

Una scuola che funziona è un quartiere che funziona. Un'idea per le periferie di Firenze

Davide Cardì, Daniela Angelini

Parole chiave:

Periferia interstiziale, Indotto felice, Pianificazione preventiva, Cabina di regia, Beneficiari indiretti

Abstract:

La Metrocittà di Firenze è un insediamento policentrico. Tale configurazione determina una particolare morfologia di periferia corrispondente a un tessuto connettivo diffuso negli ambiti territoriali interstiziali fra il centro capoluogo e i centri adiacenti, sviluppati anch'essi intorno a una matrice storica.

La proposta finanziata dal bando si articola in interventi messi a sistema nei vari ambiti periferici e sintetizzati in tre tipologie: istruzione e cultura, viabilità ciclo-pedonale, arredo urbano.

Si punta su una scuola che, al di fuori delle sue mura, diventi baricentro di un quartiere che vive e si relaziona con il territorio anche oltre l'orario scolastico. Perno di un "indotto felice" fatto di servizi, attrezzature, luoghi d'incontro e pubblici esercizi.

Ragioni e contenuti del progetto

La Città Metropolitana di Firenze ha partecipato al cosiddetto "Bando Periferie", finalizzato alla riqualificazione urbana e alla sicurezza delle periferie, pubblicato nel 2016 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ottenendo il finanziamento del proprio progetto composto da un sistema di 50 interventi. Crediamo sia opportuno evidenziare, in premessa, cosa si è inteso per periferia, ossia quale è stato l'ambito territoriale nel quale siamo andati a lavorare. La Città Metropolitana di Firenze è caratterizzata, dal punto di vista insediativo, da una struttura policentrica, rappresentata da un nucleo centrale maggiore costituito dalla città di Firenze (350.000 abitanti circa in 102 kmq di superficie) e da una serie di centri abitati di media dimensione (da 15.000 a 50.000 abitanti)

disposti intorno, a formare una prima cerchia di relazioni. Tali centri, seppur con i loro problemi e le loro esigenze di costante micro-pianificazione, possono essere considerati “sufficientemente organizzati”. Pertanto non sono stati interpretati come “periferie” nel senso che il termine ha assunto con il presente Bando, poiché caratterizzati da una loro identità e sostenibilità anche sociale e sviluppati con un certo equilibrio intorno alla loro matrice insediativa storica. La Metrocittà, tuttavia, è caratterizzata dalla presenza di ambiti periferici contraddistinti da una particolare morfologia, che non consiste nella classica periferia concentrica intorno alla città capoluogo, bensì è formata da un tessuto connettivo diffuso negli ambiti territoriali interstiziali fra il centro capoluogo e i centri adiacenti (Paba, 2008).

È proprio questo il contesto periferico nel quale si è ravvisata la necessità di un recupero funzionale, sociale, nonché di una maggiore relazione fra i vari ambiti territoriali e si è ritenuto che tali obiettivi potessero essere raggiungibili attraverso il pieno funzionamento del sistema scolastico, più in generale dell'istruzione, inteso come luogo di relazioni perfettamente integrato con una vivibilità sostenibile del quartiere; tutto ciò in sinergia con un adeguato sistema di spazi aperti pubblici di relazione e con un reticolo di mobilità ciclabile per una accessibilità dolce e lenta.

Le strutture scolastiche, nella realtà fiorentina, sono spesso localizzate negli ambiti periferici sopra evidenziati. L'obiettivo è di creare una scuola che, anche al di fuori delle mura, diventi baricentro di un quartiere che vive, che si relazioni con il territorio oltre l'orario scolastico e sia perno di un “indotto felice” fatto di servizi, attrezzature e pubblici esercizi. L'idea s'ispira anche alla linea di pensiero portata avanti a livello nazionale dall'architetto e senatore Renzo Piano che, a capo del gruppo G124, ha puntato prima sulla rigenerazione delle periferie, attraverso il “rammendo urbano”, poi ha individuato nella scuola il luogo principe per il “rammendo sociale” (Piano, 2015/2017). Al G124, a seguito dell'esito positivo della partecipazione al Bando, abbiamo fatto conoscere *la mission*. Con il progetto presentato dalla Città Metropolitana si è inteso inoltre rispondere alla necessità di diffondere e valorizzare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto, peraltro il mezzo più usato dai ragazzi in età scolastica, con l'auspicio di poter soddisfare con un'adeguata rete infrastrutturale dedicata, gli spostamenti sistematici casa-scuola, casa-lavoro e di accesso ai servizi, oltre quelli ricreativi o sportivi, sui quali si sono concentrate finora l'attenzione e le politiche per la bicicletta nel territorio fiorentino (Donati e Petracchini, 2015) (fig. 1). Questo ambizioso cambiamento culturale trova una connotazione in termini di riqualificazione delle periferie dal punto di vista sociale; «c'è una certa felicità urbana che certamente deve qualcosa all'uso quotidiano della bicicletta nella città. È evidente che facilita le relazioni, ci sono i ciclisti che parlano tra loro: è raro vederne uno che parla al telefono mentre pedala. La bicicletta è un'occasione di contatti umani rinnovati e in questo senso c'è una forte dimensione sociale» (Augé, 2009).

Strategie di rispondenza al bando 2016

La Città Metropolitana di Firenze propone come obiettivo principale del progetto la riqualificazione del sistema dell'istruzione e, in generale, il miglioramento delle condizioni di vivibilità della città da parte dei giovani, o ancor meglio dei bambini. Il tema della vivibilità della città da parte dei bambini, solo recentemente affrontato in Italia, infatti, è unanimemente considerato come un indicatore fondamentale della qualità urbana; l'obiettivo di far star bene i bambini è un obiettivo che interessa il complesso dei cittadini e i cui strumenti (ad esempio la realizzazione/ristrutturazione di edifici scolastici, biblioteche, reti di piste ciclabili, sistemi di verde, pedonalizzazioni, recupero di spazi inutilizzati) hanno utilità per l'intera città (fig. 2).



Fig. 1. Percorso ciclopedonale a Calenzano.

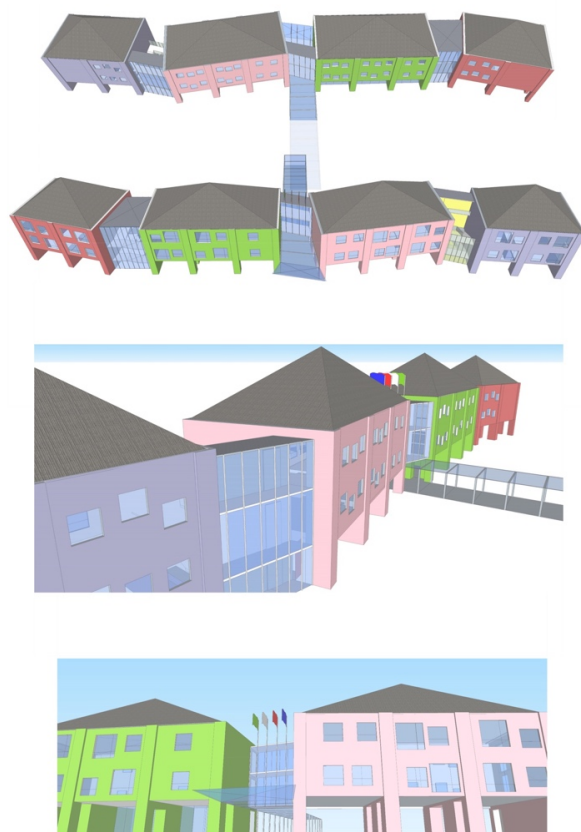


Fig. 2. Progetto per ampliamento Scuola "Pettini" a Scandicci.

Nelle periferie, ovvero nelle aree di più recente edificazione, non consolidate e prive di una morfologia riconoscibile, è più che mai indispensabile la pianificazione di luoghi focali per la ricostruzione dei margini (Stenti, 2016). Gli edifici destinati all'istruzione e il sistema della mobilità lenta necessario per il loro raggiungimento, si possono cioè configurare come strumenti di riqualificazione dei margini urbani, assumendo la valenza di cerniere funzionali tra le periferie dei diversi comuni della cerchia intorno a Firenze. In tale configurazione, i beni comuni divengono sempre più preziosi e la presenza di una scuola, di una biblioteca o di infrastrutture complementari come collegamenti pedo-ciclabili e arredo urbano, possono diventare un antidoto alla dispersione insediativa e alla perdita di identità territoriale, in modo da saldare territorio aperto e territorio urbanizzato, vecchio e nuovo, unità e diversità. Il tema dell'unità e della diversità, più che mai attuale, grazie a un generale accrescimento culturale delle nuove generazioni, può diventare sinonimo di una felice integrazione sociale (Bertozzi, 2012).

La scuola che si propone, quindi, è intesa come elemento di riqualificazione sociale, sempre aperta, accogliente e che possa essere a servizio del quartiere, perché "una scuola che funziona è un quartiere che funziona".

Lo schema policentrico che caratterizza la prima cerchia di comuni intorno a Firenze si manifesta con stessa intensità, seppur in diversa scala, nei comuni più distanti dal capoluogo e dai più importanti servizi infrastrutturali. Il territorio della Città Metropolitana ripropone, cioè, quel rapporto fra tessuto urbano consolidato e tessuto connettivo descritto per i comuni più vicini a Firenze, anche per altre polarità minori, più distanti dal capoluogo, in un modello reticolare basato sulle

stesse necessità, alle quali si debbono dare nuovi spazi, relazioni, opportunità e strumenti adeguati di socialità e di interrelazione. In particolare, tali ambiti periferici si sono sviluppati intorno a tre centri medio/grandi: Empoli, Borgo San Lorenzo (Mugello) e San Casciano (Val di Pesa); essi costituiscono quel tessuto connettivo periferico di policentri urbani e territoriali che, una volta recuperato, dovrà valorizzare, sostenere e integrare le singole identità locali. Inoltre, tutte le periferie, perfino quelle più distanti, sono legate al capoluogo da un policentrismo di tipo reticolare, fatto di interazioni e interdipendenze, da connessioni basate su relazioni immateriali che ruotano attorno a meccanismi di reti capaci di connettere le specificità territoriali per mezzo di attività sociali, economiche, ambientali o culturali.

La presente proposta progettuale localizza i singoli interventi all'interno di specifici ambiti territoriali periferici della Città Metropolitana di Firenze, riconosciuti come aree degradate da riqualificare e di seguito evidenziati.

Un primo grande ambito è costituito dal margine Ovest del capoluogo, dove è localizzata la più grande area periferica di Firenze che, a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta del secolo scorso, è stata investita da intensi processi di urbanizzazione che hanno profondamente alterato la struttura storica del territorio, con espansioni incontrollate e saldature degli abitati.

Il territorio è stato segmentato da infrastrutture, realizzate più o meno casualmente, che hanno innescato nuovi fenomeni insediativi. Il suolo agricolo è risultato non solo drasticamente ridotto, ma spesso degradato e inutilizzato; tuttavia, possono essere ancora individuate, per quanto deformate, le identità storiche del territorio, sia come ruoli, sia come nuclei, oltre a strutture leggibili degli antichi insediamenti. La matrice storica è riconducibile a un'antica divisione, la centuriazione, opera di bonifica e ripartizione agraria di epoca romana che, definendo linee rette e perpendicolari, disegnava quadrati di circa 710 ml di lato. Tracce di tale attività sono rinvenibili nella toponomastica di località come Terzolle, Quarto, Quinto, Sesto e Settimello, che prendono il nome dalla distanza in miglia romane dall'antica Florentia (fig. 3).

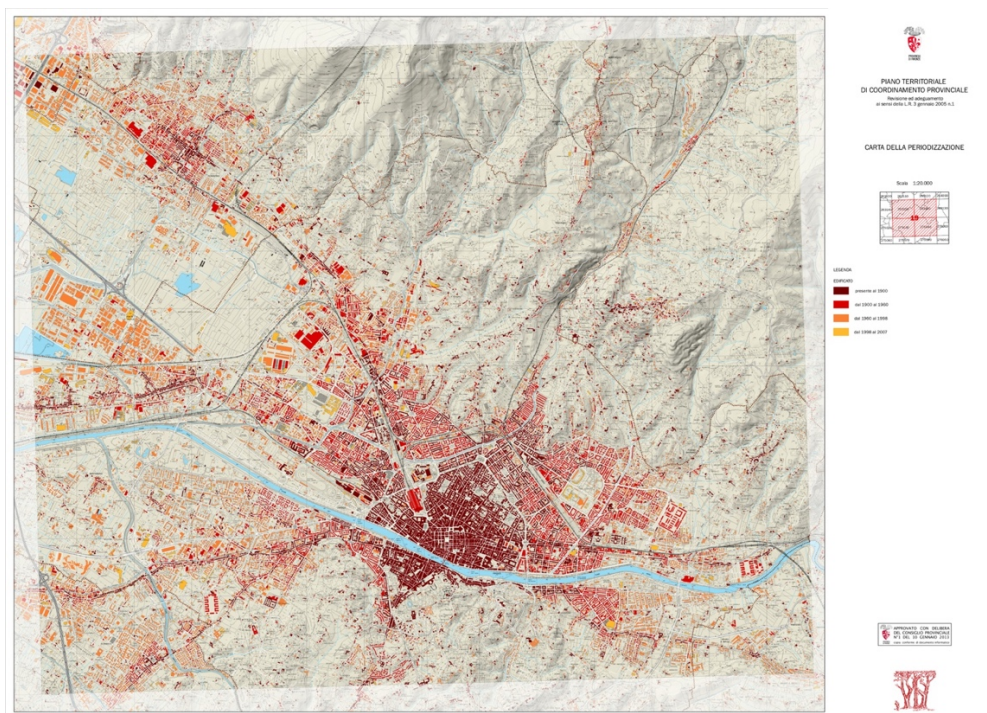


Fig. 3. PTCP Firenze - Carta della periodizzazione.

La periferia Est del capoluogo è invece caratterizzata da un tessuto urbano meglio strutturato per la presenza sia di minori infrastrutture, sia di una minore densità insediativa, caratterizzata da promiscuità di funzioni, con la permanenza di aree agricole di rilievo. Si tratta tuttavia di un ambito periferico eterogeneo nei caratteri morfologici e disarticolato nelle parti che, per vari aspetti, ha ancora forte quel carattere di “provvisorietà” che contraddistingue la periferia.

Gli ambiti periferici più distanti dal capoluogo, come il Mugello, l'area Empolese e il Chianti/Val di Pesa, seppur caratterizzati da contesti insediativi con densità edilizie non proprie della città, sono rappresentati da tessuti insediativi recenti, la cui crescita è avvenuta per addizione di piccole lottizzazioni che hanno portato a saldature a volte casuali. In questi settori interstiziali si concentra pertanto un mix di funzioni e strutture di vario interesse (aree residenziali, aree produttive, direzionali, commerciali, scuole, giardini) che, tuttavia, trovano una collocazione non organica e non riescono a produrre una nuova “centralità” urbana, fisicamente riconoscibile (Benevolo, 2011). In tutti gli ambiti sopra descritti si generano gli stessi inevitabili effetti nella vita della comunità, consistenti principalmente in pesanti disagi in termini di emergenza sociale, abitativa e sul fronte della mobilità (Bauman, 2000).

Il progetto si articola in una serie di interventi messi a sistema, localizzati nei vari ambiti periferici e consistenti in “lotti funzionali” autonomamente fruibili; sono suddivisi in tre tipologie: progetti per l'istruzione e la cultura, progetti per la connettività ciclo-pedonale, progetti per l'arredo urbano.

Nel dettaglio, dei 50 interventi presentati, tutti di pubblica utilità:

- 6 consistono in ampliamenti di istituti scolastici, una biblioteca, un auditorium (fig. 4);
- 13 riguardano lavori di riqualificazione o adeguamento alle normative vigenti in materia di sicurezza, abbattimento delle barriere architettoniche, prevenzione incendi, messa in efficienza energetica di edifici scolastici;
- 11 sono progetti di piste ciclabili e passerelle ciclopedonali sull'Arno (figg. 5 e 6);
- 20 consistono in realizzazione e sistemazione di aree a verde pubblico, riqualificazione e sistemazione funzionale di piazze, di edifici pubblici, riqualificazione, potenziamento e manutenzione di impianti di illuminazione pubblica e reti di videosorveglianza (fig. 7).



Fig. 4. Ampliamento Istituto Buontalenti a Firenze.

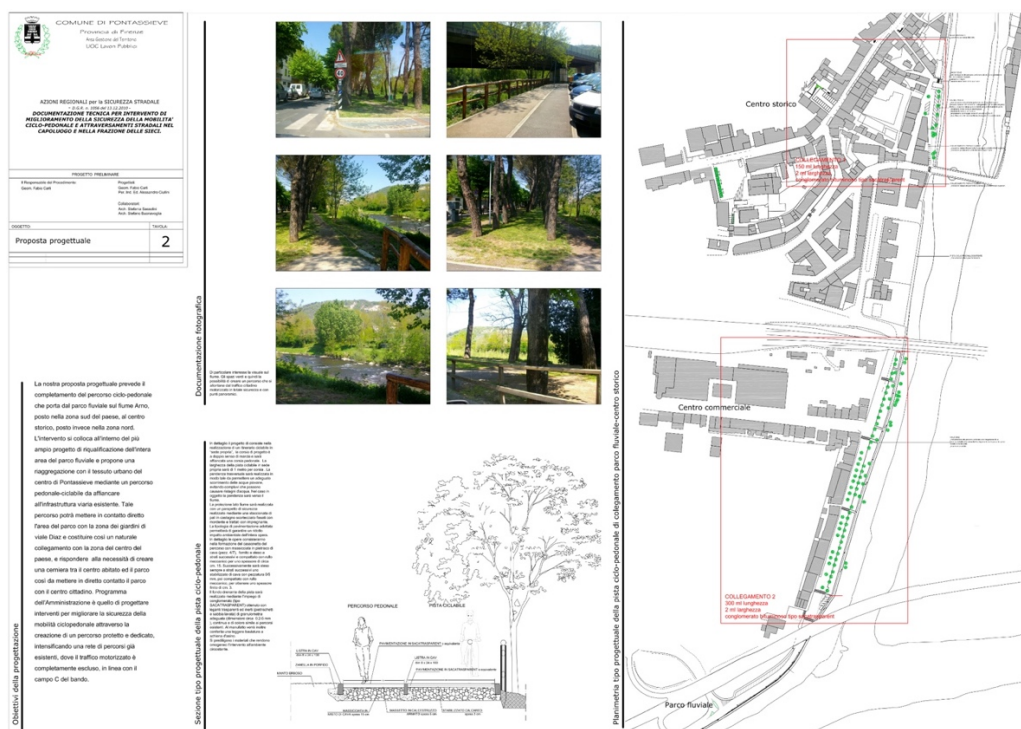


Fig. 5. Collegamento ciclopedonale Parco fluviale - centro storico di Pontassieve.

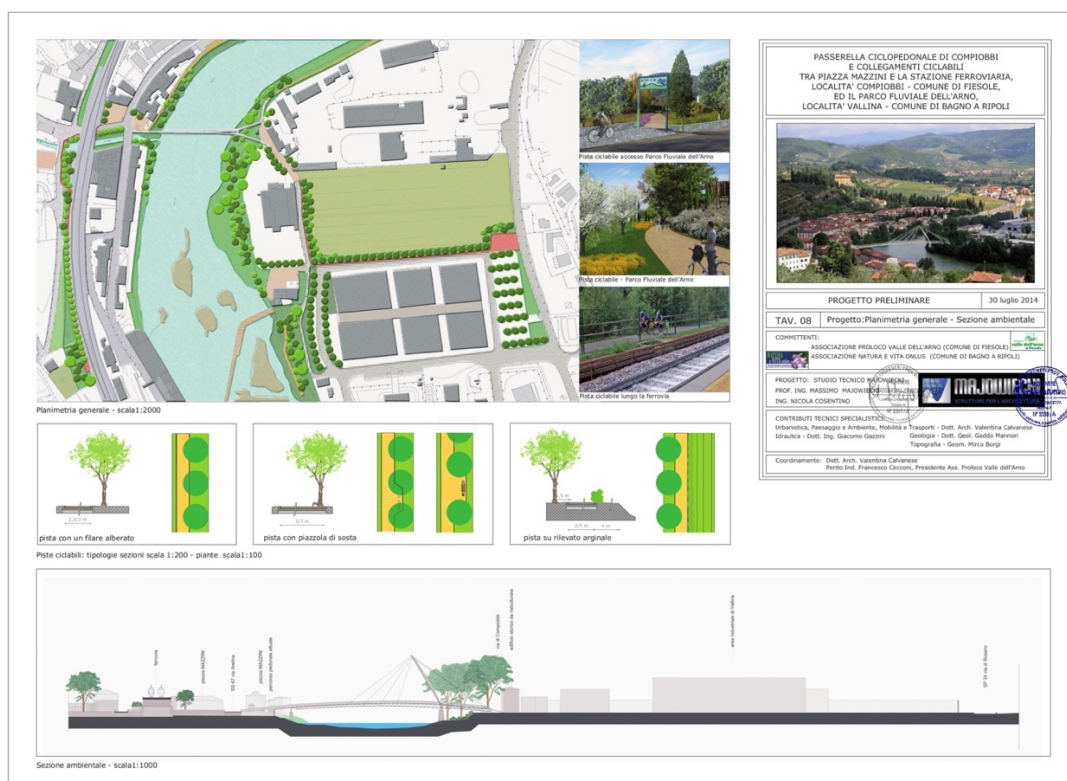


Fig. 6. *Passerella cyclopedonale* Vallina Compiobbi.



Fig. 8. Ristrutturazione scuola Maltoni a Pontassieve.

Un interessante intervento di connettività riguarda la “previsione di una Passerella ciclo pedonale sull’Arno” che consentirà il collegamento tra la fermata ferroviaria di San Donnino, posta nel Comune di Signa in riva destra del fiume Arno, e la frazione di Badia a Settimo posta in riva sinistra, nel Comune di Scandicci. Si tratta di un ambito marginale dal punto di vista infrastrutturale/insediativo e, di conseguenza, sociale; siamo nelle vicinanze di un’area industriale semi abbandonata (ex Eusonia), in prossimità di un’area ferroviaria priva di collegamenti infrastrutturali e caratterizzata da degrado sociale e abbandono. Il ponte ciclabile collega le due sponde in cui sono localizzate altre piste con andamento longitudinale rispetto al corso d’acqua e potrà risultare funzionale al parco fluviale dell’Arno, ulteriore crocevia fra gli esistenti percorsi ciclopeditoni della zona.

I criteri utilizzati per le scelte progettuali, da un punto di vista ecologico/ambientale, sono i seguenti:

- minor invadenza possibile per l’inserimento nel territorio del progetto nel rispetto del paesaggio circostante;
- mantenimento dello sguardo libero sia a monte che a valle;
- valorizzazione e arricchimento del contesto territoriale in cui è inserito;
- continuità del percorso lungo la sommità arginale.

Il ponte pedonale e ciclabile avrà una luce di circa 180 metri e poggerà internamente su un solo pilone di sostegno collocato a una distanza asimmetrica. Il profilo dell’opera nel paesaggio è sottile, abbinato a una leggera curvatura nelle due campate. Dal punto di vista concettuale il progetto

architettonico è ispirato alla forma del *kajak*, sorretto da una pila dall'aspetto di un masso ciclopico, che conferisce leggerezza all'opera infrastrutturale. La tipologia architettonica è particolarmente innovativa e di qualità (fig. 9).



PASSERELLA CICLO-PEDONALE SULL'ARNO

Fig. 9. Passerella ciclo-pedonale sull'Arno loc. San Donnino, ispirata alla forma del *kajak*, sorretta da una pila dall'aspetto di un masso ciclopico, che conferisce leggerezza all'opera.

Infine la “riqualificazione di Piazza del Ghirlandaio a Calenzano” è un esempio di progetto di arredo urbano. L'intervento, finalizzato a migliorare la qualità e il decoro urbano di piazza del Ghirlandaio, si inserisce in un più vasto programma di riqualificazione e collegamento con l'area periferica denominata Dietro Poggio che, pur avendo un forte connotato paesaggistico, è stata interessata, nel tempo, da un processo di urbanizzazione carente di infrastrutture e servizi adeguati. Per l'intero contesto urbano oggi è stato avviato un percorso di rigenerazione e, nello specifico, Piazza del Ghirlandaio svolge un importante ruolo di collegamento e cerniera tra l'area marginale di Dietro Poggio e il centro cittadino (fig. 10). Il progetto consiste nella riqualificazione di tutta la piazza, attraverso un assetto distributivo che differenzia la mobilità carrabile da quella pedonale mediante il rinnovo della pavimentazione ed elementi di arredo urbano. Sarà inoltre eseguita la sostituzione dell'apparato vegetazionale, caratterizzato da pini domestici, con esemplari di latifoglie ad alto fusto che troveranno sistemazione in spazi di dimensioni adeguate e funzionalmente asserviti al ruolo della piazza: luogo per eventi e spazio di sosta. L'individuazione di un punto di aggregazione, in una parte della città densamente abitata e sprovvista di tale funzione, è inoltre lo scopo sociale dell'intervento. (Errigo e Errigo, 2016).



Fig. 10. Riqualficazione di Piazza del Ghirlandaio a Calenzano – analisi urbana.

Integrazione con altre iniziative compiute o in progress

Nel periodo in cui la Metrocittà di Firenze stava partecipando al “Bando Periferie”, era in corso di redazione il Piano Strategico, che la Legge 56/2014 (Legge Delrio), per la prima volta, ha reso obbligatorio, almeno per la Città Metropolitana, decretandone la valenza di “Atto di Alta Amministrazione”. Si tratta di una speciale categoria di atti amministrativi, la cui peculiarità risiede nella funzione di collegamento tra l'indirizzo politico e l'attività amministrativa in senso stretto.

Il Piano Strategico ha individuato tre “visioni”, ognuna delle quali è articolata in strategie, per il raggiungimento delle quali sono specificate le relative azioni.

All'interno della visione “opportunità diffuse”, infatti, viene determinata la strategia del “riuso 100%”, intesa come rigenerazione di porzioni significative di territorio, per il raggiungimento della quale è individuata l'azione a breve termine denominata “Città Vivibile: riqualficazione urbana, vivibilità e sicurezza delle periferie” che si concretizza nel progetto presentato dalla Città Metropolitana per il “Bando Periferie”, in piena sinergia con la strategia della visione. Il progetto mette a sistema i vari interventi all'interno di specifici ambiti territoriali periferici della Città Metropolitana di Firenze, riconosciuti come aree degradate da riqualficare, con l'obiettivo di dare una nuova identità alle periferie considerando i luoghi dell'istruzione come baricentri per la definizione di nuove e costruttive relazioni.

Per completezza di riferimento, oltre alla citata Legge 56/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”, l'inquadramento normativo di riferimento per la Regione Toscana è la Legge Regionale 65/2014 “Norme per il governo del territorio” che ha, tra i suoi obiettivi, la rigenerazione delle aree urbane degradate, attribuendo proprio alla Città metropolitana il compito di valorizzare e recuperare i sistemi insediativi esistenti all'interno del proprio piano territoriale.

Risposte tecnologiche, criticità attuative, ricadute operative

In un'ideale organizzazione amministrativa si auspicherebbe una pianificazione dei principi strategici, prima individuati e ordinati in una strumentazione generale, poi attuati attraverso coerenti e specifiche azioni di dettaglio. Questa cronologia però non si è potuta rispettare nella Metrocittà di Firenze, nonostante il giovane Ente si sia dotato di un Piano Strategico poco dopo l'entrata in vigore della Legge Delrio. Il "bando periferie", infatti, è stato pubblicato alcuni mesi prima dell'approvazione del Piano.

È una difficoltà nota a tutti gli operatori del settore riuscire ad attuare 50 opere pubbliche che, seppur facenti parte di un unico progetto-sistema, sono eseguite individualmente, rispettando un cronoprogramma prestabilito e applicando la non semplice disciplina contenuta nel Codice dei contratti. Tuttavia, questa sarebbe stata una complessità secondaria e superflua se la mancanza di una pianificazione specifica a monte avesse reso addirittura vana l'opportunità; il rischio è stato tangibile durante la prima fase di partecipazione al bando, a causa delle ristrettezze temporali e della scadenza del 30 agosto. Invece, la dotazione di un piano per individuare le emergenze sulle quali prioritariamente intervenire, in termini sia di recupero architettonico-urbanistico, sia di opportunità socio-economiche, avrebbe messo in grado l'Amministrazione di svolgere al meglio il ruolo di propulsore del rilancio economico del territorio e di attrattore di investimenti; ruolo cui è chiamata dal legislatore sia con la Legge 56/2014 che con la Legge Regionale 65/2014.

La Città Metropolitana di Firenze alla luce dell'esperienza maturata, pertanto, ha disposto di inserire nel redigendo Piano Territoriale approfondimenti tematici improntati proprio a rendere l'Amministrazione il più possibile preparata a cogliere le opportunità di finanziamenti pubblici. Riconoscere alla Metrocittà il ruolo di "cabina di regia" per la promozione, l'intercettazione e il *management* di progetti territoriali strategici attivati sui fondi regionali, ministeriali ed europei, potrebbe essere un nuovo ruolo che consentirebbe di superare i limiti di eventuali bandi futuri di gestione di risorse saltuarie e inattese da parte di enti affaticati da molti altri compiti, attuando, pertanto, politiche d'integrazione delle azioni per la rigenerazione delle periferie urbane (Lino, 2013).

Conclusioni

Ritornando al nostro Progetto e considerando le tre tipologie d'intervento (opere per l'istruzione, per la viabilità ciclabile, per l'arredo urbano), risulta evidente ritenere come diretti beneficiari i loro principali fruitori, e quindi gli studenti, che avranno strutture migliori; i cicloamatori e i giovani sportivi che potranno spostarsi in modo sostenibile; i bambini, gli adolescenti, gli anziani, i turisti, che potranno usufruire degli spazi di arredo e verde urbano per relax, tempo libero, socializzazione (Galdini, 2017). Cultura e sostenibilità ci spingono tuttavia a ipotizzare una più lungimirante visione all'interno di un contesto di periferia recuperata e, di conseguenza, presupporre ulteriori "beneficiari indiretti": si tratta di tutti i residenti, con particolare riferimento alle nuove generazioni che avranno a disposizione maggiori strumenti per vivere in un contesto sociale in cui regni l'integrazione (Bertozzi, 2012).

L'auspicio della Città Metropolitana di Firenze, con l'attuazione del proprio progetto, è di poter dare vita a un quartiere che, una volta riqualificate e valorizzate scuole, biblioteche e infrastrutture complementari, instauri nuove relazioni anche oltre l'orario scolastico e che lo possa fare in sicurezza. Ciò potrà essere stimolo per perseguire uno sviluppo "equilibrato" dell'intero tessuto

periferico della Città Metropolitana. Questo tipo di configurazione dovrebbe consentire inoltre, attraverso la riqualificazione del connettivo interstiziale delle periferie, di produrre ordine e di potenziare il sistema delle relazioni tra il centro del capoluogo e quello dei comuni contermini, così da far sparire le periferie e creare un unico grande centro metropolitano.

Gli autori

Davide Cardì, architetto, si occupa dal 1997 di urbanistica e pianificazione territoriale, prima presso la Provincia di Firenze, oggi nell'ente Città Metropolitana di Firenze. Ha coordinato la redazione di vari strumenti urbanistici comunali. Attualmente sta partecipando alla redazione del Piano Territoriale Metropolitano.

Daniela Angelini, architetto, ha conseguito il master in *governo del territorio*. Si occupa di pianificazione territoriale dal 2002 presso la Provincia di Firenze ora Città Metropolitana. Ha redatto articoli per il *Progetto di fattibilità del Parco fluviale dell'Arno* ed è coautrice del libro *Girovagarno: percorsi a piedi e in bici lungo l'Arno*.

Riferimenti bibliografici

- Augé M. (2007) *Tra i confini. Città, luoghi, interazioni*, Bruno Mondadori, Milano, IT
- Augé M. (2009) *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, IT.
- Bauman Z. (2000) *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano, IT
- Benevolo L. (2011) *La fine delle città - intervista a cura di Ermani F.*, Laterza, Roma-Bari, IT
- Bertozzi R. (2012) *Partecipazione e cittadinanza nelle politiche educative*, Franco Angeli, Milano, IT
- Donati A., Petracchini F. (2015) *Muoversi in città. Esperienze e idee per la mobilità nuova in città*, Edizioni Ambiente, Milano IT
- Errigo F., Errigo M. (2016) *Piazze Luoghi di metamorfosi urbana*, Torri del Vento Edizioni, Palermo, IT
- Galdini R., (2017) *Terapie urbane. I nuovi spazi pubblici della città contemporanea*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), IT
- Lino B. (2013) *Periferie in trasform-azione. Riflessi dai «margini» delle città*, Alinea Editrice, Firenze, IT
- Martinotti G., Forbici F. (2012) *La metropoli contemporanea*, Edizioni Angelo Guerini e Associati, IT
- Paba G. (2008) *Le periferie tra marginalità e innovazione*, *Antologia Vieusseux*, Polistampa, Firenze, IT
- Piano R. (2015) *G124: Diario delle periferie/1 Giambellino* - a cura di Piano C. , Edizioni Skira, Milano, IT
- Piano R. (2017) *G124: Diario delle periferie/2 Marghera* - a cura di Mariotto A., Edizioni Skira, Milano, IT
- Secchi B. (2013) *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari, IT
- Stenti S. (2017) *Farequartiere. Studi e progetti per la periferia*, Clean, Napoli, IT