



VI Giornata di Studi INU

Città senza petrolio

Napoli, 10 giugno 2011
Centro Congressi Ateneo Federico II
Via Partenope 36

QUOTA DI ISCRIZIONE

La quota di iscrizione, da versare contestualmente all'atto della registrazione alla VI Giornata, è di 150 € per i non soci INU, 100 € per i soci INU in regola e 30 € per studenti (non in corsi di dottorato).

Per coloro che intendono iscriversi all'INU nel corso della Giornata di Studi, la quota di iscrizione è di 50 € (oltre 100 € di quota associativa, quale socio aderente).

Ciascuna quota di iscrizione comprende una copia degli atti.

RELAZIONI FINALI

Le relazioni finali dovranno essere presentate nelle forme che saranno successivamente comunicate, relativamente a un paper di max 20.000 caratteri spazi inclusi, oltre grafici e tabelle in bianco e nero, per un numero totale di 10 pagine.

Gli abstract vanno inviati via e-mail all'indirizzo giornatastudio@inu.it.

Previa accettazione dell'abstract da parte del Comitato scientifico, saranno inviate agli autori le norme redazionali alle quali conformare gli scritti.

Ciascun autore può presentare una sola relazione a proprio nome e/o una sola relazione in collaborazione con più autori.

PUBBLICAZIONI

Le relazioni finali saranno pubblicate integralmente sui siti registrati dell'INU con valore di pubblicazione ISBN a tutti gli effetti.

La pubblicazione cartacea sarà realizzata a seguito di revisione anonima delle relazioni finali.

SCADENZE

5 maggio 2011, invio abstract (max 1.000 caratteri)

20 maggio 2011, comunicazione accettazione abstract

5 giugno 2011, invio relazioni in bozza o slides di presentazione

15 luglio 2011, invio relazioni finali

Città senza petrolio

VI Giornata di Studi INU

La prospettiva di città senza petrolio appare di lunghissimo periodo, al punto che si potrebbe considerare al di fuori della ragionevole portata degli urbanisti. Tale considerazione rischierebbe di proietterebbe la *Giornata di studi* in una dimensione fantascientifica, nella quale liberare esclusivamente la capacità creativa dei progettisti più immaginifici. Il che non sarebbe neppure inconcepibile in un periodo in cui tanta fortuna hanno avuto le tesi di Richard Florida e puntare all'industria creativa ha fatto parte della strategia di sviluppo di molte ed importanti città. Invece, i propositi sono molto più misurati: la parola d'ordine contenuta nel titolo è utilizzata come una linea di tendenza, una realtà che, anche se collocata in un futuro forse anche lontano, incomincia ad avere effetti immediati per la costante, progressiva ed inarrestabile riduzione dei carburanti fossili, inesorabilmente causata da due convergenti condizioni. Da una parte, si ha la crescente difficoltà a ricercare e sfruttare giacimenti sempre più profondi nel suolo e lontani dai continenti, come il recente disastro del Golfo del Messico ha dimostrato, a riprova della pericolosità delle piattaforme offshore e dei danni che possono essere causati dalla loro limitata sicurezza; dall'altro, si pone la necessità di limitare le emissioni dei gas serra per rallentare il cambiamento climatico, di cui le manifestazioni più eclatanti sono state gli incendi di Mosca e le alluvioni del Pakistan del 2010, seguite dalle annuali inondazioni del Veneto e della Piana del Sele, nel salernitano, a cui un contributo predominante è dato dall'ingente quantità di anidrite carbonica immessa nell'atmosfera dai motori delle automobili.

In presenza di costi crescenti del petrolio e in prospettiva di una strategia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, non è procrastinabile il ripensamento delle città, in cui, a partire dal 2009, vive e vivrà ormai la maggioranza dell'umanità, né l'adozione di rinnovati principi per la pianificazione e progettazione della sua crescita. Infatti, già in molti paesi si sono avviate nuove sperimentazioni, esperienze pilota, modifiche normative, tendenti ad una pianificazione sostenibile e a progetti urbani basati su morfologie compatte e ad alta densità. Per le trasformazioni urbane si fa affidamento ad una nuova fiscalità di scopo, all'applicazione piena del principio di sussidiarietà orizzontale, alla formulazione di premialità e compensazioni, nel quadro di processi sempre più maturi di negoziazione. L'obiettivo è riorganizzare le funzioni della città, rinnovare il sistema delle infrastrutture, riconfigurare gli spazi pubblici e le morfologie urbane, stabilire nuovi rapporti tra ambiente naturale ed artificiale, in uno scenario tendenziale di contenimento dei consumi energetici delle abitazioni e delle altre infrastrutture urbane, nel quale ogni sua riduzione, sia pur piccola, assume una valenza sia emblematica sia paradigmatica.

Sessione I

Mobilità sostenibile

È stato stimato che, entro il 2020, la mobilità urbana crescerà del 50% e che nei paesi industrializzati, ogni anno, si spendono, a causa della congestione in aree urbane e metropolitane, 500 miliardi di euro. Nel bilancio energetico delle città, il settore dei trasporti incide da un minimo di un terzo fino alla metà dei consumi di combustibili fossili e delle emissioni di gas serra e polveri sottili. In tale scenario, i problemi ambientali, globali e locali, e funzionali generati dalla mobilità giocano un ruolo fondamentale per la competitività e la Comunità europea, recependo le direttive del protocollo di Kyoto (2005) e della conferenza di Cancun (2010), si prefigge di raggiungere entro il 2020 l'obiettivo del 20-20-20: 20% di fonti rinnovabili, 20% di risparmio energetico e 20% di riduzione di anidrite carbonica. A livello nazionale, la normativa vigente impone ai Comuni italiani con oltre 50 mila abitanti l'adozione del *Piano energetico comunale*, uno strumento operativo, strutturato con *linee guida* e *schede d'azione*, volto allo sviluppo sostenibile delle città. A livello locale, gli effetti della mobilità sono soprattutto sulla salute dei cittadini; inquinanti, polveri sottili hanno effetti nocivi ormai dimostrati sulla salute dell'uomo. Negli ultimi decenni si è assistito a un crescente sviluppo del settore dei trasporti; ciò, da un lato, ha contribuito alla crescita sociale ed economica delle città; dall'altro, soprattutto in riferimento al traffico stradale, ha condizionato sempre più la qualità della vita della collettività, influenzando, in modo significativo, sul deterioramento dell'ambiente, sull'aumento della congestione stradale, sullo spreco di risorse, sui limiti alla funzionalità urbana, sull'*urban spread*. Per pianificare una mobilità urbana sostenibile è necessario incidere sul sistema territoriale nel suo complesso, perseguendo sia una riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di inquinanti sia l'aumento della qualità della vita per i cittadini, ma anche competitività ed efficacia delle città per fare fronte alla competizione globale. Numerose città e aree metropolitane hanno messo in campo numerose e articolate strategie, con differenti risultati misurabili, incentrate su politiche di gestione della domanda di mobilità; nuove abitudini di mobilità; *Intelligent Transportation Systems*; nuovi servizi e/o infrastrutture di trasporto; politiche territoriali.

Parallelamente, la recente crisi economica ha costretto le pubbliche amministrazioni a tagliare fortemente i fondi dedicati alla pianificazione urbana. Da queste considerazioni emerge quindi la necessità di proporre forme di governo del territorio che siano

sostenibili e razionali. Le politiche di trasporto, dal canto loro, devono garantire il massimo benessere per i cittadini ed essere improntate a una visione di insieme che tenga conto del più complesso ed esteso sistema sociale, ambientale ed economico nel quale il settore dei trasporti si trova a operare.

(discussant Ennio Cascetta - coordinatore Romano Fistola)

Sessione II

L'infrastruttura verde

Nelle politiche locali di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, assume un ruolo sempre più rilevante l'infrastruttura verde.

Con essa si identificano una rete di reti, ecologica, agricola, storico-culturale, paesaggistica, energetica, garantita da relazioni di compatibilità ambientale, economica e sociale, come teorizzato da F.L. Olmsted nella seconda metà del XIX secolo. L'apprezzamento della biodiversità e dei paesaggi culturali non si limita ad internalizzare la gestione del ciclo delle acque meteoriche e reflue, con i necessari legami alla promozione della biodiversità, ma si misura in maniera più articolata con i modi d'uso e il bilancio energetico.

Essa tende a favorire la produzione di energia da fonti rinnovabili, ad introdurre più efficienti modelli di movimento, quali la cosiddetta *mobilità dolce*, e di uso del suolo, a ridurre i consumi, a migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua, a mitigare gli effetti delle *isole di calore*, specialmente in ambito urbano. Le infrastrutture verdi possono essere progettate in contesti ad urbanizzazione compatta o diffusa, così come in zone rurali o scarsamente antropizzate. Sono caratterizzate da gradienti di naturalità longitudinali e trasversali, che variano secondo modalità di connettività, integrazione ed accessibilità. Di particolare interesse sono, inoltre, i processi di costruzione sociale delle infrastrutture verdi e il loro contributo alle politiche di riqualificazione territoriale, considerate in tutta la loro complessità.

(discussant Domenico Patassini - coordinatore Emanuela Coppola)

Sessione III

Il paesaggio della città-natura

Il paesaggio è ormai diventato tema pervasivo dell'operare urbanistico e territoriale, a tutte le scale. La declinazione dei significati che esso assume nella pratica progettuale è multiforme. Se si concorda che la natura del paesaggio sia polisemica, allora la diversità di significati, paradigmi e modelli, con cui viene rappresentato, palesa la ricchezza di un'entità intrinsecamente cultu-

rale. Un primo campo di riflessioni comporta la considerazione e la verifica di come le accezioni di significato e i modelli paradigmatici siano adeguati e pertinenti alla città e al territorio che utilizza risorse rinnovabili e limita le emissioni dei gas serra.

Il paesaggio è assunto secondo due connotazioni di significato ricorrenti. Il paesaggio, della tradizione, ha un *profilo verde*. Il paesaggio dell'innovazione, introdotto dalla Convenzione europea del 2000, è un'attitudine dello sguardo che, nella percezione, porta a sintesi molteplici fattori, naturali e umani, e costruisce immagini: belle e brutte, verdi e costruite. Probabilmente il paesaggio della città senza petrolio o della città sostenibile, è la mediazione tra il profilo verde e l'aleatorietà della percezione. Un secondo campo di riflessioni ammette la possibilità di integrare le due posizioni attraverso mediazioni che non riducano il numero delle possibili combinazioni, bensì, in ogni occasione, propongano la vasta gamma delle opzioni e mettano in evidenza l'adeguatezza di ciascuna di esse agli obiettivi e agli scopi.

Alla scala territoriale, una delle sfide più rilevanti della città senza petrolio è la riduzione dell'impronta ecologica. Il metabolismo urbano, affrontato alla dimensione locale, considera la chiusura dei cicli corti tra la disponibilità delle risorse energetiche, idriche, alimentari, ecc., presenti negli spazi aperti circostanti la città e il loro consumo e smaltimento. Un terzo campo di riflessione riguarda gli strumenti innovativi, di disegno, normativi, gestionali, fiscali, ecc., necessari per un progetto di territorio in grado di stabilire una nuova alleanza tra città e campagna, alla luce delle ipotesi della sostenibilità ecologica.

Alla scala della città e delle sue parti, il rapporto tra *spazi aperti* e *spazi costruiti*, mette in gioco molti dei parametri attraverso i quali è valutata la sostenibilità urbana. Tuttavia nell'ipotesi della città a zero petrolio, gli spazi verdi hanno un ruolo fondamentale nel contribuire all'assorbimento delle emissioni di anidrite carbonica, alla mitigazione climatica e al mantenimento della biodiversità: non più spazi di risulta, non solo abbellimenti. L'enfasi della provocazione suggerisce un ultimo campo di riflessione, che rovescia la prospettiva dei profili urbani e pone attenzione al progetto del vuoto: esso diventa la trama verde che alimenta le nuove ecologie della città.

(discussant Mariolina Besio - coordinatore Immacolata Apreda)

Sessione IV

Il progetto urbano

Kyoto, il Nobel ad Al Gore, il surriscaldamento globale, le basse emissioni di CO₂, il costo del petrolio, le energie rinnovabili, le grandi migrazioni sociali, l'esplosione della città, la fragilità delle grandi concentrazioni di fronte agli eventi naturali che si trasformano in catastrofi, la difesa dei contesti locali assunti a baluardi di identità. La cultura del progetto architettonico e urbanistico non può rimanere insensibile. Si tratta di una trasformazione epocale che parte dal basso. Proceede per obiettivi di qualità della vita, pratiche autopoietiche e strategie di sopravvivenza. I protagonisti sono i cittadini, consumatori, risparmiatori, che si nutrono dei prodotti dell'agricoltura biologica e fanno raccolta differenziata; preferiscono i mezzi di trasporto pubblico o la bicicletta; sono attratti dalle auto a basse emissioni; apprezzano le case bioclimatiche e non gli edifici a elevati consumi energetici; vogliono opere pubbliche sostenibili e sensibili al paesaggio; guardano con crescente diffidenza alle politiche urbane griffate dallo star system che generano maggiori costi e hanno spesso facilitato e coperto fenomeni di corruzione nella P.A. L'impatto ambientale delle città è enorme, sia per il crescente peso demografico, sia per la quantità di risorse naturali che le città consumano. In Europa il consumo di energia ascrivibile agli edifici rappresenta ormai oltre il 40% del totale. In Italia le città sono esplose e tendono a perdere una connotazione fisica definita per assumere la dimensione fluida di campi di relazioni. Diminuisce la necessità del territorio, inteso come spazio in cui muoversi e comunicare, aumenta la domanda di sicurezza e il bisogno di paesaggi in cui vivere e riconoscersi. La recente crisi economica ed energetica sta cambiando in maniera decisiva il modo di pensare il futuro e le sue forme. Si tratta di questioni che toccano direttamente le vite dei cittadini e definiscono obiettivi di qualità di tipo diverso. In tale quadro, il progetto urbano tradizionale non riesce a riproporsi come strumento di governo delle trasformazioni. Spesso i progetti urbani, rifiutando i nuovi contesti della città senza petrolio, tendono a ricrearne e a interpretarne altri, diversi da quelli reali e portano in sé i germi dell'estraneazione e/o dell'inattuabilità. Appare necessario proporre visioni alternative alle pratiche comuni; coinvolgere lo spazio urbano e la società in una visione condivisa di futuro; individuare strumenti progettuali tali da interpretare con efficacia le forme delle città dopo la crisi.

(discussant Mosè Ricci - coordinatore Antonio Acierno)

Sessione V

Sistemi urbani

La sostenibilità non è solo ambientale: vanno considerate anche le questioni connesse alla praticabilità economico-finanziaria di un programma d'azione e la sua *attività sociale*. A tali problematiche l'urbanistica risponde con approcci che non sono specifici del campo disciplinare, sconfinando nelle scienze ambientali e nella sociologia.

Il dibattito sulla *forma* urbana adatta a ottenere più alti livelli di sostenibilità ambientale è colpevolmente trascurato. Il tema centrale è la *capacità di carico* del territorio. Il calcolo della *impronta ecologica*, proposto da Wackernagel e Rees nel 1996 è il punto di partenza per misurare la sostenibilità ambientale di un insediamento. Ma nessuna città può coincidere con la sua impronta ecologica. La città è per definizione un luogo in cui si concentrano residenza e attività umane. Per poter esistere deve importare elementi di sussistenza dal territorio circostante.

Alla scala urbanistica è necessario governare altri fenomeni, più specifici e circoscritti, ma altrettanto influenti sul livello di sostenibilità. L'urbanistica non può pretendere di modificare il comportamento delle persone o di influire sulle dinamiche globali dei mercati. Può invece proporre soluzioni spaziali che garantiscano alcuni elementari principi di compatibilità dell'insediamento con l'ambiente.

L'urbanistica può tornare a influire sulle dinamiche di trasformazione dell'insediamento urbano abbandonando le "due fantasie dell'ordine e dell'onnipotenza", per dirla con come dice Rem Koolhaas, e progettando interventi capaci di produrre effetti spaziali sulla struttura urbana; oppure progettandoli con "consapevolezza scalare", per dirla con Patsy Healey, nell'ambito di una visione strategica d'insieme e con l'obiettivo di aumentare il livello di sostenibilità ambientale dell'insediamento.

I progetti devono necessariamente cambiare i loro riferimenti culturali, travalicando il tradizionale campo disciplinare dell'urbanistica e allargando l'orizzonte di interesse a tutto il sistema di *governo del territorio*. Governo del territorio e progetto dei luoghi sono i due aspetti imprescindibili di un ripensamento in chiave sostenibile degli insediamenti urbani. I nuovi progetti di intervento locale devono essere visti come gli strumenti di attuazione dei contenuti positivi di visioni strategiche.

(discussant Roberto Mascarucci - coordinatore Isidoro Fasolino)

Sessione VI

La Governance delle politiche urbane

Un'integrazione degli strumenti legislativi, regolamentari e valutativi e una convergenza dell'operato delle istituzioni appare ormai irrimandabile. Mentre il ciclo del petrolio esaurisce lentamente la sua centralità economica, il mondo si è radicalmente trasformato, è divenuto un mondo *urbano* che si avvia a una informe e tentacolare *metropolizzazione* nella quale galleggiano residui di forme urbane appartenenti a culture diverse, di cui noi stessi siamo stati partecipi: la città di antico regime, i nostri centri storici, la città moderna dei quartieri dell'edilizia pubblica e delle periferie e i sistemi urbani contemporanei della città diffusa e della città continua. Un'ameba che include forme urbane, paesaggi, nuovi oggetti di effimera centralità ed è leggibile solo nella dimensione della mobilità veloce della economia del petrolio. La disciplina urbanistica ha provato a governare le forme insediative che ne sono scaturite con strumenti e tecniche ridefiniti negli anni trenta del secolo scorso, ma derivati dalla costruzione della città europea borghese della metà del secolo precedente, ben prima, quindi, del petrolio e della sua cultura. Se ci si chiede il perché di tale apatia concettuale, si deve constatare che la disciplina si è essenzialmente riferita al paradigma della conformazione per pubblico interesse della proprietà privata, paradigma molto più stabile della evoluzione tecnologica e variabile solo in funzione della mutazione del pubblico interesse. Ciò che non è viceversa cambiato, in termini disciplinari, è proprio la natura sostantiva del pubblico interesse, i nuovi usi della città e la loro produzione e gestione, e, quindi, è mancata un'elaborazione di strumenti coerenti ai nuovi fini che, oggi, coincidono con il superamento della città del petrolio e, con essa, del dilagante inquinamento, dell'irrefrenabile consumo di suolo, della inevitabile rottura degli spazi misurati sui percorsi pedonali, ecc. La riflessione che ci si propone nella è su questa natura sostanziale e su come, al suo mutare, debbano modificarsi le forme di governo, incentrando la riflessione sulle seguenti problematiche: politiche pubbliche in relazione alla produzione di beni e di servizi; forme valutative dei beni pubblici e dei servizi; rapporto tra i soggetti istituzionali nel governo dei beni pubblici; rapporto tra utenti ed erogatori di servizi

(discussant Piero Properzi - coordinatore Maria Cerreta)

8.30	REGISTRAZIONE DEI PARTECIPANTI
9.00	AULA MAGNA
<p>PLENARIA</p> <p>Presentazione ROBERTO GERUNDO Università di Salerno Direttore Giornate di Studi Inu</p> <p>Saluti istituzionali</p> <p>Introduzione FRANCESCO DOMENICO MOCCIA Università di Napoli Federico II Responsabile scientifico Giornate di Studi Inu</p> <p>Relazione invitata EDUARDO ZANCHINI Legambiente Responsabile nazionale per l'energia e l'urbanistica</p> <p>Modera PASQUALE DE TORO Università di Napoli Federico II Segretario Giornate di Studi Inu</p>	<p><i>Mobilità sostenibile</i> (sessione 1)</p> <p>discussant ENNIO CASCETTA coordinatore ROMANO FISTOLA Domenico D'Angelo, Armando Calabrese Sistemi di trasporto avanzati per l'ambiente urbano Matteo Ignaccolo, Giuseppe Inturri, Elena Rubulotta Mobilità sostenibile: accessibilità e centralità nell'area provinciale siracusana Stefano de Luca Analisi degli effetti sociali, finanziari ed economici derivanti dall'introduzione del pedaggio sul raccordo autostradale Salerno-Avellino Alice Albanese Dal processo di meccanizzazione dell'uomo all'esigenza di naturalizzazione dei collegamenti Michele Pezzagno, Giulio Maternini Mobilità sostenibile nei Sistemi lineari metropolitani (LiMeS) e il ruolo degli itinerari minori Stefano Gori, Marco Petrelli Metodologia per lo sviluppo integrato trasporti-territorio Giuseppe Mazzeo Network di mobilità metropolitana e processi di deurbanizzazione Maurizio Spina Formazione e innovazione per la mobilità sostenibile Francesco Bagnato, Daniela Giusto Trasporto pubblico e universal design Romano Fistola, Mariano Gallo, Rosa Anna La Rocca La mobilità insostenibile: impatti dannosi del traffico veicolare sulla salute umana Armando Carteni, Vanda Mazzone Emissioni zero e sostenibilità ambientale: il Sustainable energy action plan (Seap) come strumento operativo Roberto Gerundo, Isidoro Fasolino Il dimensionamento di una rete stradale sostenibile nel piano urbanistico comunale Isidoro Fasolino, Carla Eboli Studio per un collegamento su ferro a servizio dell'Università di Salerno</p>
13.30	LUNCH

SALA A

L'infrastruttura verde (sessione 2)

discussant **DOMENICO PATASSINI**

coordinatore **EMANUELA COPPOLA**

Alberto Fichera, Matteo Ignaccolo, Giuseppe Inturri, Paolo La Greca,

Francesco Martinico

Adattamento di aree urbane al cambiamento climatico: una rete di spazi verdi per Catania

C. Diamantini, G. Scaglione, C. Rizzi, S. Staniscia, M. Ricci, V. Cribari,
con la collaborazione di **C. Costa**

A22 verso infrastrutture osmotiche

Chiara Camaioni

Infrastrutture verdi e trasformazioni urbane

Emanuele Sommariva, Mosè Ricci

PICITY. Ponente Intelligent Coast. Caso studio: Savona Central Park

Luca Mazzari, Emanuele Sommariva

Design per l'energia. Strumenti e linguaggi per una produzione diffusa

Jacopo Avenoso, Sara Grignani

PICITY. Ponente Intelligent Coast. Caso studio: Wastescape Stoppani
dal degrado al paesaggio

Mauro Vincenti

L'architettura del parco. L'idea dell'arcipelago quale dispositivo
di configurazione degli spazi aperti della città

Jeannette Sordi, Mosè Ricci

Ecolece. Verso un nuovo piano

Maria Giuffrida, Antonella Sarlo

Declinazioni progettuali della Rete ecologica nel Ptcp di Reggio Calabria.

Dall'insularizzazione delle aree protette alla strutturazione dell'armatura verde

Emma Buondonno

La Rete ecologica di Ercolano: il ring di Natura, i corridoi ecologico-
monumentali, il frammento di natura e architettura

C.Tiziana Scandura

Corridoi ecologico-funzionali a scala urbana quali criteri guida
del processo di pianificazione e gestione della città

Alessandro Sgobbo

Ciclo riciclo e orti urbani

Laura Pellegrino

I parchi agricoli comunali come piano attuativo del Puc orientato
al miglioramento produttivo, sociale e ambientale del territorio agricolo
comunale

Enrico Russo, Giuseppe Ruocco

Green Infrastructure e gestione del ciclo delle acque piovane:
il caso americano

SALA B

Il progetto urbano (sessione 4)

discussant **MOSÈ RICCI**

coordinatore **ANTONIO ACIERNO**

Fabio Naselli

Democrazia, sviluppo e qualità della vita: verso il progetto per una città del futuro

Luigi Guastamacchia

La pianificazione attuativa in Puglia tra abitare sostenibile
e visione paesaggistica

Claudia de Biase, Gabriella Esposito, Marina Rigillo

Il disegno urbano nelle città car-oriented: uso del suolo e uso dell'auto a Belfast

Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole, Stefania Oppido

La città contemporanea verso nuovi modelli di sviluppo post globali
e non dissipativi

G. Caravella, F. Rotondo, F. Selicato

Gli orizzonti del progetto urbano nella nuova forma di piano

Sabrina Maiorano, Aniello Ciaravolo

Gli eco-quartieri nell'utilizzo delle risorse naturali

Mario Losasso

Il retrofit energetico per la riqualificazione edilizia e urbana

Monica Guarino

Progettare una nuova cultura dell'abitare: un'idea di riqualificazione
urbana ad Avellino

Carlo Berizzi

Nuove forme urbane per un uso non distruttivo del suolo

Domenico Costantino, Raffaella Riva Sanseverino

La città sostenibile: dagli ecovillaggi alle smart cities

Giorgio Peghin, Valeria Saiu

Il progetto del "vuoto". Alla ricerca di vecchi e nuovi significati
per gli spazi aperti della città

Eduardo Caliano, Nicola Vitolo

L'evoluzione dei Regolamenti edilizi a seguito del Protocollo ITACA

Roberto Gerundo, Michele Grimaldi, Alessandro Siniscalco

La misura della sostenibilità dell'intervento urbanistico e dei tessuti insediativi

Roberto Vanacore

Il progetto di riqualificazione del quartiere Quattrograne Ovest ad Avellino

Carla Eboli, Michele Grimaldi

Dall'analisi alla strategia per progettare forme urbane sostenibili

Luisa Smeragliuolo Perrotta

La misura di Paestum

Ilaria Falcone

La riqualificazione energetica di edifici residenziali pubblici in clima caldo

Stefano Aragona

Progettare città senza petrolio significa riprogettare la città "tout-court"

Roberto Pallottini

La mobilità ciclabile nella dimensione metropolitana romana

Franco Rossi

Città in carenza di sostenibilità, città senza futuro

Sandra Camicia, Lunella Ferri

Contesti periurbani in evoluzione. Una proposta progettuale

AULA MAGNA

Sistemi urbani (sessione 5)

discussant ROBERTO MASCARUCCI
coordinatore ISIDORO FASOLINO

Nicola Tucci

EcoCittà. Dal passato il futuro

Emanuela Nan

Geografie logiche per le urbanità post petrolio

Valentina Rocca

Sito ideale e forme urbane: modelli di città sostenibile tra Oriente e Occidente

Roberto De Lotto

La città flessibile: riflessioni su una urbs a geografia variabile

Fulvia Pinto

Pianificazione sostenibile e governo integrato del territorio

Domenico Passarelli, Maria Sapone

Valorizzazione e ottimizzazione delle risorse energetiche attraverso un approccio integrato e sostenibile del territorio

Emilia Manfredi

La costruzione della qualità urbana attraverso gli strumenti di valutazione

Salvatore Losco

Ecoplanning: l'esperienza francese di ecocité ed écoquartier

Alessandro Coppola

Dalle macerie alla sostenibilità. Le strategie di smart shrinkage nella Rustbelt americana

Salvatore Di Dio

I Piani d'azione per l'energia sostenibile. Un caso studio siciliano

Assunta Martone, Marichela Sepe

Governare le dinamiche di trasformazione del territorio

in maniera sostenibile: un caso studio

N. Chiapparo, S. Chiapparo, E.R. Ruggieri, Y. Feng, M. Gong,

S. Lamberti, F. Maglioccola, G. Galano

Urban transformations and human spaces.

Gli spazi urbani post-industriali come occasione di capitale sociale

Emanuela Coppola

L'applicazione dei principi di pianificazione sostenibile

a un piano comunale: il caso di Sassano nel Vallo di Diano

Massimo Zupi

"Turismo auspicabile" nella Costa dei Coralli

Donatella Cristiano, Ambrogio Pelizzoni

Valutazioni ambientali di piani e programmi con tecniche Gis

SALA A

Il paesaggio della città-natura (sessione 3)

discussant MARIOLINA BESIO
coordinatore IMMA APREDA

Roberta Restivo

Da un approccio olistico a un metodo analitico. Verso la definizione di un linguaggio universale per la progettazione del paesaggio

Chiara Rizzi

Ecologia e progetto di paesaggio. Tre tattiche per una strategia

S. Chiapparo, N. Chiapparo, A. De Donato, B. Baraini, L. De Liguori, G. Galano, S. Jiang, Y. Feng, F. Maglioccola

Tecnologie del paesaggio. Un'analisi integrata dei fenomeni perturbativi dello skyline urbano tra Italia e Cina

Anna Floriello

Il paesaggio della città-natura

C. Piscitelli, Francesco Rotondo, Francesco Selicato

Il progetto del terzo paesaggio: alcune considerazioni a partire dal caso pugliese

C.Tiziana Scandura, Salvatore Scandura

Vuoti e pieni: le due "facce" del paesaggio urbano

Rosalba D'Onofrio

Paesaggio e spazio pubblico: per una nuova idea di città

Claudia Aveta, Marida Salvatori

La conservazione sostenibile del "paesaggio storico urbano" e il recupero del verde

Paola Cannavò

La sostenibilità ambientale nella progettazione delle infrastrutture portuali

Salvo Messina

Priolo, oltre il petrolchimico

Bruno Alampi

Il "parco città campagna"

La governance delle politiche urbane (sessione 6)

discussant PIERO PROPERZI

coordinatore MARIA CERRETA

Americo Picariello, Enrico De Nicola

Analisi e proposte per un nuovo modello di governo del territorio

Cecilia Scoppetta

Gli "in between spaces" del nuovo Strategic Spatial Plan di Londra

Giovanni Avosani

Lo spazio pubblico nella città di Londra, strumento di welfare urbano

Alessandro Calzavara

La necessità di una revisione "ambientale" della strumentazione urbanistica

Lidia Diapi, Matteo Doni

È importante la forma urbana per le strategie energetiche?

Francesco Musco, Domenico Patassini

Mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici:

dal piano alla governance flessibile

Antonio Cappuccitti

Strumenti di controllo della qualità progettuale per la città sostenibile

a misura di pedone

Daniela De Ioris, Gilda Di Pasqua, Michele Reginaldi, Paolo De Pascali

Il localismo energetico nella progettazione urbanistica: linee di ricerca

per interpretare pro-positivamente un quadro sistemico complesso

Antonio Bertini

Città senza petrolio e parco nazionale con petrolio

TAVOLA ROTONDA

Modera

FABRIZIO MANGONI DI SANTO STEFANO

Università di Napoli Federico II

past President Inu Campania

Intervengono

ENNIO CASCETTA

Università di Napoli Federico II

DOMENICO PATASSINI

Istituto Universitario di Architettura di Venezia

ROBERTO MASCARUCCI

Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara

PIERO PROPERZI

Università dell'Aquila

MARIOLINA BESIO

Università di Genova

MOSÈ RICCI

Università di Genova

Conclusioni

FEDERICO OLIVA

Politecnico di Milano

Presidente nazionale Inu

Giornate di studi INU

Responsabile scientifico

Francesco Domenico Moccia
Consiglio direttivo Inu Campania

Direttore

Roberto Gerundo
Presidente Inu Campania

Segretario

Pasquale De Toro
Segretario Inu Campania

VI edizione

Comitato scientifico

Mariolina Besio, Ennio Cascetta, Roberto Mascarucci
Domenico Patassini, Piero Properzi, Mosè Ricci

Comitato di coordinamento

Emanuela Coppola (responsabile operativo), Antonio Acierno
Immacolata Apreda, Maria Cerreta, Isidoro Fasolino, Romano Fistola

Comitato tecnico-organizzativo

Armando Carteni, Stefania Di Roberto, Michele Grimaldi
Antonio Iovine, Cinzia Langella, Daniela Mello, Giuseppe Ruocco
Enrico Russo, Alessandro Sgobbo

INU

Piazza Farnese 44
00186 Roma
tel 0668801190
fax 0668809671
www.inu.it

INU Campania

IV Trav. Montenuovo
Licola Patria 9/A
80072 Pozzuoli (Na)
tel/fax 0818661303
segreteriapresidente@inucampania.it