati a riqualificare il tessuto sociale anche e non solo in una prospettiva di sostenibilità e resilienza rispetto ad una serie di criticità e cambiamenti in atto;
- nella maggior parte dei casi le Amministrazioni locali operano attraverso una delle seguenti modalità: ricorso ad incentivi e premialità accompagnati dalla fissazione della quantità massima di suolo consumabile per nuove edificazioni oppure interventi ed investimenti finalizzati essenzialmente al riuso ed alla sostituzione edilizia escludendo il consumo di suolo;
- alcune Regioni definiscono la quantità massima ammissibile di consumo di suolo, che diventa un parametro rilevante in grado di condizionare (positivamente) la progettazione e la realizzazione di interventi di rigenerazione urbana;
- alcune Regioni hanno legiferato imponendo l’obbligo ai Comuni di effettuare ricognizioni periodiche di immobili non utilizzati o di aree e strutture non utilizzate in modo da avere un quadro esaustivo per eventuali pianificazioni di interventi di rigenerazione urbana. La disponibilità di dati e di una fotografia esaustiva e aggiornata degli ambiti in cui la rigenerazione può intervenire garantisce che la rigenerazione urbana non sia il frutto di interventi estemporanei e sconsiderati l’uno rispetto ad un altro;
- sono rilevabili delle semplificazioni procedurali garantite dalle Amministrazioni locali per incentivare e sostenere iniziative di rigenerazione urbana. Le semplificazioni possono riguardare l’approvazione di varianti agli strumenti urbanistici o gli interventi di ampliamento del verde pubblico;
- talvolta si è riscontrata l’assegnazione di contributi regionali ai Comuni per la realizzazione di opere pubbliche legate funzionalmente agli interventi di rigenerazione urbana (es: miglioramento della viabilità, incremento del verde pubblico, contributi per l’efficientamento energetico degli edifici ed altro ancora).

Quelle elencate appaiono, dunque, come pratiche virtuose attraverso cui si creano condizioni favorevoli ad interventi di miglioramento del contesto urbano. Si tratta di pratiche che non trovano riscontro ovviamente nella normativa nazionale e che sono assunte nella maggior parte dei casi dalle singole normative regionali ed attuate a livello comunale.

In questo contesto, nel quale anche in Italia le iniziative di rigenerazione urbana si intensificano, possiamo individuare alcuni interventi tipo che, nella maggior parte delle esperienze più recenti, coesistono; ciò

significa che quasi sempre un intervento di rigenerazione non costituisce un intervento singolo (ad esempio solo il recupero di un edificio pubblico) ma una serie di interventi differenti. Gli interventi possono consistere in:

- riqualificazione edilizia attraverso interventi di ristrutturazione profonda finalizzata all'incremento dell'efficienza energetica e del decoro dell'edificio per un suo migliore uso e per il miglioramento del contesto in cui esso si colloca;
- riqualificazione e ristrutturazione di spazi pubblici come piazze, portici, parchi riorganizzandone le funzioni, migliorandone il decoro, migliorandone le condizioni di sicurezza per le persone, incentivandone quindi la loro funzione di luogo di incontro e socializzazione;
- riqualificazione e riuso di aree o edifici pubblici dismessi, al fine di ricreare intorno a tali strutture un ambiente salubre, vivibile e decoroso, trasformando tali strutture in luoghi di incontro, in luoghi di cultura e socializzazione o in strutture adatte ad esperienze di housing sociale;
- creazione di nuovi servizi o potenziamento di quelli esistenti, come spazi per lo sport, spazi per l'educazione, asili, biblioteche o centri sociali oltre a spazi per il commercio al dettaglio;
- interventi per il verde, finalizzati a creare o migliorare o ampliare le aree verdi e ombreggiate al fine di contrastare le isole di calore generate dai fenomeni di cambiamento climatico in atto attraverso nuovi piani di forestazione urbana;
- interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici e per il maggiore uso di fonti energetiche rinnovabili; rientrano in questo ambito gli interventi per il miglioramento della capacità drenante del suolo in ambito urbano sostituendo le attuali impermeabilizzazioni con materiali nuovi. Rientra in questo ambito inoltre il maggiore e migliore impiego di impianti di energie rinnovabili e la sperimentazione delle Comunità energetiche rinnovabili;
- interventi per la mobilità sostenibile, finalizzati a riorganizzare i piani per la mobilità in ambito urbano, creando le condizioni per un più intenso ricorso ai mezzi pubblici da parte della popolazione e creando le condizioni per ridurre le occasioni di spostamento, con l'obiettivo di ridurre il carico inquinante generato dai mezzi di trasporto. In questo ambito rientra il modello delle così dette città dei 15 minuti, ovvero di ambiti urbani dotati di una rete di servizi tale che ciascun abitante possa usufruire almeno dei servizi essenziali (scuola, parchi, lavoro, attività commerciali), ciascuno dei quali raggiungibile dalla propria abitazione a piedi o in bicicletta in un arco di circa 15 minuti.

#### **4. Un focus sulla prossimità e sui quartieri resilienti**

Come più volte affermato, la rigenerazione urbana pone tra i propri obiettivi il rafforzamento della dimensione sociale o meglio della socialità.

Gli interventi di rigenerazione degli edifici e di rifunionalizzazione di spazi pubblici e privati possono essere visti come un mezzo per raggiungere un fine che è quello della ricostruzione o del rafforzamento del tessuto sociale di un quartiere, quello della lotta alla marginalizzazione o alla solitudine delle persone o all'isolamento di gruppi sociali, quello dell'aggregazione e della condivisione di idee ed esperienze.

Non è un caso che la maggior parte delle esperienze, estese o meno estese, di rigenerazione urbana in Italia e all'estero, prevedano interventi di riorganizzazione o di recupero di spazi pubblici che sono spazi di socializzazione e luoghi di incontro. Piazze, vecchi edifici abbandonati trasformati in centri polifunzionali, creazione di biblioteche, centri sociali, spazi per lo sport o luoghi svago per bambini o addirittura l'uso degli edifici scolastici per lo svolgimento di attività di aggregazione di persone adulte sono interventi di rigenerazione urbana, molto diffusi e che ricadono sotto il principio della promozione della prossimità.

Accanto all'obiettivo del rafforzamento del principio di prossimità vi è quello della resilienza. Cosa è un quartiere resiliente?

Il concetto della resilienza è molto ampio ed in linea generale esprime la capacità di adattamento a fenomeni di crisi e di cambiamento repentino. Fra i pilastri della rigenerazione urbana, molti programmi adottati da città e gli stessi esperti della materia contemplano la resilienza intesa come principio alla base degli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione dei quartieri. Le opere di miglioramento devono, infatti, essere realizzate cercando di guardare non solo al presente ma anche al futuro, a cambiamenti repentini che possono essere determinati da shock economici, da mutamenti sociali e demografici.

Essere resilienti significa accettare l'idea che quasi ovunque in Italia il tessuto sociale sta cambiando a causa ad esempio di cambiamenti nel mercato del lavoro, per la presenza di persone provenienti da altri Paesi, per fenomeni di mobilità dei lavoratori o per fenomeni di invecchiamento della popolazione. Creare quartieri resilienti significa pertanto riadattare gli spazi e le strutture ai nuovi trend sociali o a categorie sociali emergenti. Un quartiere resiliente, come si vedrà anche in alcuni casi di seguito citati, è un quartiere nel quale si creano spazi per l'integrazione di lavoratori immigrati, in cui si attivano iniziative di social housing al servizio della popolazione anziana, in cui si riutilizzano edifici pubblici dismessi per creare studentati e fare fronte alla carenza di abitazioni per studenti fuori sede o lavoratori pendolari.

Investire su luoghi per la socialità al servizio delle nuove generazioni e della popolazione più avanti nell'età, creare una rete di prossimità di servizi facilmente raggiungibile dai cittadini o investire nell'housing sociale fruibile dagli studenti o da nuove categorie di lavoratori significa operare nel segno della resilienza, investendo in strutture e opere che rispondono ai cambiamenti in atto negli ultimi anni e che proseguiranno verosimilmente negli anni a venire.

Il nostro Paese ha "accumulato" negli ultimi anni una discreta esperienza di interventi di rigenerazione urbana rispondente al principio della resilienza.

Il Comune di Roma ha da tempo varato un proprio Piano per la Resilienza; quest'ultimo comprende, fra una molteplicità di azioni, anche interventi per la rigenerazione di alcuni edifici, la rigenerazione del paesaggio naturale e paesaggistico in ambito urbano e per la mitigazione degli effetti determinati dai cambiamenti climatici. Il piano prevedeva interventi quali: la rigenerazione dell'area distretto Ostiense-Marconi, con la creazione di percorsi ciclo-pedonali ed il recupero di spazi per lo svolgimento di eventi culturali e laboratori di ricerca; la riorganizzazione delle aree delle stazioni Tiburtina e Pietralata, la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico; il completamento dei programmi di Edilizia Residenziale Pubblica e la realizzazione di nuovi alloggi in social housing ad alta efficienza energetica.

Ma molti altri interventi di recupero possono essere citati. Già nel 2022 i Piani Urbani Integrati prevedevano iniziative in cui la lotta alla marginalità sociale ed il rafforzamento della prossimità intesa come socialità erano preminenti.

A Milano veniva varato il piano *“Come in, spazi e servizi di inclusione per l’area metropolitana”*, a Roma veniva finanziato tra gli altri il *“Polo della solidarietà Corviale”*, a Bari veniva finanziato il progetto *“Identità e comunità”*, a Catania il progetto *“Recupero e riqualificazione delle aree degradate del Calatino”* a Genova veniva finanziato il progetto *“inclusione sociale nella città metropolitana di Genova”*, a Napoli veniva finanziato il progetto di *“recupero del nuovo ecoquartiere ex Lotto M”*.

Ma nel segno della resilienza sono molti altri interventi realizzati in centri di minori dimensioni rispetto a quelli sopra citati<sup>4</sup>.

Il Comune di Andria ha realizzato il progetto *“A.Q.U.A., A.R.I.A., T.E.R.R.A.”* finalizzato alla costruzione di 72 nuovi alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) e 115 alloggi di Edilizia Residenziale, Sociale (ERS), oltre alla riqualificazione di 50 alloggi comunali esistenti oltre al recupero di spazi verdi ed al miglioramento della mobilità.

A Bari il progetto di riqualificazione *“Quartiere Libertà”* mira al miglioramento delle condizioni socio-economiche dei residenti. Tra gli obiettivi principali vi è la rigenerazione degli spazi pubblici aperti, come Corso Mazzini e Piazza Redentore, e il recupero di contenitori urbani di valore, come l’Ex Manifattura dei Tabacchi. Inoltre, il progetto mira ad introdurre più controlli per la sicurezza, al reinserimento lavorativo delle fasce più deboli e all’integrazione culturale dei numerosi lavoratori stranieri.

A Brescia il progetto *“Oltre la strada”* mira a trasformare l’area di via Milano in un quartiere attrattivo e funzionale, dotato di infrastrutture moderne, spazi culturali e servizi innovativi. Si prevede un significativo miglioramento delle condizioni di vita, sia dal punto di vista abitativo che sociale.

Il progetto *“Recupero del Quartiere Tufolo e Cittadella dello Sport”* a Crotone mira a incrementare l’offerta dei servizi sportivi nel territorio, stimolare l’attività agonistica e promuovere la rigenerazione urbana e sociale. Si punta a ridurre i fenomeni di marginalizzazione e degrado attraverso azioni di aggregazione sociale e a migliorare la qualità della vita incentivando la mobilità sostenibile.

Il progetto HOPE realizzato ad Empoli migliorare la qualità della vita nel centro storico di Empoli, potenziando i servizi sociali e culturali. Tra gli interventi chiave vi è l’efficientamento del patrimonio edilizio pubblico attraverso il recupero di edifici storici, la creazione di spazi per nuove attività culturali e l’implementazione di servizi per le fasce più vulnerabili della popolazione. Ogni intervento è stato concepito per integrare le necessità della comunità con un approccio di sviluppo sostenibile e inclusivo.

Il progetto *“Ex Baraccamenti Cattolica”* a Taranto prevede di eliminare lo stato di abbandono degli edifici e degli spazi degli ex Baraccamenti Cattolica, restituendoli alla cittadinanza attraverso un piano di rigenerazione urbana che tiene conto del valore storico, paesaggistico e sociale del sito. L’intervento prevede la realizzazione di poli culturali e formativi, integrati da spazi di aggregazione e socializzazione, come la grande piazza centrale ottagonale, fulcro del progetto.

---

<sup>4</sup> La breve descrizione dei casi di interventi di rigenerazione urbana di Andria, Bari, Brescia, Crotone, Empoli e Taranto di seguito è interamente tratta dal libro *“Città Rigenerative, Parte Prima”* realizzato da IFEL e dalla Associazione Mecenate 90, pubblicato nel 2024

## 5. Un focus sulla mobilità sostenibile

Uno degli assi su cui spesso si muovono gli interventi per la rigenerazione urbana è quello della mobilità sostenibile, cioè di una mobilità a ridotto impatto ambientale e nel contempo funzionale alla migliore fruizione possibile degli spazi, delle opportunità e dei servizi all'interno del quartiere.

Da tempo, soprattutto nei centri urbani italiani ed esteri, si sperimentano metodi e strumenti finalizzati a realizzare modelli di mobilità sostenibile, attivando processi che prevedano sostanzialmente: il miglioramento dell'efficienza del servizio di trasporto pubblico locale, la promozione della mobilità attiva attraverso la più ampia disponibilità di piste ciclabili e pedonali, le forme diverse di mobilità condivisa (car sharing o bike sharing).

Sulla base degli ultimi dati e delle ultime classifiche disponibili in Italia, le città che stanno effettuando i maggiori progressi in termini di mobilità sostenibile sono: Firenze che sta puntando sull'ampliamento della rete tranviaria, sulla rete delle piste ciclabili, sull'estensione delle c.d. Zone 30 (ovvero le strade con il limite di velocità posto a 30 km/h) e sull'incentivazione a ricorso alla mobilità elettrica. Parma sta puntando da tempo sull'ampliamento progressivo delle piste ciclabili, sulla migliore raggiungibilità e fruibilità delle aree pedonali e sul mantenimento del livello di efficienza della propria rete di trasporto pubblico. Bologna da tempo incentiva un modello di mobilità sostenibile favorendo la disponibilità di mezzi condivisi e puntando ad incentivare il ricorso ai mezzi pubblici. Milano sta puntando sull'incentivazione alla mobilità dolce, attraverso una maggiore offerta di piste ciclabili, ma soprattutto al maggiore ricorso a veicoli elettrici attraverso un incremento dell'offerta di colonnine di ricarica. Roma punta da circa 4 anni sull'ampliamento progressivo delle piste ciclabili interconnesse ed in grado di collegare un numero abbastanza ampio di quartieri centrali e semiperiferici della città; si parla da tempo di realizzare una sorta di Grande Raccordo Anulare ciclabile, un ulteriore obiettivo è di procedere alla realizzazione, lì dove possibile, delle strade scolastiche, ovvero aree pedonali intorno agli edifici scolastici; non da ultimo si punta alla migliore disponibilità di mezzi pubblici che incentivino a non utilizzare l'auto privata.

L'idea sempre più diffusa è inoltre che la mobilità sostenibile debba essere strumento per realizzare il principio di prossimità in precedenza sopra richiamato. Qui vale la pena di effettuare un salto logico piuttosto semplice.

Nel "vocabolario" della rigenerazione urbana, la prossimità assume più significati: non solo come "essere vicino al prossimo", cioè come spinta alla socialità ed alla valorizzazione dei rapporti sociali all'interno di un quartiere, ma prossimità anche come possibilità per ciascun residente di un determinato quartiere di disporre di una rete di servizi prossimi, cioè vicini alla propria abitazione.

La sperimentazione forse più avanzata del principio di prossimità nei processi di rigenerazione urbana si sostanzia nell'ormai noto schema della "Città dei 15 minuti" il cui obiettivo è quello di garantire un'apprezzabile qualità della vita soprattutto nelle aree urbane medie e grandi, valorizzando la dimensione del quartiere sia attraverso una mobilità sostenibile e poco impattante dal punto di vista ambientale che attraverso una rete di servizi essenziali, presenti in ogni quartiere, facilmente raggiungibili dalla abitazione di ciascun residente.

Come si articolano le città di 15 minuti?

Le esperienze finora condotte in Italia e all'estero mostrano che l'attivazione di questo schema poggia su modalità di intervento differenti. Sono molteplici infatti gli elementi che possono configurare una città di 15 minuti. Si tratta di azioni quali: il miglioramento ed il potenziamento, ove possibile, del servizio di trasporto

pubblico al fine di favorirne l'uso, l'incremento del numero delle fermate dei mezzi pubblici di superficie (come fatto in molte città a partire da Barcellona) in modo da incrementare la percentuale di potenziali cittadini che hanno a disposizione una fermata ad un massimo di 300 metri dall'abitazione, la realizzazione di piste ciclabili e pedonali che favoriscano la mobilità con mezzi non inquinanti almeno all'interno del singolo quartiere, l'uso di edifici scolastici nelle fasce pomeridiane e serali quali luogo di incontro, socializzazione e svolgimento di eventi per la popolazione adulta, il "ripopolamento" di strade di quartiere con attività di commercio al dettaglio, il miglioramento dell'illuminazione e l'attivazione di servizi di sorveglianza (per innalzare il livello di sicurezza) di piazze e luoghi pubblici di incontro, aggregazione e sport.

Da un accurato studio pubblicato nel 2024 da un pool di ricercatori<sup>5</sup> le città di Milano, Torino, Livorno, Genova, Bologna e Firenze si configurano come ambiti urbani in cui il 90% della popolazione rientra nel modello della città dei 15 minuti, mentre a Roma solo il 71% della popolazione rientra in questo schema e a Napoli il 60%.

Al di là di questi aspetti di misurazione occorre dire che diverse altre città di medie dimensioni come Bari e Catania si stanno interrogando e stanno avviando interventi che rispondano all'idea dei servizi essenziali raggiungibili in 15 minuti.

Da ciò che è possibile comprendere dalla documentazione disponibile, uno dei primi assi portanti sui cui si cerca di costruire il modello dei 15 minuti è quello della mobilità, potenziando il trasporto pubblico e programmando la realizzazione di piste ciclabili e pedonali.

Anche nel nostro Paese, mutuando da esperienze straniere, si ha l'impressione che questo tipo di processo stia maturando. Molte Amministrazioni Pubbliche si interrogano sul metodo migliore per avviare o perfezionare il modello della città dei 15 minuti prendendo atto, innanzi tutto, che si tratta di un modello che deve riguardare essenzialmente le aree urbane di maggiori dimensioni e che in ciascun quartiere tale modello può essere realizzato attraverso fasi successive ed un insieme di azioni che prevedano anche un forte partenariato tra i soggetti pubblici e quelli privati.

Occorre infine sottolineare che questo modello non è privo di criticità. La realizzazione della città di 15 minuti richiede sempre una grande capacità di visione complessiva del progetto sia da parte dell'Amministrazione locale che dei progettisti al fine di evitare difformità tra un quartiere ed un altro della stessa città o *enclave* che impediscano una naturale osmosi tra parti differenti di un medesimo contesto urbano.

Alcuni esperti sottolineano come paradossalmente, se mal gestita, la rigenerazione urbana o anche la realizzazione di quartieri di 15 minuti poi rischiano di generare diseguaglianze all'interno di un medesimo contesto urbano, con aree che vengono rivitalizzate ed anche rivalutate divenendo prerogativa esclusiva di un ceto benestante, ed aree che continuano a versare in condizioni di degrado e marginalità. E' questo forse uno degli aspetti più interessanti da considerare nella pratica della rigenerazione urbana, ovvero evitare di trasformare questo strumento di inclusione sociale nel suo esatto opposto.

---

<sup>5</sup> studio realizzato da Matteo Bruno, Hygor Piaget Monteiro Melo, Bruno Campanelli e Vittorio Loreto, dei Sony Computer Science Laboratories - Rome in collaborazione con Sapienza Università di Roma e il Centro Ricerche Enrico Fermi, e [pubblicato](#) sulla rivista Nature Cities

## 6. Conclusioni

Quanto detto finora lascia emergere alcuni aspetti essenziali.

Il primo è che già da tempo nel nostro Paese, a vari livelli, il tema della rigenerazione urbana è sottoposto all'attenzione non solo degli esperti ma anche delle Istituzioni politiche e degli Amministratori locali. Diversi sono stati inoltre in passato i tentativi di intervenire, attraverso stanziamenti pubblici, sulla rigenerazione di porzioni di territorio urbano, a volte con successo a volte con una certa lentezza, tuttavia la pratica sembra già oggi consolidata. E', inoltre, con il PNRR e con un livello consistente di fondi disponibili che la rigenerazione urbana si configura oggi come una opportunità consistente registrando un numero elevato di interventi ed un coinvolgimento forte delle Amministrazioni locali.

Un secondo aspetto interessante è quello legato alle norme sulla rigenerazione urbana che richiederebbero probabilmente di essere riorganizzate ed attualizzate rispetto ad una normativa che risale molto indietro nel tempo.

Sembra inoltre necessario continuare a dibattere sui temi della rigenerazione urbana per comprenderne le evoluzioni possibili ed a conoscere approfonditamente, quasi catalogandole, le esperienze sul campo per individuare i nodi critici e comprendere come superarli. Ancora oggi nel nostro Paese gli interventi di rigenerazione urbana possono scontare i problemi che caratterizzano generalmente gli iter legati alla realizzazione di opere pubbliche, ovvero complessità burocratiche e contenziosi che allungano i tempi di esecuzione dei lavori. Anche su questo occorrerebbe riflettere e trovare una strada. Va certamente sostenuta la consultazione pubblica legata ad interventi di rigenerazione urbana; i progetti vanno condivisi con i residenti di un determinato territorio per avere successo; l'importante è che tutto questo non porti ad un allungamento dei tempi di realizzazione.

Occorre infine evitare che gli interventi di rigenerazione urbana creino diseguaglianze e squilibri all'interno di una area urbana. Per questi motivi lo studio dei fenomeni di rigenerazione risulta essenziale, per conoscere meglio cosa la pratica genera sul campo e contrastare eventuali criticità.