



# L'integrazione tra governo della mobilità e governo delle trasformazioni urbane

TeMA  
00.07

Sperimentazioni

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 33-42

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

## Integration of Urban and Mobility Planning in European Practices

**Andrea Ceudech**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Piazzale V. Tecchio 80  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
Tel.: +39 081 7682319; Fax: +39 081 7682309  
e-mail: ceudech@unina.it; web: www.dipist.unina.it

### Introduzione

A partire dagli anni Novanta numerose sono le esperienze di integrazione tra governo della mobilità e governo delle trasformazioni urbane condotte in molte città europee. Tra gli elementi che hanno spinto a questa integrazione vi è senz'altro l'affermarsi del concetto di sostenibilità e la conseguente ricerca di modi di trasporto alternativi all'inquinante automobile. Da questo punto di vista, l'integrazione tra governo delle trasformazioni urbane e territoriali e governo della mobilità viene riconosciuta come fattore d'inesco e di amplificazione di sinergie tra caratteristiche spaziali e funzionali degli insediamenti, mobilità e conservazione delle risorse, al fine di mitigare gli impatti negativi del trasporto privato sull'ambiente. Tale integrazione ha come precursori le esperienze di moderazione del traffico portate avanti dalla metà degli anni Sessanta in Inghilterra (*shared spaces*), i *woonerven* olandesi degli anni Settanta, le più recenti "zone 30" sperimentate in diverse città europee ed alcuni aspetti e declinazioni dell'esperienza del *New Urbanism* che, sovvertendo il tradizionale *zoning*, punta a definire insediamenti compatti basati sul trasporto collettivo e caratterizzati da mix funzionali e da un'elevata qualità dello spazio pubblico al cui centro vi è il pedone.

Un primo campo di sperimentazione di una più stretta integrazione tra urbanistica e mobilità va ricercato nei nuovi quartieri dell'Europa settentrionale, realizzati a partire dagli anni Novanta. A Friburgo, ad esempio, per soddisfare la crescente domanda abitativa vengono progettati insediamenti residenziali compatti ispirati a principi di sostenibilità, tesi ad evitare lo *sprawl* e l'uso dell'automobile, sfruttando la disponibilità della rete tranviaria che viene potenziata per servire le nuove zone residenziali, come nel caso del quartiere Rieselfeld, iniziato alla metà degli anni Novanta e completato nel 1998. Il Rieselfeld, 12.000 abitanti e 1.000 luoghi di lavoro su una superficie di 70 ha, è

Starting from Nineties, many experiences, focused on the integration between the territorial transformation government and mobility management and aimed at achieving objectives of sustainability, have been carried out in Europe. In these experiences, the integration between transformation government and mobility management has been tested at different scales and with different approaches. In detail, such an integration is pursued both through the definition of the dimension, localization and spatial and functional features of new settlements, both through the requalification of the existing ones by the improvement of transport infrastructures, the public space design, the location of activities connected to the public transport network, the traffic flows regulation.

The paper outlines a synthetic view of different case-studies focused on the most recent integrated policies. Then, the most significant weaknesses and the more innovative aspects of some case-studies are highlighted both for the new settlements and for the existing ones. The state of art highlights the necessity to overcome the integration of sectorial policies towards a comprehensive approach to the territorial transformation.

This approach has to be grounded on a comprehensive approach to the urban transformation government, which includes not only methods and tools able to know and to foreseen the wide consequences of transformation processes, but also new technical and administrative procedures and different roles of the actors involved in the transformation process.

un insediamento compatto con elevati standard ecologici, formato da edifici alti al massimo 5 piani, in cui si è tentato di raggiungere un'elevata qualità dello spazio pubblico e di unire luoghi di lavoro e residenze (Stadt Freiburg 2007). Il quartiere è collegato al sistema di trasporto pubblico di Friburgo mediante una linea tranviaria che costituisce la spina portante dell'insediamento e che rende la distanza tra ogni edificio e la fermata più vicina non superiore a 400 m. All'interno del quartiere è incentivato l'uso della bicicletta e la velocità veicolare è limitata a 30 km/h, mentre il sistema della sosta è caratterizzato da aree esterne attrezzate per il *park-and-ride*, parcheggi interni per i clienti dei negozi, autorimesse sotterranee per i residenti. Negli stessi anni, gli interventi sulla città esistente evidenziano le relazioni che sussistono tra mobilità e riqualificazione urbana, soprattutto in relazione alla riqualificazione di stra-

de ed ambiti della città storica ed alla riscoperta delle linee su ferro. Nel corso del tempo si sono affermate nelle città storiche soprattutto tecniche di *traffic calming* come avvenuto a Copenhagen a partire dagli anni Novanta. La Strædet è una strada che attraversa il centro storico della città che nel 1992 fu oggetto di un intervento, che ha anche ridefinito l'aspetto fisico della strada, teso ad eliminare il traffico veicolare, preservando il suo carattere storico ed allo stesso tempo incentivando le attività commerciali (Rye 2003a). Il successo dell'iniziativa ha fatto estendere tale intervento ad altre strade, nonostante la modifica radicale della modalità di spostamento preesistente e le difficoltà incontrate con residenti e commercianti.

Negli stessi anni, diverse città europee, tra cui Strasburgo, Lione, Ghent, Lisbona, Graz e la stessa Friburgo riscoprono il tram, accantonato negli anni Cinquanta e Sessanta, come alternativa all'automobile e strumento di rivitalizzazione della città storica, in quanto trasporto di superficie che non necessita di tempi lunghi e di ingenti risorse economiche per la sua realizzazione e gestione e che può viaggiare su spazi riservati o con altri veicoli. La riscoperta di questo mezzo di trasporto continua ancora oggi: nel 2004, dopo oltre trent'anni, i tram sono tornati nelle strade di Barcellona su due reti che in futuro saranno collegate ed estese verso il centro urbano, mentre è in costruzione una nuova linea tra le più lunghe del mondo.

Recentemente, numerosi sono stati le iniziative ed i progetti, alcuni dei quali promossi dalla Comunità Europea a partire dal V Programma Quadro, finalizzati all'incentivazione di politiche innovative ed integrate per la mobilità urbana sostenibile nelle città europee e ad attivare e documentare *best practices* riferite all'integrazione tra urbanistica e governo della mobilità, come nel caso della banca dati di

**Il Rieselfeld è collegato con una linea tramviaria alla rete del trasporto di Friburgo, le cui fermate all'interno del quartiere la rendono accessibile in circa 5 min. a piedi.**



**Il Rieselfeld è tra le nuove aree residenziali sperimentate negli anni Novanta: alta densità, elevati standard ecologici, limitazione della velocità e dell'accesso veicolare.**

ELTIS<sup>1</sup>, iniziativa della Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti della CE, che promuove lo scambio di informazioni e di esperienze nel campo del governo della mobilità.

Tra le iniziative della CE, il Progetto CIVITAS promuove dal 2002 la mobilità sostenibile in oltre 30 città dell'Europa attraverso l'applicazione di otto categorie di misure che costituiscono gli elementi essenziali di una strategia integrata. Ogni città che aderisce al Progetto sceglie una serie di misure per definire soluzioni integrate per la mobilità sostenibile. Queste misure fanno riferimento alle caratteristiche tecnologiche dei vettori, alla restrizione degli accessi, alle strategie integrate di *pricing*, alle politiche di trasporto collettivo, di *car-sharing* e *car-pooling*, alle modalità del trasporto merci, ai sistemi avanzati di gestione della mobilità e, infine, alle *soft measures* che sono finalizzate, tra l'altro, alla promozione di approcci integrati tra pianificazione urbanistica e governo della mobilità.

In generale, le politiche urbanistiche che hanno effetti sulla mobilità, sia per i nuovi sviluppi urbani, sia per la riconversione delle aree dismesse, la rivitalizzazione e la rigenerazione urbana, riguardano la localizzazione ed il dimensionamento delle attività, il contenimento delle aree urbane, la ricerca di elevate concentrazioni di attività, la messa in campo di incentivi alla localizzazione delle attività (costi di urbanizzazione e rendite fondiaria) e, infine, il disegno degli spazi pubblici. Numerose sono le politiche di governo della mobilità che hanno ricadute sull'assetto fisico e funzionale degli insediamenti, come ad esempio il miglioramento della qualità e dell'efficienza del trasporto pubblico (cambio dei percorsi, dei tempi, della frequenza, aggiornamento dei vettori, ecc.), la regolamentazione dei flussi di traffico e della sosta, il *pricing* sia restrittivo che incentivante. In molti casi, fino a pochi anni addietro, tali politiche erano combinate in



Dal 2004 Barcellona riscopre il tram e incentra su di esso progetti di riqualificazione urbana continuando la strada intrapresa dagli anni Novanta da città come Ghent.

maniera non sempre consapevole e coordinata, mentre solo di recente si è tentata una loro sistematica integrazione. Un primo gruppo di politiche integrate, riferite alla destinazione d'uso del territorio, riguarda la localizzazione delle attività in relazione ai diversi livelli di accessibilità attuali o previsti e il controllo del mix funzionale dell'insediamento per caratterizzarne l'attrattività o ridurne la dipendenza funzionale da altre centralità.

Un secondo gruppo di politiche, agendo prioritariamente sull'intensità d'uso del territorio, è riferito alla definizione della dimensione ottimale degli insediamenti ed alla concentrazione di attività in relazione alla rete del trasporto pubblico e ai suoi sviluppi previsti.

Un ultimo gruppo di politiche, riferito alla forma d'uso dell'insediamento, promuove la compattezza dell'edificato, il controllo della forma ed il disegno dello spazio pubblico finalizzato ad incentivare forme di trasporto alternative all'automobile. Queste politiche integrate sono affiancate e supportate dalla regolamentazione dei flussi di traffico e da politiche *car-free*, tese a controllare con varie forme di limitazioni e disincentivi le modalità di spostamento e di sosta degli utenti in particolari aree urbane.

Va infine sottolineato che la gran parte della letteratura scientifica sull'argomento è incentrata sulla definizione tecnica delle politiche integrate più che sul processo decisionale e sulle loro modalità d'implementazione, prestando poca attenzione agli aspetti organizzativi ed istituzionali dell'integrazione (Geerlings e Stead 2002).

### Le politiche integrate

Per quanto riguarda le politiche riferite alla definizione della destinazione d'uso del territorio, la *ABC policy*, seppure introdotta in Olanda già dal 1988, è attualmente ancora impiegata in molte città europee per localizzare le attività in

relazione al livello di accessibilità del territorio e alla loro domanda di trasporto (Martens e Griethuysen 2003). La *ABC policy* prevede tre possibili localizzazioni in riferimento a tre tipologie di attività: i centri urbani (A) che, offrendo un'alta accessibilità con il trasporto pubblico e pochi spazi di parcheggio, dovrebbero ospitare attività con molti utenti; la periferia in prossimità di una stazione del trasporto pubblico (B), in cui vanno allocate le attività che necessitano di accessibilità veicolare e da trasporto pubblico; esternamente al centro urbano ma in prossimità di un accesso autostradale (C), in cui sono localizzate le attività che dipendono dalla rete viaria principale, come il trasporto e stoccaggio delle merci. Tale politica può essere applicata sia a scala regionale, per orientare la localizzazione di attività attrattive e insediamenti, sia a scala urbana, come nel Regno Unito, dove alcuni comuni basano specifiche scelte di pianificazione sui livelli di accessibilità del trasporto pubblico, o come in Olanda per quanto riguarda la localizzazione dei parcheggi come ad esempio a Den Haag (Rye 2003b). La *ABC policy* è spesso applicata sotto forma di incentivi alla giusta distribuzione spaziale delle attività, più che in senso strettamente coercitivo.

La promozione del mix funzionale si basa sul fatto che i centri monofunzionali generano più spostamenti e sui risultati di alcuni studi che indicano come il mix di attività può spiegare, anche se parzialmente, variazioni di modo e di lunghezza degli spostamenti. Poche città però perseguono modelli organizzativi totalmente policentrici, promuovendo quartieri periferici spesso serviti da reti di trasporto pubblico inefficienti e lasciando i servizi e le attività superiori concentrati nei centri maggiori.

In riferimento alle politiche maggiormente orientate ad intervenire sull'intensità d'uso del territorio, nel caso di nuovi insediamenti si cerca talvolta di definire una dimensione demografica e di servizi ottimale affinché essi risultino autonomi e siano minimizzati gli spostamenti tra centri limitrofi



**Il Master Plan del Friargate prevede un grande portale di accesso a Coventry con la riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria.**

per accedere ai servizi ed alle altre attività. In generale, le distanze di viaggio più lunghe si riscontrano nei piccoli centri rurali e nelle città più grandi, mentre quelle più brevi nelle città medie. Ciò è dovuto alla dipendenza funzionale dei piccoli centri e all'attrazione di utenti esterni da parte delle grandi città. Nella città esistente tale approccio porta a ricercare la dotazione di servizi locali ottimale per minimizzare gli spostamenti tra quartieri privi di attrezzature e a realizzare le gronde verdi, tipiche di molte città europee, per contenere l'espansione urbana.

Nelle applicazioni del *Transit Oriented Development*, sviluppato negli Stati Uniti a partire dagli anni Novanta, i nuovi sviluppi urbani sono orientati a collegare e potenziare i nodi del sistema di trasporto pubblico al fine di promuoverne l'uso, offrendo infrastrutture e servizi di alta qualità. La stessa logica applicata nella città consolidata porta a riqualificare le stazioni per aumentarne la funzionalità come nodo che coordina ed integra vari modi di trasporto e contemporaneamente a rivitalizzare il loro intorno, aumentando la qualità edilizia e dello spazio pubblico, la densità e la concentrazione di attività, realizzando mix funzionali attrattivi, fornendo parcheggi limitati nelle aree centrali e *park-and-ride* in quelle periferiche.

Numerosi sono gli esempi europei di applicazione di tale politica la cui attuazione è resa difficile dalla molteplicità di attori ed istituzioni che agiscono nel processo di trasformazione come nel caso della *VINEX policy* olandese o come per le esperienze condotte a Münster, Vienna ed Orleans, in cui i nuovi sviluppi urbani sono strettamente connessi alla rete del trasporto

pubblico specialmente su ferro (Gout e Heilemann 2002). Tale orientamento determina all'interno della città aree di forte trasformazione fisica e funzionale in corrispondenza dei nodi della mobilità, come nel caso della stazione ferroviaria di Coventry. Tale area è attualmente formata da edifici terziari e residenziali degradati e parzialmente vuoti. Il Master Plan trasformerà, con il concorso di attori privati, l'area in un insediamento multifunzionale di oltre 200 ha, la cui attuazione comincerà nell'autunno del 2007 e si do-

**Il Vauban è un quartiere compatto in cui lo spazio è disegnato per incentivare modalità di trasporto ciclo-pedonali. Nel quartiere sono inoltre promosse politiche *car-free* tese a favorire il trasporto pubblico.**





Il Terrein è connesso ad Amsterdam con una tranvia ed è caratterizzato dal disegno dello spazio urbano per i pedoni e da restrittive politiche di parcheggio.



vrebbe completare per la fine del 2008, che costituirà un grande *hub* di accesso alla città: il Friargate (Cannon Kirk 2006). Il nuovo nodo fornirà l'interscambio tra la stazione, i bus, i taxi e le automobili, e nel suo intorno saranno realizzati edifici terziari e residenziali di alta qualità che ospiteranno attività commerciali e servizi.

Le politiche maggiormente legate alla definizione della forma d'uso del territorio, promuovono la forma urbana densa e compatta, opposta al modello insediativo disperso, nei nuovi insediamenti per ridurre la lunghezza media degli spostamenti, determinando in alcuni casi anche il cambio di modalità di spostamento dall'automobile verso il trasporto pubblico e la pedonalità.

Una particolare forma del costruito non necessariamente implica una diretta riduzione dell'uso dell'automobile, pur rappresentando il disegno urbano orientato ai bisogni dell'utenza un requisito preliminare alla diffusione della pedonalità e del trasporto pubblico. In molti casi, il disegno degli spazi urbani è finalizzato alla promozione del trasporto pubblico, realizzando una forte integrazione tra diverse modalità di trasporto e rendendo lo spazio pubblico più attraente per pedoni e ciclisti, sia nei nuovi insediamenti che nella città esistente dove si assiste spesso, soprattutto nelle città storiche, alla sottrazione dello spazio automobilistico in favore di nuovi e attraenti spazi pedonali (*streetscape*).

Molte sono le esperienze di questo tipo in Europa, basti citare ad esempio Copenhagen o Ghent dove a partire dalla fine degli anni Novanta sono state implementate in maniera integrata politiche tese a migliorare le condizioni di vivibilità della città storica in cui il ridisegno dello spazio pubblico, accompagnato politiche restrittive di parcheggio e di *park-and-ride*, ha il ruolo di fattore determinante per migliorare la qualità dello spazio urbano e per promuovere spostamenti alternativi all'automobile.

Le politiche descritte spesso sono supportate da politiche legate al controllo dei flussi di traffico in particolari aree urbane. Le politiche *car-free* sono finalizzate a liberare le aree urbane dall'auto e definiscono un mix di restrizioni di accesso alle auto o della loro proprietà e di limitazione del parcheggio. In alcuni casi il *car-free* è completato dal *car-sharing*, per permettere a coloro che non possiedono l'auto alcuni particolari spostamenti.

#### L'integrazione nei nuovi quartieri residenziali: Vauban e Terrein.

Il quartiere Vauban, situato sul luogo di una ex base militare nella parte meridionale di Friburgo, ha una superficie di 42 ha con circa 5.000 residenti. Alla fine degli anni Novanta inizia la realizzazione del quartiere nato con l'intento di minimizzare le auto di proprietà dei residenti, realizzare alloggi acquistabili dai residenti caratterizzati da innovative soluzioni a basso impatto energetico. Una prima linea del tram, iniziata nel 2003 e completata nel 2006, collega Vauban con l'area centrale, mentre una seconda linea, iniziata nel 2005, lo collegherà al più ampio sistema regionale di trasporto<sup>1</sup>. All'interno del quartiere sono incentivati gli spostamenti pedonali e ciclistici e vengono privilegiate le brevi distanze praticabili a piedi tra le abitazioni, le attività commerciali ed i servizi di quartiere. Anche le strade e i ponti sono disegnati per favorire la mobilità pedonale e ciclabile (Carreno 2007). Campagne di informazione sensibilizzano i residenti sui benefici del trasporto pubblico e scoraggiano l'uso dell'auto. Le famiglie possono scegliere di essere *car-free*, impegnandosi a non possedere automobili e a non richiedere posti di parcheggio, pagando una tassa iniziale e una quota annuale per finanziare la realizzazione



**La conversione della vecchia ferrovia di Alicante in tranvia leggera connessa alla rete metropolitana di Valencia ha costituito un'opportunità per la riqualificazione del waterfront.**

delle attrezzature (impianti sportivi, parchi attrezzati, ecc.) e per accedere ad alcuni servizi come il *car-sharing*. Le famiglie che invece possiedono un'auto devono comprare anche un costoso parcheggio. A Vauban l'automobile ha però ancora un ruolo importante: molti residenti a causa della distanza da percorrere dai parcheggi alle abitazioni, posteggiano il proprio veicolo in strada vicino alla propria casa nonostante i divieti. Un altro aspetto è la forte segregazione spaziale e sociale che tale esperienza ha determinato: le zone con parcheggi integrati nel lotto sono servite da una via posteriore e non dall'asse principale della zona, risultando nascoste e non usufruendo degli stessi vantaggi delle famiglie *car-free*, localizzate in posizione migliore rispetto a parchi, scuole e commercio. In conseguenza di ciò, circa la metà delle famiglie di Vauban ha scelto di essere *car-free* e la municipalità di Friburgo stima che per il 2010 tale percentuale raggiunga "liberamente" l'obiettivo del 75%. Un altro esempio è il quartiere Terrein ad Amsterdam, realizzato sul sito degli ex impianti idrici comunali, caratterizzato da edilizia, per metà a basso costo e per metà da alloggi per la vendita, con impatti ambientali minimi e una forte presenza di spazi verdi (Morris 2006). Il quartiere è costituito da unità edilizie basse di varie forme che determinano uno spazio interno libero dalle automobili, a parte i veicoli di emergenza, in cui solo pedoni e ciclisti possono accedere. Il parcheggio è assegnato mediante una lunga lista di attesa, essendo disponibili solo pochi spazi di parcheggio ubicati nella parte perimetrale dell'insediamento. L'accessibilità con il trasporto pubblico è stato l'elemento strategico per il successo dell'insediamento, con due linee tranviarie che lo attraversano e sono in funzione fino a tardi e due linee di autobus che lo collegano con il centro di Amsterdam<sup>2</sup>.

### L'integrazione per la rigenerazione urbana

Le esperienze condotte recentemente nelle città storiche ricalcano, sia pure con qualche differenza, quelle di *traffic calming* condotte a partire dagli anni Novanta.



A Graz, prima città europea ad aver esteso a tutto il centro cittadino il limite di 30 km/h, sono state, ad esempio, promosse le *strolling zones* (zone per il passeggio) che offrono una soluzione innovativa per le città storiche dando priorità al pedone senza però escludere totalmente i veicoli (Fischer 2006). Nella città storica sono state definite quattro *strolling zones* con un processo di partecipazione dei cittadini, alcune delle quali già realizzate.

Tra queste vi è la Freiheitsplatz, un'area articolata intorno ad un monumento diventata zona pedonale con attività di ristoro e un giardino, e l'area della Kunsthaus, integrata alla realizzazione del nuovo centro culturale della città. Le *strolling zones* hanno incrementato le attività commerciali, riducendo il traffico ed il parcheggio, pur avendo ricevuto all'inizio l'opposizione dei commercianti e pareri più favorevoli dai cittadini (Fischer 2006). Nei tre casi che seguono si cerca di delineare tre diverse tipologie di approccio all'integrazione tra governo delle trasformazioni urbane e governo della mobilità nella città esistente, cercando di evidenziare come tale integrazione si attua partendo: dalle possibilità offerte dalla riqualificazione di un'infrastruttura, guidando e controllandone le esternalità positive su aree urbane; dalle potenzialità determinate dalla convergenza di più forme di trasporto già efficienti in un ambito urbano, sfruttate per enfatizzare mediante la trasformazione caratteri e peculiarità già presenti; dalle opportunità offerte da una trasformazione radicale di un ambito urbano, in cui si definisce con un approccio unitario uno stretto e indissolubile legame tra trasformazione fisica, funzionale e della mobilità.

Il caso di Alicante evidenzia come la riqualificazione/trasformazione delle infrastrutture esistenti possa costituire un'opportunità per la riqualificazione di un'area urbana. Già dal 1999 una linea tranviaria serve il boulevard di Alicante, ma un progetto più ampio ha previsto la riconversione della linea ferrovia litoranea di circa 93 km tra la stazione marittima di Alicante e la città di Denia. Tale progetto rappresenta la prima esperienza spagnola di conversione e integrazione tram-treno metropolitano nel nodo di interscambio di El Campello dove gli utenti possono passare dal nuovo tram

elettrico al vecchio treno diesel, costituendo nel contempo un'occasione di riqualificazione della fascia costiera della città. Nel 2003 la linea tranviaria del boulevard è collegata attraverso la ferrovia ed è estesa a El Campello. Il progetto è stato realizzato dalla Conselleria de Infraestructuras y Transporte, organo della Comunità Valenciana che ha numerose competenze, tra cui quelle riferite a opere pubbliche, architettura, trasporti, e che ha attivato il progetto Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), relativo alla realizzazione di una linea ferrata unitaria per l'area metropolitana di Valencia in cui ricade la ferrovia di Alicante<sup>3</sup>. Nel luglio 2005 sono state collegate altre parti di città mediante l'ulteriore conversione della ferrovia alla linea tranviaria. Nel lungo periodo la linea tranviaria di Alicante sarà trasformata in una rete regionale che attraverso la Costa Blanca raggiungerà numerose località costiere, in cui verranno realizzati i servizi locali come a Benidorm, in prossimità della spiaggia, e ad Alicante, nella stazione principale.

Un aspetto più recente della integrazione tra le politiche è costituito dalla rigenerazione di grandi parti di città dismesse o in stato di obsolescenza fisica e funzionale in cui la trasformazione punta a definire grandi insediamenti integrati, vere e proprie città nelle città, come nel caso della Zuidas ad Amsterdam. Questa è un'area attraversata dalla viabilità principale di Amsterdam, localizzata tra il centro urbano e l'aeroporto di Schiphol, già sede di attività economiche e direzionali e luogo di interscambio di diverse modalità di trasporto (Gemeente Amsterdam 2007). Il Master Plan, adottato nel 1998 e con un'attuazione del progetto più veloce del previsto che alla metà del 2002 contava già 150.000

mq completati e 200.000 mq in costruzione, tende a definire un grande insediamento integrato con una forte densità edilizia e di attrezzature che ospiterà 50.000 persone, di cui 14.000 residenti, attività direzionali, economiche: una piccola città servita da una tramvia leggera ad alta velocità e dal 2011 dalla linea nord-sud della metropolitana, con un afflusso giornaliero stimato in circa 160.000 persone e che la renderà accessibile in 45 minuti da 3 milioni di persone. Lo sviluppo della strada circolare, dei binari e della stazione Zuid/WTC di Amsterdam è denominato ZuidasDok. Nel 2000, Amsterdam ha deciso di interrare queste infrastrutture per una lunghezza di 1.2 km e successivamente il governo nazionale ha ratificato questa decisione inserendo la Zuidas tra i progetti strategici nazionali relativi al collegamento ad alta velocità con Bruxelles, Parigi, ecc. La stazione Zuid/WTC ingrandita e riqualificata si configurerà come un grande nodo di interscambio tra treno ad alta velocità, metro, tram, bus, taxi e viabilità stradale principale allargata con una corsia per lato, mentre saranno fortemente limitati i parcheggi, dimensionati in base alle attività del complesso, al fine di limitare il flusso delle automobili. In questo caso si è avuta una convergenza forte tra municipalità, governo nazionale e gruppi privati interessati nella trasformazione di una grande area urbana che ha recentemente portato a definire la Zuidas Corporation, che dovrebbe nascere alla metà del 2007. In questa società, che prevede la vendita di azioni, vi è una partecipazione dei privati alcuni dei quali già scelti, tra cui alcuni gruppi bancari come ABN-AMRO, e altri da selezionare in ambito internazionale. L'ultimo caso è quello di Bilbao il cui ambito metropolitano è connesso me-

**La Zuidas ad Amsterdam è un'area di trasformazione in cui sarà realizzato un hub con il potenziamento del nodo di trasporto e delle polarità esistenti.**



dante una rete ferroviaria leggera, mentre la città ha un sistema di trasporto su ferro costituito da due metropolitane e una linea tranviaria, in corso di realizzazione, su cui viaggiano vettori con qualità e standard tecnologici elevati. Tali linee di trasporto rappresentano le tre direttrici principali dello sviluppo e della riqualificazione della città, sia nelle aree centrali che nella periferia. Lungo la linea tranviaria si snodano le zone di trasformazione, alcune dismesse e altre in cui si attivano processi di riqualificazione della città esistente. Esemplificativa dell'esperienza di Bilbao è la trasformazione condotta nell'area di Abandoibarra, il cui fulcro è costituito dal Museo Guggenheim. Il Master Plan di Cesar Pelli e Associati definisce un ruolo centrale per la linea tranviaria nel progetto di trasformazione dell'area in grande spazio pubblico e pedonale su cui affacciano attività polarizzanti e spazi per il tempo libero (Pelli Clark Pelli 2007). La linea tranviaria allevia la congestione generata anche dai notevoli flussi turistici presenti e costituisce la direttrice e l'elemento portante della trasformazione fisica e funzionale dell'area. Il tram ha l'interscambio con la metro presso la fermata di Abando e attualmente serve circa 10.000 passeggeri al giorno, ma tale cifra aumenterà quando la trasformazione dell'area sarà completata e sarà ultimato il collegamento con il trasporto metropolitano. La presenza di tale infrastruttura incoraggia lo sviluppo delle nuove zone di trasformazione in cui attività economiche, servizi, residenze, attrezzature e spazi pubblici si integrano completandosi a vicenda. La Avenida de Abandoibarra è il nuovo asse rotato lungo 1.2 km, in corso di ultimazione, che connette l'area con la rete del trasporto urbano, ed è caratterizzato come

**Abandoibarra è tra le più interessanti aree di trasformazione di Bilbao in cui il Master Plan realizzerà un'asse rotato che la conetterà con la città consolidata.**

un grande viale alberato con ampi viali pedonali (5 m) che prevalgono su quelli dedicati al tram. Con questa realizzazione Abandoibarra sarà integrata con la trama della città pur senza perdere il proprio carattere di zona per il tempo libero (Bilbao Ria 2000 2004).

Il processo di trasformazione è gestito dalla Bilbao Ria 2000, società senza fini di lucro, nata nel 1992 con lo scopo di guidare la trasformazione di alcune aree dismesse della città, risultato della partecipazione di tutti gli enti territoriali coinvolti e impegnati nella trasformazione (Bilbao Ria 2000 2007). Proprio questa partecipazione permette a tale struttura di coordinare e realizzare interventi basati non più sull'integrazione di politiche settoriali, ma su un approccio unitario che definisce azioni integrate coerenti con il quadro di regole fissato dalla municipalità in materia di pianificazione urbanistica. Da questo punto di vista, è opportuno segnalare che la ricerca di nuove forme di gestione ed attuazione degli interventi per la mobilità, in cui sia ricercata anche la partecipazio-



ne sinergica di tutti gli enti coinvolti nel processo di governo, abbia caratterizzato anche l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3566 sui poteri speciali attribuiti al Sindaco in materia. Tale Ordinanza prevede non solo lo snellimento delle procedure amministrative in materia, ma anche la formazione di organi tecnici e decisionali finalizzati anche al raggiungimento di una scelta condivisa e consapevole delle trasformazioni previste e delle modalità di intervento.

## Conclusioni

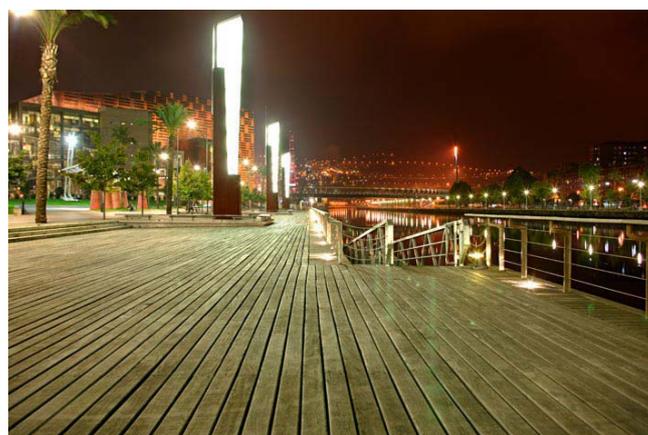
Il contributo ha tracciato un sintetico quadro di alcune esperienze di integrazione tra governo delle trasformazioni urbane e governo della mobilità condotte recentemente in Europa da cui è possibile trarre alcune riflessioni.

I nuovi insediamenti appaiono come esperienze di integrazione unitarie ed omogenee sia per le tecniche impiegate nella loro definizione, sia nei risultati raggiunti. Le strutture policentriche dense e multi funzionali localizzate lungo le reti del trasporto pubblico, prevalentemente su ferro, appaiono come uno strumento per limitare lo *sprawl*.

Da questo punto di vista è utile segnalare le difficoltà dovute alla molteplicità degli attori coinvolti nei processi decisionali ed all'incertezza della previsione degli esiti e degli impatti dei processi avviati sul sistema territoriale nel suo insieme. Meno chiari sono i risultati raggiunti per quanto riguarda quelle politiche avvertite come coercitive da parte degli utenti che, pur riconoscendone alcuni vantaggi, tendono a non seguirle soprattutto per quanto riguarda l'accessibilità veicolare alle residenze ed il parcheggio, mentre il disegno, il mix funzionale e la compattezza dell'insediamento appaiono come pre-requisiti per minimizzare gli spostamenti della popolazione residente.



La Avenida de Abandoibarra è incentrata sull'asse del tram che determina la direzione dello sviluppo spaziale e funzionale dell'area. L'asse rotato è l'elemento ordinatore dell'articolazione delle attività e degli spazi pubblici che connette spazi pedonali per il passeggio, fermate del trasporto pubblico e polarità come il Museo Guggenheim.



Più eterogenei sono gli esiti dell'integrazione nella città consolidata che, solo in alcuni casi, riescono a determinare una riqualificazione più ampia, laddove ci sia un progetto unitario per la trasformazione dell'area che in alcuni casi assume la forma di un *Master Plan*, strumento versatile e strategico che assume in sé la definizione della trasformazione fisica, funzionale e la contestuale ridefinizione del sistema della mobilità, più che il tentativo di integrare politiche definite da strumenti settoriali, elaborati secondo punti di vista e competenze settoriali.

Numerose peraltro sono le esperienze condotte in aree che presentano un'alta propensione alla trasformabilità sia fisica che funzionale, in cui è possibile innescare processi di trasformazione di rilevante entità.

Proprio nella città esistente emerge la necessità di superare l'implementazione integrata di politiche settoriali per attivare politiche unitarie relative al governo delle trasformazioni e della mobilità che richiedono nuovi supporti organizzativi che travalicano i tradizionali settori di competenza degli Enti operanti sul territorio la cui struttura spesso compartimentale rappresenta un ostacolo all'affermazione di un approccio unitario alla trasformazione.

Proprio da questo punto di vista, l'esperienza di Bilbao sembra essere la più orientata alla definizione di un approccio unitario, non più basato sulla integrazione di politiche settoriali, nel quadro dei riferimenti dettati dalla pianificazione urbanistica generale e nell'ambito di una visione partecipata delle scelte di trasformazione. Ancora, sembra utile segnalare che la dimensione di tali interventi trasformativi non dovrebbe essere vicina a quella della "città nella città", i cui esiti sono ancora troppo poco indagati e i cui processi realizzativi troppo complessi e poco esportabili in realtà urbane diverse per sistema di pianificazione e struttura economico-sociale.

Le prospettive tracciate delineano processi di governo della trasformazione flessibili e basati su nuove procedure, soggetti amministrativi e diverse definizioni dei ruoli degli attori coinvolti, che configurino nuovi luoghi urbani del-

l'integrazione tra urbanistica e mobilità attraverso una migliore capacità unitaria di governo della trasformazione.

#### Note

- <sup>1</sup> La banca dati ELTIS può essere consultata all'indirizzo <http://www.eltis.org>, da cui è possibile accedere anche al sito web del progetto CIVITAS.
- <sup>2</sup> Un approfondimento sul quartiere Vauban può essere condotto sui siti web <http://www.vauban.de> e <http://www.quartier-vauban.de>
- <sup>3</sup> Ulteriori notizie sul quartiere Terrein possono essere rinvenute sui siti web <http://www.dkv.nl> e <http://www.gwl-terrein.nl>.
- <sup>4</sup> Ulteriori notizie ed approfondimenti sulla linea tranviaria di Alicante e sulla FGV possono essere rinvenute sui siti web <http://www.fgvalicante.com> e <http://www.fgv.es>.

#### Riferimenti bibliografici

- Bilbao Ria 2000 (2004) "La columna vertebral de Abandoibarra", in *Bilbao Ria 2000*, n. 9, [http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/doc/rev\\_09/013.pdf](http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/doc/rev_09/013.pdf), 26/03/2007.
- Bilbao Ria 2000 (2007) *BILBAO Ria 2000 - ¿Qué es?*, <http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/cas/bilbaoRia/bilbaoRia.aspx?primeraVez=0>, 27/03/2007.
- Cannon Kirk (2006) *Friargate Coventry* [on-line]. Available at: <http://www.friargatecoventry.co.uk/friargate.pdf> (Accessed 29/03/2007).
- Carreno M. (2007) *Vauban car free development, Frieberg, Germany*, [http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1315&lang1=en](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1315&lang1=en), 27/03/2007.
- Geerlings H., Stead D. (2002) *Integrating transport, land use planning and environment policy in European countries*, STELLA Focus Group 4 Meeting, 3-4 May, <http://www.stellaproject.org>, 16/03/2007.
- Gemeente Amsterdam (2007) *Experience Zuidas*, <http://www.zuidas.nl>, 29/03/2007.
- Gout P., Heilemann A. (2002) *Public Transport Oriented Development: Significant Practice in Europe*, Deliverable 3.1 of TRANSPLUS Project, <http://www.isis-it.com/netboard/files/masters/W3T32Gout752002309.doc>, 15/03/2007.
- Martens M. J., Griethuysen S. V. (2003) *The ABC location policy in the Netherlands*, <http://www.eltis.org/studies/abc-netherlands.pdf>, 16/03/2007.
- Morris D. (2006) *Land use planning and parking: GWL Terrein, Amsterdam*, [http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1179&lang1=en](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1179&lang1=en), 18/03/2007.
- Pelli Clarck Pelli Architects (2007) *The Abandoibarra Master Plan*, <http://www.pcparch.com>, 29/03/2007.
- Rye T. (2003a) *Traffic calming which also considers cyclists: Copenhagen, Denmark*, [http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=440&lang1=en](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=440&lang1=en), 29/03/2007.
- Rye T. (2003b) *ABC location parking policy (The Hague, The Netherlands)*, <http://www.eltis.org/studies/leda10.htm>, 29/03/2007.
- Stadt Freiburg (2007) *Il nuovo quartiere residenziale Rieselfeld a Friburgo: un caso esemplare di sviluppo urbano sostenibile*, <http://www.rieselfeld.freiburg.de>, 15/03/2007.

#### Referenze fotografiche

La fotografia di pagina 33 è tratta dal sito web <http://commons.wikimedia.org>. Le fotografie di pagina 34 sono tratte dai siti web <http://home.arcor-online.de> e [www.einbahn.org](http://www.einbahn.org). Le fotografie di pagina 35 e 36 sono tratte dai siti web [http://twojepc.pl/artykuly.php?id=idf\\_2004\\_barcelona](http://twojepc.pl/artykuly.php?id=idf_2004_barcelona) e <http://commons.wikimedia.org>. La foto di pagina 37 è tratta dal sito web <http://www.friargatecoventry.co.uk>. Le fotografie di pagina 38 sono tratte dal sito web <http://commons.wikimedia.org>, [www.lightrail.nl](http://www.lightrail.nl) e <http://www.acturban.org>. Le fotografie di pagina 39, 40 e 41 sono tratte dai siti web <http://www.bilbaoria2000.org>, <http://www.cesar-pelli.com>, dalla pubblicazione Bilbao Ria 2000 n. 9 del 2004 e dal sito web <http://commons.wikimedia.org>.