



**SEZIONE B
PRESENTAZIONE DEL PROGETTO**

- 1) **Titolo:** **Expo 2015 e mobilità sostenibile in Lombardia**
- 2) **Acronimo** (non obbligatorio) : **MOSLO**
- 3) **Assi tematici** (Ogni candidatura deve proporre un progetto che affronti uno dei i seguenti assi tematici. Se il progetto interessa più assi tematici barrare solo il prevalente) :

Energia e ambiente

- 4) **Ambito territoriale di riferimento:**

(In allegato 2 sono riportati i Comuni della Provincia di Milano o della nuova Provincia di Monza e Brianza suddivisi negli ambiti territoriali di appartenenza)

Progetto che comprende l'intera Regione con specifici ambiti territoriali e provinciali

- 5) **Durata del progetto:** **36 mesi**

(Indicare la durata di realizzazione del progetto in numero di mesi complessivi)



6) **Abstract del progetto**

(Potrà essere utilizzato dai promotori del Bando per offrire visibilità dell'iniziativa - max 3.500 caratteri)

L'Expo 2015 a Milano offre una prospettiva per l'attivazione di un programma di opere infrastrutturali, la cui valenza può estendersi ben oltre la loro stretta funzionalità di interventi connessi all'evento espositivo. Si ritiene che vada colta l'opportunità di superare i limiti impliciti di una lista di singole opere, di una serie di rivendicazioni politico-territoriali, nonché i limiti derivanti dalla sola esigenza (pur legittima) di "sanare" disfunzioni pregresse o cronici ritardi infrastrutturali.

Pur contemplando le specifiche esigenze connesse alle attività necessarie alla realizzazione dell'Expo, la circostanza è tale da richiedere la formulazione di un vero e proprio progetto infrastrutturale unitario per l'intero territorio regionale, atto a determinare un decisivo salto di qualità dell'assetto territoriale lombardo.

Analisi del fabbisogno/ opportunità:

Il progetto di ricerca auspica "la formulazione di un progetto infrastrutturale unitario" per l'assetto territoriale regionale, incentrando l'attenzione sul progetto della mobilità pubblica ed in particolare quella su "ferro", per la sua peculiare potenzialità di interpretare i sistemi a rete a più livelli di utenza, dal trasporto comunale a quello regionale.

La diffusione della qualità urbana attraverso la mobilità pubblica è la premessa per una interconnessione dei territori lombardi al di fuori della logica centro-periferia della diffusione urbana, secondo obiettivi di mobilità che orientino il disegno di sviluppo e non si limitino a inseguire le iniziative deregolate e parcellizzate dell'attuale crescita urbana.

Un simile progetto strategico di sviluppo infrastrutturale non può esimersi dal riconoscere anzitutto una sua funzionalità per soddisfare le esigenze legate all'evento Expo in sé, ed in secondo luogo dal rivestire un importante ruolo, una volta terminato il grande evento, per rispondere alle richieste presenti e future di mobilità e connessioni per la regione urbana milanese e non solo.

Una rete infrastrutturale di questo tipo deve necessariamente essere in grado di dialogare a più livelli con sistemi di trasporto diversi e complementari, rendendosi accessibile il più possibile all'intermodalità: la rete ferroviaria regionale e metropolitana, la rete ferroviaria ad alta velocità, gli aeroporti lombardi, le infrastrutture viarie su gomma che possono trarre notevole beneficio dallo spostamento di parte dei flussi verso una mobilità su ferro più sostenibile ed efficiente.

Descrizione del progetto:

Il progetto si articola in 4 fasi:

fase 1 - istruttoria preliminare e organizzazione. Tale fase mira a definire lo stato dell'arte nella materia (background di partenza della ricerca), all'organizzazione delle unità operative, sito web dedicato, alla definizione del programma dettagliato di lavoro.

Fase 2 – analisi dei casi studio propedeutica al lancio di concorsi locali. Sono previste varie ricerche preliminari. ricerca documentale e cartografica della attuale rete ferroviaria statale in territorio lombardo; per la rete regionale; per eventuali reti a gestione privata anche sostitutive del "ferro" ma ad esso integrate; analisi degli studi sviluppati negli ultimi dieci anni alle diverse scale territoriali dai diversi soggetti quali Ferrovie, Regione, Enti locali; analisi dei progetti in corso di costruzione o che risultino approvati allo stadio preliminare o definitivo;. comparazione e stesura del quadro sinottico dei dati e delle informazioni.

Fase 3 – progetto – Tale fase mira all'elaborazione di progetti o metaprogetti sui casi studio direttamente o tramite concorsi organizzati dalle unità operative locali

Fase 4 – conclusione – Tale fase mira alla valutazione dei risultati, comunicazione e disseminazione. - individuazione di assi prioritari e strategici nella programmazione infrastrutturale dei territori anche attraverso l'"ascolto" delle istanze emergenti nei diversi ambiti provinciali;

Finalità e risultati da conseguire:

La ricerca mira sia alla valorizzazione, strutturazione/organizzazione di un network che metta a rete le fonti esistenti per la condivisione e la raccolta delle informazioni e dei materiali sull'argomento, quanto all'elaborazione di una proposta a scala regionale delle priorità strategiche della mobilità su "ferro" come sintesi di una lettura critica degli scenari emersi dalla fase analitica, quanto pure all'elaborazione di progetti pilota per speciali ambiti territoriali.

La ricerca si propone infine di promuovere la cultura del progetto, di valorizzare la figura dell'architetto, nonché quella del pianificatore, paesaggista e conservatore, e di incentivare l'assegnazione d'incarichi professionali attraverso procedure concorsuali di pubblica evidenza.

Partnership:

L'iniziativa si basa sul partenariato tra organismi professionali e enti di alta formazione e ricerca, di cui fanno parte: 1) ORDINI PROFESSIONALI DEGLI ARCHITETTI, PAESAGGISTI, PIANIFICATORI E CONSERVATORI DELLE PROVINCE LOMBARDE singolarmente e associati tra loro nella CONSULTA DEGLI ARCHITETTI DELLA LOMBARDIA. 2) DIAP (Politecnico di Milano). 3) DICATA (Università di Brescia).

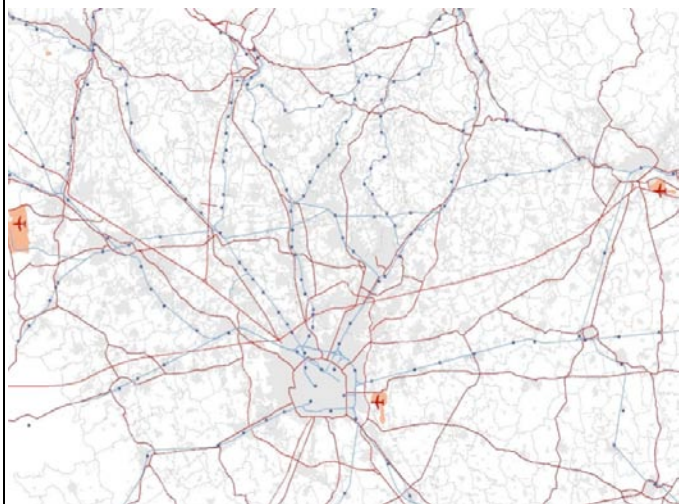
Valore economico del progetto:

Il progetto prevede un budget iniziale di circa 200mila euro, che può essere facilmente incrementato nelle fasi 2 e 3 con l'adesione di partner istituzionali o privati qualificati. **Si ritiene ragionevole che il progetto possa mettere in campo energie, con i concorsi decentrati e le attività di tirocinio guidate, pari ad almeno 300 mila nell'arco dei tre anni previsti.**



7) Informazioni di progetto

a) Analisi del bisogno / Opportunità



La porzione nordoccidentale della regione urbana milanese è interessata da fenomeni di profonde trasformazioni territoriali ed economiche in seguito alla presenza di emergenze ed eccellenze quali la Fiera di Milano e la nuova rete infrastrutturale in fase di costruzione, che costituirà un elemento di incremento di accessibilità sia locale e regionale che internazionale per il territorio.

Il primo obiettivo deve quindi essere quello di approntare una svolta innovativa nelle strategie e nelle politiche di sviluppo e competitività della Lombardia in primo luogo.

L'evento Expo, attraverso una visione strategica coordinata e condivisa delle trasformazioni territoriali ed infrastrutturali che dovranno aver luogo nei prossimi anni, rappresenta una rara opportunità di sviluppo locale, rigenerazione urbana, miglioramento della qualità dell'ambiente costruito - e conseguentemente anche di quello naturale - ma anche una sfida di riorganizzazione territoriale ed infrastrutturale.

Il grande evento costituito dall'Expo 2015 a Milano deve essere considerato come un catalizzatore per l'implementazione di progetti e strategie capaci di amplificare e realizzare le grandi potenzialità delle due maggiori aree metropolitane di Milano e Torino, oltre che il loro ruolo internazionale nello scenario della macroregione nordoccidentale italiana.

L'Expo 2015 a Milano offre quindi una prospettiva per l'attivazione di un programma di opere infrastrutturali, la cui valenza può estendersi ben oltre la loro stretta funzionalità di interventi connessi all'evento espositivo. Si ritiene che vada colta l'opportunità di superare i limiti impliciti di una lista di singole opere, di una serie di rivendicazioni politico-territoriali, nonché i limiti derivanti dalla sola esigenza (pur legittima) di "sanare" disfunzioni pregresse o cronici ritardi infrastrutturali.

Pur contemplando le specifiche esigenze connesse alle attività necessarie alla realizzazione dell'Expo, la circostanza è tale da richiedere la formulazione di un vero e proprio progetto infrastrutturale unitario per l'intero territorio regionale, atto a determinare un decisivo salto di qualità dell'assetto territoriale lombardo.

Nell'elenco delle priorità già prefigurate nel D.L. n° 112/2008, e per le quali debbono risultare praticabili integrazioni e parziali rielaborazioni, è infatti rilevabile l'incidenza attribuita alla mobilità su rotaia a livello sia comunale che territoriale.

Proprio approfittando di detto evento, è possibile perseguire un articolato progetto per il "trasporto su ferro" idoneo ad integrare il sistema di trasporti a livello comunale con le reti non solo dell'hinterland milanese ma anche regionali: si tratterebbe di una opportuna azione concertata tra Stato, Regioni, Province, Comuni ed Enti preposti alle infrastrutture di trasporto volta alla concretizzazione del progetto "Milano-Città Regione".

La distribuzione della "qualità metropolitana" sull'intera area lombarda, unita all'ampliamento e alla equipotenzialità della "movimentazione tramite i mezzi pubblici", realizzerebbero di fatto un'effettiva dimensione regionale della mobilità di persone e merci.

L'intervento organico sulle infrastrutture ferroviarie e sui mezzi di trasporto dovrebbe dunque superare l'ottica di un semplice ammodernamento di reti e parco rotabile, ponendosi l'obiettivo di un alleggerimento della morsa del traffico stradale e del doveroso soddisfacimento delle comprensibili esigenze dei pendolari: in sostanza, si tratterebbe di far coincidere il "vivere a Milano" con il "vivere in Lombardia", estendendo lo standard metropolitano a una più ampia quota di residenti lombardi ora periferici.

Si deve osservare che tale progetto, configurandosi come programma infrastrutturale con caratteristiche di sostenibilità ambientale (in quanto orientato alla drastica riduzione del trasporto individuale e quindi a un abbattimento dell'inquinamento atmosferico ormai sistematicamente al di sopra della soglia critica), avrebbe titolo per accedere ai Fondi Strutturali U.E., come tali esulanti dai limiti di spesa posti dal trattato di Maastricht, colmando, inoltre, il gap finanziario previsionale delle opere (che nel citato D.L. n° 112/2008 ammonta a 2563 milioni di €).



Il progetto qui presentato vuole raccogliere e inquadrare le istanze programmatiche prima espresse in una ricerca interdisciplinare strutturata per individuare il quadro aggiornato degli studi e dei progetti sviluppati alle varie scale territoriali. Il progetto favorisce il confronto sull'individuazione degli assi prioritari e strategici nella programmazione infrastrutturale dei territori lombardi tra i molti soggetti attori. Il progetto si propone, infine, di pervenire alla elaborazione su scala regionale di una proposta della mobilità su ferro quale sintesi della lettura critica degli scenari emersi nella fase di analisi.

b) Descrizione del progetto

Il progetto di ricerca auspica "la formulazione di un progetto infrastrutturale unitario" per l'assetto territoriale regionale, incentrando l'attenzione sul progetto della mobilità su "ferro", per la sua peculiare potenzialità di interpretare i sistemi a rete a più livelli di utenza, dal trasporto comunale a quello regionale.

La diffusione della qualità urbana attraverso la mobilità pubblica è la premessa per una interconnessione dei territori lombardi al di fuori della logica centro-periferia della diffusione urbana, secondo obiettivi di mobilità che orientino il disegno di sviluppo e non si limitino a inseguire le iniziative deregolate e parcellizzate dell'attuale crescita urbana.

Il progetto di ricerca individua alcuni obiettivi potenziali orientati a supportare disegni organici sulla mobilità:

- recupero urbanistico dei sedimi dismessi dal demanio ferroviario;
- individuazione a scala regionale dei sedimi ferroviari la cui preservazione possa garantire nel tempo aree strategiche per i futuri sviluppi della mobilità;
- regesto documentale degli edifici ferroviari che palesino potenzialità di recupero architettonico e funzionale;
- progetto di integrazione della mobilità su ferro e mobilità "dolce", anche attraverso l'impulso ad una rete di ciclo-sharing coordinata con il tema del progetto urbano dei percorsi ciclabili ed integrata all'individuazione di itinerari storico-culturali e ai relativi progetti di comunicazione e divulgazione;
- riqualificazione di aree ad uso di interscambio e servizi;
- risoluzione articolata delle tratte urbane.

In particolare, in prima istanza, si prevedono le seguenti analisi:

- a. ricerca documentale e cartografica della attuale rete ferroviaria statale in territorio lombardo;
- b. idem per la rete regionale;
- c. idem per eventuali reti a gestione privata anche sostitutive del "ferro" ma ad esso integrate;
- d. idem per le reti dei trasporti su ferro a scala metropolitana;
- e. idem per le reti storiche non più in uso;
- f. analisi degli studi sviluppati negli ultimi dieci anni alle diverse scale territoriali dai diversi soggetti quali Ferrovie, Regione, Enti locali;
- g. analisi dei progetti in corso di costruzione o che risultino approvati allo stadio preliminare o definitivo;
- h. comparazione e stesura del quadro sinottico dei dati e delle informazioni.

c) Finalità e risultati da conseguire

La ricerca si propone di pervenire ad un progetto generale così caratterizzato:

- individuazione di assi prioritari e strategici nella programmazione infrastrutturale dei territori anche attraverso l'"ascolto" delle istanze emergenti nei diversi ambiti provinciali;
- strutturazione/organizzazione di un network che metta a rete le fonti esistenti per la condivisione e la raccolta delle informazioni e dei materiali sull'argomento;
- elaborazione di una proposta a scala regionale delle priorità strategiche della mobilità su "ferro" come sintesi di una lettura critica degli scenari emersi dalla fase analitica;
- individuazione di aree campione a cui applicare un'analisi territoriale più puntuale e di dettaglio che esamini i corridoi infrastrutturali recuperandone la dimensione urbana e architettonica (con riferimento alla questione dei sedimi dismessi, delle implicazioni paesistiche, delle compensazioni e mitigazioni ambientali, del recupero dei patrimoni edilizi);
- coinvolgimento di giovani architetti e studenti di architettura con tirocini orientati;
- lancio di concorsi di progettazione urbanistica sulle aree campione con il coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche
- analisi dei risultati dei concorsi, discussione e pubblicizzazione
- elaborazione e organizzazione della comunicazione della ricerca e delle proposte derivate (workshop, convegni, conferenze, accordi di programma).

L'elaborazione degli elaborati conclusivi potrà avere forma di poster dei progetti locali e di relazione critica sull'attività analitica e progettuale svolta.

Verrà, inoltre, predisposto un documento guida per la progettazione del sistema della mobilità lombarda con il compito di supportare la selezione di azioni sostenibili per lo sviluppo locale. Infine si provvederà alla organizzazione della conferenza finale del programma e alla redazione dei materiali per la pubblicazione.

È chiaro dal meccanismo organizzativo previsto che la ricerca si propone di promuovere la cultura del progetto, di valorizzare la figura dell'architetto, nonché quella del pianificatore, paesaggista e conservatore, e di incentivare l'assegnazione d'incarichi professionali attraverso procedure concorsuali di pubblica evidenza.



d) Partnership

L'iniziativa si basa sul partenariato tra organismi professionali e enti di alta formazione e ricerca. Il partenariato prevede infatti i seguenti enti:

1) ORDINI PROFESSIONALI DEGLI ARCHITETTI, PAESAGGISTI, PIANIFICATORI E CONSERVATORI DELLE PROVINCE LOMBARDE singolarmente e associati tra loro nella CONSULTA DEGLI ARCHITETTI DELLA LOMBARDIA. Gli ordini professionali sono organismi di autogoverno della professione, enti di diritto pubblico a tutela dei cittadini riguardo a prestazioni professionali di tipo intellettuale. L'ordine professionale ha il compito di garantire la qualità delle prestazioni erogate e la congruità dei compensi applicati. Gli iscritti devono sottoscrivere un codice deontologico, sul cui rispetto vigila il Consiglio dell'Ordine professionale nella sua veste di magistratura, dipendente dal Ministero della Giustizia.

Gli ordini negli ultimi decenni svolgono sempre più funzione di formazione, di aggiornamento tecnico, di studio e di ricerca. Gli ordini costituiscono una rete di comunicazione specialistica tecnica e professionale capillarmente radicata nel territorio e supportata negli ultimi anni da sistemi di informatizzazione molto elevati. Gli ordini sia a scala provinciale, che a scala regionale, tramite associazioni volontarie tra ordini, che a scala nazionale, tramite il Consiglio nazionale, svolgono un'attività sinergica sul piano culturale e sul piano tecnico con molti soggetti pubblici e privati e enti istituzionali (enti territoriali, università anche nei poli decentrati, camere di commercio, amministrazioni locali, amministrazioni pubbliche in genere).

2) Gli ordini professionali sono organismi di autogoverno della professione. Sono enti di diritto pubblico a tutela dei cittadini riguardo a prestazioni professionali di tipo intellettuale. L'ordine professionale ha il compito di garantire la qualità delle prestazioni erogate e la congruità dei compensi applicati. Gli iscritti devono sottoscrivere un codice deontologico, sul cui rispetto vigila il Consiglio dell'Ordine professionale nella sua veste di magistratura, dipendente dal Ministero della Giustizia. Gli ordini negli ultimi decenni svolgono sempre più funzione di formazione, di aggiornamento tecnico, di studio e di ricerca. Gli ordini costituiscono una rete di comunicazione specialistica tecnica e professionale capillarmente radicata nel territorio e supportata negli ultimi anni da sistemi di informatizzazione molto elevati. Gli ordini sia a scala provinciale, che a scala regionale, tramite associazioni volontarie tra ordini, che a scala nazionale, tramite il Consiglio nazionale, svolgono un'attività sinergica sul piano culturale e sul piano tecnico con molti soggetti pubblici e privati e enti istituzionali (enti territoriali, università anche nei poli decentrati, camere di commercio, amministrazioni locali, amministrazioni pubbliche in genere) prevede un gruppo di pilotaggio costituito dal presidente della Consulta o suo delegato, da un gruppo ristretto nominato dai presidenti degli ordini lombardi e dalle persone di riferimento nominate dai dipartimenti universitari.

3) DIAP (Politecnico di Milano). Il DIAP nasce sulla base di un progetto culturale, centrato sulla valorizzazione e sull'innovazione della tradizione politecnica e sulla costruzione di percorsi di ricerca tematici, capaci di far convergere intorno ai temi della progettazione e del governo della città e del territorio contributi disciplinari e culturali profondamente diversi e persegue obiettivi di ricerca scientifica e di formazione nel campo delle trasformazioni architettoniche, urbane, territoriali, ambientali. **Il DIAP si propone oggi come una struttura scientifica innovativa, in grado di affrontare problemi complessi e domande emergenti, e offrire servizi didattici e progetti formativi nel campo dell'architettura e dell'Ingegneria.**

4) DICATA (Brescia). il Dipartimento di Ingegneria civile dell'Università di Brescia svolge attività multi-disciplinare ed inter-disciplinare nel campo dell'ingegneria e dell'architettura, da quella strutturistica a quella idraulica, da quella urbanistico-territoriale a quella sanitario-ambientale, da quella trasportistica a quella della topografia, da quella della sociologia a quella del disegno e del rilievo architettonico, da quella della storia dell'architettura a quella del restauro, da quella della produzione edilizia a quella dell'impiantistica, da quella della geotecnica a quella della geologia applicata, ecc. **Le attività di ricerca del DICATA hanno come riferimenti da un lato la comunità scientifica nazionale ed internazionale, dall'altro lato il territorio della Lombardia orientale. In merito sono da ricordarsi le numerose e cospicue commesse avute dall'UE, dal CNR e dal MIUR; ma anche da enti territoriali e da aziende della città di Brescia e del circondario.**

e) Team di progetto

Il team di progetto comprende è costituito da una joint venture tra ordini professionali e enti universitari.

La ricerca è guidata da un comitato di coordinamento. Tale comitato assicura il coordinamento continuativo e la comunicazione tra le quattro unità operative della ricerca (vedi tabella) così decentrate:

- Nella sede della Consulta e dell'Ord. Architetti di Milano, Como e Brescia per il nodo di Milano
- nella sede dell'Ordine di Bs e presso il Dip. Di Ingegneria Civile dell'Univ. di Brescia
- nelle sedi di Como, Varese, Bergamo
- Nella sede dell'ordine di Varese, Como, Lecco e presso il Dip. Del Polo di Lecco



f) Piano operativo dettagliato

(Individuare le attività del progetto e indicare le varie azioni da svolgere, le risorse umane, strumentali e materiali da impiegare, la tempistica di massima. In caso di partenariato, il piano operativo non deve essere suddiviso per singolo partner – max 10 pagine)

Il progetto di ricerca sarà portato avanti su un arco di tempo di 36 mesi (2010-2013) dalle 4 unità operative seguenti.

Unità operativa 1 di coordinamento - Consulta, Ordine di Milano Como e Brescia- Coordinamento con collaborazione DIAP - Politecnico di Milano; Unità operativa 2 - Ordini di Brescia, Cremona e Mantova con DICATA - Università di Brescia; Unità operativa 3 - Ordine di Lecco, Como, Bergamo con, eventualmente, polo Universitario di Lecco ; Unità operativa 4 – Ordini di Milano, Como –Varese – Monza, Lecco. Evidentemente nel corso delle operazioni di ricerca le unità operative potranno essere modificate e migliorate.

Ogni unità svolgerà un tema proprio specifico per l'ambito geografico di maggiore competenza. L'Unità 1 approfondirà il tema della mobilità sostenibile nella Lombardia centro occidentale, L'Unità 2 lo declinerà nella Lombardia Orientale, L'unità 3 approfondirà La diretrice pedemontana, mentre l'unità operativa 4 approfondirà Il corridoio Transalp - un nuovo ruolo per il polo di Malpensa.

Il piano operativo prevede una doppia specializzazione per ambiti e per campi e tecniche e ruoli organizzativi.

L'Unità 1, sede della Consulta, ha il compito di coordinamento generale, di avvio delle operazioni di ricerca con una conferenza di avvio, di gestione del sito web di coordinamento, di comunicazione principale con gli enti coinvolti. Le unità 2-3 (Lombardia Orientale e Pedemontana) tenderanno ad esempio ad approfondire le tematiche relative alla mobilità dolce e al trasporto metropolitano. L'unità 4 approfondirà i temi delle connessioni internazionali.

Sono previste n. 4 fasi di ricerca (vedi tabella con crono programma di massima).

La prima fase corrisponde all'avvio con un doveroso aggiornamento dello stato dell'arte, predisposizione dei mezzi strumentali, prima individuazione delle aree di approfondimento,

La fase 2 corrisponde all'analisi territoriale vera e propria con individuazione di casi studio sul nodo Milanese , Expo 2015, Polo fieristico Rho,, Malpensa, Linate, nella Lombardia Orientale, intorno alla polarità di Orio, lungo la direttrice Pedemontana, e nel corridoio Transalp con particolare attenzione alle connessioni internazionali e nazionali.

La fase 3, cruciale, contempla un momento di analisi e progetto su casi studio con gruppi di progettisti coordinati dagli ordini provinciali. Tale analisi si basa sull'approfondimento metaprogettuale sulle aree studio, come base istruttoria per il lancio di concorsi di progettazione urbanistica con il coinvolgimento di soggetti partner pubblici e privati e fasi di progettazione partecipata. I concorsi sono organizzati insieme alle amministrazioni locali in modo da creare sinergie con la pianificazione locale. Gli obiettivi sono anche di valorizzazione delle figure professionali degli APPC e di promozione di concorsi pubblici di architettura e progettazione urbanistica.

La fase 4 conclusiva contempla la valutazione dei risultati, catalogo delle manifestazioni, grande conferenza conclusiva.



Expo 2015 e mobilità sostenibile in Lombardia

Expo 2015 e mobilità sostenibile in Lombardia					
Fasi della ricerca	nr. fasi	Unità operativa 1 di coordinamento - Consulta, Ordini di Milano, Lodi, Como e Brescia - Coordinamento con collaborazione DIAP - Politecnico di Milano	Unità operativa 2 - Ordini di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova con DICA.TA - Università di Brescia	Unità operativa 3 - Ordine di Varese, Lecco, Como, Bergamo con, eventualmente, polo Universitario di Lecco -	Unità operativa 4 - Ordini di Milano, Como, Monza - Varese
		Mobilità sostenibile nella Lombardia centro occidentale	Mobilità sostenibile nella Lombardia Orientale	La direttrice pedemontana	Il corridoio Transalp - un nuovo ruolo per il polo di Malpensa
Fase 1 - Stato d'arte - Organizzazione delle Unità operative	1	Approfondimento stato d'arte. Analisi territoriali per la valutazione del ruolo della viabilità e dei sistemi di trasporto nel sistema territoriale. Organizzazione della conferenza di coordinamento. Predisposizione di pagine dedicate nel sito web della consulta e nei siti degli ordini	Stato dell'arte. Partecipazione alla conferenza di kick-off e al sito web di coordinamento.	Stato dell'arte. Partecipazione alla conferenza di kick-off e al sito web di coordinamento.	Stato dell'arte. Partecipazione alla conferenza di kick-off e al sito web di coordinamento.
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
Fase 2 - Approfondimento territoriale dei casi studio	7	Analisi territoriale. Individuazione di casi studio sul nodo Milanese, Malpensa, Linate e Orio, Expo 2015, Polo fieristico Rho, con particolare attenzione alle connessioni internazionali e nazionali.	Analisi territoriale e contestualizzazione nella rete della grande mobilità. Individuazione di casi studio in prima istanza sulle seguenti direttrici: Milano-Bergamo e connessione alla pedemontana. Coccaglio-Treviglio. Sebino - Franciacorta con recupero e valorizzazione delle ferrovie secondarie.	Analisi territoriale e contestualizzazione nella rete della grande mobilità. Individuazione di casi studio in prima istanza sulle seguenti direttrici: Como Malpensa Bergamo. Valorizzazione della ferrovia locale BS-BG-CO	Analisi territoriale e contestualizzazione nella rete della grande mobilità. Individuazione di casi studio in prima istanza sulle seguenti direttrici: Transalp, connessioni locali con le reti della Svizzera, Malpensa, Expo 2015
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				
Fase 3 - Elaborazioni metaprogettuali e concorsi	13	Analisi e progetto su casi studio con gruppi di progettisti coordinati dagli ordini provinciali. Approfondimento metaprogettuale sulle aree studio, come base istruttoria per il lancio di concorsi di progettazione urbanistica con il coinvolgimento di soggetti partner pubblici e privati e fasi di progettazione partecipata. I concorsi sono organizzati insieme alle amministrazioni locali in modo da creare sinergie con la pianificazione locale.			
	14				
	15				
	16				
	17				
	18				
	19				
	20				
	21				
	22				
23					
24					
Fase 4 - Elaborazioni finali - Autovalutazione - Disseminazione	25	Analisi della fase concorsuale per l'area di competenza. Organizzazione di conferenza finale con esposizione dei progetti redatti nei concorsi di cui alla fase precedente. Mostra on line dei progetti. Discussione tecnico scientifica e disseminazione dei risultati. Cura della pubblicazione dei prodotti della ricerca.	Analisi della fase concorsuale per l'area di competenza. Partecipazione alla conferenza finale, alla mostra on line dei progetti, nonché alla valutazione tecnico scientifica e disseminazione dei risultati.	Analisi della fase concorsuale per l'area di competenza. Partecipazione alla conferenza finale, alla mostra on line dei progetti, nonché alla valutazione tecnico scientifica e disseminazione dei risultati.	Analisi della fase concorsuale per l'area di competenza. Partecipazione alla conferenza finale, alla mostra on line dei progetti, nonché alla valutazione tecnico scientifica e disseminazione dei risultati.
	26				
	27				
	28				
	29				
	30				
	31				
	32				
	33				
	34				
	35				
	36				



h) Sostenibilità ambientale ed energetica

Il progetto si incentra sulla valorizzazione del trasporto ferroviario. Su tale argomento è stato già ben osservato (Cfr. Carrabba http://www.aicqtv.net/nazionale/rivista-online/2008_3/carrabba.pdf) "che un buon indicatore di paragone tra l'uso del treno e l'uso dei veicoli a motore è rappresentato dalla quantità di CO₂ emessa nell'atmosfera nelle due modalità di trasporto. Per quanto riguarda il trasporto su strada, la quantità di anidride carbonica è strettamente collegata alle caratteristiche meccaniche del veicolo utilizzato. Per quanto riguarda, invece, la soluzione ferroviaria la quantità di anidride carbonica è correlata alla quantità di energia elettrica consumata per assicurare la trazione ed emessa in atmosfera nella combustione del gasolio nei soli locomotori diesel.

Il VI Programma d'Azione per l'Ambiente della Comunità Europea si propone come valido strumento a sostegno di quanto proposto dal Protocollo di Kyoto affrontando tematiche più ampie strettamente connesse con la sostenibilità ambientale: in particolare, biodiversità e tutela del territorio, considerato quest'ultimo una preziosissima risorsa naturale. Ne consegue, quindi, un'attenzione particolare all'uso razionale del territorio, all'impatto generato dalle infrastrutture e dal sovra-sfruttamento edilizio. Il sistema dei trasporti costituisce nel suo complesso, un importante fattore di impatto ambientale, non soltanto per i volumi di traffico movimentati ed il conseguente inquinamento prodotto, ma per la sua influenza diretta sul territorio. Infatti strade, autostrade, ferrovie ed aeroporti hanno un notevole impatto ambientale negativo perché comportano, oltre ad una riduzione della superficie disponibile di territorio, una modifica geomorfologica delle aree interessate, con ripercussioni non trascurabili sugli habitat esistenti.

I costi esterni dei trasporti non sono solo determinati dai mezzi di trasporto utilizzati. L'analisi complessiva racchiude quattro tipi di esternalità derivanti da:

- a) costruzione dell'infrastruttura per il funzionamento dei mezzi di trasporto, valutando nello specifico l'impatto paesaggistico, l'impatto del lavoro in fase di costruzione, i costi per gli espropri;
- b) cattiva gestione dell'infrastruttura e dei servizi connessi;
- c) produzione dei veicoli e smaltimento degli stessi;
- d) esercizio dei mezzi di trasporto (mobilità) valutando anche il Life Cycle Assisment (LCA) dei prodotti ausiliari.

La valutazione dei costi esterni è effettuata attraverso una metodica scientifica che conduce l'analisi nei diversi sentieri d'impatto, ovvero mira a ricostruire la catena degli effetti partendo dai fattori di impatto originari fino agli effetti finali.

Fondamentalmente le cinque categorie esaminate sono: gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti, congestione. Alla luce di tali considerazioni pare evidente come il 94,5 % di questi costi sono da addebitare alla modalità stradale.

i) Sostenibilità organizzativa (Descrivere gli elementi che garantiscono, in modo significativo e duraturo, la capacità

organizzativa del soggetto proponente e/o della partnership nella realizzazione del progetto e nella gestione dei risultati - struttura organizzativa, formazione del personale, modifiche organizzative ecc. - max 1 pagina)

I soggetti proponenti, sia per il numero dei professionisti virtualmente coinvolti (25mila architetti) , sia per le attrezzature disponibili (sistemi informatizzati in rete) uniti ai dipartimenti universitari competenti nella materia assicurano un'ottima sostenibilità organizzativa del progetto.



I) Altre informazioni

Riferimenti bibliografici

AA.VV., 1996, Towards safer roads; opportunities for a policy to bring about a sustainably safe traffic system, Transport Research Centre, Directorate-General of Public Works and Water Management, Rotterdam

AA.VV., 1997, Gedragmodulen voor fietsers (Behaviour models for cyclists), Transport Research Centre, Directorate - General of Public Works and Water Management

AA.VV., 2001, Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale, Supplemento a I Geografici, Quaderni dell'Accademia dei Geografi, Studio editoriale fiorentino, Firenze

AA.VV., 2003, Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade Verdi, De Agostini, Novara

AA.VV., 2003, 2004, 2005, 2006, Atti delle Conferenze internazionali "Vivere e Camminare in città", Cescam, Università degli Studi di Brescia

AA.VV., 2005, Atti del 1° Seminario di ricerca su: "Mobilità non motorizzata e risorse territoriali. Un confronto interdisciplinare e sperimentazioni per la progettazione", Technical Report, Dipartimento di Ingegneria civile, Università degli Studi di Brescia

AASHTO (American Association of State and Highway and Transportation Officials), 1999, Guide for the Development of Bicycle Facilities, Aashto, Washington, DC

AEVV/EGWA, (European Greenways Association), 2000, The European Greenways Good Practice Guide: examples of action undertaken in cities and the periphery, Belgio, (http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/greenways_en.pdf, UE, 23 maggio 2001)

of Marketing, vol. 61, July

ALEXANDER L., 1994, The effect of greenways on property values and public safety, Colorado State Parks, State Trails Program and The Conservation Fund, Denver, CO

AMERICAN PLANNING ASSOCIATION, 1995, Bicycle Facility Planning, Planning Advisory Service Report 459, Chicago, IL

ANGRILLI M., 1999, "Greenways", in Urbanistica, n. 113

ANGRILLI M., 2002, Reti verdi urbane, Palombi, Roma

ANSEMI L., 2000, "Treno+Bici in Brianza", in Atti del Convegno nazionale sulle reti cicloturistiche, 28 giugno 2000, Torino

BOUSQUET W., 1993, Parkways, greenways, riverways: The way more beautiful, Proceedings of the Third Biennial International Linear Parks Conference, Boone, NC

BOWS A., 2005, "Strategic Planning for Cycle Networks", Proceedings of the Velo-City 2005 Conference, 31 May / 3 June 2005, Dublin

BRESCIANI C., COSTA F. e M. TIRA, 2007, "A decision support tool to improve road safety for cyclists and pedestrians", in Velo-city '07 Proceedings, 12th June 2007, Munich

BUSI R. e PEZZAGNO M., 2003, Le greenway nell'infrastrutturazione territoriale, in F. D. Moccia e D. De Leo (a cura di), I nuovi soggetti della pianificazione, Atti della VI Conferenza nazionale SIU, Franco Angeli, Milano

BUSI R. e PEZZAGNO M., 2006, Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare, Gangemi Editore, Roma

BUSI R. e PEZZAGNO M., 2007, Camminare sull'Adda. Un sistema di percorsi per la mobilità dolce, Gangemi Editore, Roma

BUIS J. and WITTINK R., 2000, The Economic Significance of Cycling. A survey to illustrate the costs and benefits of cycling policy world-wide, comunicazione a Velo-Mondial 2000, Amsterdam

CAIRNS S., 2003, "Cycle gains", in Town and Country Planning, 72 (8), September

CALTRANS, 1990, Bikeway Planning and Design, California DOT Highway Design Manual, Fourth Edition, California Department of Transportation

CANADIAN INSTITUTE OF PLANNERS, Community Cycling Manual, Canadian Institute of Planners, Ottawa, ON

CASTAGNA A. (a cura di), 2003, Rapporto su: La legislazione regionale in materia di ciclabilità; I piani urbani del traffico contenenti l'apposito capitolo sulla mobilità ciclistica; I piani regionali di mobilità ciclistica; I piani provinciali di mobilità ciclistica, FIAB e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (<http://www.fiab-onlus.it/download/04legisl.pdf>, Italia, 25 febbraio 2007)

CE (Commissione Europea), 2002, Study on: Using natural and cultural heritage for the development of sustainable tourism in non-traditional tourist destinations, Bruxelles

CERTU, 2000, Recommandations pour les aménagements cyclables, Lyon

COLLINS T., 2002, "Classification of Cyclists", National Cycling Strategy website (<http://www.nationalcyclingstrategy.org.uk>)

CONNECTICUT DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (senza data), Connecticut statewide Bicycle and Pedestrian Transportation Plan, (www.dot.state.ct.us/bureau/pp/docs/bike/Net, USA, 14 gennaio 2000)

COOK J., 2004, "Cycle audit - Making it Effective", Proceedings of Velo-City 2003 Conference, 23 / 26 September 2003, Paris

COZZI M., GHIACCI S. e PASSIGATO M., 1999, Piste ciclabili. Manuale di progettazione e guida alla moderazione del traffico, Il Sole 24 Ore, Milano

CROW (Information and Technology Centre for Transport and Information), 1994, Sign up for the bike. Design manual for a cycle-friendly infrastructure, Record no. 10, Ede

DANISH ROAD DIRECTORATE, 2000, Collection of Cycle Concepts, (www.vd.dk/wimdoc.asp?page=document&objno=17291, Danimarca, 10 dicembre 2006)

DEWAILLY J.M. e FLAMENT E., 1996, Geografia del turismo e delle attività ricreative, Clueb, Bologna

DETR (Department of Environment, Transport and the Regions), 1996, National Cycling Strategy, (www.detr.gov.uk, Gran Bretagna, 15 ottobre 2006)

DOWSON B. & DOXFORD D., 1997, "Planning for recreational cycling - meeting local demand?", Land Use Policy, 14

ECF, (European cyclists' Federation), (senza data), EuroVelo-European cycle route network (www.ecf.com, 26 febbraio 2007)

EPPELSON B., 1994, "Evaluating suitability of roadways for bicycle use: Toward a cycling level of service standard", in Transportation Research Record 1438, Transportation Research Board, Washington DC



- ERICKSON D., LOUISSE A., 1997, Greenway implementation in metropolitan regions: A comparative case study of North American examples, The University of Michigan, School of Natural Resources and Environment, Ann Arbor, MI
- FABOS G. J., 1991, From parks to greenways into the 21st century. Conference Proceedings, Washington, DC
- FABOS G. J., (a cura di), 1995, Greenways, the beginning of an international movement, Elsevier, Amsterdam
- FLINK C. & SEARNS R.M., 1993, Greenways: A Guide to Planning, Design and Development. Urban Edge Inc., Roxbury, MA
- FLORIDA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 1998, Bicycle and Pedestrian Policies and Standards, Florida DOT
- FORESTER J., 1994, Bicycle Transportation. A Handbook for Cycling Transportation Engineers, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts
- FHWA (Federal Highway Administration), 1994, Conflicts on Multiple-Use Trails: Synthesis of the Literature and State of the Practice, National Bicycling and Walking Study, (www.bikefed.org/PDF/Conflicts.pdf, USA, 12 marzo 2006)
- FHWA (Federal Highway Administration), 1998, Development of the Bicycle Compatibility Index, (www.fhwa.dot, USA, 25 agosto 2006)
- FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), (senza data), BICITALIA. La Rete Ciclabile Nazionale. La proposta della federazione Italiana Amici Della Bicicletta (www.fiab-onlus.org, Italia, 26 febbraio 2007)
- FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), 1996, Itinerari ciclabili e segnaletica stradale, Documento preliminare a cura di C. Pedroni, (<http://fiab-onlus.it/tecnica/segnal.htm>, 20 maggio 2007)
- GARDNER G. & GRAY S., 1997, A Preliminary Review of Rural Cycling, TRL Report 310, Transport Research Laboratory Report, Crowthorne House, Berkshire
- GIORGIERI P., VENTURA P. (ed), 2007, Strada strade. Tecniche di progettazione urbanistica, Edifir, Firenze
- GODEFROOIJ T., 1992, "Criteria for segregation and integration of different modes of transport", in The Bicycle: Global perspectives, Proceedings of the Conference "Velo Mondial", Montreal
- GREENWAYS INC., 1992, Current Planning Guidelines and Design Standards Being Used by State and Local Agencies for Bicycle and Pedestrian Facilities, National Bicycling and Walking Case, FHWA, USA
- GUTHRIE N., DAVIES D.G. & GARDNER G., 2001, "Cyclists' assessments of road and traffic conditions: the development of a cyclability index", TRL Report 490, Transport Research Laboratory Report, Crowthorne House, Berkshire
- HERAN F., 1999, Methods of evaluation of severance effects of large infrastructures on cycle trips", in Velo-city '99 Proceedings, (<http://kamen.uni-mb.si/velo-city99/Location.html>, Slovenia, 20 dicembre 2000)
- HOFMANN F., 1999, "Coordination of German long distance cycle routes", in Velo-city '99 Proceedings, (<http://kamen.uni-mb.si/velo-city99/Location.html>, Slovenia, 20 dicembre 2000)
- HUWER U., "Let's bike. The 10 pedalling action programme to support cycling", in World Transport Policy & Practice, vol. 6, n. 2, 2000
- IBSR (Institut belge pour la sécurité routière), 1996, Aménagements cyclables. Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes, Bruxelles
- IOWA DOT, 2000, Iowa Trails 2000 (<http://www.iowabikes.com/trails>, USA, 18 maggio 2007)
- JACOB J., 2000, Indianapolis greenways plan, Indy Greenways Foundation, Inc, Indianapolis, IN, (www.indygreenways.org)
- JULIEN A., 2001, Comparaison des principaux manuels européens d'aménagements cyclables, CERTU, Lione, Francia, (www.certu.fr/publica/frapetu.htm, Francia, 10 settembre 2006)
- KOMANOFF C. & ROELOFS C., 1993, The Environmental Benefits of Bicycling and Walking, National Bicycling and Walking Case Study n.15, USDOT
- LABAREE J., 1992, How greenways work: A handbook on ecology, Ipswich, MA
- LITMAN T., 1999, Quantifying the Benefits of Nonmotorized Transport, VTPI, (www.vtpi.org, Canada, 20 febbraio 2007)
- LITTLE C., 1991, Greenways for America, John Hopkins University Press, Baltimore
- LUMSDON L., 1999, "Long Distance Cycle Routes: Evaluating the Tourism Potential", in Velo-city '99 Proceedings, (<http://kamen.uni-mb.si/velo-city99/Location.html>, Slovenia, 20 dicembre 2000)
- MARYLAND GREENWAYS COMMISSION, 1996, Maryland greenways atlas 1996, Maryland Greenways Commission, Annapolis, MD
- MC BRAYER, E., (ed), 1993, "A guide for planning greenway trails", Atlanta, GA
- MCLEAN COUNTY REGIONAL PLANNING COMMISSION, 1997, McLean county regional greenways plan, McLean County Regional Planning Commission, Bloomington, IL
- Mc CLINTOCK H., (ed.), 2002, Planning for cycling: Principles, Practice and solutions for urban planners, Woodhead Publishing, Cambridge
- MERTES J. HALL J., 1996, Park, recreation, open space and greenway guidelines, NRPA, Washington, DC
- METRO RICHMOND GREENWAYS COMMITTEE, USDI, NPS, RIVERS, TRAILS, AND CONSERVATION ASSISTANCE PROGRAM, 1993, Metro Richmond Greenways, Metro Richmond Greenways Committee, Richmond, VA
- MOORE R. et. al, 1999, North Carolina state trail and greenway survey, North Carolina Department of Environment and Natural Resources, Division of Parks and Recreation
- MOZER D., 1997, Calculating Multi-Mode Levels-of-Service, International Bicycle Fund, (www.halcyon.com/fkroger/bike/los.htm, 15 luglio 2006)
- NATIONAL CAPITAL REGION TRANSPORTATION PLANNING BOARD, METROPOLITAN WASHINGTON COUNCIL OF GOVERNMENTS, 2001, Priorities 2000: Metropolitan Washington greenways, Metropolitan Washington Council of Governments, Washington, DC
- NEW JERSEY DOT, 1999, Bike Compatible Roadways & Bikeways Planning & Design Guidelines, (<http://www.state.nj.us/transportation/publicat/pdf/BikeComp/introtofac.pdf>, USA, 20 maggio 2007)
- NORTH CAROLINA GREENWAYS, 1994, North Carolina greenways advisory panel: Report to the Governor, North Carolina Department of Environment, Health, and Natural Resources, Division of Parks and Recreation, Raleigh, NC
- NORTHEASTERN ILLINOIS PLANNING COMMISSION, 1992, Northeastern Illinois regional greenways plan, Northeastern Illinois Planning Commission and Openlands Project, Chicago, IL



NORTHWEST MICHIGAN COUNCIL OF GOVERNMENTS, 1998, Northwest Michigan greenways report, Northwest Michigan Council of Governments, Traverse City, MI

OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) - Road Transport Research 1997, Safety models and theories, (<http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/road/index.htm>, Francia, 20 agosto 2006)

OREGON DOT, 1995, Oregon Bicycle and Pedestrian Plan, (www.odot.state.or.us/techserv/bikewalk/obpplan.htm, USA, 5 ottobre 2006)

PAPON F., 1999, "A threefold classification of French cyclists: a slight lessening of the down market image of the bicycle", in Velo-city '99 Proceedings, (<http://kamen.uni-mb.si/velo-city99/Location.html>, Slovenia, 20 dicembre 2000)

PEZZAGNO M., 2002, Greenway nella pianificazione urbana e territoriale, Quaderni di Urbanistica tecnica, n. 4, Sintesi Editrice, Brescia.

PINSOF S.A. & MUSSER T., (ed.), 1997, Bicycle Facility Planning: A Resource for Local Governments, American Planning Association, Chicago, IL

REGIONE LOMBARDIA, 2005, Individuazione degli itinerari preferenziali della Rete Verde Europea per la Regione Lombardia nell'ambito del progetto REVER-MED (Rete Verde Europea del Mediterraneo Occidentale), BURL, 1° Supplemento Straordinario al n. 9, Milano, 1 marzo 2005

RIETVELD P., 2000, "Nonmotorized Modes in Transport Systems: A Multimodal Chain Perspective for The Netherlands", Transportation Research D, Vol.5, n.1

RYAN K.L., 1993, Trails for the Twenty-first Century, Island Press, Washington, DC

SCHWARTZ W.L. et al., 1999, Guidebook on Methods to Estimate Nonmotorized Travel: Overview of Methods, FHWA, (www.tfhr.gov, USA, 20 dicembre 2006)

SACKS D., 1994, Greenways as alternative transportation routes: A case study of selected greenways in the Baltimore-Washington metropolitan area, Towson, MD

SHAFER C., SCOTT D., MIXON J., 2000, "A greenway classification system: Defining the function and character of greenways in urban areas", NRPA, (www.nrpa.org)

SHIMEK P., 1996 (2000 revised), "The Dilemmas of Bicycle Planning", (www.SavvyCyclist.com, USA, 29 gennaio 2007)

SIMS M., 1995, "Bicycle and Pedestrian Facilities Planning and Design Guidelines", Environmental Planner II 1994-1995, September 1995 (www.nctcog.dst.tx.us/trans/bikeped/plandesign/execsumm.html, USA, 19 marzo 2006)

SMITH D., HELLMUND P., 1993, "Ecology of greenways: Design and function of linear conservation areas", Minneapolis, MN

SORTON A. & WALSH T., 1994, "Bicycle Stress Level as a Tool to Evaluate Urban and Suburban Bicycle Compatibility", Transportation Research Record 1438, Northwestern University Traffic Institute

THE COUNTRYSIDE AGENCY, 2002, Greenways Technical Guidance (<http://www.greenways.gov.uk>)

THE COUNTRYSIDE AGENCY, 2002, Quiet Lanes Interim Technical Guidance (http://www.countryside.gov.uk/Images/Quiet%20Lanes%20Technical%20Guidance_tcm2-29204.pdf)

TIRA M., 2003, Safety of pedestrians and cyclists in Europe: the DUMAS approach, in Tolley R. (ed.) Sustainable transport, Woodhead Publishing, Cambridge (UK)

TIRA M. and YERPEZ J., 2004, "Managing mobility: reflecting on the French and Italian planning tools at local scale", Proceedings of the AESOP 2004 Congress, Grenoble, 2004

TIRA M. e ZAZZI M., 2007, Pianificare le reti ciclabili territoriali, Gangemi Editore, Roma

TOCCOLINI A., FUMAGALLI N. e SENES G., 2004, Progettare i percorsi verdi, Maggioli, Rimini.

UFFICIO PROVINCIALE STRADE, PROVINCIA DI BOLZANO - ALTO ADIGE, 1991, Direttive per la costruzione di piste ciclabili, (www.Provinz.bz.it/raumordnung/radwegw_d.htm, Italia, 10 ottobre 2006)

UNWIN, N.C, 1995, "Promoting the health benefits of cycling", in Public Health, Vol. 109

UNIVERSITY OF FLORIDA, COLLEGE OF ARCHITECTURE, DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING, DEPARTMENT OF LANDSCAPE ARCHITECTURE//GEOPLAN CENTER, 1996, "Statewide greenways system planning project", University of Florida. Gainesville, FL, (USA)

URBAN LANDSCAPE TASK FORCE, CITY OF VANCOUVER, 1992, Greenways- public ways: Final report of the City of Vancouver, City of Vancouver, Vancouver.

U.S. NATIONAL PARK SERVICE, 1990, Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails, and Greenway Corridors: A Resource Book, NPS, U.S. Department of the Interior

VALLERINI L., PELLIGRA S., 2001, Le Greenways di Vancouver e Victoria, Architettura del paesaggio, 7, novembre 2001

VENTURA P. (2008). Assessment of the Landscape Quality including the historical Heritage in Italy. In: Towards the definition of a measurable environmentally sustainable transport (editor Farideh Ramjerdi), Institute of Transport Economics, Oslo
ISBN/ISSN: 978-82-480-0915-3

VOTAVA K., 1993, "A greenway plan for New York City", Department of City Planning, New York City, USA.

WELLEMAN T., 2000, "L'esperienza del Bicycle Master Plan olandese", comunicazione al Convegno su Mobilità ciclistica nelle aree urbane, Milano, 27 novembre 2000

WISCONSIN DOT, 1999, Wisconsin's Rustic Roads. A Positive Step Backward, (www.dot.state.wi.us/dtim/bop/rustic-booklet.htm, USA, 10 agosto 2006)