

Beni pubblici valori comuni

Dal patrimonio ferroviario ai
beni demaniali: le opportunità
per lo sviluppo locale, gli
strumenti e le buone pratiche

 legacoop


LEGAMBIENTE

COOPERATIVE DI
COMUNITA' 

A cura di

Enrico Fontana, segreteria nazionale Legambiente
(coordinamento redazionale, Capitolo 2 e Capitolo 4)

Alessandra Bonfanti, responsabile Legambiente Mobilità dolce
(Capitolo 1 - paragrafo 1.1, scheda “Le proposte di legge”)

Lorenzo Barucca, responsabile Legambiente progetto “Green station”
(Capitolo 1 - paragrafo 1.3, scheda “Le modalità di assegnazione”)

Sandro Polci, ufficio di Presidenza del Comitato scientifico nazionale di Legambiente
(Capitolo 3)

Con i contributi di

Anna Donati, presidente onorario di CoMoDo; Ilaria Mangiarotti, responsabile Asset funzionali all’esercizio ferroviario (RFI); Fabrizio Torella, responsabile Attività sociali d’impresa Gruppo Fs; Claudio Arcovito, responsabile Brand e Immagine dell’Anas.

Grafica e impaginazione
condiviso.coop

4	Prefazioni	Mauro Lusetti Rossella Muroni
8	Introduzione	
12	Capitolo 1	Il treno condiviso del cambiamento
	1.1	La nuova vita delle ferrovie dismesse
	1.2	Una Rete per la mobilità dolce
	Scheda -	Le proposte di legge
	1.3	In stazione niente spazi vuoti
	1.4	Un patrimonio per il welfare civile
	Scheda -	Le modalità di assegnazione
	Scheda -	Gli indicatori del buon riutilizzo
36	Capitolo 2	Case cantoniere: il futuro è sostenibile
	2.1	A servizio delle imprese giovani
42	Capitolo 3	La sussidiarietà per il bene comune
50	Capitolo 4	Il valore sociale dei beni confiscati



legacoop.it
legambiente.it
ferroviedimenticate.it
ferrovieturistiche.it
fondazionefs.it
casecantoniere.it
benisequestraticonfiscati.it
liberaterra.it
cooperareconliberaterra.it



Prefazioni

I cambiamenti che stanno investendo il nostro paese, risultato in parte della crisi economica in parte dall'evoluzione di paradigmi socio-economici, hanno dato nuova linfa al protagonismo dei cittadini, che, stanchi di attendere che qualcun altro risponda ai loro bisogni o salvaguardi il patrimonio collettivo, hanno deciso di mettersi in gioco.

In questo cambiamento di paradigma le cooperative di comunità si inseriscono a pieno titolo, rappresentando un mutamento nel modo di porsi dei cittadini nei confronti dei beni pubblici; le cooperative di comunità si riappropriano di quei beni troppo spesso considerati "terra di nessuno" e lasciati all'incuria e all'abbandono, restituendoli alla collettività creando valore per la comunità tutta.

Spesso si dice che le crisi portino con sé grandi opportunità, sicuramente questa crisi ci ha riconsegnato una cittadinanza attiva, che vuole partecipare e decidere. Le cooperative di comunità sono uno strumento per questi cittadini, uno strumento di partecipazione in cui esercitare la democrazia nel fare impresa, quindi nel promuovere sviluppo secondo una logica di coesione sociale e territoriale, superando l'individualismo imperante nei decenni precedenti e recuperando così una logica nuova di comunità, non più chiusa sui campanilismi locali, ma aperta al confronto, allo scambio e alla condivisione.

Le cooperative di comunità sono imprese in cui i cittadini si auto-organizzano, diventando allo stesso tempo produttori e fruitori di beni e servizi, sono un modello di impresa sostenibile, perché nasce dalla comunità e non ha altro scopo se non quello di migliorare la qualità della vita delle persone che la compongono, attraverso la produzione/fruizione di beni e servizi pensati da chi quella comunità la vive quotidianamente.

Oggi Legacoop e Legambiente inaugurano il primo di una serie di approfondimenti tematici. In questo primo lavoro si tocca il tema dei beni pubblici e dei beni comuni: spazi che richiedono non solo salvaguardia e manutenzione, ma che rappresentano una grande opportunità di sviluppo locale, una grande occasione per far crescere insieme il nostro paese, così ricco di un patrimonio fino ad oggi poco tutelato e ancor meno valorizzato.

Mauro Lusetti - Presidente nazionale Legacoop

Quando nel 2011 Legambiente ha sottoscritto il Protocollo d'intesa con Legacoop dedicato alla promozione e alla diffusione delle cooperative di comunità, eravamo ben consapevoli delle difficoltà che avrebbe incontrato un'idea nuova e sperimentale, almeno in Italia, di economia costruita davvero dal basso, secondo i principi, che ci sono particolarmente cari, della sostenibilità ambientale e dell'inclusione sociale. Ma non ci siamo mai lasciati frenare, nelle nostre scelte, dal rischio di dover attendere del tempo prima di intravedere i risultati possibili del nostro impegno. Solo per citare un esempio significativo e abbastanza recente, ci siamo dedicati per ben 21 anni, con testardaggine e passione, al raggiungimento di un obiettivo che ritenevamo strategico per il paese, come l'introduzione degli ecoreati nel codice penale. E nel maggio del 2015 l'abbiamo finalmente raggiunto. In un ambito e con un rilievo sicuramente diversi, anche se non troppo distanti a volerci riflettere con attenzione, abbiamo creduto da subito nel potenziale e nell'utilità, per l'economia, la qualità ambientale e la coesione sociale del nostro paese, di uno strumento come le cooperative di comunità. A cominciare dalle aree interne, ma non solo. Due sostantivi, cooperativa e comunità, che stanno bene insieme e che soprattutto si sposano perfettamente con la nostra idea di un ambientalismo capace di saldare la tutela della natura in cui viviamo con lo sviluppo sostenibile e il diritto a un ambiente pulito con quello al lavoro.

Troppo a lungo, e purtroppo ancora oggi, vengono alimentate contrapposizioni che in realtà esistono soltanto nella logica di chi ha un unico interesse da perseguire: massimizzare i propri profitti. Anche da questo punto di vista, in fondo, Legambiente e Legacoop sono realtà simili, pur nella loro diversità: il nostro "utile" è sempre condiviso. Come i valori che alimentano i progetti e le opportunità di riutilizzo di beni pubblici raccontati in questo Quaderno, il primo di una collana che realizzeremo insieme.

Rossella Muroli - Presidente nazionale Legambiente



Introduzione

Può un bene pubblico, nella sue varie declinazioni possibili, diventare l'asset di un nuovo modello di sviluppo? A quali condizioni e con quali obiettivi? Sono alcuni degli interrogativi a cui cercano di rispondere, senza alcuna presunzione di esaustività e completezza, i contributi, le schede e gli approfondimenti raccolti in questo *Quaderno*, realizzato da Legacoop e Legambiente nell'ambito del Protocollo d'intesa sulle cooperative di comunità. Si tratta, almeno nelle intenzioni, di uno strumento di servizio per tutte quelle realtà del mondo della cooperazione e del terzo settore che sono sempre più chiamate a misurarsi con un fattore di crisi e un'opportunità: da un lato i tagli, massicci, alla spesa sociale e più in generale alla spesa pubblica; dall'altro la crescente disponibilità di beni da riutilizzare, messi a disposizione a titolo gratuito o comunque a condizioni di vantaggio da parte di amministrazioni e aziende pubbliche.

Linee ferroviarie dismesse o sospese, stazioni impresenziate, case cantoniere, ma anche immobili e terreni, ex teatri e aree verdi, in generale patrimoni con un destino quasi sempre scontato di degrado e abbandono, possono essere trasformati nella materia prima indispensabile per progettare, dal basso, attività di riuso e di rigenerazione. Gli esempi virtuosi, fortunatamente, non mancano, come si racconta in questo *Quaderno*, ma restano molte criticità, di carattere legislativo, in materia di risorse e finanziamenti disponibili, nonché di qualità e sostenibilità economica dei progetti.

Alle opportunità esistenti e ai problemi da affrontare e risolvere fa da sfondo l'idea di sviluppare una nuova modalità d'impresa, capace di creare lavoro, servizi e, come si accenna nel titolo di questa pubblicazione, valori condivisi: è quell'idea di cooperativa di comunità, ancora da definire nella sua forma specifica, che si fa strada già oggi nella pratica della progettazione partecipata e della "sussidiarietà circolare" tra soggetti diversi, nelle sinergie tra volontariato e cooperazione, imprese socialmente responsabili e amministrazioni locali. In sintesi, in quell'economia civile che può essere un orizzonte desiderabile per uscire, insieme, dalla crisi.







1. Il treno condiviso del cambiamento

Oltre 1.600 chilometri di linee ferroviarie dismesse e altri 1.300 dove il servizio è sospeso. Almeno 1.900 stazioni ferroviarie impresenziate. Un patrimonio enorme, che può essere sottratto a un destino di abbandono e degrado, grazie alla definizione di un vero e proprio progetto strategico per la mobilità dolce, il turismo sostenibile, la produzione culturale, in particolare quella giovanile, le filiere della qualità agroalimentare, l'inclusione sociale. Un progetto che deve avere, necessariamente, tanti protagonisti, ma una consapevolezza condivisa: l'urgenza di rigenerare, attraverso queste risorse, territori, comunità ed economie locali, nelle aree interne come in quelle urbane.

Non è una sfida semplice, ma come dimostrano le buone pratiche illustrate nelle pagine seguenti, esistono le condizioni per moltiplicare i risultati positivi già raggiunti e superare le difficoltà e le criticità che pure esistono. Il Gruppo Ferrovie dello Stato - attraverso la Fondazione FS (per quanto riguarda i treni storici e le ferrovie turistiche) e la società RFI (per le stazioni) - ha messo in cantiere, soprattutto negli ultimi anni, una strategia che deve essere sviluppata e accompagnata con convinzione (dal punto di vista legislativo, dal governo e dalle regioni). E la risposta che arriva dal mondo del volontariato e della cooperazione sociale dimostra che esiste la disponibilità, diffusa, a fare la propria parte, sviluppando iniziative e progetti spesso coraggiosi, vista la situazione di crisi economica in cui siamo ancora immersi.

Si tratta di operare quel salto di qualità - nella rapidità delle risposte, nella disponibilità di risorse, nel superamento di vincoli normativi, nell'efficacia delle proposte progettuali, soprattutto dal punto di vista della sostenibilità economica - che può consentire a questo patrimonio di tracciati, binari e stazioni di diventare una vera infrastruttura, a servizio di un nuovo modello di sviluppo.

In un mondo in cui le tendenze globali del turismo delineano, in maniera sempre più netta, la crescita della domanda di ambiente, di autentico e di tipico, il turismo slow assume una nuova centralità, registrando un'autentica diffusione della mobilità dolce e dei turismi a piedi, in bicicletta e sulle ferrovie storiche. Una tendenza che si configura come possibile volano di sviluppo soprattutto per aree interne a bassa densità e scarsa infrastrutturazione, diventando anche un modo concreto per evitare l'abbandono del territorio e contrastare, anche grazie alla manutenzione delle reti e delle ferrovie, il dissesto idrogeologico.

In questo contesto, una rilevanza particolare è rivestita da quella estesa rete ferroviaria minore presente nel nostro paese, in parte dismessa e in parte sospesa al servizio dei viaggiatori, a seconda dei casi convertibile in *greenway* a uso promiscuo ciclo-pedonale o da riattivare, a partire dal servizio di treni turistici e *bike rail*. Un sistema infrastrutturale che, per la fruibilità, le straordinarie valenze paesaggistiche e storico-culturali dei luoghi attraversati, sta stimolando la nascita di nuove piccole economie locali, che favoriscono il riuso delle infrastrutture, ma anche la riconversione del patrimonio immobiliare abbandonato.

In Europa, dove il modello è maturo e supportato da norme ed incentivi, i numeri sono incoraggianti: nel 2012, secondo i dati elaborati dal Touring Club Italia, solo la filiera del cicloturismo ha fatturato 44 miliardi per 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti all'anno, con l'Austria e la Francia come principali mercati di destinazione. In questo quadro l'Italia avrebbe un potenziale di 3,2 miliardi di euro, considerando che il solo Trentino registra un fatturato annuo di 100 milioni.

Anche dal turismo ferroviario arrivano indicazioni di segno positivo: secondo i dati dell'Associazione

ferrovie turistiche italiane, il giro d'affari in Europa raggiunge indicativamente i 500 milioni di euro annui, grazie ad oltre venti milioni di persone che visitano ogni anno le centinaia di ferrovie storiche e turistiche attive. Nella sola Francia, si registrano circa 3,7 milioni di viaggiatori sui treni turistici, mentre in Italia sono stimate circa 45mila presenze sui treni di Fondazione FS e altre 40mila sui treni storici delle ferrovie regionali, di cui 30mila solo sul trenino verde della Sardegna.

Il potenziale di crescita per il nostro paese è enorme, come dimostra una semplice analisi comparata con la Gran Bretagna: sugli 800 km di tratte italiane, gestite grazie al lavoro di Fondazione FS, si calcola un introito stimato intorno ai 2 milioni di euro, con un incremento annuo del 60%; sugli 850 km del Regno Unito si registrano 7,7 milioni di visitatori per un fatturato diretto di 139 milioni e uno indiretto di 350 milioni di euro, oltre duemila dipendenti e quasi ventimila volontari coinvolti.

Uno degli esempi più interessanti in Italia è la Merano-Malles in Val Venosta, riattivata nel 2005 dopo la chiusura negli anni Novanta. La linea ferroviaria è stata al centro dello sviluppo turistico della valle e di una rinnovata offerta di trasporto sostenibile, determinando peraltro nella zona un aumento di tutte le performance di ricettività turistica rispetto al resto del Trentino-Alto Adige: dal 2004 al 2014 si è registrato un incremento del 38% di arrivi, contro il 30% di media nel resto della provincia autonoma, mentre i pernottamenti sono cresciuti del 14%, contro l'11%.

È indispensabile, per fare un vero salto di qualità, che i percorsi a piedi, in bicicletta e su treni turistici siano resi fruibili in modo integrato con una vera e propria rete per la mobilità dolce, frutto di una visione dell'offerta fatta di mappe, servizi, tariffe, posteggi, accoglienza turistica, da realizzare lungo tutta la rete, valorizzando territori, borghi e imprenditoria locale. Alcune decisioni assunte dal governo

lasciano intravedere concrete possibilità di sviluppo: il ministro dei Beni e delle Attività Culturali, Dario Franceschini, ha promosso il 2016 come l'Anno dei Cammini e ha annunciato la pubblicazione di un Atlante dei Cammini, per mettere a sistema tutta l'offerta, attualmente molto frammentata; grazie all'iniziativa del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, sono stati inseriti nella legge di stabilità del 2016 ben 91 milioni di euro per la realizzazione di piste ciclabili.

Segnali concreti di attenzione arrivano anche dal Parlamento: sono diversi i disegni di legge, di cui si sta discutendo alla Camera, che prevedono norme per le ferrovie turistiche e il sostegno ai nuovi servizi; il vincolo per i sedimi e regolamenti snelli per l'esercizio di ferrovie a bassa velocità; la diffusione della ciclabilità sia in ambito urbano che extraurbano; norme ad hoc per la mobilità dolce, le ferrovie abbandonate, i cammini e le *greenway*.

Info



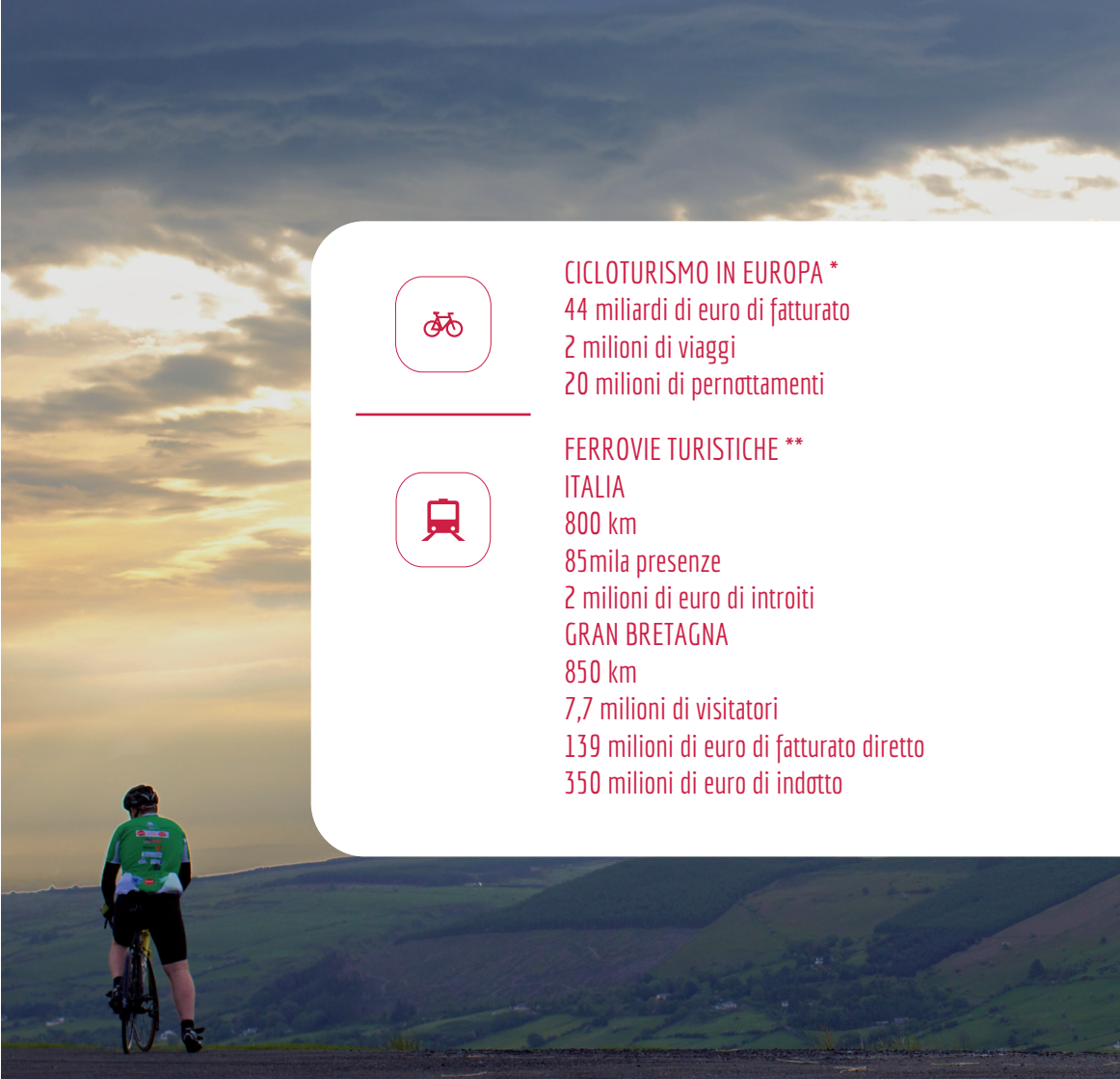
CICLOTURISMO IN EUROPA *
44 miliardi di euro di fatturato
2 milioni di viaggi
20 milioni di pernottamenti



FERROVIE TURISTICHE **
ITALIA
800 km
85mila presenze
2 milioni di euro di introiti
GRAN BRETAGNA
850 km
7,7 milioni di visitatori
139 milioni di euro di fatturato diretto
350 milioni di euro di indotto

* Fonte: Touing Club Italia, 2012

** Fonte: elaborazione Legambiente



L'Italia può contare, e non deve sembrare un paradosso, su oltre 1.600 km di linee ferroviarie dismesse e abbandonate da tempo, che in buona parte possono diventare *greenway* per vivere la mobilità dolce nel paesaggio. Di questi, circa 450 km sono il risultato di varianti di tracciato come ad esempio da Vasto ad Ortona, mentre per la restante parte sono ferrovie non più in esercizio e dismesse, come la Treviso-Ostiglia o come la più famosa San Lorenzo a Mare-Ospedaletti, la pista ciclabile della Riviera dei Fiori in Liguria, da cui nel 2015 ha preso il via il Giro d'Italia.

È partendo da questi numeri e dalle opportunità di riutilizzo e valorizzazione di questo patrimonio che CoMoDo (la Confederazione per la mobilità dolce fondata nel 2006, cui aderiscono numerose associazioni nazionali e regionali) ha aperto un tavolo di confronto con Ferrovie dello Stato e RFI (Rete Ferroviaria Italiana, società del Gruppo delle Ferrovie dello Stato, ndr) sulle ferrovie dismesse, per identificare le linee che possono diventare *greenway* e quelle che meritano di essere trasformate in ferrovie turistiche.

Un progetto interessante in corso di realizzazione è quello dell'itinerario ciclo-pedonale sulla ex ferrovia Bologna-Verona. La regione Emilia Romagna, le province e i comuni interessati hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con RFI in cui viene concesso il comodato gratuito per l'utilizzo del bene, che resta quindi di proprietà di RFI. Gli investimenti di riqualificazione sono a carico della regione e degli enti locali, ma alcuni interventi, come il sopralzo dei ponti ferroviari lungo la linea, saranno effettuati da RFI. Questo progetto ha ottenuto, nel recente Collegato ambientale approvato dal Parlamento, un finanziamento di 5 milioni di euro, assegnato alla regione Emilia Romagna.

Anche le ferrovie turistiche stanno registrando un grande successo di pubblico, purtroppo in netto

ritardo rispetto al resto d'Europa, con esperienze pionieristiche realizzate da associazioni di volontari, come il Treno Blu sul lago d'Iseo o la Asciano-Monte Antico, ferrovia della Val d'Orcia chiusa nel 1994, riaperta con treni turistici dai volontari e sostenuta dalla provincia di Siena, con il Treno natura. A dare nuovo slancio a queste iniziative è stata la costituzione della Fondazione FS, attiva dal 2013, che ha dato vita al progetto "Binari senza tempo", con l'attivazione di altre due tratte storiche: la ferrovia del Parco, da Sulmona a Castel di Sangro, meglio conosciuta come la Transiberiana d'Italia, e la Ferrovia dei Templi, da Agrigento Bassa a Porto Empedocle.

Sono ben 1.300 invece, secondo CoMoDo, i chilometri di ferrovie sospese in Italia che potrebbero essere riaperte per servizi turistici e, in diversi casi, offrire anche una buona integrazione per i servizi ordinari per residenti e pendolari, come dimostra il Trentino Alto Adige con la ferrovia della Val Venosta e della Val Pusteria. Un successo ottenuto grazie a servizi cadenzati, integrazione con la rete nazionale su ferro e trasporto locale su gomma, treno più bici, tariffazione integrata.

Linee e treni turistici devono essere riconosciuti come una attività stabile delle ferrovie e vanno inseriti sia nel Contratto di programma tra ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, per la parte relativa alla manutenzione dei binari all'interno, sia nei contratti tra regioni e Trenitalia, per la parte relativa al servizio, anche con l'individuazione di risorse proprie da destinare da parte delle amministrazioni regionali.

È fondamentale, inoltre, che l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria adotti regole snelle d'esercizio per le ferrovie turistiche (come è già avvenuto dal 2011 in Francia, con un apposito regolamento) e autorizzi la sperimentazione del *Velorail* - come avviene da tempo in Francia -, con

l'utilizzo di mezzi a pedale sui binari. Reti turistiche e *greenway* che si devono integrare con la rete ciclo-turistica italiana e la rete dei cammini, per offrire al viaggiatore percorsi integrati e intermodalità, facili da comprendere e da utilizzare.

CoMoDo è impegnata, infine, perché si arrivi a un quadro normativo chiaro e omogeneo. È il nostro modo di voler bene all'Italia: promuovere il viaggio slow nel paesaggio italiano, per vivere la bellezza e la ricchezza del nostro Belpaese.

Anna Donati - presidente onorario di CoMoDo

Info



Ferrovie dismesse
(da trasformare in *greenway*)
1.600 km



Ferrovie sospese
(riattivabili con treni turistici e locali)
1.300 km



Il recupero e il rilancio delle ferrovie locali e complementari ad uso turistico prevede sempre un'idea di tutela del patrimonio pubblico inteso come bene comune e l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria in una più ampia visione di offerta di mobilità dolce, integrata con cammini, percorsi naturalistici, ciclovie e servizio pubblico.

Per rendere attuabile nei territori la traduzione concreta di questa visione di rilancio del patrimonio ferroviario, sono oggi al vaglio del Parlamento diversi disegni di legge. Alla Commissione Trasporti della Camera sono in discussione due proposte: il disegno di legge per l'istituzione di ferrovie turistiche – prima firmataria l'on. Maria Iacono del Partito democratico – che prevede il reimpiego di ferrovie in disuso o in corso di dismissione, situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, con norme su come sostenere i nuovi servizi, vincolare i sedimi ed indurre regolamenti snelli per l'esercizio di ferrovie a bassa velocità; il disegno di legge sulla mobilità ciclistica urbana ed extraurbana, – primo firmatario l'on. Paolo Gandolfi del Partito democratico –, dedicato in particolare alla regolamentazione della rete di ciclovie nazionali e locali.

Sempre a Montecitorio, ma questa volta presso la Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici, si lavora all'elaborazione di un testo unificato, che raccoglie quattro diversi disegni di legge, sulla valorizzazione delle linee ferroviarie in abbandono e la mobilità dolce, affidato all'on. Mirko Busto, del Movimento Cinque Stelle. L'obiettivo legislativo è la definizione di linee guida tecniche per mappare, integrare, recuperare reti e servizi; definire i compiti delle regioni; vincolare i sedimi; dare incentivi e agevolazioni ai soggetti pubblici e privati che realizzano servizi ed accoglienza; creare un marchio riconoscibile per la mobilità dolce.

Nell'insieme, si tratta di segnali di un'attenzione legislativa importante. Il rischio da evitare è che i diversi provvedimenti, se non coordinati, possano produrre norme divergenti, frammentarie e di difficile attuazione.

Il volume complessivo è davvero importante: sono circa 1.900 le stazioni ferroviarie impresenziate disponibili sul territorio nazionale. Immobili spesso costruiti agli inizi del Novecento, che rappresentavano l'arrivo della modernità e un volano per lo sviluppo economico della comunità, ridotte col tempo a non-luoghi, prive di qualsiasi caratteristica locale e sociale, fortemente esposte a fenomeni di ulteriore degrado e abbandono. Allo stesso tempo, un patrimonio ricco di straordinarie opportunità, se inserito in percorsi efficaci di recupero e di riuso.

In virtù dell'evoluzione tecnologica che ha visto in Italia l'entrata a regime già dal 1997 di sistemi centralizzati di gestione del traffico, le stazioni non hanno più richiesto la presenza fisica del personale ferroviario. I locali tecnici e quelli riservati al personale si sono così svuotati, lasciando stazioni funzionanti ma non presenziate, con elevati rischi di dequalificazione sociale e ambientale, anche perché le stazioni stesse, in generale, costituiscono storicamente un punto di attrazione sul territorio di molte forme di disagio. Per modificare questa situazione si è cominciato ad affermare un ruolo diverso di queste strutture nella comunità: non più mero luogo di transito, ma sempre di più spazio di valenza commerciale e culturale, luogo d'incontro, di scambio e di relazione per tutti i cittadini. La stazione si apre quindi al territorio, diventa polo di attrazione urbana, centro di servizi e funzioni polivalenti dedicato a tutti gli abitanti e non solo punto cardine della mobilità collettiva.

È immaginando questo nuovo ruolo possibile delle stazioni impresenziate, insieme ai numerosi vantaggi che ne potevano derivare grazie a forme nuove di gestione, che già dalla fine degli anni Novanta si sono diffuse esperienze di riuso sociale e associativo. Quelle affidate dalle Ferrovie dello Stato ad associazioni, cooperative sociali ed enti locali sono oltre 500. Grazie alla ricerca "Stazioni ferroviarie, come rigenerare un patrimonio", presentata dal Gruppo FS in occasione dell'Expo di Milano, sono state

raccolte ed analizzate 50 buone pratiche di gestione, presenti su tutto il territorio nazionale, che hanno consentito di delineare una prima banca dati di queste esperienze. È stato così possibile, innanzitutto, classificare le principali filiere socio-economiche di riutilizzo: produzioni culturali destinate soprattutto ai giovani; tutela e conservazione ambientale, paesaggistica e storico-culturale, con la creazione di offerta turistica; volontariato, accoglienza, cura, reinserimento lavorativo e sociale; protezione civile.

I progetti censiti interessano ben 13 regioni, con punte in Emilia Romagna e Lombardia, ma con esperienze significative anche in Campania e Sicilia, a dimostrare la possibilità di sviluppo sull'intero territorio nazionale. Per quanto riguarda il numero di utenti, emerge il dato relativo alle stazioni con funzioni di tappa di *greenway*, recuperate grazie alle piste ciclabili, con circa 500.000 presenze annuali. Per il 50% del campione analizzato la media è di almeno 500 utenti. Nei 50 progetti censiti lavorano 275 persone, in larga parte con contratti a tempo pieno, e vi sono coinvolti 1.800 volontari.

I protocolli d'intesa per la gestione del patrimonio ferroviario non utilizzato hanno l'obiettivo di creare procedure più snelle nell'assegnazione e controlli più cogenti sulla qualità dei progetti, per coniugare il miglioramento delle aree di stazione con l'offerta di servizi più efficienti. Come dimostrano le buone pratiche sviluppate in questi anni, la rigenerazione delle stazioni impensate può arricchire i territori sia di nuove forme d'impresa di comunità, a cominciare dal modello cooperativistico, sia di servizi sociali e culturali, rendendo possibile l'utilizzo degli edifici e la loro manutenzione corrente, con positivi effetti anche in termini di qualità e decoro.

Proprio la possibilità di sviluppare veri e propri progetti d'impresa suggerisce, infine, l'esigenza di approfondire modelli di business finalizzati a generare le risorse necessarie per il cofinanziamento

degli investimenti ed eventuali altre modalità di affidamento, accanto a quella del comodato d'uso gratuito, come ad esempio il pagamento di corrispettivi per l'acquisizione dell'immobile, in cui venga comunque riconosciuto il valore sociale dell'impresa non profit.

Il comodato d'uso gratuito nelle stazioni ferroviarie



REGIONE	CONTRATTI
Abruzzo	27
Basilicata	15
Calabria	60
Campania	37
Emilia-Romagna	78
Friuli-Venezia Giulia	43
Lazio	37
Liguria	53
Lombardia	239
Marche	65
Molise	9
Piemonte	179
Puglia	46
Sardegna	41
Sicilia	12
Toscana	40
Trentino-Alto Adige	76
Umbria	26
Valle d'Aosta	12
Veneto	164
Totale	1.259

Fonte: RFI SpA

Il sistema di welfare sta cambiando e contestualmente sta cambiando il concetto di Csr (*Corporate social responsibility*). Lo stato via via si ritira dal fornire servizi di sostegno prima garantiti, proprio mentre aumenta la domanda, in maniera proporzionalmente crescente all'incremento percentuale delle fasce a rischio di povertà: gli ultimi dati Istat parlano, in Italia, del 20% circa della popolazione, ovvero oltre 19 milioni di cittadini. E il contrarsi dei servizi erogati dallo stato pone nuovi obblighi per le imprese responsabili.

Il concetto di responsabilità sociale d'impresa tuttora in voga è ben riassunto nel libro verde della Commissione europea del 2001, dove si afferma che le imprese socialmente responsabili sono quelle "che decidono di propria iniziativa di contribuire a migliorare la società e rendere più pulito l'ambiente". È un'attenzione volontaria dunque, che però – e numerosi studi lo dimostrano – è interesse delle stesse aziende perseguire perché conviene, in presenza di consumatori evoluti e consapevoli che preferiscono acquistare prodotti da imprese impegnate sui temi sociali e a difesa dell'ambiente. Inoltre, una coerente politica di Csr significa mantenere un rapporto stretto con i propri *stakeholder*, che consente di restare in linea coi bisogni dei propri clienti e fornitori, ma significa anche fidelizzare i propri dipendenti e attuare un'ottimizzazione del proprio fabbisogno energetico con risparmi di scala. Non a caso, l'ultimo rapporto di Osservatorio Socialis sulla responsabilità sociale in Italia afferma che il 73% delle imprese italiane dichiara di praticare i principi della Csr (oltre l'80% in Europa).

L'azienda, dunque, diventa in questi nuovi scenari soggetto attivo di welfare proprio mentre lo stato riduce la sua offerta sociale. Si passa così da welfare state a welfare civile, al concetto di sussidiarietà circolare (secondo la definizione che ne ha dato Stefano Zamagni), dove al posto di un unico attore, lo stato, troviamo sempre più spesso una triangolazione attiva e virtuosa tra gli enti pubblici, le imprese

private e il terzo settore, tutti uniti nello sviluppo di reti territoriali finalizzate a creare quel valore condiviso che economisti come Porter e Kramer hanno teorizzato nel 2011 ad Harvard: “La soluzione sta nel principio del valore condiviso, che comporta la creazione di valore economico con modalità tali da creare valore anche per la società, rispondendo ai suoi bisogni e ai suoi problemi. Le imprese devono riconciliare il successo economico-finanziario con il progresso sociale. Il valore condiviso non è responsabilità sociale, filantropia o sostenibilità, ma un nuovo approccio al perseguimento del successo economico. Non sta alla periferia, ma al centro, di ciò che fanno le imprese” (M.E. Porter e M.R. Kramer, *Creating Shared Value*, Harvard Business Review, gennaio/febbraio 2011).

Da questi principi teorici di sussidiarietà circolare muove il Gruppo FS quando “crea valore condiviso”, restituendo alla collettività beni immobiliari, come le stazioni, per favorire la realizzazione di nuove attività e servizi che hanno ricadute positive per lo sviluppo economico o per la coesione territoriale.

Per dare concreta attuazione a questo principio, nel corso degli anni sono stati firmati molti protocolli, con regioni, province e comuni, dedicati al riuso del patrimonio immobiliare ferroviario situato nelle stazioni di piccola e media dimensione, come quelli con regione Lazio, la regione Veneto, le Marche, la regione Toscana, la provincia di Trento e tanti altri.

Dal 2013 si è cominciato a sottoscrivere protocolli anche con onlus - tra le quali Legambiente, l'Associazione italiana turismo responsabile, il Coordinamento nazionale dei centri di servizio del volontariato e Legacoopsociali, l'associazione nazionale delle cooperative sociali aderenti a Legacoop -, finalizzati al riuso del patrimonio immobiliare per scopi sociali, turistici e culturali. Un altro protocollo è stato stipulato con l'Associazione italiana della gioventù (Aig), interessata a creare ostelli per i giovani

nelle strutture ferroviarie.

Diversi i progetti realizzati sulla base di questi protocolli. Nella stazione di Potenza Superiore è stata inaugurata, in virtù del protocollo con Legambiente, la prima *green station*, con l'allestimento di laboratori di riciclo e riuso di materiali, spazi espositivi per i prodotti biologici a Km0, spazi dedicati al baratto di beni in buono stato, attività di formazione, ricerca e sviluppo, per la diffusione della cultura ambientale. A Maddaloni Inferiore, in Campania, la stazione è stata ristrutturata nei mesi scorsi dopo essere stata assegnata in comodato d'uso gratuito al Centro servizi per il volontariato provinciale, Asso.Vo.Ce., che potrà destinare alle oltre 360 associazioni attive nella provincia il notevole risparmio annuale ottenuto grazie alla gratuità della sede. Sempre in provincia di Caserta saranno pronti, entro il 2016, anche i locali dello scalo di Albanova, nel centro abitato di San Cipriano d'Aversa, comune confinante con Casal di Principe, nel cuore dell'Agro Aversano, che ospiteranno uno sportello territoriale di Asso.Vo.Ce.

In Sicilia, sarà consegnato a breve lo scalo di Camaro Superiore, in provincia di Messina, gestito dall'associazione Maria Regina destinato a diventare Parco urbano per le arti, dedicato ad adulti e bambini. In Abruzzo, la Pros Onlus Pineto ha ottenuto l'assegnazione della stazione di Pineto per farne la base logistica di un servizio innovativo di trasporti socio-sanitari, assistenza e consegna dei farmaci a domicilio in provincia di Teramo. Gli spazi della stazioncina di Isola d'Arbia/Tressa, in provincia di Siena, saranno utilizzati dall'associazione Centro Studi Farma Merse, non solo come sede, ma soprattutto come centro di raccolta, conservazione e restauro, grazie alla collaborazione con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana. Sempre in Toscana, a Figline Valdarno, infine, è stato di recente autorizzato l'affidamento di uno spazio all'associazione Autismo Firenze, che supporta l'integrazione socio ambientale delle persone con autismo.

Al miglioramento della qualità dei progetti di riuso degli immobili è dedicata l'idea di promuovere laboratori di progettazione partecipata, in cui le regioni dovrebbero fungere da soggetto proponente per coordinare la partecipazione dei vari attori presenti sul territorio (terzo settore, cooperazione sociale, università, istituzioni locali, fondazioni, banche, ecc.) e individuare, così, le opportunità più sostenibili di riuso dei beni non più funzionali alle esigenze ferroviarie. Proprio in questa direzione è stato sottoscritto nel novembre del 2015 un protocollo d'intesa con la regione Veneto, per l'utilizzo e la successiva acquisizione del sedime e dei fabbricati della linea ferroviaria dismessa Treviso-Ostiglia nell'ambito del Progetto strategico regionale Green tour - Verde in movimento. Lo studio di fattibilità presentato dalla regione Veneto (elaborato dal Dipartimento di ingegneria ambientale dell'Università degli studi di Padova) è il risultato di una serie di incontri tra RFI, gli enti locali e gli *stakeholder* territoriali.

Per riassumere la situazione, che vede coinvolte numerose altre piccole associazioni non profit a cui negli anni sono stati concessi spazi da RFI, possiamo dire che a dicembre 2015 le stazioni in cui era presente almeno un contratto di comodato erano più di 500; per queste risultano stipulati quasi 1.260 contratti per un totale di circa 2.400.000 mq messi a disposizione, di cui circa 46.200 nell'ambito di fabbricati per viaggiatori, 37.300 nell'ambito di altri fabbricati e 2.320.000 di terreni.

Ilaria Maggiorotti - responsabile Asset funzionali all'esercizio ferroviario, RFI
Fabrizio Torella - responsabile Attività sociali d'impresa Gruppo FS

Le richieste di comodato d'uso gratuito di spazi di proprietà RFI non più funzionali all'esercizio ferroviario (locali interni alle stazioni – in prevalenza in quelle non presenziate – aree all'aperto o al chiuso, nell'ambito del fabbricato viaggiatori o lungo le linee ferroviarie) possono essere avanzate esclusivamente da Enti locali (province, comuni, ecc.), da associazioni che operano nel settore sociale e, più in generale, da enti non profit. Di prassi, i contratti di comodato prevedono una durata di 4 anni e l'impegno da parte dell'ente comodatario di realizzare nell'immobile interventi di riqualificazione e/o manutenzioni di diverso tipo (straordinaria e/o ordinaria, pulizia, messa in sicurezza, ecc.).

Come fare la richiesta

La richiesta di comodato deve essere presentata insieme alla descrizione del progetto che si intende realizzare: 1) breve presentazione dell'ente che avanza la richiesta; 2) descrizione del progetto e delle sue finalità sociali; 3) descrizione degli eventuali partner coinvolti (istituzioni, enti locali, imprese, fondazioni, ecc.); 4) benefici/ricadute del progetto sul territorio in termini sociali, ambientali, occupazionali e culturali; 5) ubicazione dello spazio per il quale si fa la richiesta (stazione o altre aree); 6) analisi dei costi complessivi, con la valutazione degli interventi necessari a rendere lo spazio richiesto idoneo all'iniziativa; 7) risorse finanziarie previste per tutta la durata del contratto di comodato; 8) tempistiche del progetto.

A chi sottoporla

In via prioritaria, gli enti non profit possono sottoporre il proprio progetto ai comuni in cui è ubicato lo spazio RFI cui sono interessati o alle associazioni nazionali con cui ad oggi il Gruppo FS Italiane ha attivato protocolli d'intesa per lo sviluppo dei comodati ad uso sociale: Legambiente, Associazione italiana turismo responsabile, CSVnet, Legacoopsociali. In alternativa il progetto può essere sottoposto tramite posta ordinaria alle Direzioni territoriali RFI competenti per la stazione/area di interesse.

Come avviene la valutazione

Il progetto pervenuto a RFI viene valutato dalla società, d'intesa con la struttura della capogruppo Ferrovie dello Stato competente per i rapporti con le associazioni e le politiche sociali. Nella valutazione ha una particolare rilevanza la qualità della partnership e del piano finanziario a sostegno delle iniziative.

Flaviano Zandonai, ricercatore dell'Euricse, l'Istituto europeo di ricerca sull'impresa cooperativa e sociale, ha definito una serie di indicatori con cui valutare le potenzialità e l'efficacia dei progetti di riutilizzo sociale degli immobili. Si tratta di uno schema particolarmente utile che vale la pena riproporre, in sintesi, come strumento concreto di analisi e di lavoro. "L'impatto della rigenerazione - Gestione e accountability delle stazioni ferroviarie impresenziate affidate da RFI a soggetti non profit" in *Stazioni ferroviarie, come rigenerare un patrimonio*, 2015

1) Caratteristiche strutturali dell'immobile

- a) caratteristiche dimensionali e strutturali (anche per quanto riguarda eventuali certificazioni di abitabilità e di destinazione d'uso per lo svolgimento di attività economiche e di interesse pubblico)
- b) posizionamento del contesto territoriale e socio-economico (soprattutto in termini di accessibilità e presenza di infrastrutture materiali e immateriali)
- c) proprietà e contratto d'uso stabilito con il soggetto gestore (distinguendo tra comodato gratuito e forme agevolate di affitto e cessione della proprietà)

2) Potenziale dello spazio come asset comunitario

- a) anno di riattivazione dell'immobile (ed eventuale presenza di altre iniziative di riattivazione in epoche precedenti)
- b) analisi dei bisogni del contesto circostante l'immobile (studi e ricerche, documenti di pianificazione, ecc.)
- c) iniziative rispetto al riuso: campagne e attività di sensibilizzazione dell'opinione pubblica rispetto alla necessità del riuso del bene; costruzione di coalizioni comunitarie (comitati, ecc.)

3) Soggetto gestore come impresa di comunità

- a) anno di costituzione e principali trasformazioni societarie
- b) ambito di attività (distinguendo tra *core business* e altre attività, anche non sociali, in modo da collocare l'iniziativa di rigenerazione)
- c) forma giuridica (evidenziando l'adozione di statuti e qualifiche di impresa sociale)
- d) adesione a reti di rappresentanza e di coordinamento (a vari livelli: locale, regionale, nazionale)
- e) sistema di governance (caratteristiche degli organi di governo e tipologia dei portatori di interesse coinvolti)

- f) risorse umane (distinguendo tra lavoratori retribuiti, volontari, utenti che agiscono in veste di *prosumer*)
- g) risorse economiche (ammontare e suddivisione per natura e provenienza: market e non market, pubbliche e private, ecc.).

4) Individuazione della destinazione d'uso

- a) presenza di sperimentazioni e progettualità per testare possibili destinazioni d'uso dell'immobile (numero, caratteristiche, esiti)
- b) struttura e caratteristiche del sistema di accompagnamento al riuso (consulenti, formatori e altri soggetti)
- c) presenza di vincoli / opportunità che hanno influenzato il ciclo di riuso del bene "in corso d'opera"
- d) *cross-fertilization* e apprendimenti da parte di altre esperienze di rigenerazione in ambiti e contesti simili
- e) modalità di coinvolgimento e di accountability adottate nei confronti dell'ente proprietario dell'immobile
- f) coinvolgimento di altri attori territoriali (oltre al soggetto gestore) che hanno contribuito al processo di riuso

5) Sostenibilità e impatto

- a) ammontare e tipologia di risorse dedicate alla rigenerazione dell'immobile (donazioni, finanza specializzata, auto-generate dal soggetto gestore, ecc.)
- b) attività e servizi ad elevato contenuto di valore sociale e relativo modello di business (meccanismi di finanziamento: contratti con la pubblica amministrazione, vendita ai cittadini clienti, donazioni, ecc.)
- c) presenza di altre attività economiche e caratteristiche del business plan (in particolare per quanto riguarda la capacità di contribuire alla sostenibilità del progetto)
- d) presenza di attività promosse e finanziate con risorse proprie dal soggetto gestore dell'immobile a favore della comunità locale
- e) numero e caratteristiche delle persone coinvolte nella fruizione e gestione dell'immobile (utenti, clienti, volontari, addetti retribuiti, *prosumer*, ecc.)
- f) effetti di cambiamento organizzativo per il soggetto gestore derivanti dalla rigenerazione del bene immobile





2. Case cantoniere: il futuro è sostenibile

Un colore storico inconfondibile, il rosso pompeiano, e una funzionalità nuova da progettare. Il futuro delle case cantoniere è sempre più legato a progetti di turismo sostenibile o di riuso sociale, che consentano di evitarne, quando non più funzionali alle diverse attività di presidio e manutenzione delle strade, il progressivo abbandono.

Quello promosso dall'Anas, grazie alla firma nel dicembre del 2015 di un accordo di collaborazione con ministero dei Beni e delle Attività Culturali, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia del Demanio, è un progetto sperimentale relativo a 30 immobili, che consentirà di valutare l'effettiva praticabilità di una strategia più ambiziosa: come trasformare un patrimonio importante e sottoutilizzato, quantificabile in oltre 600 case cantoniere distribuite sul territorio nazionale, di cui 150 con un alto potenziale turistico per la loro collocazione, in un'occasione di nuova economia orientata verso la sostenibilità ambientale. Conservando la disponibilità dei beni e favorendo un'imprenditorialità preferibilmente giovanile.

La scelta delle prime 30 case cantoniere da valorizzare è stata il frutto sia dell'analisi del patrimonio disponibile, sia della decisione di privilegiare, in questa prima fase, quelle inseribili in circuiti culturali, turistici e della mobilità dolce (cammini e ciclovie). Alle direttrici già individuate (i percorsi turistici dell'Alta Lombardia, la Valle d'Ampezzo, la via Francigena e l'Appia antica), se ne aggiungeranno altre in futuro, anche in funzione del successo che avrà l'iniziativa (per esempio la Via di Francesco, La Verna-Assisi, e il Cammino di San Domenico). Sono stati selezionati così gli immobili che saranno oggetto di specifici progetti di ristrutturazione, finanziati dall'Anas, secondo le vocazioni individuate per ogni itinerario e sulla base di uno standard di servizi comune.

Il progetto di riqualificazione prevede la conversione delle case cantoniere in una rete di locande per i viaggiatori, dotate di una serie di servizi base, con una qualità e un costo standard. Tutto all'insegna di una multifunzionalità, dall'ospitalità ai servizi per la mobilità dolce, che è stata disegnata per intercettare, nella maniera migliore possibile, la domanda turistica che già caratterizza i territori scelti per la sperimentazione e che sarà approfondita dal tavolo tecnico, coordinato dal ministero dei Beni e delle Attività Culturali.

L'iter già avviato dall'Anas prevede la definizione, entro il 2016, del business plan complessivo, dei progetti di riqualificazione delle singole case cantoniere inserite nel progetto pilota, della selezione delle manifestazioni di interesse, e della modalità di gestione. Già oggi, attraverso il sito www.casecantoniere.it, è possibile prendere visione del progetto e riempire un modulo online informativo, che servirà ad Anas per capire quali strutture riscuotono un maggiore interesse e per quali finalità.

Una modalità diversa di riutilizzo è quella sperimentata dalla regione Lazio: attraverso un bando, arrivato alla seconda edizione, vengono assegnate case cantoniere abbandonate, trasferite alla regione, per un massimo di vent'anni e con un canone ricognitorio pari ad almeno il 10% del mercato. I primi destinatari sono i comuni ma, in assenza di risposte entro 60 giorni dalla pubblicazione del bando, possono essere valutati progetti presentati da associazioni e soggetti non profit per finalità culturali e sociali. Le case cantoniere già assegnate sono 25, quelle oggetto dell'ultimo bando sono 18. A far riflettere sui rischi dell'abbandono è il dato relativo al censimento svolto dall'assessorato al Patrimonio della regione prima di procedere alla pubblicazione dei bandi: gli immobili censiti sono ben 137, ma buona parte sono già in condizioni di degrado e di inagibilità.

La figura del “Cantoniere” venne istituita con Regio Decreto del Re di Sardegna del 13 aprile 1830, con il compito di mantenere e controllare un cantone della strada (un tratto di strada di circa 3/4 chilometri). Gli stessi dovevano, inoltre, abitare in case site ai margini di ciascun cantone: nascono così le “Case Cantoniere”, le tipiche case di quel colore rosso pompeiano che le ha rese ormai celebri.

Anas possiede oggi su tutto il territorio nazionale 1.244 Case Cantoniere, delle quali circa 600 non sono più utilizzate come alloggi per i cantonieri ma sono impiegate prevalentemente come aree di stoccaggio materiale e supporto alle squadre manutentive.

Il progetto di riqualificazione e riutilizzo delle Case Cantoniere, nato dall’accordo di collaborazione tra Anas, ministero dei Beni e delle Attività Culturali, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia del Demanio, sottoscritto il 16 dicembre 2015, prevede la conversione di questo tipo di Case Cantoniere in una rete di strutture ricettive per i viaggiatori, da affidare in concessione a terzi.

Al fine di verificare la validità del modello di business, il suddetto accordo ha previsto una fase iniziale durante la quale riqualificare un primo gruppo di 30 Case Cantoniere, individuate all’interno di tre itinerari turistici: i percorsi turistici dell’Alta Lombardia, la Via Francigena, il tracciato dell’Appia Antica.

Ogni Casa Cantoniera offrirà una serie di servizi base (ospitalità, wi-fi, ricarica per auto elettriche, punto informativo, promozione di prodotti locali, ecc.) a cui si aggiungeranno altri servizi e beni specifici della struttura e del territorio (ad esempio *starting point* per attività sportive, stazioni per affitto attrezzature sportive, trasporto bagagli per cicloturisti, ecc.).

Questo progetto vuole essere un impulso all'imprenditoria, soprattutto giovanile, nel rispetto dei profili di sostenibilità ambientale, di sicurezza e di innovazione delle infrastrutture e rientra nell'importante riassetto e nella ridefinizione delle competenze e delle responsabilità sociali di Anas.

Claudio Arcovito - responsabile Brand & Immagine Anas

A. A. N. A. S. S.
CASA CANTONIERA





3. La sussidiarietà per il bene comune

“Stato, Regioni, Province, Città metropolitane e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà.”

Costituzione italiana, art. 118, ultimo comma

Occorre prendere il calciavite e fare manutenzione attiva del nostro modello di crescita, interrogandoci sul senso di bene comune. Ovvero, esclusi i beni inalienabili (porti, strade, ponti, ecc.), come gestire i beni pubblici di servizio alle esigenze sociali e i beni da porre a reddito? E ancora: con quale governance? Nella palude amministrativa attuale, un elemento di chiarezza può venire dal *new public management*, cioè un approccio che prevede un significativo ridimensionamento (*downsizing*) della pubblica amministrazione e cittadini attivi nella gestione della cosa pubblica. Un approccio in linea con l'art. 118 della Costituzione italiana, secondo cui le istituzioni nazionali creano le precondizioni affinché cittadino e corpi intermedi – famiglia, partiti, associazioni – agiscano direttamente, senza sostituirsi ad essi; ogni intervento è temporaneo e finalizzato a ricostituire l'autonomia delle aggregazioni *bottom-up*, favorendo la vicinanza del livello decisionale a quello attuativo. Così la sussidiarietà – che dal basso guarda le esigenze della collettività – è la strada innovativa e antica insieme, soprattutto dove ci sono poco tempo, poche risorse e poca convenienza imprenditoriale.

Strade aperte, dunque, alla sussidiarietà verticale (competenze delegate agli enti vicini al cittadino e ai suoi bisogni) e orizzontale (con organizzazioni dei cittadini). Ma anche nuovi approcci e sinergie tra pubblico e privato, tra finanza e impresa sociale. Ne è un interessante esempio il bond ad impatto sociale (S.I.B.), con risorse private per organizzare servizi sociali pubblici ovvero tenere insieme pubblica amministrazione, prestatori d'opera, investitori e l'advisor che garantisce le qualità prestazionali. Il

fine? Investimenti in imprese, organizzazioni e fondi per un impatto sociale e ambientale, garantendo un ritorno finanziario per gli investitori. Monitor Group e JP Morgan ne stimano in 500 miliardi di dollari, nei prossimi 10 anni, la massa finanziaria.

La stessa dimensione fisica delle opportunità presenti nel nostro paese indica quale sia l'ordine di grandezza possibile per questa nuova economia civile. Basta pensare al patrimonio immobiliare disponibile per la trasformazione perché non occupato. Nell'ultimo censimento, l'Istat ci dice che sul territorio nazionale, gli edifici e i complessi edilizi sono 14.515.795 (+13,1% rispetto al 2001). Il 5,2% di questi non è utilizzato perché "cadente, in rovina o in costruzione". Una quantità enorme che - tralasciando quanto non utilizzabile o privo di appetibilità - attende un futuro utile per tutti.

A fronte di questo significativo dato strutturale, abbiamo poi il tanto citato patrimonio pubblico che, secondo l'Agenzia del Demanio, è pari a 47.042 unità nel 2015, per un valore stimato di 59 miliardi di euro. Il numero di fabbricati è di 32.691, di cui ben 9.137, pari al 27,9% del totale, sono disponibili per riconversioni d'uso, anche in tempi rapidi. In altre parole, potremmo definirle "10.000 opportunità imprenditoriali, razionali, relazionali e condivise di economia circolare", che non consumano territorio, ottimizzano l'esistente e creano occupazione. La compatibilità delle funzioni da inserirvi scaturisce dalla messa in coerenza degli strumenti urbanistici, ma si consideri che gran parte dei beni citati sono di dimensioni piccole o medie, tali da non produrre contraccolpi in un contesto già strutturato. In altre parole, è necessario evitare di ingessare entusiasmi e professionalità specifiche con lacci e laccioli burocratici. Potrebbe essere l'ente locale a verificare un breve piano di fattibilità e sancirne la coerenza o meno con le linee di sviluppo locale.

Spazi pubblici e servizi culturali

Per ciò che invece riguarda i beni e i servizi culturali, assistiamo ad una costante limatura di risorse, alla indisponibilità di contenitori e superfici per la fruizione e alla scarsa assistenza qualificata di operatori culturali. Sono questi i termini essenziali, soprattutto pensando alla qualità della fruizione, e richiedono un approccio *disruptive*, ovvero di distruzione creativa, che consenta di superare forme lente e poco competitive nel prestare i servizi culturali o relativi ai beni da valorizzare.

La cronaca quotidiana, del resto, è densa di chiusure di strutture culturali imprenditorialmente poco remunerative (cinema, teatri, sale da musica). Per converso si assiste a modalità non sempre ortodosse come le occupazioni spontanee, fuori da cornici legislative praticabili, che danno risposta immediata – ma non solida e duratura – all’esigenza. Qui il tema si pone chiaramente: in attesa di una cornice legislativa strutturale, occorre un ente pubblico che contemperi costi e prestazioni, anche di volontariato, o altrimenti va praticato un approccio flessibile ed economico, anche detto di riuso temporaneo o di *instant urbanism*.

Interessante il caso della Sala Borsa di Bologna, che ospita una biblioteca pubblica multimediale con libri, giornali, mappe, video e tutte le tecnologie dell’informazione (Online Public Access Catalogue), e promuove eventi culturali di ogni tipo che si riverberano su un ampio territorio, promossi da operatori specializzati o volontari. Parallelamente, vale anche l’esempio della Velostazione, vicina alla stazione ferroviaria centrale, con servizi ibridati quali il parcheggio custodito per biciclette, il noleggio, la riparazione, l’area relax con wi-fi gratuito, scambi ed eventi di varia natura (musica, mostre, ecc.), per promuovere la mobilità sostenibile, una socialità estesa e cangiante e una fruizione culturale a misura di passo umano e di borgo. Dunque il regno dei ciclisti urbani per una mobilità sostenibile, ma anche dei soggetti sociali e culturalmente curiosi e propositivi.

Il riuso di aree libere e abbandonate

La vita urbana usurante, ma anche l'abbandono e lo spopolamento rurale, produce scarti territoriali (dai terreni destinati a verde o a servizi mai realizzati alle aree industriali dismesse, solo per fare due esempi), pubblici e privati, che possono diventare vere occasioni di sviluppo. Superfici aperte dove progettare e realizzare interventi in grado di garantire il riequilibrio del rapporto tra cittadini e natura; la mobilità sostenibile e salutare, dalle ciclovie agli spostamenti casa/scuola/lavoro, attraverso percorsi attrezzati ciclopedonali; lo svago attraverso aree gioco e di incontro, con chioschi e serre, orti urbani, giardini tematici e percorsi salutistici; qualità urbana. Si tratta di modalità di riutilizzo che consentono di offrire anche opportunità professionali e occupazionali, dalle figure classiche, legate ai servizi alla persona, fino al turismo: giardinieri, camerieri, cuochi, addetti all'artigianato; professionisti della comunicazione e della condivisione social di notizie/iniziativa/eventi/campagne; creativi in grado di inventare festival, opere ed eventi *site specific*; esperti di formazione e così via.

Affrontando il tema delle aree urbane dismesse, l'Europa offre numerosi riferimenti, con interventi su superfici di ampia, media o anche piccola estensione. Un gioiello è quello berlinese di Tafel-Garten che in 1000 mq realizza "un intervento leggero e poetico per rivelare la bellezza inconsapevole della natura evolutiva di uno spazio dimenticato". Ma è interessante anche il caso del parcheggio con tessere coltivate, realizzato a Kortrijk in Belgio, dove, grazie al *depaving* si è umanizzato uno spazio parcheggio con "sensibilità ecologica, tecniche dolci e maniere decise". E ancora, a Montpellier, il Jardin de Main, la trasformazione da parcheggio inutilizzato a giardino con orto, realizzato in autocostruzione attraverso ingredienti semplici: pochi soldi (circa 50mila euro), poco spazio (circa 1200 mq) e una gestione collettiva.

Per parlare dell'Italia, a Roma, nel recente Parco del Tevere – alla Magliana, su 9 ettari, con costi molto contenuti e progettazione partecipata – sono state raggiunte nella scorsa estate le 100mila presenze mensili. Un esempio che consente di segnalare alcune attività quali buone pratiche trasferibili: dall'argine cementificato che è ora un auditorium all'aperto, con spettacoli e feste, al chiosco mobile per i generi di ristoro, i cui ricavi consentono di sostenere attività di animazione e manutentive; dalla pista ciclabile realizzata con il riciclo di pneumatici alla *bike school* per gli appassionati, fino all'installazione di sculture *site specific*, appositamente realizzate dagli studenti dell'Accademia di Belle Arti.

L'alternativa del temporary use

Nel caso in cui la mano pubblica non investisse o latitasse, una possibile soluzione è il *temporary use*: “aprire cioè gli spazi della comunità alla creatività individuale e dare ai singoli un immaginario collettivo”, così come “piccoli interventi urbani di agopuntura hanno richiamato l'attenzione e un pubblico in spazi residuali o abbandonati, innescando processi di rigenerazione, cura e risignificazione di più lunga durata” (Isabella Inti). È il caso di palestre e scuole, centri culturali o fantomatici centri polifunzionali mai aperti o presto dismessi. Sono contenitori potenzialmente in grado di fare la differenza nell'indistinto urbano delle periferie, prive di servizi e poli attrattori di energie positive. Attivarsi è, per chi lo fa, relativamente semplice (perlomeno secondo i dettami di *Temporioso*, Edizioni Altreconomia): occorre mappare i beni non utilizzati e i potenziali interessati (fruitori, *stakeholder*); invece di aspettare, “usare il tempo di mezzo” con infrastrutture e architetture temporanee (poco tempo e pochi costi), secondo un'appropriata “estetica temporanea”; quindi vanno cercati bandi per finanziare le azioni e fare opinione, promuovendo solitamente una delibera comunale per ottenere la disponibilità del luogo, senza inutili lungaggini burocratiche. Quindi arriva una traccia di business plan e lo start up autoprodotta è pronta. Se poi l'onda è possente, influenzerà ulteriori politiche pubbliche per il riuso.

I casi studio, e anche di successo, sono molteplici: a Amsterdam, a Berlino, ma anche a Bologna, Ferrara, Roma, Torino, Venezia e, naturalmente, Milano.

Buone pratiche nei piccoli comuni

Ma l'uso di beni pubblici per creare nuove opportunità vale solo per le grandi aree urbane? Certamente no e, per converso, eccoci nei piccoli comuni, che devono favorire buone pratiche in grado di sventare il rischio estinzione. Un esempio storico è la cooperativa Compagnia popolare del Teatro Povero di Monticchiello, frazione di Pienza: nata nel 1980 quale idea di un teatro che vive nelle piazze, nelle strade, nel comune, la cooperativa gestisce il Granaio, edificio settecentesco e oggi anche multiservizi (sale convegni, il museo Tepotratos, un'edicola, la distribuzione di farmaci alla cittadinanza, l'ufficio turistico, l'emporio con artigianato locale e prodotti enogastronomici) e la Taverna di Bronzone. Turismo di comunità, manutenzione del territorio, recupero di immobili pubblici e mobilità dolce si integrano nel lavoro della cooperativa sociale Cadore, con il punto di ristoro e informazione La Tappa, in un immobile del comune Valle di Cadore, lungo il tracciato della ciclovia La lunga via delle Dolomiti. A Castel del Giudice, in provincia di Isernia, invece, l'effettiva collaborazione pubblico-privato è riuscita a promuovere più iniziative integrate, tra le quali vanno segnalate una Rsa (realizzata in una struttura scolastica dismessa, con azionariato popolare e un conseguente risparmio per la regione sulle ospedalizzazioni e per i degenti) e un albergo per cento ospiti, con il recupero compiuto di molte case contadine, stalle e annessi agricoli che hanno dato vita a Borgo Tufi, nel cuore antico del paese.

Dall'art bonus al baratto amministrativo

Un ultimo capitolo spinoso è quello dei finanziamenti disponibili. Senza entrare nelle technicalità delle opportunità europee, è utile accennare all'art bonus che, finalmente mutuando approcci diffusi all'estero, in meno di due anni dall'avvio ha favorito la raccolta di oltre 35 milioni da circa 800 mecenati e ora attende la svolta per l'intervento anche delle grandi imprese, per un efficace e diffuso impatto sociale. Anche il crowdfunding sta finalmente decollando e, certo tra tutti, è lo strumento di massima democrazia di spesa, perché collettivo, frazionato e controllabile con facilità. Dalla realizzazione di un film alla tabellazione della Via Francigena ciclabile, dall'acquisto di un'opera d'arte per evitarne l'allontanamento alle miglione per un edificio scolastico o le sue attrezzature tecnologiche: sono soltanto alcuni esempi possibili dei circa 7.000 progetti (il 30% degli oltre 21.000 pubblicati) che nel 2015, grazie alle piattaforme del crowdfunding attive in Italia, hanno raccolto 56,8 milioni di euro, con un incremento dell'85% rispetto al 2014. Se invece ci caliamo nella modalità prestazionale diretta, operativa e fattiva, cioè nel caso del baratto amministrativo, come previsto dal recente decreto Sblocca Italia, abbiamo uno strumento di lavoro empatico per tutti i cittadini che riguarda (soltanto) pulizia, manutenzione, abbellimento di aree verdi, piazze e strade ovvero interventi di decoro urbano, recupero e riuso di aree e beni immobili, con finalità di interesse generale. In sintesi, non è la corsa all'oro quanto, piuttosto, alla dignità urbana e al lavoro innovativo, condiviso, non rivolto a spesso inutili opere pubbliche ma ad opere di pubblica utilità, finalmente libere da lungaggini amministrative e inutilità burocratiche. Per fare presto e bene.



4. Il valore sociale dei beni confiscati

Sono trascorsi esattamente 20 anni dall'entrata in vigore della legge 109/96, che ha sancito dal punto di vista legislativo il principio dell'uso sociale dei beni confiscati alle mafie nel nostro paese. Un anniversario importante per una legge fortemente voluta da Libera, che nel 1995 promosse la raccolta di un milione di firme di cittadini affinché quell'immenso patrimonio di beni sottratti alle organizzazioni criminali e diventati pubblici potesse conoscere una seconda vita, all'insegna della legalità.

In questi vent'anni sono maturate moltissime esperienze positive e sono emerse, com'era prevedibile, diverse criticità nell'applicazione delle norme. A rendere ancora più impegnativo il lavoro di riutilizzo di questi beni, sia immobili che aziende, è stata anche l'enorme crescita, in termini quantitativi, dei patrimoni sottratti alle mafie, grazie al lavoro delle forze dell'ordine e della magistratura. Gli immobili (ville, appartamenti, terreni, ecc.), secondo gli ultimi dati dell'Agenzia nazionale per i beni sequestrati e confiscati alle organizzazioni criminali (Anbsc), sono ben 23.526. Quelli destinati (per i quali, cioè, è stato definito l'utilizzo, nella varie modalità previste dalla legge, con un decreto dell'Anbsc) sono 10.056, il 42,7%. Oltre la metà, insomma, è ancora nel limbo del patrimonio pubblico. Le aziende destinate sono 830, pari al 23,3% del totale: in questo caso si tratta prevalentemente di liquidazioni o di vendite, con pochissime esperienze di assegnazione a cooperative di ex lavoratori, come previsto sempre dalla legge 109/96.

Sono numeri che da soli fotografano le difficoltà cui si sta cercando di porre rimedio attraverso il disegno di legge di riforma del Codice antimafia, all'esame del Senato dopo il via libera della Camera. Una riforma in cui è confluita anche la proposta di legge d'iniziativa popolare promossa dalla Cgil insieme a Libera, Legacoop e numerose realtà associative (tra cui Arci, Acli, Avviso Pubblico, Centro Studi Pio La Torre e SoS Impresa) per la tutela dei lavoratori delle aziende confiscate.

Al nuovo e più efficace impianto normativo si affianca la definizione, da parte del Dipartimento per le politiche di coesione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, del Piano di azione nazionale per il riutilizzo sociale dei beni confiscati, per coordinare le azioni dell'Anbsc nel periodo di programmazione dei fondi comunitari 2014-2020, gli interventi previsti dai diversi Programmi operativi nazionali e quelli dei Programmi operativi regionali. Un intreccio virtuoso, quello tra gestione dei beni confiscati e politiche di coesione sociale, che dimostra quanto siano ampie le valenze, non solo economiche, del riutilizzo di questi patrimoni.

Nuove norme e strumenti di programmazione delle risorse disponibili sono fondamentali per moltiplicare le buone pratiche, come quelle censite da Libera e relative soprattutto ai beni immobili: 507 realtà, rappresentate per il 58% da associazioni e per il 27% da cooperative (il restante 15% è costituito da fondazioni, comunità e altre tipologie di soggetti che rientrano nei requisiti della legge 109). Un ruolo particolare, per quanto riguarda i terreni agricoli confiscati, è quello svolto negli anni dal progetto Libera Terra, promosso da Libera nel 2000, con la collaborazione, tra gli altri soggetti coinvolti, di Legacoop, attraverso l'agenzia Cooperare con Libera Terra: sono nate 9 cooperative sociali (in Sicilia, Calabria, Puglia e Campania) e si è costituito un consorzio (Libera Terra Mediterraneo), che cura la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti, biologici e di qualità. Un sistema d'impresa cooperativistico che oggi dà lavoro a 150 persone.

Sul fronte delle aziende confiscate è da segnalare, per quanto riguarda le opportunità, il decreto del ministero dello Sviluppo economico del 4 dicembre 2014 (pubblicato in Gazzetta ufficiale, n.2, il 3 gennaio 2015) che prevede la concessione di agevolazioni per la nascita di cooperative che gestiscono aziende confiscate alla criminalità organizzata. Gli esempi virtuosi, purtroppo, sono ancora pochi, come

la Calcestruzzi Ericina Libera di Trapani, la cooperativa Conca d'Oro di Palermo, costituita dagli ex dipendenti della Iti Caffè (sottratta a Cosa nostra), e la Progetto Olimpo, sempre di Palermo, costituita, con il sostegno di Legacoop, dagli ex dipendenti di un'azienda di grande distribuzione finita sotto sequestro.



Sostenere nel modo più dinamico ed efficace il protagonismo economico, sociale e civile delle imprese cooperative. Questo è il compito di Legacoop, che dal 1886 riunisce oltre 11mila imprese cooperative, attive in tutta Italia e in tutti i settori. Legacoop sviluppa servizi e progetti per far nascere e crescere le imprese, promuove la cultura cooperativa, affermandone i valori distintivi e sostenendo con la propria azione di rappresentanza il ruolo della cooperazione nell'economia e nella società. Il progetto cooperative di comunità nasce nel 2010 con l'obiettivo di promuovere la crescita di una rete diffusa di cooperative che valorizzino le comunità locali, stimolando l'autonomia e l'organizzazione dei cittadini.

“La cooperazione si rinnova attraverso la capacità della forma societaria cooperativa di dare risposte efficaci ai nuovi bisogni che via via emergono nella società. L'allargamento delle aree di intervento costituisce una evidenza decisiva del valore e dell'utilità sociale della cooperazione. Gli organi di Legacoop dovranno garantire la continuità dei progetti già avviati in questa direzione, tra cui il progetto delle cooperative di comunità, e definire proposte imprenditoriali innovative per stimolare il protagonismo dei cittadini e delle comunità nella gestione delle utility.”

Dal documento di mandato del 38° Congresso di Legacoop, 2011

Legambiente è nata nel 1980, erede dei primi nuclei ecologisti e del movimento antinucleare che si sviluppò in Italia e in tutto il mondo occidentale nella seconda metà degli anni '70. Tratto distintivo dell'associazione è stato fin dall'inizio l'ambientalismo scientifico, ovvero la scelta di fondare ogni progetto in difesa dell'ambiente su una solida base di dati scientifici, uno strumento con cui è possibile indicare percorsi alternativi concreti e realizzabili. L'approccio scientifico, unito a un costante lavoro di informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento dei cittadini, ha garantito il profondo radicamento di Legambiente nella società fino a farne l'organizzazione ambientalista con la diffusione più capillare sul territorio: oltre 115.000 tra soci e sostenitori, 1.000 gruppi locali, 30.000 classi che partecipano a programmi di educazione ambientale, più di 3.000 giovani che ogni anno partecipano ai nostri campi di volontariato, oltre 60 aree naturali gestite direttamente o in collaborazione con altre realtà locali. Legambiente è un'associazione senza fini di lucro, le attività che organizziamo sono frutto dell'impegno volontario di migliaia di cittadini che con tenacia, fantasia e creatività si impegnano per tenere alta l'attenzione sulle emergenze ambientali del Paese.

www.legambiente.it



LEGAMBIENTE



