

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN

Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#27



EWT/EcoWebTown

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

ISSN: 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

Direttore scientifico/Scientific Director

Alberto Clementi

Comitato scientifico/Scientific committee

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

Comitato editoriale/Editorial committee

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza,
Ester Zazzero

Caporedattore/Managing editor

Filippo Angelucci

Segretaria di redazione/Editorial assistant

Claudia Di Girolamo

Coordinatore redazionale/Editorial coordinator

Ester Zazzero

Web master

Giuseppe Marino

Traduzioni/Translations

Tom Kruse

#27

I/2023

http://www.ecowebtown.it/n_27/

INDICE

- 1 Un nuovo riformismo urbanistico. È possibile? | Alberto Clementi
- RIFLESSIONI**
- 5 Le esperienze urbanistiche sono cambiate, ma restano incerte implicazioni e conseguenze del mutamento | Pier Carlo Palermo
- DOSSIER. Bologna, piano progetti e politiche**
a cura di Patrizia Gabellini e Martina Massari
- 15 Condizioni e piano urbanistico: la questione della continuità | Patrizia Gabellini
- 21 Dal Piano al progetto dello spazio pubblico: l'Impronta Verde e la Città 30 | Valentina Orioli
- 28 Il "Parco della Luna" di Bologna. Il nuovo Parco Nord, un bosco per la città | G. Ginocchini,
M. Lanteri Cravet
- 34 Il complesso di Villa Aldini nel quadro della rigenerazione dell'area sud di Bologna | M. Faustini Fustini,
F. Legnani
- 40 La via della conoscenza come infrastruttura portante della Città della conoscenza | F. Betta, R. Corbia,
C. Girotti
- 48 Intervista a Raffaele Laudani | Patrizia Gabellini
- 56 La spinta dell'emergenza pandemica verso una nuova mobilità scolastica | C. Girotti, C. Magrini,
L. Tedeschi, A. Bettini
- 62 Piani e progetti per la rigenerazione metropolitana | A. Delpiano, M. Ricci,
S. Bernardi, F. Selmi
- 66 Strategica, tattica e sperimentale: la progettazione europea a Bologna e alcune lezioni apprese | Martina Massari
- 72 L'assemblea cittadina per il clima a Bologna | M. Bigi, M. Milani
- 77 Intervista al Sindaco Matteo Lepore | Patrizia Gabellini
- EVENTI**
- 83 Ferrara slack city: il ruolo dello spazio pubblico per le città di medie dimensioni | Francesco Alberti
- DIECI ANNI DI EWT parte 2**
- 89 Il progetto per la transizione tecnologica | Fabrizio Tucci

>>



»»

Call for paper:

**TRAIETTORIE DI RICERCA INTERDISCIPLINARI
E PROGETTO URBANO**

- | | | |
|------------|---|--|
| 97 | Green city e mitigazione climatica: un modello di intervento progettuale per la riqualificazione energetica e climatica di quartieri ERP a Roma | F. Tucci, C. Dalsasso |
| 115 | Evoluzione progettuale e prospettive sperimentali per una comunità a misura d'uomo | P. Gallo, A. Donato |
| 126 | Attrezzature emergenti per lo spazio urbano. Processi di upcycling per filiere circolari | E. Attaianese, C. Castellano, M.F. Clemente, F. Pagliarola, M. Rigillo |
| 136 | Nature-based solutions, green infrastructure e materiali innovativi per la biodiversità urbana e il cambiamento climatico | R. Romano, R. Bologna, A. Sore |

Dal Piano al progetto dello spazio pubblico: l'Impronta Verde e la Città 30

Valentina Orioli

Abstract:

IT) Questo mandato amministrativo, a Bologna come nelle altre città italiane, è improntato alla realizzazione di numerose opere pubbliche. Di fronte ad una stagione di investimenti senza precedenti, l'amministrazione ha messo in campo alcuni progetti che mettono a sistema le principali trasformazioni fisiche della città, in una visione che traguarda il 2030. Fra di essi, Impronta Verde e Città 30 mettono al centro della visione al futuro la nuova mobilità e la qualità dello spazio pubblico, ponendosi in continuità con le strategie già elaborate attraverso il Piano urbanistico generale approvato nel 2021.

EN) *This administrative mandate, in Bologna as in other Italian cities, is marked by the creation of many public works. Faced with a season of unprecedented investments, the administration has put in place some projects that systematize the main physical transformations of the city, in a vision that aims for 2030. Among them, Impronta Verde and Città 30 focus on of the future vision of the new mobility and the quality of the public space, in continuity with the issues of the General Urban Plan approved in 2021.*

A Bologna il mandato amministrativo 2016-2021¹ si è caratterizzato per il rinnovamento di tutti gli strumenti di pianificazione, sia alla scala comunale che nella “nuova” dimensione metropolitana. In un tempo relativamente limitato, considerando che la Legge urbanistica regionale dell’Emilia-Romagna 24/2017 è in vigore dal 1 gennaio 2018, si è infatti provveduto alla formazione e approvazione dei piani urbanistici metropolitano (PTM)² e comunale (PUG)³. Contestualmente è stato redatto e approvato il PUMS metropolitano⁴, con un lavoro sinergico fra Città metropolitana e Comune capoluogo. Il quadro è completato dalla formazione di una serie di strumenti – Piano Strategico metropolitano⁵, Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile⁶, Piano di Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima⁷ – che collocano con chiarezza gli obiettivi di sviluppo della città metropolitana entro la cornice oramai condivisa a livello globale dell’Agenda ONU 2030 (Orioli 2023).

¹ Si tratta del secondo mandato del sindaco Virginio Merola, nel quale ho ricoperto il ruolo di assessora all’Urbanistica, ambiente, tutela della città storica e progetto candidatura Portici Unesco e di vicesindaca dal 2020.

² <https://www.ptmbologna.it/>

³ <http://dru.iperbole.bologna.it/piano-urbanistico-generale>

⁴ <https://pumsbologna.it/>

⁵ <https://psm.bologna.it/>

⁶ https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/

⁷ Il Comune di Bologna ha aderito al Covenant of Mayors nel 2008 e al Mayors Adapt nel 2014, dotandosi del PAES (2012) e del Piano di adattamento ai cambiamenti climatici (2015). Obiettivi e contenuti dei piani di azione ambientale sono stati aggiornati con la sottoscrizione del nuovo Patto dei Sindaci nel 2019 e la formazione del PAESC 2021 <http://www.comune.bologna.it/paes/contenuti/143:47194/>

Il nuovo mandato amministrativo⁸ si è caratterizzato fin dall'avvio, nel mese di ottobre 2021, per la tensione al "fare", in conseguenza non soltanto dei piani e progetti già predisposti nel mandato precedente, come quelli delle prime due linee tramviarie e del passante autostradale, ma anche per l'effetto propulsore del piano "Italia Domani", approvato dall'Unione Europea il 13 luglio dello stesso anno, al quale si aggiunge l'annunciata disponibilità dei fondi del PON Metro Plus 2021-2027. Di fronte ad una moltitudine di opportunità di trasformazione che non ha precedenti né per entità degli investimenti, né per il ritmo con cui è necessario lavorare ai progetti e alla loro attuazione, il programma di mandato propone due "progetti bandiera", la Città della Conoscenza e l'Impronta Verde, che assolvono all'obiettivo di "tenere insieme" le molte trasformazioni previste, esplicitando una visione per il futuro della città⁹. Nelle prime fasi di avvio del mandato altri due progetti rilevanti hanno trovato concretizzazione: da un lato, Bologna è stata scelta con altre 8 città italiane per partecipare alla Missione che supporta 100 città a raggiungere la neutralità climatica entro il 2030¹⁰; dall'altro, aderendo alla campagna "30logna"¹¹, l'amministrazione ha fatto proprio l'obiettivo di fare di Bologna la più grande "Città 30" in Italia.

Allo stato attuale questi quattro progetti mettono a sistema le principali trasformazioni fisiche della città, offrendo una visione e un quadro di coerenza che traguarda il 2030. Fra di essi, Impronta Verde e Città 30, a me affidati per delega, mettono al centro della visione al futuro la nuova mobilità e la qualità dello spazio pubblico. Questa scelta, che pure si pone in linea di continuità con i piani elaborati negli anni appena trascorsi, segna un punto di discontinuità nell'approccio, proponendo di guardare alla città a partire dai suoi "vuoti", dalle strade e dagli spazi aperti pubblici e privati. Si tratta di una lettura che prova a spostare la riflessione sulla "città inversa" (Viganò 1999) dal piano del dibattito disciplinare al terreno delle politiche e delle pratiche urbanistiche, assumendo come centro la trasformazione integrale del sistema della mobilità urbana. La visione è ambiziosa e complessa non soltanto per la quantità e la rilevanza dei progetti che punta a mettere a sistema – dalle prime due linee tramviarie alla imponente operazione di riqualificazione e ricucitura urbana attorno al passante autostradale; dagli interventi sulla ciclabilità per il completamento della rete primaria del Biciplan alla realizzazione di strade e piazze scolastiche; dalla riqualificazione di parchi e giardini urbani, anche assecondando le proposte che emergono dal Bilancio partecipativo¹², alla costruzione di una vera e propria infrastruttura verde territoriale – ma anche per l'esplicito rovesciamento di prospettiva politico e tecnico che presuppone. "Dare forma al paesaggio", "rendere Bologna una città attraversabile" a piedi e con lentezza, come spiega il Sindaco nell'intervista pubblicata in questo numero, significa in effetti partire dalla mobilità, in una città che ha una solida tradizione di pianificazione urbanistica ma in cui il progetto del sistema della mobilità ha sempre "inseguito" la visione complessiva delle trasformazioni urbane. La sfida è vincere questo anacronismo, confermando e finalmente realizzando le previsioni infrastrutturali, e ponendo al tempo stesso esplicitamente un tema di "paesaggio". Le nuove

⁸ Nel primo mandato del sindaco Matteo Lepore, che ha preso avvio l'11 ottobre 2021, ricopro il ruolo di assessora alla Nuova mobilità, infrastrutture, vivibilità e cura dello spazio pubblico, valorizzazione dei beni culturali e Portici Unesco, cura del patrimonio arboreo e Progetto impronta verde.

⁹ Il programma di mandato è scaricabile all'indirizzo:

https://www.comune.bologna.it/myportal/C_A944/api/content/download?id=61f9071e2b5fbe009a5eba5d mentre la sua attuazione si può seguire alla pagina <https://www.comune.bologna.it/mandato-2021-2026/>

¹⁰ Il programma della Missione è consultabile alla pagina https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en mentre le azioni in corso a Bologna sono riassunte all'indirizzo <https://www.comune.bologna.it/missione-clima>

¹¹ <https://bologna30.it/>

¹² Il Bilancio Partecipativo, giunto alla sua quarta edizione, rappresenta uno spazio di discussione, proposta e verifica delle prospettive di trasformazione locale. Oltre ai progetti che raggiungono grazie al voto la fase di realizzazione, le proposte avanzate dai cittadini e valutate insieme ai tecnici comunali e ai facilitatori della Fondazione Innovazione Urbana costituiscono in effetti un repertorio di riferimenti per lo sviluppo di progetti alla scala locale. La gran parte di questi riguardano la dotazione di verde e spazi pubblici e la domanda di maggiore sicurezza e vivibilità degli spazi aperti, specialmente in prossimità delle scuole. Il Bilancio Partecipativo 2023, che assegna un budget di 500.000 euro a ciascuno dei 6 quartieri della città per la realizzazione di un progetto integrato, è in fase di votazione fino al 30 giugno 2023.

Le proposte ammesse al voto sono consultabili alla pagina <https://www.comune.bologna.it/partecipa/percorsi/bilancio-partecipativo-23>

priorità progettuali – mobilità sostenibile, spazio pubblico, infrastruttura verde – richiedono di estendere e rafforzare competenze e impostare una diversa organizzazione degli uffici tecnici comunali. I tempi, assai stringenti, di realizzazione dei progetti, impongono di provare a trasformare l’assetto organizzativo mentre si lavora per concretizzarli. La sfida che abbiamo di fronte ha quindi molte dimensioni e i due progetti che ne sintetizzano gli obiettivi, Impronta Verde e Città 30, offrono supporto nell’interpretare la rigenerazione urbana in ottica sistemica e a non disgiungere le pratiche di trasformazione dei luoghi da quelle di innovazione sociale (Orioli e Massari, 2022; 2023).

Un'impronta verde per Bologna

Infrastruttura ecologica esistente

-  Infrastruttura Blu
-  Patrimonio agricolo
-  Parchi e giardini urbani
-  Aree forestali

Le connessioni

-  La rete portante del Biciplan

Lo scenario futuro

-  1 Nuovi corridoi ecologici ed ambientali urbani
-  6 Parchi territoriali per Bologna

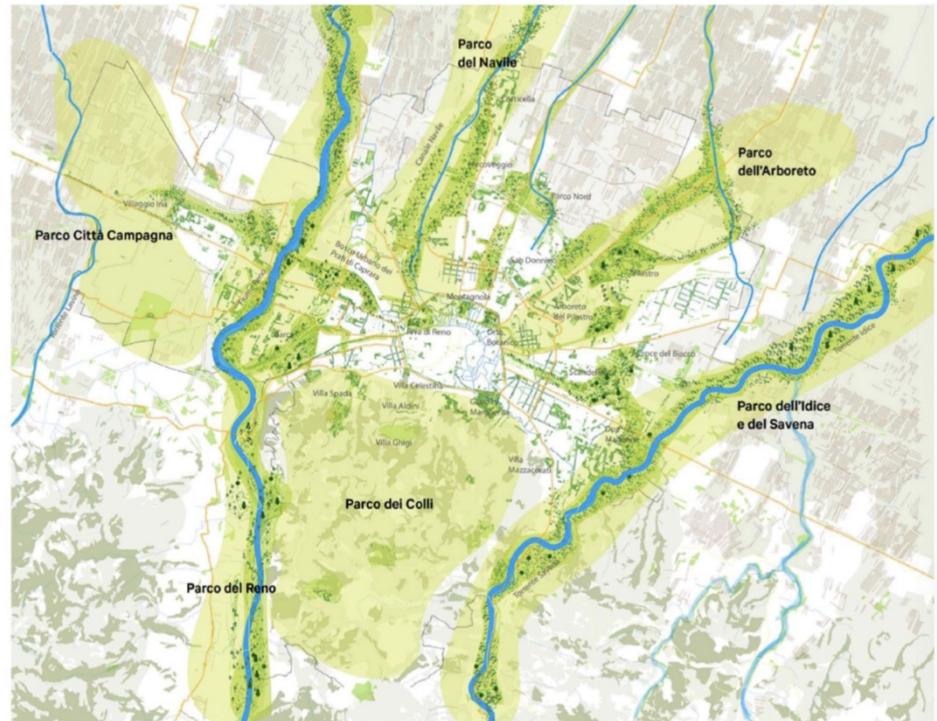
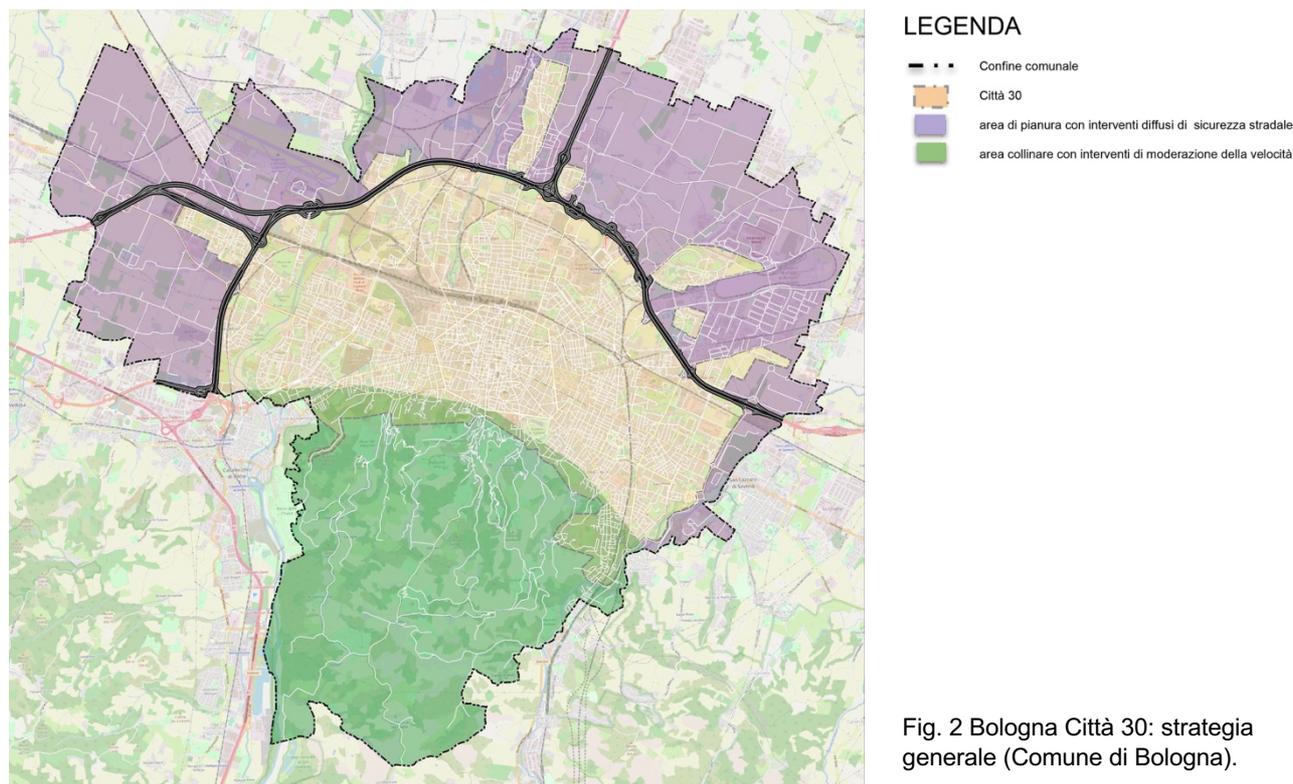


Fig. 1 Schema generale dell’Impronta Verde di Bologna (Fondazione Innovazione Urbana Bologna – Comune di Bologna).

La rappresentazione schematica dell’Impronta Verde è stata definita e proposta già durante la campagna elettorale, e fino ad oggi non è cambiata nelle sue linee essenziali. Si tratta di una “mano verde” che si sovrappone alla pianta di Bologna, e il cui palmo e le cinque dita corrispondono a sei infrastrutture verdi territoriali, che non hanno limiti perché collegano la città con il suo territorio metropolitano. Il disegno evidenzia il valore degli spazi aperti esistenti e mette in luce la necessità di lavorare affinché si possano trovare elementi di connessione e di continuità in senso sia ecologico che funzionale e paesaggistico. L’importanza di queste connessioni sotto il profilo funzionale e del benessere individuale è emersa durante la pandemia di covid 19, quando la frequentazione degli spazi aperti di prossimità è aumentata moltissimo a causa del lockdown e delle misure di isolamento sociale. All’indomani della gravissima alluvione che ha colpito Bologna con tutta la Romagna si conferma la necessità di una vera e propria infrastruttura verde urbana, capace di contribuire alla regolazione del ciclo dell’acqua e del microclima locale mantenendo in equilibrio le connessioni fra la città, le aree collinari poste a sud e quelle agricole di pianura che si estendono a nord.

L’Impronta Verde può essere letta come un progetto “a più strati” «assunti come pilastri strategici dalla pubblica amministrazione, come la “Città della biodiversità”, che garantisce continuità ai corridoi ecologici a tutela della fauna urbana; la “città a 30km/h” che integra una visione del sistema della mobilità pubblica per rendere le strade pubbliche più inclusive e sicure; la “città dei 5 minuti” in cui raggiungere le aree verdi è facile e accessibile a tutti grazie a un sistema di trasporto pubblico sostenibile; la “Città collaborativa” in cui la gestione di sei parchi e dello spazio pubblico in generale è condivisa tra cittadini e Comune; e infine la “Città buona”, grazie a un progetto di paesaggio a misura d’uomo che dà identità precisa alla città e

valorizza la specificità di ogni parte del territorio» (Gianfrate et al., 2023). In questa chiave la mobilità stessa ne è una parte, e la specificità del progetto consiste nel rendere coerenti tutte le parti attraverso l'esplicitazione di una vera e propria "strategia paesaggistica". In questa direzione si sta lavorando con il fondamentale contributo di Michel Desvigne e del suo studio, sia per rendere più robusto il disegno d'insieme dell'Impronta Verde, che per mettere a fuoco le modalità della sua progressiva realizzazione attraverso la co-progettazione di alcuni interventi "pilota" e di linee guida rivolte alla stessa amministrazione pubblica. Questo aspetto interessa il modo in cui si progetta, si realizza e si mantiene il patrimonio verde urbano, e chiama in causa l'estensione e il rinnovamento delle competenze amministrative e tecniche già citati in precedenza, seguendo il modello del percorso già sperimentato dallo studio MDP in altre città (Fromonot 2020), in particolare a Bordeaux¹³.



Se da un lato il sistema della "nuova mobilità" costituisce sicuramente una componente fondamentale di questa strategia paesaggistica, dall'altro esso ha anche una propria autonomia discorsiva, soprattutto grazie al progetto di Bologna Città 30, attualmente in corso di realizzazione¹⁴. Il progetto nasce dal riconoscimento della necessità di ridurre la velocità del traffico stradale sia per ragioni di sicurezza (perseguendo l'obiettivo europeo "morti zero al 2050") che per migliorare la qualità e la vivibilità degli spazi pubblici urbani. Per quanto possa apparire ambizioso ed ardito in riferimento al contesto italiano, si tratta di un progetto che ha già avuto solide anticipazioni e che rappresenta in effetti l'approdo e la "messa a sistema" di una serie di azioni e progettualità già intraprese. Da una parte infatti la trasformazione di Bologna in Città 30 si fonda su una esperienza decennale nella limitazione della velocità attraverso l'istituzione di zone 30; dall'altra il bisogno di favorire migliore condivisione dello spazio stradale da parte di

¹³ Bordeaux è una città in cui il lavoro sul paesaggio ha il respiro della lunga durata. In particolare lo studio MDP ha sviluppato insieme all'amministrazione locale un lavoro che ha permesso di esplicitare i contenuti di una vera e propria strategia paesaggistica attraverso la "Charte des paysages", per poi approdare ad alcune realizzazioni esemplari. Si veda <http://micheldesvignepaysagiste.com/en/bordeaux-charte-des-paysages>

¹⁴ La proposta di trasformare Bologna in "città a 30 km/h" è stata formulata con la campagna e la petizione "30logna", promossa nel corso del 2021, che ha ottenuto un larghissimo consenso locale, ed è stata premiata come migliore campagna dal basso per la mobilità sostenibile a livello europeo nel 2021. La giunta comunale ha formalizzato le linee di indirizzo per la creazione della Città 30 con una delibera assunta nel mese di novembre 2022, e ha approvato il Piano Particolareggiato del Traffico Urbano "Bologna Città 30" il 13 giugno 2023, dando così inizio all'attuazione del progetto.

utenti diversi è uno degli obiettivi dichiarati del PUMS, ed è stato perseguito con varie sperimentazioni già nel corso della pandemia di covid 19 grazie al cantiere “Spazio a Bologna”¹⁵.

Dal 2020 ad oggi sono stati numerosi gli interventi, dapprima emergenziali e in seguito sviluppati secondo criteri che ne permettono stabilità e durata, per ampliare gli spazi pubblici protetti attorno alle scuole, estendere le reti ciclabili, mettere in sicurezza gli spazi stradali. L'insieme di questi interventi, già attuati, programmati o in corso di progettazione, trova sistemizzazione coerente nel progetto della Città 30, che vede la sua realizzazione nella seconda parte del 2023 e ridefinisce le regole generali della mobilità urbana, sovvertendo il principio corrente secondo cui il limite dei 50 km/h è la regola generalizzata e l'abbassamento a 30 km/h costituisce un'eccezione. Oltre al progetto delle regole (e delle necessarie forme di controllo), la Città 30 rappresenta un progetto di comunicazione e di educazione rivolto a tutti gli utenti della strada, a cominciare dai più giovani. Le scuole ne sono uno degli epicentri, sia perché sono i luoghi prioritari attorno ai quali si organizza la trasformazione dello spazio pubblico, sia perché a scuola la mobilità sostenibile può essere oggetto di esperienze formative, come il pedibus, che quest'anno ha coinvolto 25 istituti con oltre 40 linee attive in tutta la città. Il messaggio che si vuole trasmettere, a partire dall'esperienza condivisa con bambini e ragazzi, è che la “lentezza” non rappresenta una limitazione, bensì un modo di vivere la città in libertà e in sicurezza, guadagnando in conoscenza, relazioni e qualità ambientale.

Il fattore tempo è un elemento cruciale sia dell'Impronta Verde che della Città 30. Nel primo caso, l'attuazione della strategia paesaggistica è di per sé un progetto di lunga durata, che necessita di essere perseguito e attuato con costanza almeno per un decennio: non soltanto perché si tratta di un progetto che utilizza materia vivente, ma anche per la necessità di diffondere e fare radicare la consapevolezza e l'apprezzamento di un modo diverso di vivere e di gestire gli spazi naturali nella città. Nel secondo caso, anche se l'effettiva attuazione della Città 30 sarà contenuta in alcuni mesi, la diffusione dei comportamenti corretti e il riconoscimento dei benefici di questa misura, come dimostrano le esperienze già attuate in altre città, hanno bisogno di tempo per stabilizzarsi. Si tratta in effetti di progetti che traggono oltre il mandato amministrativo, promettendo di “riassorbire” i prevedibili inconvenienti causati dalle numerose trasformazioni urbane in corso e in previsione entro un orizzonte di senso e una visione di complessiva qualità ambientale urbana.

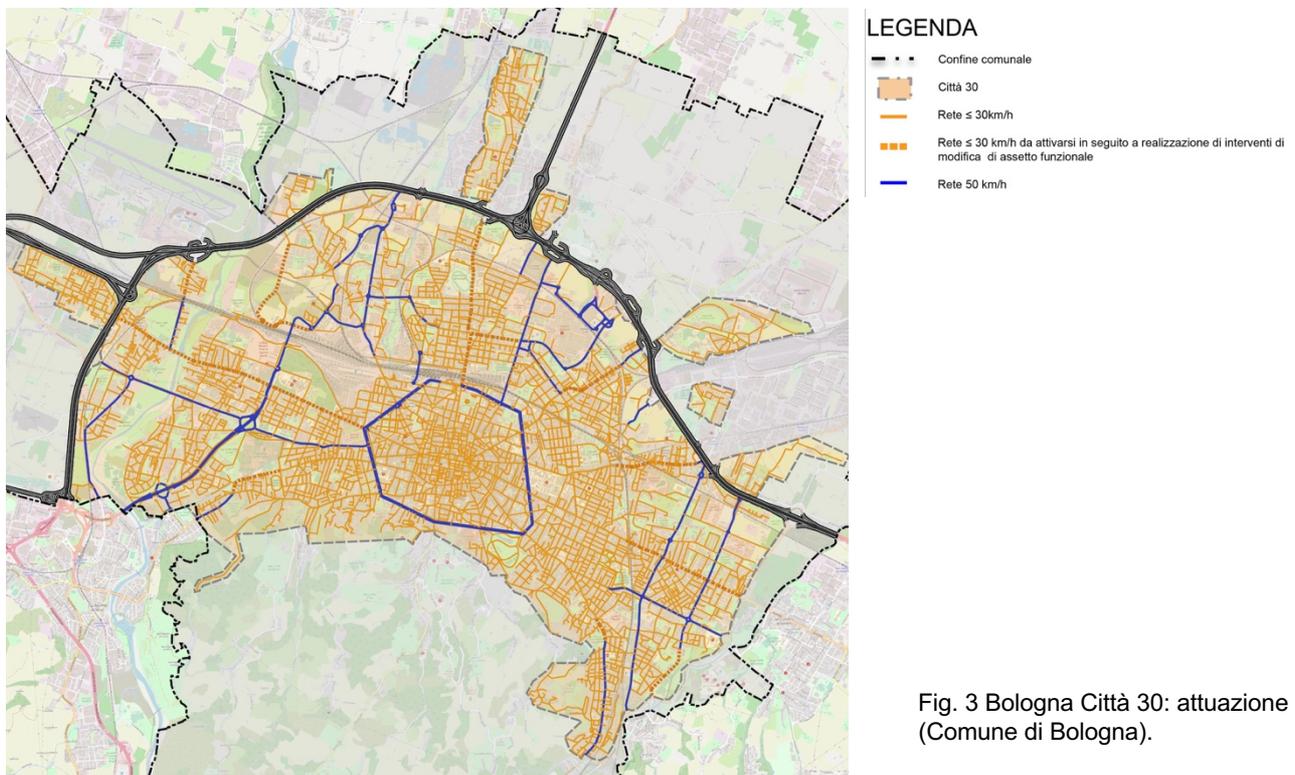


Fig. 3 Bologna Città 30: attuazione (Comune di Bologna).

¹⁵ <https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/progetto/spazioabologna>

I nuovi piani urbanistici introdotti con la Legge regionale 24/2017 dell'Emilia-Romagna hanno impostazione strategica e carattere ideogrammatico; delineano chiaramente gli obiettivi di sviluppo entro la cornice fornita dalle Agende urbane internazionali (in particolare dall'Agenda ONU 2030), ma hanno anche il limite di non disegnare in modo chiaro un quadro di sviluppo futuro facilmente comprensibile e "visualizzabile" dai cittadini. Impronta Verde e Città 30 si pongono in continuità con i contenuti del Piano urbanistico generale di Bologna approvato nel 2021, associando alla pianificazione strategica una visione delle effettive trasformazioni fisiche della città: una visione selettiva, che permette di comprendere quali sono le priorità ma anche di contestualizzare le diverse trasformazioni - "macro" e "micro" - che già interessano la città entro un quadro di coerenza complessivo.

C'è dunque una relazione diretta fra il Piano urbanistico e questi due progetti, che interessano la quotidianità delle persone e il loro modo di vivere la città, e che esprimono anche una dimensione di coinvolgimento, di ingaggio, e la sfida di praticare nuovi comportamenti. Se l'Impronta Verde rappresenta il luogo di sintesi del lavoro che cittadini, associazioni e comitati svolgono nei Laboratori di Quartiere e attraverso strumenti come il Bilancio Partecipativo, la Città 30 propone una modalità nuova per vivere e apprezzare lo spazio della città, in particolar modo quello del vicinato e della comunità di riferimento. Da questo punto di vista si tratta di progetti coerenti con una idea di rigenerazione urbana come processo capace di coinvolgere e mobilitare i cittadini, alimentando quella relazione fra strumenti dell'urbanistica tradizionale e innovazione sociale che spinge il governo della città nella direzione dell'esercizio di una responsabilità condivisa, rispetto alla quale la cura degli spazi pubblici e di relazione riveste un ruolo centrale.

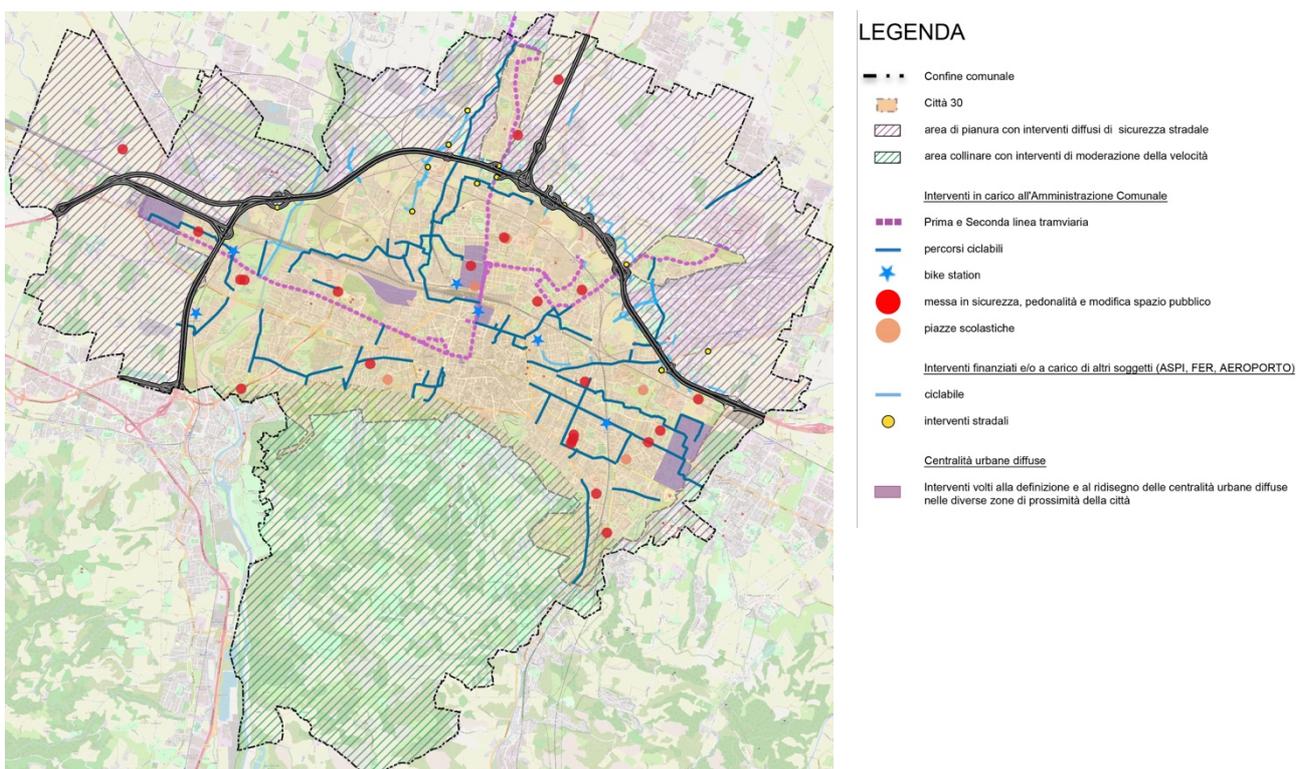


Fig. 4 Bologna Città 30: interventi in corso e futuri (Comune di Bologna).

Riferimenti bibliografici

Fromonot F. ed (2020), *Transforming Landscapes: Michel Desvigne Paysagiste*, Birkhauser, Basel.

Gianfrate V., Ascari M., Giordano R., Orioli V., Ginocchini G. (2023), *Co-design Inclusive Relations Between Humans and Environments Adopting a Citizen Science Approach*, in: A. Sayigh ed, *Mediterranean Architecture and the Green-Digital Transition. Selected Papers from the World Renewable Energy Congress Med Green Forum 2022*, Springer Nature, Cham [pubblicazione prevista Agosto 2023].

Orioli V. (2023), *The Challenges of Bologna's Metropolitan Identity*. "Iglus Quarterly", vol. 8, issue 4: 23-31.

Orioli V., Massari M. (2023), *Praticare l'urbanistica. Traiettorie tra innovazione sociale e pianificazione*, FrancoAngeli, Milano, ebook.

Orioli V., Massari M. (2022), *Urban planning and good living*, in: M. Fantini, S. Farolfi, F. Lazzari and L. Mazzara eds, *Buon Vivere (Good Living) as Relationship Economy*, Il Mulino, Bologna: 49-73.

Viganò P. (1999), *La città elementare*, Skira, Milano.

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN
Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



ISSN 2039-2656

#27

I/2023

www.ecowebtown.it/n_27/

