

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

Urban sprawl processes characterize the landscape of the areas surrounding cities. These landscapes show different features according to the geographical area that cities belong to, though some common factors can be identified: land consumption, indifference to the peculiarities of the context, homogeneity of activities and building typologies, mobility needs exasperatedly delegated to private cars.

Tema is the journal of the Land use, Mobility and Environment Laboratory of the Department of Urban and Regional Planning of the University Federico II of Naples. The journal offers papers with a unified approach to planning and mobility. TeMA Journal has also received the Sparc Europe Seal of Open Access Journals released by Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition (SPARC Europe) and the Directory of Open Access Journals (DOAJ)



LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

Vol.5 n.1 April 2012

print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

1 (2012)

Published by

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

Published on line with OJS Open Journal System by Centro di Ateneo per le
Biblioteche of University of Naples Federico II on the servers of Centro di Ateneo
per i Sistemi Informativi of University of Naples Federico II

Direttore responsabile: Rocco Papa
print ISSN 1970-9889
on line ISSN 1970-9870
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 6, 29/01/2008

Editorials correspondence, including books for review, should be sent to

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli - Italy
Sito web: www.tema.unina.it
info: redazione.tema@unina.it

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment offers researches, applications and contributions with a unified approach to planning and mobility and publishes original inter-disciplinary papers on the interaction of transport, land use and Environment. Domains include: engineering, planning, modeling, behavior, economics, geography, regional science, sociology, architecture and design, network science, and complex systems.

The Italian *National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes* (ANVUR) classified TeMA as one of the most highly regarded scholarly journals (Category A) in the Areas ICAR 05, ICAR 20 and ICAR21. TeMA Journal has also received the *Sparc Europe Seal* for Open Access Journals released by *Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition* (SPARC Europe) and the *Directory of Open Access Journals* (DOAJ). TeMA publishes online in open access under a Creative Commons Attribution 3.0 License and is double-blind peer reviewed at least by two referees selected among high-profile scientists, in great majority belonging to foreign institutions. Publishing frequency is quadrimestral. TeMA has been published since 2007 and is indexed in the main bibliographical databases and present in the catalogues of hundreds of academic and research libraries worldwide.

EDITORIAL MANAGER

Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

EDITORIAL ADVISORY BOARD

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands
Virgilio Bettini, Università Luav di Venezia, Italy
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italy
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italy
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, United Kingdom
Raffaella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, United States
Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy
Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

EDITORS

Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain
Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands
Romano Fistola, Dept. of Engineering - University of Sannio - Italy, Italy
Adriana Galderisi, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Carmela Gargiulo, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Giuseppe Mazzeo, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy

EDITORIAL SECRETARY

Rosaria Battarra, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy
Daniela Cerrone, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Andrea Ceudech, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Rosa Anna La Rocca, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Enrica Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

ADMINISTRATIVE SECRETARY

Stefania Gatta, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

LANDSCAPE OF URBAN SPRAWL 1 (2012)

Contents

EDITORIALE		EDITORIAL PREFACE	
Landscape of urban sprawl Rocco Papa	3	Landscape of urban sprawl Rocco Papa	
FOCUS		FOCUS	
La città a bassa densità: problemi e gestione Laura Fregolent	7	Low-Density City: Problems and Management Laura Fregolent	
L'analisi di scenario. Verso un cambiamento nel paradigma del consumo di suolo Giuseppe Mazzeo	21	Scenario Analysis: Toward a Change in the Use of the Soil Consumption Paradigm Giuseppe Mazzeo	
Il territorio come infrastruttura Cecilia Scoppetta	33	Territory as Infrastructure Cecilia Scoppetta	
Analisi su aree urbanizzate mediante tecniche MIVIS. Applicazione a Pomezia (RM) Lorenza Fiumi, Marina Landolfi	49	Analysis on Urbanized Areas with MIVIS Techniques. An Application at Pomezia (RM) Lorenza Fiumi, Marina Landolfi	
La dispersione nella regione di Barcellona e il PTMB 2010 Antonio Acierno	63	The Sprawl in Barcellona Region and PTMB 2010 Antonio Acierno	
Diffusione e dispersione produttiva in Veneto Pasqualino Boschetto, Alessandro Bove	79	Production Facilities Sprawl: the Veneto's case Pasqualino Boschetto, Alessandro Bove	

**Dispersione e frammentazione.
Il caso della Regione del Medellin in
Colombia**

Fabio Hernandez Palacio

101

**Sprawl and Fragmentation.
The Case of Medellin Region in
Colombia**

Fabio Hernandez Palacio

TERRITORIO, MOBILITA' E
AMBIENTE

**Gigantismo delle infrastrutture e
microsistemi urbani. Il ruolo del
progetto**

Antonella Falzetti

121

LAND USE, MOBILITY AND
ENVIRONMENT

**Giant Infrastructures and Urban
Micro-Systems. The Role of the
Project**

Antonella Falzetti

Densificazione vs dispersione urbana
Emanuela Coppola

131

Densification vs Urban Sprawl
Emanuela Coppola

OSSERVATORI

Daniela Cerrone, Fiorella De Ciutiis,
Rosa Alba Giannoccaro, Giuseppe Mazzeo,
Valentina Pinto, Floriana Zucaro

145

REVIEW PAGES

Daniela Cerrone, Fiorella De Ciutiis,
Rosa Alba Giannoccaro, Giuseppe Mazzeo,
Valentina Pinto, Floriana Zucaro

**Il coordinamento "Rur",
per il progresso delle Riviste
scientifiche dell'Urbanistica**

Roberto Busi

171

**The "Rur" Coordination
to Promote Scientific Development
of Town Planning Journals**

Roberto Busi

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

TeMA 1 (2012) 145-170
print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870

Licensed under the Creative Commons Attribution – Non Commercial License 3.0
www.tema.unina.it



REVIEWS PAGES

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

The Reviews Pages keeps the readers up-to-date on developments in five reports: web, books, urban practices, law, news and events. Each report deals with the specific subject proposed in the TeMA issue. These reviews are specialist in nature but contain enough introductory material to make the main points intelligible to a non-specialist. The reader will not only be able to distinguish important developments and trends but will also find a sufficient number of references to the original literature, web and other resources .

01_ WEB RESOURCES

The web report offer the readers interesting web pages which are directly connected with the issue theme.

author: DANIELA CERRONE
Tema Lab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: cerrone@unina.it

02_ BOOKS

The books review suggests brand new publications related with the theme of the journal number.

author: FLORIANA ZUCARO
Tema Lab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: f.zucaro@gmail.com

03_ LAWS

The Law section proposes a critical synthesis of the normative aspect of the issue theme.

author: GIUSEPPE MAZZEO
Tema Lab - CNR, Italy
e-mail: gimazzeo@unina.it;
author VALENTINA PINTO
Tema Lab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail:valentina_pinto@hotmail.it

04_ URBAN PRACTICES

Urban practices describes the most innovative application in practice of the journal theme.

author: FIORELLA DE CIUTIIS
Tema Lab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: fioredec@libero.it

05_ NEWS AND EVENTS

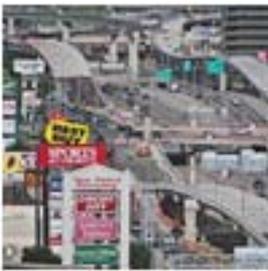
News and events section keeps the readers up-to-date on congresses, events and exhibition related to the journal theme.

author: ROSA, ALBA GIANNOCCARO
Tema Lab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: rgiannoccaro@gmail.com

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

REVIEW PAGES: WEB RESOURCES

DANIELA CERRONE
TeMALab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: cerrone@unina.it



In questo numero SPRAWL E DIFFUSIONE URBANA

L'Urban Sprawl è il fenomeno con cui si indica la rapida crescita degli insediamenti urbani con conseguenti impatti sull'ambiente in primo luogo in termini di consumo di suolo.

Anche se con caratteristiche diverse il fenomeno è presente ovunque nel mondo ed è dovuto da un lato, alla crescita sempre più veloce delle aree urbanizzate interessate da fenomeni di espansione verso territori sempre più ampi che hanno portato ad inglobare nuclei periferici preesistenti spesso senza alcuna considerazione per gli ambienti rurali interposti; dall'altro, alla crescita di piccole realtà che gravitano sulle aree metropolitane, che si sono sviluppate ancora più rapidamente contribuendo ad accelerare il processo di saldatura con l'area urbanizzata. Il risultato è nella maggior parte dei casi una città diffusa composta da un'alterarsi o meglio, un sovrapporsi di spazi agricoli, insediamenti industriali, aree commerciali, nuovi quartieri residenziali e aree residuali che non rispondono a nessun disegno urbano ma a logiche insediative miopi nel riconoscere i problemi sociali, economici ed urbanistici prodotti. Risultato: consumo di suolo spesso senza alcuna attenzione per gli impianti urbanistici ancor meno per quelli architettonici; periferie urbane che hanno ampliato i loro confini senza evitare la frammentazione delle reti ambientali né prevedere le necessarie reti di servizio ai residenti. Se pur con elementi distintivi diversi, città diffuse che hanno come minor comune denominatore la frammentazione dei tessuti, la scarsa qualità urbanistica ed ambientale con evidenti ripercussioni sulla qualità della vita.

Le tendenze che hanno portato alla definizione del concetto di sprawl sono oggetto di molteplici approfondimenti tesi ad evidenziare gli impatti che tali fenomeni hanno: sugli aspetti ambientali ed ecologici come detto connessi al consumo di suolo e alla frammentazione delle reti ambientali; sugli aspetti economici condizionati ad esempio, dagli elevati costi per la realizzazione delle reti di trasporto pubblico che quando non realizzate generano uno sbilanciamento verso la modalità su gomma privata con conseguenti impatti economici; socio-culturali dovuti alla separazione delle funzioni.



CENTRO DI RICERCA SUI CONSUMI DI SUOLO – CRCS

<http://www.consumosuolo.org>

Il sito promuove i risultati delle attività del Centro di Ricerca sul Consumo di Suolo (CRCS).

Obiettivo del CRCS è la raccolta di dati per la definizione di metodologie di analisi e per la quantificazione del consumo di suolo in Italia. Il CRCS nasce da un protocollo d'intesa siglato tra l'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) e Legambiente ONLUS in cui si stabilisce la volontà dei due soggetti di unire le rispettive competenze e capacità per elaborare e divulgare dati e contributi per la conoscenza del fenomeno del consumo di suolo in Italia e in Europa. Il Centro di Ricerca sviluppa l'attività divulgativa grazie anche al contributo di altri soggetti associativi istituzionali ed accademici che ne condividono motivazioni ed obiettivi tra questi l'Associazione Agende 21 Locali, il Consiglio dell'Ordine Nazionale dei Dott. Agronomi e Dott. Forestali, l'IUAV Venezia, la Provincia di Bologna, la Provincia di Torino, la Società Geografica Italiana.

Il CRCS coinvolge anche gli enti amministrativi territoriali (Comuni, Province), raccogliendo i dati che servono ad ampliare l'attività di monitoraggio quantitativo, e valutando con essi differenti modelli di azione locale e sovra locale contro il consumo di suolo. Il principale prodotto di divulgazione dei risultati delle attività del CRCS è il Rapporto annuale in cui si delinea, in maniera progressiva, la definizione quantitativa del consumo di suolo su base provinciale in Italia. Il rapporto focalizza l'attenzione sulla necessità di politiche finalizzate al contenimento del consumo di suolo, e attraverso l'analisi di casi a livello internazionale e locale, approfondisce i trend di sviluppo del fenomeno al fine di fornire un quadro della situazione e dei relativi effetti. Importante è la definizione di procedure finalizzate a misurare il consumo di suolo e la individuazione di esperienze di governo del consumo di suolo alla scala locale.

Il sito è articolato in sette sezioni. La prima *CRCS* contiene le principali informazioni inerenti il gruppo di lavoro, i fondatori che hanno dato vita all'iniziativa, gli obiettivi delle attività di ricerca e i soggetti istituzionali che sostengono l'iniziativa.

La sezione *Progetto Ricerca* è dedicata agli approfondimenti scientifici, alla articolazione del progetto in due annualità, agli strumenti di approfondimento utilizzati. Da tale sezione è possibile scaricare la descrizione dettagliata del progetto.

Una pagina del sito *Eventi* è invece finalizzata alla promozione delle iniziative, degli eventi, dei seminari e convegni. Mese per mese, giorno per giorno, sono indicate le iniziative previste con approfondimenti sui programmi ed i partecipanti oltre che sulle date e i luoghi di svolgimento delle iniziative.

Nella pagina del sito dedicata alle *Pubblicazioni* è possibile fare il download o acquisire informazioni su riviste, libri e rapporti inerenti il tema. Molto interessante anche la sezione dedicata alla *Bibliografia* ricca di molteplici spunti di approfondimento sia a livello nazionale che internazionale e l'area *Link* con collegamenti a siti di approfondimento Europei e nazionali. Chiude il sito la pagina dei *Contatti* con le indicazioni relative agli indirizzi del CRCS, della sezione Legambiente Lombardia e dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.



CITTALIA – CENTRO EUROPEO DI STUDI E RICERCHE PER I COMUNI E LE CITTÀ

<http://www.cittalia.it>

Il sito diffonde le attività della fondazione *Cittalia - Centro europeo di studi e ricerche per i comuni e le città*, il centro di ricerca dell'Ani dedicato a produrre studi, analisi e scenari sul futuro delle Città e dei comuni italiani. La Fondazione Cittalia ha come principale finalità la rappresentazione della realtà e la sua interpretazione nel rispetto delle diverse visioni (tecniche, politiche, sociali, culturali, ...) attraverso cui si compone l'attività stessa di interpretazione derivanti da diversi ambiti disciplinari e da differenti approcci metodologici e tecnici. La fondazione si pone anche il non facile obiettivo di proporre idee e progetti di riforma finalizzati ad accendere il dibattito politico e culturale sui temi della modernizzazione del Paese. Supporta infine le Città e i Comuni italiani nelle attività di sviluppo di politiche pubbliche efficaci, così come nel migliorare le loro capacità di programmazione, gestione e valutazione. A tal fine fa leva su un gruppo di ricercatori interni impegnati sulle molteplici politiche di interesse urbano e su un ampio network di esperti appartenenti in genere alle realtà dei Comuni, delle Istituzioni e del mondo della ricerca pubblica e privata.

Il sito finalizzato a dare risalto ai risultati delle attività del Centro è strutturato perché si possa accedere ai suoi contenuti secondo molteplici percorsi o chiavi di approfondimento. Una prima chiave fa riferimento alle cinque aree tematiche *Ambiente ed Energia, Competitività e Innovazione, Istituzioni e Organizzazione, Planning e Vivibilità, Welfare e Società* rispetto alle quali sono articolati i contenuti del sito.

Un secondo percorso è strutturato rispetto ai *Servizi Cittalia*. Molto interessante la sezione *Libri e Film* con schede di approfondimento su pubblicazioni quali *Consumo del territorio, crisi del paesaggio e finanza locale; Architettura e postmetropoli* o pellicole come *Urbanized* film documentario sull'evoluzione della città contemporanea. Molto utile anche la sezione *Calendario Eventi* con programmi, partecipanti, luogo e data degli eventi inerenti i temi trattati.

Non manca il percorso "tradizionale" articolato in *Home, Chi Siamo, Notizie, Pubblicazioni, Contatti*. Attraverso il link *Pubblicazioni* è possibile accedere ad un ricco database anch'esso articolato in riferimento alle cinque aree tematiche che consente di avere molteplici spunti di approfondimento. In particolare, tra le pubblicazioni inerenti il tema dello sprawl si segnala il titolo *Gli in-between spaces". Elementi caratterizzanti della metropoli contemporanea*. Funziona molto bene la funzione *Cerca*. Introducendo ad esempio il termine sprawl si ha modo di accedere ad una molteplicità di elementi tra pubblicazioni, documenti, notizie, mappe e grafici. Tra i titoli più interessanti: *Eccentricità, la nuova fisionomia delle città; Densità, città, residenza, Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl; La dispersione urbana; Le mega-città formano oggi mega-regioni*.





THE CONGRESS FOR THE NEW URBANISM – CNU

<http://www.cnu.org>

Sito ufficiale del Congress for the New Urbanism (CNU) organizzazione promotrice dei concetti di crescita sostenibile, mobilità pedonale, comunità e condizioni di vita più sani perseguibili attraverso lo sviluppo di quartieri pedonali che accolgono un adeguato mix funzionale.

Sviluppatosi a partire dagli anni Ottanta negli Stati Uniti e diffusosi in Europa attraverso il movimento riconducibile allo slogan del Rinascimento Urbano, il neourbanesimo include anche il transit-oriented development (TOD) e il New pedestrianism, movimenti fortemente legati all'ambientalismo, alla sostenibilità e alla bioarchitettura. Il modello del Neourbanesimo si contrappone a quello convenzionale basato prevalentemente sull'uso dell'automobile ed associato all'immagine della città diffusa i cui elementi caratteristici, soprattutto negli Stati Uniti, sono il grattacielo in città, l'autostrada, la villetta in periferia, il centro commerciale nel mezzo. Il modello avanzato dal movimento del Neourbanesimo si basa invece sulla convinzione che la città tradizionale, con il suo mix funzionale, densità maggiori, l'integrazione di diversi sistemi di trasporto, costituisce un modo molto più efficiente di sviluppare insediamenti con maggiore qualità della vita e quindi una crescita sostenibile. Diventano obiettivi del nuovo modello la conversione delle aree urbane anche attraverso il recupero dei centri urbani, la riduzione della congestione stradale, la riconversione delle aree dismesse.

Gli argomenti intorno ai quali si articola il modello del Neourbanesimo contenuti nel sito, sono articolati in modo estremamente chiaro e semplice in menu a tendina che indirizzano direttamente alle varie sezioni del sito. Tra le classiche opzioni quali *About*, *Membership*, *Chapters*, *Congresses*, *News* va segnalata come particolarmente interessante la sessione *Resources* nella quale sono raccolte, in gran numero, best practices, ricerche, pubblicazioni e report.

In particolare, nella sezione *New Urban Research* è possibile presentare un paper per il congresso del 2012 ed è possibile il download dei papers presentati per le annualità passate. Molteplici e relativi a diverse realtà (New York, Haiti, South Africa, Alabama, Georgia, UK, California, Florida, Ohio, Massachusetts, Michigan, ...) gli esempi di buone pratiche presentati alla pagina raggiungibile attraverso il collegamento *Project Databases*. Per ogni caso o ipotesi progettuale, oltre la localizzazione, c'è una approfondita descrizione dell'intervento, degli obiettivi perseguiti, della rispondenza ai principi del Neourbanesimo e lo stato della progettazione o dell'intervento. Molto utili e abbastanza recenti (2011) anche i papers raccolti nella pagina *Public Library* inerenti i diversi principi cui si ispira la teoria del nuovo urbanesimo.

A large, stylized orange logo of the letters 'CNU' in a serif font.

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

REVIEW PAGES: BOOKS

FLORIANA ZUCARO

TeMALab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: floriana.zucaro@gmail.com



In questo numero

URBAN SPRAWL E SEALING SOIL: CAUSE ED EFFETTI

In questo numero vengono presentati tre pubblicazioni nelle quali, con approcci diversi, sono stati analizzati i processi di diffusione urbana e di consumo di suolo, approfondendone il rapporto che lega questi due fenomeni, le cause che li determinano e le gravi conseguenze che ne derivano. Il primo contributo è a cura di Giuseppe Mazzeo, esperto in pianificazione territoriale e trasformazioni urbane. A cosa serve il piano? Come riuscire a trasformare il piano in realtà? Come deve innovarsi il piano? Partendo da questi interrogativi l'autore svolge un'attenta riflessione sull'inadeguatezza e sull'inefficienza dell'applicazione degli strumenti di pianificazione che sembrano riuscire solo ad inseguire l'evolversi dei sistemi urbani, piuttosto che a guidarla. La collaborazione tra FAI e WWF è oggetto della seconda pubblicazione proposta, che ha prodotto un Dossier sul consumo di suolo in Italia. I tesori naturalistici e paesaggistici propri del nostro Paese stanno rischiando di scomparire, a causa della forte urbanizzazione a macchia di leopardo, quasi mai giustificata da una relativa crescita della popolazione. Nel Dossier, ad esempio, si riporta che solo nel 2004 il volume totale dei nuovi fabbricati, pari a 115 milioni di m³, è stato incrementato del 20% rispetto all'anno precedente. A questo quadro di estrema gravità, nel Dossier si cerca di porre rimedio suggerendo misure di intervento e di tutela di questo patrimonio. L'ultimo contributo è incentrato sul "soil sealing", ovvero, l'impermeabilizzazione dei suoli. Si tratta di un processo i cui effetti ambientali sono fortemente negativi e che costituisce uno dei fattori d'incremento del rischio idraulico. Proprio per l'importanza e per l'estensione che il soil sealing sta assumendo in tutta Europa, la Commissione Europea ha stilato il "Report on best practices for limiting soil sealing and mitigating its effects" che descrive lo stato di fatto di ogni Paese membro, ponendo particolare attenzione alle principali misure adottate, la tipologia e la metodologia di raccolta dei numerosi dati utilizzati, i principali progetti di ricerca che si stanno conducendo in ambito europeo, i criteri in base ai quali è possibile classificare la qualità dei suoli e le tecniche di mitigazione per l'impermeabilizzazione dei suoli con cui contrastare le negative tendenze in atto.



Titolo: Città a meno del Piano. L'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione

Autore/curatore: Giuseppe Mazzeo

Editore: Franco Angeli, collana Urbanistica

Download: NO

Data pubblicazione: 2011

Codice ISBN: 978-88-568-3684-4

Il volume esamina una serie di temi legati alla città, alla sua evoluzione ed agli strumenti per il governo dei fenomeni urbani, approfondendo gli aspetti legati alla sostenibilità ed alla competizione tra territori. Il punto di vista e di indagine a tali argomenti si intuisce già dal titolo del libro ed è ribadito con un interrogativo semplice, ma, capzioso, come lo definisce lo stesso autore nelle prime pagine: se città e piano hanno velocità di evoluzione diverse, perché, allora, abbiamo bisogno del piano? La risposta risiede nella caratteristica intrinseca di dinamicità, propria dei sistemi urbani: le città sono organismi viventi caratterizzati da una forte rapidità di mutamento, per i quali il piano non è un elemento essenziale per la crescita, ma per rispondere efficacemente a questi cambiamenti. L'assenza dell'attività pianificatoria significherebbe, infatti, «regalare il territorio a chi specula e non a chi investe», proprio perché i processi di trasformazione non sarebbero più gestiti e controllati. L'esigenza della pianificazione è ribadita anche in merito alla problematica di grande rilievo dello sprawl, il fenomeno della diffusione urbana. In modo chiaro e preciso vengono individuati i fattori primari da cui deriva il fenomeno in esame:

- fattori macroeconomici: sviluppo frammentato delle attività economiche, crescita delle reti di comunicazione e dei relativi nodi intorno a cui tende ad incrementarsi la densità residenziale;
- fattori microeconomici: il prezzo dei suoli urbani è spesso inferiore a quello dei suoli rurali e ciò favorisce lo spostamento verso di essi;
- fattori sociali: le famiglie tendono a spostarsi verso la campagna nella convinzione di una migliore qualità della vita o perché in città il costo della vita è più elevato.

Un discorso diverso merita la situazione italiana, la cui specificità risiede nel fatto che «la diffusione urbana non è che la continuazione di un uso secolarmente intensivo del territorio che rende il nostro Paese tra i più densamente antropizzati già in epoca storica» ed inoltre «è una delle facce dello spreco di risorse che caratterizza il sistema Italia».

Assodata l'importanza e la necessità di avvalersi del piano, occorre, però, riflettere sull'inadeguatezza e sull'inefficienza dell'applicazione degli strumenti di pianificazione, dovute, in primo luogo, all'opposizione tra la rigidità del piano e la complessità dinamica della realtà su cui esso agisce, allo scostamento tra le previsioni evolutive e le effettive trasformazioni, ed alle modalità tecniche, operative e gestionali con cui attuare le scelte prese. La difficoltà del piano nel guidare lo sviluppo dei sistemi urbani è ribadita nella seconda parte del volume attraverso l'analisi di alcuni casi studio caratterizzati da differenti tempi e processi di trasformazione: la città cinese, in cui è la rapida ed intensa crescita urbana a guidare il piano e non viceversa; l'area metropolitana di Napoli, dove gli effetti dell'assenza di pianificazione si risentono ancora tutt'oggi; l'Irpinia, dove la scarsità di strategie condivise e coordinate ha determinato un forte abbandono e svuotamento del territorio.



Titolo: Terra rubata-Viaggio nell'Italia che scompare

Autore/curatore: AAVV

Editore: FAI e WWF

Download: www.wwf.it/UserFiles/File/.../ConsumoSuolo_DossierWWF_FAI.pdf

Data pubblicazione: 2012

Codice ISBN: ND

Il Dossier, prendendo spunto da una ricerca promossa dall'Università dell'Aquila in collaborazione con altre pubbliche istituzioni, analizza la crescita delle superfici edificate in undici regioni italiane (Abruzzo, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche Molise, Puglia, Sardegna, Umbria, Valle d'Aosta) dagli anni '50 al primo decennio del 2000, descrivendo le cause e gli effetti del consumo di suolo. Sin dalle prime pagine si intuisce che si tratta di un processo che rischia di diventare irreversibile se non saranno presi ed attuati in breve tempo opportuni provvedimenti normativi ed operativi. In tutte le regioni studiate si è riscontrato che la copertura urbanizzata attuale è di gran lunga superiore a quella misurata negli anni del dopoguerra; l'area urbana, infatti, si è moltiplicata, mediamente, di quasi tre volte e mezza con un aumento di quasi 600.000 ettari in circa cinquanta anni. Le ragioni che sono alla base del fenomeno di conversione dei suoli sono analizzati nel primo degli otto capitoli in cui si articola il Dossier e si tratta di cause legate sia alle politiche territoriali storiche dominanti, che alle caratteristiche climatiche, geografiche, morfologiche e produttive proprie delle aree considerate. Uno dei motivi indagati riguarda la forte necessità di spazi di azione da parte della società attuale, caratterizzata da capacità di spostamento infinitamente superiori rispetto al passato. Questo si traduce in una crescente domanda di spazi da destinare alla viabilità, derivanti dall'elevata dispersione territoriale delle attività antropiche. La "polverizzazione" degli spostamenti determina, infatti, un'inarrestabile "fame di strade" che conta circa 200.000 km di rete viaria (secondo dati ISTAT del 2005 a cui fa riferimento il Dossier), ad esclusione del reticolo comunale e rurale che triplicherebbero tale valore. Un altro fattore connesso all'espandersi del fenomeno in esame è di carattere economico: la forte crisi finanziaria di questi ultimi anni ha fatto sì che il settore dell'edilizia venisse visto come un vettore di ripresa per l'economia del nostro Paese. "Investire nel mattone" si è rivelato un'attività remunerativa che ha, però, alimentato il mercato immobiliare in modo del tutto scollegato alle reali esigenze residenziali. L'esito di questi processi sta determinando un consumo di suolo senza precedenti che, in termini di erosione diretta, incide particolarmente sugli agro-ecosistemi, ma, indirettamente, costituisce una minaccia per un'altra grande quantità e tipologia di ambienti naturali, nonché effetti negativi sul consumo energetico e sui cambiamenti climatici a scala locale. Per contrastare questi continui "furti di territorio", FAI e WWF suggeriscono, nell'ultimo capitolo del Dossier, alcune soluzioni, fra le quali, il riuso dei suoli già compromessi realizzando nuovi spazi pubblici, l'introduzione di un più rigido regime di tassazione sull'utilizzo di nuove risorse territoriali e, al contempo, agevolazioni sul riuso del territorio, l'estensione da 300 a 1000 m, dalla linea di battigia, del margine di salvaguardia per una più incisiva tutela delle coste. In assenza di un rapido e forte cambiamento delle tendenze in atto, nei prossimi vent'anni la superficie occupata dalle aree urbane crescerà di circa seicentomila ha, in netto contrasto con le indicazioni della Commissione Europea che mirano ad una riduzione media di 800 km² entro il 2020.



Titolo: Report on best practices for limiting soil sealing and mitigating its effects

Autore/curatore: Gundula Prokop, Heide Jobstmann, Arnulf Schönbaue-Environment

Agency Austria

Editore: European Commission DG Environment

Download: <http://ec.europa.eu/environment/soil/sealing.htm>

Data pubblicazione: 2011

Codice ISBN: 978-92-79-20669-6

Questo Report è stato elaborato dal Dipartimento Ambientale dell'Unione Europea nel 2011, sulla base di studi e ricerche condotte da nei 27 Paesi membri in materia di pianificazione e protezione territoriale ed edilizia. Si tratta di una rassegna delle principali misure nazionali che mirano a ridurre il sempre più rapido processo di impermeabilizzazione del suolo o a mitigarne il più possibile gli effetti. Il primo capitolo contiene un ampio ed utile glossario che consente di far luce sulla larga varietà di termini ed espressioni legati all'argomento trattato. L'urban sprawl viene descritto come «il processo di espansione urbana caratterizzato da una bassa densità territoriale e da uno scarso controllo di pianificazione». Il sealed soils, letteralmente la sigillatura dei suoli, ovvero l'impermeabilizzazione, viene, invece, definito come «un processo irreversibile di copertura, o sigillatura, del terreno con materiali artificiali impermeabili, quali l'asfalto o il cemento, che ne inibiscono le funzioni ecologiche». Il consumo di suolo, infine, indica «un aumento di insediamenti o, più in generale, di superfici artificiali, intorno ad un nucleo urbano o nelle aree rurali a ridosso delle città». La distinzione tra questi ultimi due processi in atto, legati entrambi all'occupazione del territorio, è importante per l'analisi e l'interpretazione dei dati presenti nel Report, che analizzano le tendenze europee dal 1990 al 2006. A differenza del land take che è stato un fenomeno in diminuzione tra il 2000 e il 2006 in quasi la metà dei Paesi membri (rispetto al decennio 1990-2000 si è passati, infatti, da un valore medio annuo di 100,64 ha a 92,02 ha), il sealing soils è stato caratterizzato da un aumento del valore medio annuo nello stesso arco temporale, verificatosi in quasi tutti i Paesi del Mediterraneo e soprattutto in Spagna. La ricerca sottolinea come tutti i fenomeni definiti prima siano l'uno la conseguenza dell'altro; lo stretto legame tra essi viene illustrato attraverso lo strumento DPSIR (Drivers-Pressures-State-Impacts-Responses) messo a punto dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA). Si tratta di un processo ciclico in cui la "forza trainante" è la necessità di nuove abitazioni, attività commerciali ed infrastrutture varie (Drivers); tali esigenze comportano l'occupazione e la trasformazione del territorio (Pressures) e, quindi, il consumo di suolo (State). Gli effetti negativi prodotti (Impacts) ricadono su tutte le componenti ambientali e le relative misure (Responses) per contrastarli devono essere attuate sia alla scala vasta, attraverso la pianificazione di insediamenti sostenibili, che alla scala locale, intervenendo sul suolo già urbanizzato. L'analisi dettagliata dello stato di fatto e delle best practices attuate in ogni Paese membro, è effettuata nel secondo capitolo, mentre il capitolo terzo compara tra loro le principali tecniche di mitigazione per l'impermeabilizzazione dei suoli. Dal quadro europeo descritto nel Report risulta evidente che i suoli non sono ancora adeguatamente protetti e che la crescita economica di molti Paesi si basa sullo sviluppo di nuovi insediamenti, piuttosto che sulla trasformazione dell'urbanizzato esistente. Condizione indispensabile per la salvaguardia del suolo è l'integrazione tra le politiche ambientali, territoriali, economiche a tutti i livelli governativi, adottando come principio ispiratore quello enunciato nel Report: "prevenire, limitare e compensare".

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

REVIEW PAGES: LAWS

GIUSEPPE MAZZEO

TeMALab - CNR, Italy
e-mail: gimazzeo@unina.it;

VALENTINA PINTO

TeMALab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: valentina_pinto@hotmail.it



In questo numero

NORME PER IL CONTENIMENTO DELLA DISPERSIONE URBANA NEL CONTESTO EUROPEO

La riduzione dei fenomeni di diffusione urbana si afferma oggi come una delle priorità delle politiche di sviluppo in Europa (EEA 2006).

La rilevanza assunta dai fenomeni di sprawl urbano e la crescente consapevolezza dei costi sociali, economici e ambientali, corrispondenti ad un aumento del consumo di energia e di suolo, hanno portato, negli ultimi decenni, alla definizione di provvedimenti "antisprawl" sviluppati inizialmente in America e successivamente anche in Europa. In questo numero si intende analizzare gli interventi normativi messi in campo da alcuni Paesi europei orientati al contenimento degli effetti generati dal fenomeno dello sprawl urbano e alla riduzione del consumo di suolo. Le politiche attivate finora in Europa possono essere articolate in tre gruppi principali (Gibelli 2008):

1. regolative, che prevedono l'attuazione di specifiche leggi per limitare il consumo di suolo (Germania e Francia);
2. morfologico-regolative, diffuse soprattutto in Gran Bretagna mediante la creazione di fasce verdi periferiche in grado di definire il "limite urbano" (*green belt*);
3. strategiche ovvero in grado di indirizzare la rifunzionalizzazione o la densificazione dei nuclei già esistenti (Olanda).

A differenza degli altri Stati dell'Unione Europea, in Italia si è ancora lontani dalla messa a punto di efficaci strumenti normativi per governare gli effetti indesiderati dello sprawl nonostante si registrino elevati valori di consumo di suolo (Emiliani 2007).



L'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA

A partire dagli anni Novanta la Commissione Europea inizia ad occuparsi dello sprawl urbano con la promozione di strategie di densificazione urbana e di uso polifunzionale del territorio (Pichler-Milanovic, 2005). In diversi documenti la Commissione Europea evidenzia la stretta correlazione fra deregolamentazione urbanistica e dispersione insediativa. Nell' "European Spatial Development Perspective" (European Commission 1999), ad esempio, si legge che «per ottenere uno sviluppo urbano che sia in grado di gestire l'espansione della città, gli stati membri dovrebbero perseguire il concetto di "compact city" (la città dalle brevi distanze)».

Anche nella direttiva europea "Thematic Strategy on the Urban Environment", approvata nel gennaio 2006, l'obiettivo della riduzione della CO₂ viene associato ad un più ordinato sviluppo urbano: «Evitare il fenomeno dello sprawl urbano attraverso insediamenti caratterizzati da un' elevata densità e dalla *mixtè* funzionale offre vantaggi ambientali in materia di uso del suolo, trasporti e riscaldamento, favorendo la riduzione dell'uso delle risorse per abitante» (European Commission 2006).

Nel rapporto intitolato "Urban sprawl in Europe, the ignored challenge" (EEA 2006), l'Agenzia Europea dell'Ambiente sollecita lo sviluppo di una politica comunitaria finalizzata al coordinamento tra le diverse realtà locali, regionali e nazionali. Secondo l'EEA, quindi, il governo europeo può e deve svolgere un ruolo importante subordinando, ad esempio, l'attribuzione dei Fondi Strutturali e di Coesione 2007-2013 al rispetto di linee guida relative ad un più deciso impegno nel controllo dello sprawl (Gibelli 2006).

Nella più recente Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, "Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" (European Commission 2011), si legge che: «nell'UE ogni anno oltre 1.000 km² di nuovi terreni sono utilizzati per costruire abitazioni, industrie, strade o a fini ricreativi [...] complessivamente ogni dieci anni si edifica una superficie pari all'isola di Cipro. Se vogliamo seguire un percorso lineare che ci porti, entro il 2050, a non edificare più su nuove aree, occorre che nel periodo 2000-2020 l'occupazione di nuove terre sia ridotta in media di 800 km² l'anno».

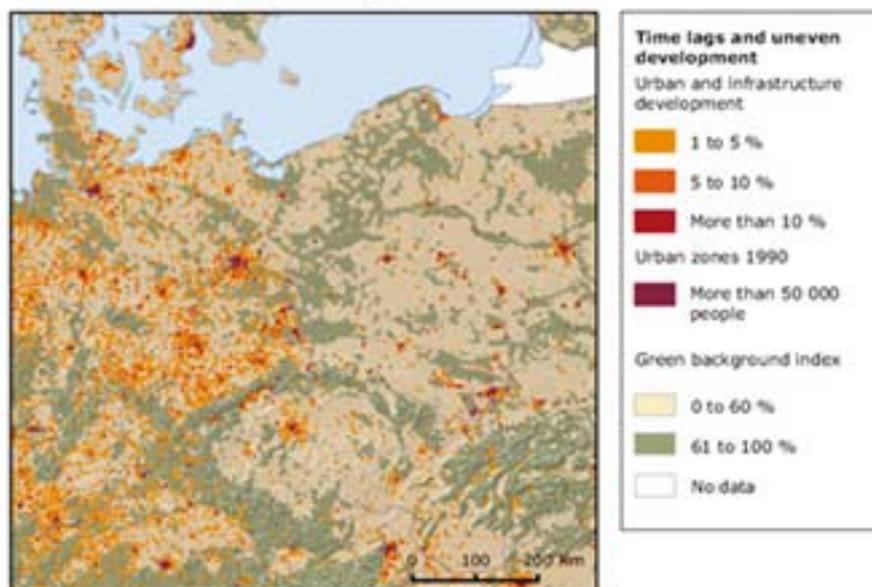
A tal fine è stata predisposta una "tabella di marcia" che definisce le tappe che indicano quali elementi saranno necessari per avviare l'Europa verso una crescita sostenibile ed efficiente sotto il profilo delle risorse. Relativamente alla risorsa Terra e Suoli si prevede che «entro il 2020 a livello comunitario la percentuale di occupazione dei terreni sarà conforme all'obiettivo di arrivare a quota zero entro il 2050». In sintesi, le principali indicazioni dettate dall'UE fanno riferimento a:

- densificazione delle aree già urbanizzate;
- coordinamento tra le realtà locali, regionali e nazionali;
- accesso ai Fondi Strutturali subordinato al rispetto di specifiche "Linee Guida" per il controllo dello sprawl;
- definizione di un limite quantitativo di occupazione del suolo.



UN MODELLO QUANTITATIVO CONSOLIDATO: LA GERMANIA

La Germania è stata senza dubbio uno dei primi paesi che più compiutamente, si è occupata degli effetti generati dallo sprawl urbano e che per prima ha imposto un limite quantitativo al consumo di suolo. I tratti più rilevanti delle politiche di contenimento delle aree urbane in Germania sono, però, rappresentati non solo dal loro forte orientamento quantitativo ma anche dalla loro sostanziale condivisione da parte di tutti gli schieramenti politici e dall'approccio intersettoriale che caratterizza le strategie adottate. La necessità di invertire la tendenza di sottrazione di suolo al territorio aperto e rurale è stata riconosciuta per la prima volta dal governo tedesco nel 1985 nell'ambito dei principi di tutela del suolo. Nel 1998, il programma di politica ambientale impose un primo obiettivo quantitativo di riduzione dell'occupazione di suolo (da valori di 129 ettari al giorno a 30 ettari al giorno entro il 2020). L'obiettivo dei 30 ha/giorno è stato ripreso dal successivo governo all'interno della propria strategia per uno sviluppo sostenibile (Bundesregierung 2002: 99). Attualmente, lo scopo dichiarato nella strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile è la minimizzazione della diffusione urbana e della segmentazione dei paesaggi naturali, nonché l'arresto della riduzione di spazi rurali e silvo-pastorali (Bundesregierung 2004: 116-127). Il Consiglio degli esperti per le problematiche ambientali e il Consiglio per lo sviluppo sostenibile hanno aggiunto un ulteriore obiettivo di contenimento quantitativo: arrivare al consumo zero per l'anno 2050 (SRU 2000: 532). Tali obiettivi di livello nazionale vengono recepiti dai programmi di sviluppo regionali nei singoli *Länder*, attraverso l'adozione di strategie efficaci in attuazione del limite fissato a livello nazionale (Frisch 2005).



Lo sprawl urbano in Germania, Polonia e Repubblica Ceca (1999-2000) (EEA 2006)



LA GESTIONE MORFOLOGICA DELLO SPRAWL: LA GRAN BRETAGNA

In Gran Bretagna, lo scopo primario delle politiche di contenimento dello sprawl urbano è di restringere la crescita fisica degli insediamenti, assicurando che lo sviluppo urbano abbia luogo nel rispetto di valori di densità relativamente alti, in siti contigui al territorio urbano esistente. In questo modo si riduce il costo dei servizi pubblici e si contiene l'impatto sull'attività agricola (Cullingworth e Nadin, 1997).

A differenza del caso tedesco, in cui l'accento è posto sul dato quantitativo, le politiche inglesi sono orientate verso una gestione qualitativa e fisico-morfologica del fenomeno (Crcs 2011).

Con il "Town and Country Planning Act", prima, e successivamente con la circolare urbanistica n. 42/1955, fu stabilito di circondare le città con anelli di territorio specificatamente vincolato, individuando le cosiddette *green belt* (cinture verdi), nelle quali il divieto di convertire terreno agricolo in terreno urbano era assoluto. Attualmente le politiche di controllo dello sprawl sono esplicitate in una serie di "Planning Policy Guidance Notes" (PPG), linee guida preparate dal Governo che devono essere seguite dall'applicazione locale negli strumenti di governo del territorio.

I due documenti che definiscono la nuova strategia nel settore sono le "Planning Policy Guidance Notes n. 2 e n. 3" (PPG2 e PPG3) che riguardano, rispettivamente, le *green belt* e le azioni per la casa. La PPG2 "Green Belt", aggiornata nel 2001, continua a scommettere sulle fasce verdi di contenimento per limitare l'espansione urbana affermando che «l'obiettivo principale della politica delle green belt è prevenire lo sprawl urbano al fine di tutelare lo spazio agricolo circostante le città e prevenire la "saldatura" tra i nuclei vicini» (DETR 1995).

La PPG3-"Housing" del 2000 stabilisce nuove modalità di determinazione del fabbisogno abitativo in funzione della capacità residua delle aree urbane, dell'impatto ambientale e della capacità delle infrastrutture esistenti; fissa nuovi criteri insediativi subordinati all'indagine della disponibilità di aree sottoutilizzate o dismesse, alla raggiungibilità del posto di lavoro e dei servizi a piedi o con mezzi pubblici e cerca di rafforzare le strategie di riconversione urbana, imponendo l'obiettivo di reperire almeno il 60% dello spazio necessario allo sviluppo all'interno di aree già urbanizzate (*brownfield sites*) (Schirru 2012).

In riferimento alla politica dei trasporti, invece, la PPG13-"Transport" (2001) stabilisce un modello a "zero consumo" di suolo che consente alle autorità locali, in caso di allocazione di nuove previsioni insediative, prima l'uso di aree già urbanizzate, in seconda istanza di aree all'interno del perimetro del centro compatto, e, solo come ultima possibilità, lo sviluppo condizionato dalla presenza di nodi o di corridoi infrastrutturali ben definiti e serviti.

La politica di fondo resta quella della densificazione delle aree già urbanizzate e dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti per la definizione di reti razionali, tali da identificare dei nodi di accessibilità maggiore, sui quali concentrare lo sviluppo insediativo.



LA PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA PER CONTRASTARE LO SPRAWL IN FRANCIA

Nella legge urbanistica francese "Loi Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU)- n. 2000-1208 del 13 dicembre 2000, un ruolo centrale è assunto dai problemi determinati dalla dispersione insediativa contemporanea ai quali si cerca di far fronte «promuovendo politiche e piani integrati per favorire la *mixité* abitativa, garantendo un'offerta equilibrata di servizi pubblici».

Gli obiettivi che ne discendono sono «politiche urbane più coerenti e alla scala pertinente (per realizzare rapporti costruttivi fra comuni e agglomerazione), città più solidali, trasporti al servizio dello sviluppo sostenibile, partecipazione continua dei cittadini».

Nel caso della legge francese, gli strumenti preposti al controllo della dispersione insediativa sono gli "Schémas de la Cohérence Territoriale" (SCOT), piani di inquadramento di area vasta che fungono da guida per le pianificazioni locali. Oltre a perimetrare in maniera insindacabile gli spazi naturali e urbanizzati sottoposti a tutela, gli SCOT impongono il principio di "extension limitée de l'urbanisation" che stabilisce che, in assenza di SCOT approvato, non sarà consentito ai comuni di urbanizzare nuovi territori o realizzare grandi superfici commerciali.

Tale principio, che nella legge SRU si applicava a tutti i comuni che si situano a non più di 15 km dalla periferia di una agglomerazione di 15.000 abitanti, è stato reso più flessibile da una iniziativa del governo Raffarin che, con un emendamento introdotto nella legge "Urbanisme et habitat" del 2 luglio 2003, ha innalzato la soglia demografica di riferimento a 50.000 abitanti. Inoltre, gli SCOT potranno subordinare le nuove urbanizzazioni al livello di dotazione di trasporti pubblici e allo sfruttamento preventivo dei suoli disponibili in aree già urbanizzate (una regola che rafforza il carattere prescrittivo dello SCOT e che ha molte assonanze con analoghe disposizioni olandesi, tedesche e britanniche).

Il problema dello sprawl è stato affrontato in leggi più recenti, approvate durante il Governo Sarkozy (Gibelli 2010). Tali leggi sono orientate al contenimento di consumo del suolo, in particolare:

- la "Grenelle 2" del 2007, relativa all'ambiente, è imperniata su obiettivi di tutela della biodiversità e sul controllo della dispersione insediativa;
- la "Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche" del 2010, prevede di ridurre della metà la perdita di superfici agricole entro il 2020, introducendo a questo scopo una tassa più elevata sui plusvalori realizzati dalla vendita di terreni agricoli resi edificabili, tentando, in questo modo, di scoraggiarne la trasformazione;
- la legge sul "Grand Paris" del 2010, prevede che, in aree accessibili al trasporto pubblico, si formalizzino contratti tra enti pubblici amministrativi (Stato, Comuni e Associazioni Intercomunali) per costruire annualmente uno stock di 70.000 abitazioni da porre a disposizione della domanda sociale e secondo progetti attenti al consumo di suolo.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Bundesregierung (2002), *Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung*, Deutscher Bundestag, Drucksache 15/4100, Berlin

Bundesregierung (2004), *Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Fortschrittsbericht 2004*, Deutscher Bundestag, Drucksache 15/4100, Berlin

CRCS - Centro di Ricerca sui Consumi del Suolo (2011) *Rapporto 2010*, INU Edizioni.

Cullingworth e Nadin (1997) *Town and Country Planning in the UK*, Kindle edition.

Department of Environment, Transport and Regions (1995) *Planning Policy Guidance 2 (PPG2): Green belts*, London.

EEA-European Environment Agency (2006) *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Report, http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10.

Emiliani V. (2007) "Il consumo di suolo in Italia e in Europa" in *Convegno Nazionale Comitato per la bellezza, Roma*.

European Commission (1999), *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable development of the Territory of the EU*, Office for the Official Publications for the European Communities, Luxembourg, pag.22

European Commission (2006) *Thematic Strategy for Soil Protection Communication* (COM(2006)231).

European Commission (2011) *Tabella di marcia verso un' Europa efficiente nell'impiego delle risorse*(SEC(2011) 1068 definitivo).

Frisch G. J. (2005) "30 ha/giorno. Le politiche di contenimento delle aree urbane in Germania", <http://eddyburg.it/article/articleview/2351/1/134>

Gibelli M. C. (2005) "Francia: la legge Solidarité et Renouveau Urbain alla prova", <http://eddyburg.it/article/articleview/3127/0/134/>

Gibelli M. C. (2006) "Lo sprawl in Europa: la sfida ignorata", <http://eddyburg.it/article/view/7968/>.

Gibelli M. C. (2008) "Flessibilità, regole e nuova progettualità per il controllo della dispersione insediativa periurbana: questioni aperte e risposte dalle buone pratiche", <http://eddyburg.it/731/relazione%20Gibelli%20Cagliari%20def1.pdf>

Gibelli M. C. (2010) "Il contenimento del consumo di suolo in Europa: buone pratiche", intervento nel convegno *L'Italia Mangiata*, Italia Nostra Onlus (a cura di).

Gibelli M. C., Salzano E. (2006) *No Sprawl*, Alinea, Firenze.

Pichler, Milanovic (2005) *The effects of policies and planning regulation on urban sprawl in Slovenia and Ljubana urban region*, <http://www.ufz.de/index.php?en=14356>

Schirru M. R. (2012) *Il periurbano: crescere intorno alla città – Strumenti e metodi di governo per valorizzare i benefici e limitare gli effetti negativi del perturbano*, Gangemi Editore

SRU (2000), *Umweltgutachten 2000. Schritte ins nächste Jahrtausend*, Stuttgart.

REFERENZE IMMAGINI

L'immagine di pag. 155 e di pag. 156 (in basso) sono tratte da EEA-European Environment Agency (2006) *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Report, http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10, l'immagine a pag. 156 è stata tratta da <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427510500003X>; l'immagine di pag. 157 è stata tratta da Progetto Corona Verde (2007) "Inquadramento Ecologico del Territorio-Allegato A.1 Le cinture verdi, una rassegna di casi", Rapporto finale; l'immagine a pag. 148 è stata tratta da http://it.wikipedia.org/wiki/Citt%C3%A0_diffusa.

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

REVIEW PAGES: URBAN PRACTICES

FIGURELLA DE CIUTIIS

TeMALab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: fioredec@libero.it



In questo numero

POLITICHE EUROPEE DI CONTENIMENTO DELLA DISPERSIONE URBANA

Da qualche anno, in molti paesi europei l'attenzione dei governi è concentrata verso politiche volte al contenimento della dispersione urbana e alla riqualificazione dell'esistente per diverse ragioni. Da un lato ha giocato un ruolo fondamentale la consapevolezza della crescita dei costi pubblici e collettivi del consumo di suolo prodotti dai fenomeni di sviluppo incontrollato. Dall'altro, il rispetto di uno fra gli obiettivi fondamentali dell'Unione Europea, lo sviluppo sostenibile, e l'urgenza di preservare territori ancora non compromessi dall'urbanizzazione in aree in cui si registra un'elevatissima domanda insediativa.

I fattori primari da cui si ritiene derivi il fenomeno in esame sono:

- fattori macroeconomici: sviluppo frammentato delle attività economiche, crescita delle reti di comunicazione e dei relativi nodi intorno a cui tende ad incrementarsi la densità residenziale;
- fattori microeconomici: il prezzo dei suoli suburbani è spesso inferiore a quello dei suoli urbani e ciò favorisce lo spostamento verso di essi;
- fattori sociali: le famiglie tendono a spostarsi verso la campagna nella convinzione di una migliore qualità della vita o perché in città il costo della vita è più elevato (Mazzeo, 2011).

In questo numero sono presentati due casi studio inerenti le politiche di contenimento della dispersione urbana: il caso della Germania (con un focus sulla città di Monaco) e quello dell'Inghilterra (con particolare attenzione alla città di Londra). In Germania, sono stati messi a punto diversi strumenti di natura giuridica, fiscale ed economica per arginare il fenomeno e, alla fine degli anni '90, è stato definito un obiettivo quantitativo per il consumo di suolo pari a 30 ettari al giorno, entro il 2020, e crescita zero entro il 2050. Tale ambizioso obiettivo è stato condiviso anche dagli schieramenti politici che si sono succeduti al Governo negli anni successivi ed è stato poi declinato in forme diverse dai diversi stati federati (come si vedrà nei casi delle regioni del Baden-Württemberg e della Baviera, e in particolare nella città di Monaco).

In Inghilterra, invece, si è cominciato ad affrontare il tema del contenimento del consumo di suolo già negli anni Trenta, periodo in cui sono state definite le prime politiche di *urban containment*, fino ad arrivare ai primi anni del 2000, in cui torna alla ribalta il concetto delle *green belts* (assegnando a queste aree oltre alla funzione agricola, usi legati al tempo libero, allo sport). In coerenza con la linea politica nazionale, il Piano di Londra (2002-2004), come vedremo, propone una forma di città compatta circondata *green belts*.



LA LIMITAZIONE DELLO SPRAWL URBANO IN GERMANIA E IL PIANO STRATEGICO *PERSPECTIVE MUNICH*

Fin dagli anni Ottanta, in Germania sono state avviate politiche mirate al controllo e alla limitazione del consumo di suolo nelle regioni più industrializzate che si basano su diversi strumenti di natura giuridica, fiscale ed economica, di comunicazione e di ricerca. Il governo tedesco ha riconosciuto per la prima volta la necessità di impedire la sottrazione di suolo al territorio aperto e rurale nel 1985, nell'ambito della formulazione dei principi di tutela del suolo. Successivamente, nel 1998, è stato promosso l'obiettivo di disgiungere in modo duraturo lo sviluppo economico dall'occupazione di suolo. La definizione di un obiettivo quantitativo è stato quindi la base di partenza per il raggiungimento del fine del contenimento: si poneva, infatti, per la prima volta la soglia di 30 ettari al giorno, pari a 1/4 della tendenza in atto (129 ha/giorno nel 2000), da raggiungere entro il 2020, per poi proseguire verso l'obiettivo crescita zero entro il 2050" (Frisch, 2005).

Ad oggi tale obiettivo risulta comunque lontano dall'essere raggiunto (la progressiva urbanizzazione continua con tassi comunque elevati anche se leggermente calanti rispetto al passato), ma si è quantomeno avviato un processo di responsabilizzazione e contenimento (Bonora, 2012).

La politica dei 30 ettari al giorno consiste, in altre parole, non solo nella riduzione quantitativa, ma anche nel miglioramento qualitativo dell'occupazione del suolo per usi insediativi e per la mobilità, in considerazione delle necessità ecologiche, sociali ed economiche. Per tale motivo, obiettivi primari sono il recupero e riutilizzo delle aree dismesse e abbandonate e la compensazione delle nuove destinazioni attraverso la rinaturalizzazione di altre aree, promuovendo allo stesso tempo anche lo sviluppo economico nel settore edilizio.

La politica nazionale è poi stata declinata dai diversi stati federati. Per esempio, il governo regionale del Baden-Württemberg, riconoscendo l'importanza della tutela degli spazi aperti e dei suoli agricoli, ha messo in atto una politica di contenimento che consentirà di ridurre notevolmente l'occupazione di suoli a fini urbani entro il 2010.

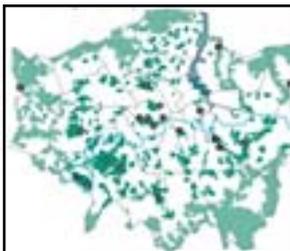
Invece nella regione della Baviera, nel 2003, il programma di sviluppo regionale ha previsto un accordo fra governo regionale, comuni ed associazioni per diminuire il consumo di aree e rafforzare contemporaneamente l'economia incrementando la quota di proprietà delle case. Ma l'azione più innovativa è stata l'introduzione dell'"ecoconto", una misura di compensazione ecologica che può essere paragonata ad un

conto bancario che ogni Comune apre generando un deposito di eco-crediti, dal quale è possibile riscuotere dei crediti virtuali con cui controbilanciare i danni causati all'ambiente naturale attraverso una trasformazione territoriale. La scelta delle aree dove attuare la compensazione ecologica spetta ai Comuni e qualsiasi operazione di compensazione deve permettere di passare da una qualità ecologica di un certo livello ad un'altra di un livello più alto rispetto quello di partenza.

In particolare, la città di Monaco, capitale della Baviera e terza più grande città tedesca dopo Berlino e Amburgo, ha adottato una strategia di sviluppo nel piano strategico *Perspective Munich* (approvato nel 1998 e successivamente rivisto nel 2001 e 2005) finalizzata al contenimento dello sprawl urbano e della congestione da traffico veicolare. Secondo numerosi recenti studi, si prevede che la città crescerà del 5% entro il 2020 (principalmente per fenomeni di immigrazione da altre parti della Germania e dell'Europa), con un conseguente crescente numero di pendolari provenienti non solo dalla fascia suburbana, ma anche dal secondo e terzo anello fino a una distanza di circa 80 chilometri.

Secondo il piano, per contrastare lo sprawl urbano sono da mettere in campo due strategie trasversali: l'"espansione interna" e lo sviluppo "urbano, compatto e verde". Questo significa, per la prima strategia, promuovere il riutilizzo o la riconversione di spazi urbani non più utilizzati (es. spazi industriali dismessi, caserme militari non più in uso): si stima infatti che in questi spazi interni alla città possano essere realizzate più di 60.000 abitazioni. L'obiettivo prioritario di espansione interna può essere seguito dall'utilizzo di aree periferiche già individuate nel tempo dal piano territoriale per lo sviluppo. Per la seconda strategia, il piano promuove uno sviluppo urbano denso e polifunzionale, con la creazione di quartieri policentrici caratterizzati dalla presenza di un mix di funzioni, garantendo una concentrazione della vita sociale e la percorrenza di brevi distanze per raggiungere scuole, negozi, lavoro e contribuendo così ad aumentare l'uso dei mezzi di trasporto pubblici, o anche della bicicletta.

Entrambe le strategie possono apparire piccoli contributi allo sviluppo sostenibile e alla necessità di ridurre la congestione da traffico veicolare, ma rappresentano invece elementi molto importanti per una crescita urbana sostenibile, non solo nelle città europee (Thierstein., Reiss-Schmidt, 2008).



POLITICHE DI *URBAN CONTAINMENT* IN GRAN BRETAGNA E IL GREATER LONDON PLAN (2004)

A partire dagli anni Trenta, in Gran Bretagna comincia ad essere affrontato il tema del consumo dei suoli liberi e degli spazi agricoli e il Governo inglese produce alcuni documenti, come il New Towns Act nel 1946 e l'anno seguente il Town and Countries Planning Act, nei quali sono delineate le nuove politiche di *urban containment*, basate su uno sviluppo urbano denso e localizzato in prossimità delle aree urbane, e sulla costruzione delle *green belt* intorno alle aree urbanizzate che hanno la funzione di contenere spazialmente lo sviluppo di tali aree e tutelare le aree agricole e gli spazi aperti.

Molto più recentemente (1998-2001), la Gran Bretagna ha adottato la *Planning Policy Guidance 2* che punta l'attenzione sul concetto delle *green belts*, assegnando a queste aree oltre alla funzione agricola, gli usi legati al tempo libero e allo sport. Con la *Planning Policy Guidance 3* (2000) viene invece regolamentato l'*housing* definendo misure volte all'accertamento del reale fabbisogno di nuove residenze. Viene delineata, in altre parole, la politica dell'edificazione "sequenziale", cioè l'edificazione che interessa prima le aree già urbanizzate, e poi solo nel caso di assoluta necessità quelle dei *green fields* (aree rurali), ponendo per ogni espansione la regola del rispetto della densità minima obbligatoria (30 alloggi/ha). È inoltre attribuita grande importanza al recupero prioritario delle aree *brownfield* ovvero dei siti urbanizzati dismessi. In altre parole, le politiche promosse dalla Gran Bretagna si distinguono dagli altri casi europei poiché sono state orientate a favorire una crescita degli insediamenti esistenti così da contenere gli eccessi della dispersione.

Sulla scorta di questa politica nazionale, nel Piano di Londra (*Greater London Plan 2002-2004*) la "forma urbana" che proposta è quella della città compatta circondata da due anelli verdi, gli orti urbani e la *green belt*, supportati dalle connessioni della rete ambientale (Scoppetta, 2010).

La forma di città compatta implica un concetto di "densità" intesa non soltanto in termini quantitativi, ma anche come intensità di funzioni e inter-relazioni che è propria della dimensione locale. Infatti, nel rispetto della tradizione del *town and regional planning* britannico, il nuovo Piano punta a un disegno di città che si prende forma a partire dagli *urban neighbourhoods* (quartieri), caratterizzati da mixità di usi e funzioni.

In questo disegno, l'elemento di inter-connessione funzionale ed ambientale tra i diversi *urban neighbourhoods* è rappresentato dal *green system*, che costituisce la struttura della "forma" urbana.

La forma/struttura del *green system* del nuovo Piano di Londra è resa possibile anche grazie alla definizione di un sistema di politiche urbane, come la tassa governativa sul consumo di aree non urbanizzate, il mantenimento dei *greenfield*, il potenziamento del trasporto pubblico, l'incentivazione di edifici a basso consumo energetico (Scoppetta, 2010).

Il piano punta sulle aree libere residuali per collegare tra di loro le aree verdi già presenti e gli spazi pubblici, così da creare un sistema a verde. In questa operazione, è attribuito a tutti i *boroughs* il compito di perseguire la riconnessione funzionale e fisica degli *open space*, all'interno della rete, con l'obiettivo di costruire "dal basso" e "dall'interno" della città la rete verde, partendo dalle esigenze delle comunità locali.

Il sistema del verde è costituito da diverse tipologie di aree, con caratteristiche dimensionali e ruoli diversi. Anzitutto vi è la *Green Belt*, la storica cintura verde non urbanizzata (36.423 ha), composta da aree agricole, aree boscate ed aree per attività ricreative, prevalentemente di proprietà pubblica. Per tale area il nuovo piano propone una maggiore tutela e ampliamenti parziali. Poi c'è la *Metropolitan Open Land (MOL)*, costituita da diversi tipi di parco pubblici e privati e formata da isole e cunei di verde che penetrano dai margini verso le aree centrali urbane, contribuendo così in modo determinante al disegno della forma complessiva della *Greater London*. Per quest'area, il piano vieta l'alterazione dei perimetri e degli usi e fornisce criteri per promuoverne l'estensione.

Infine, ci sono gli elementi lineari di connessione del sistema verde: la *Blue Ribbon Network*, i *green corridors* e le *green chains*. La prima è costituita dalle vie d'acqua: il Tamigi con i suoi affluenti, i canali navigabili, il *Grand Union Canale* il *Lee Navigation*.

I *green corridors* e le *green chains*, invece, non sono individuati dal piano. Tale compito è infatti attribuito ai *Boroughs* che, su coordinamento della GLA (Greater London Authority), dovranno identificare,

proteggere e sviluppare tali elementi e tutte quelle aree libere al fine di valorizzare, con usi appropriati, i contesti e le relazioni tra le comunità locali (Nucci, 2004).

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Bonora P. (2012), "Consumo di suolo e collasso delle politiche territoriali", *Quaderni del territorio*, 2, <http://www.storicamente.org/quadterr2/index.html>.

Centro Studi PIM (2009), *Consumo di suolo: atlante della Provincia di Milano*, Quaderno, 28.

Frisch G.J. (2005), "30 ha/giorno. Le politiche di contenimento delle aree urbane in Germania", <http://eddyburg.it/article/articleview/2351/1/134>.

Gianino N. (2010), "Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano", <https://www.politesi.polimi.it/bitstream/10589/1061/1/Relazione%20tesi.pdf>.

Mazzeo G. (2011), *Città a meno del Piano - L'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, Franco Angeli, Milano.

Nucci L. (2004), "Politiche e azioni locali per il verde urbano a Londra", http://www.unifi.it/ri-vista/02ri/02r_nucci.html

Scoppetta C. (2010), "In-between spaces. Tra strumenti urbanistici e pratiche urbane", Cittalia – Fondazione Anci ricerche, <http://www.anci.it/Contenuti/Allegati/Paper4.pdf>.

Thierstein A., Reiss-Schmidt S. (2008) "Urban Development Management in Munich", *44th ISOCARP Congress*, Germania.

REFERENZE IMMAGINI

L'immagine di pag. 160 è tratta da http://it.123rf.com/photo_1821340_veduta-aerea-del-quartiere-suburbano-proliferazione-urbana-a-las-vegas-nevada.html. L'immagine di pag. 161 è tratta da http://it.123rf.com/photo_7638715_vista-aerea-di-berlino-la-capitale-della-germania.html. L'immagine di pag. 162 è tratta da <http://www.onlondontime.com/2012/01/londons-parks.html>.

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

REVIEW PAGES: NEWS AND EVENTS

ROSA ALBA GIANNOCCARO

TeMALab - Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
e-mail: rgiannoccaro@gmail.com



In questo numero
**TEORIE E PRATICHE ALTERNATIVE ALLA
URBANIZZAZIONE DIFFUSA**

La dispersione incontrollata di insediamenti su ampie aree di territorio suburbano è ritenuta da molti studiosi l'effetto urbano dilagante causato da un tipico modo di vita americano, giustificato dalla presenza di molto spazio in America, maggiore rispetto all'Europa, che ha determinato la diffusione di forze decentralizzatrici molto prima che nel resto del mondo.

L'organizzazione della città americana pone problemi funzionali, sociali ed economici che la città europea da minor tempo sta cominciando a sperimentare. Si ritiene quindi in generale che gli effetti dello sprawl sarebbero profondamente radicati nella società americana.

Di contro a questa convinzione, alcuni studiosi ritengono che le cause potrebbero far parte delle culture europee, ritenendo «troppo semplicistico spiegare ed interpretare gli sviluppi spaziali europei della diffusione urbana attraverso criteri nordamericani» (Kratohvil, 2004).

Nel mondo coesistono parecchie tradizioni urbane, ciascuna con un proprio particolare modo di agire e reagire alle trasformazioni esogene ed endogene della società, della cultura e dell'economia. Un modello di urbanizzazione europeo non esiste e non può quindi costituire un'alternativa valida al modello americano. In Europa il fenomeno della dispersione incontrollata è stato valutato in modi molto differenti da diversi esperti, per cui non esiste un consenso generale sulla questione dello sprawl urbano.

Ci sono strategie che hanno funzionato in alcune città, ma che applicate in diversi contesti probabilmente non funzionerebbero.

I motivi delle contraddizioni nella maniera di interpretare e risolvere gli effetti della dispersione urbana in Europa potrebbero risalire proprio alla mancanza di un database internazionale per comparare e per monitorare le trasformazioni urbane in tempo reale, ciò che invece in America cercano di fare oramai da anni: l'ultimo progetto NAUTILUS (Università del Connecticut UConn - NASA) infatti, ancora in fase di sperimentazione, fornirà dati satellitari utili e facilmente comprensibili dagli urbanisti e dalla gente comune per monitorare gli effetti della dispersione urbana, per sensibilizzare la necessità del cambiamento e per ipotizzare verosimilmente scenari futuri derivanti dalle politiche in atto e dalle loro eventuali modifiche.

Essendo lo sprawl un fenomeno urbano che riflette le trasformazioni sociali, economiche e culturali, variabili nel tempo, la sua descrizione non si potrebbe esaurire in un limitato arco di tempo. E ne consegue quindi che le pratiche e le modalità adottate per affrontare il fenomeno non possono avere delle immediate e facilmente visibili ricadute.

Gli effetti dei diversi principi "anti-sprawl" adottati nella progettazione di nuove città potrebbero infatti ancora arrivare. Ed è per questo che l'articolo propone come news ed eventi pratiche "anti-sprawl" nate in quest'ultimi decenni, ma ancora in grado di assumere la "pole-position" dell'anno a venire.

Ancora una volta è l'America a promuovere e definire negli ultimi quindici anni strategie per affrontare, interpretare e circoscrivere il problema della dispersione urbana, costruendo principi e linee guida per la progettazione e la pianificazione finalizzate a contrastare una modalità di sviluppo urbano poco sostenibile. Ancora oggi tali principi guidano i governatori americani nella pianificazione e riqualificazione delle proprie città.

Il *New Urbanism* stabilisce nella creazione di quartieri di vicinato e nella priorità delle connessioni, i principi guida per la progettazione sostenibile. Esso promuove l'alta densità, la multifunzionalità, la mobilità pedonale e ciclabile ed il trasporto pubblico. *L'Urban Growth Boundaries* indirizza la concentrazione della crescita in particolari aree di città al fine di contenere lo sprawl urbano. Lo *Smart Growth* promuove la crescita e la concentrazione dell'insediamento nel centro città, generando una città compatta, pedonale e multifunzionale.

**CNU
20**

CNU 20: THE NEW WORLD

Where: Florida - West Palm Beach
When: 9-12 May 2012

CNU'S NEXT TRANSPORTATION SUMMIT

Where: California - Long Beach
When: 9-10 September 2012



FOTOFEST 2012: "URBAN SPRAWL"

Where: Texas - Houston
When: 16 March-29 April 2012

MSE

MEETING OF REGIONAL AND URBAN ECONOMICS

Where: Italy - Pisa. Faculty of Economics
When: 10-11-12 May 2012



NEW URBANISM, ALYS BEACH, FL

Nonostante la popolarità che ha raggiunto il New Urbanism negli ultimi decenni, ci sono state critiche riguardo gli effetti derivanti dall'attuazione dei suoi principi progettuali: la densità, che il modello propone per le sue città, porta a non considerare la perdita di privacy a cui molti residenti americani non rinuncerebbero. Inoltre molti tecnici criticano la non autenticità di tali modelli, lontani dai modelli insediativi tipici degli Stati Uniti. Sono le città dello Stato della Florida quelle maggiormente soggette ai principi del New Urbanism. Alys Beach, posizionata lungo la costa, è la città che meglio raffigura un modello di New Urbanism rivisitato, lontano dal modello del 19° secolo dei piccoli villaggi, in favore di un modello in parte più tradizionale. In essa è possibile ipotizzare gli sviluppi futuri del New Urbanism. Il progetto risale al 2003 ed è descritto come il luogo di villeggiatura modello. I volumi semplici di muratura intonacata di bianco sono accorpate creando una tipica dimensione di vicinato. Lo stile "Bermuda" è combinato con la tipologia di casa a patio di Antigua e la tipologia di edificio a corte tipica della California.



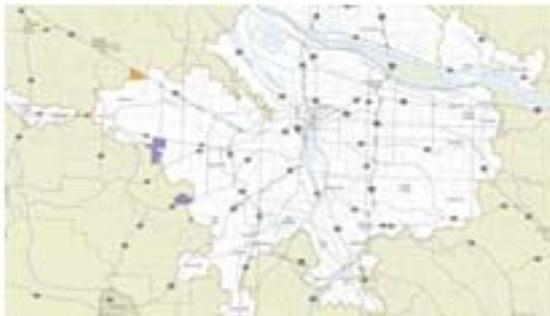
Alys Beach street. Alys Beach parking area

Ci sono diversi elementi che compaiono qui per la prima volta, o quasi: l'utilizzo esclusivo di abitazioni residenziali accorpate, l'attenzione verso una elevata qualità architettonica e compositiva, l'inesistenza di differenziazione di corsie, diversi materiali e livelli per percorsi ciclabili, pedonali e carrabili nella stessa sezione stradale. In prossimità di una piazza pubblica la strada si allarga e gli edifici si relazionano all'esterno attraverso scale, persiane e fioriere. La strada misura nel suo punto più largo meno di 9 metri e si restringe fino a diventare meno di 6 metri. L'effetto voluto è del tutto tradizionale ricreando delle strade/piazze adibite alla socializzazione di vicinato. Nonostante la forte dimensione pedonale, la mobilità carrabile è servita attraverso parcheggi verdi posti alla fine di vicoli, dietro le case a corte, in cui la presenza di siepi ed alberi oltre a definire i singoli lotti per la sosta carrabile, filtra la percezione di automobili da parte del pedone. Esiste una grande varietà di dimensione dei lotti e la loro distribuzione avviene seguendo la transizione città/campagna. L'effetto pratico che ne consegue è quello di appiattire la distribuzione dei prezzi per lotto, dato che le dimensioni maggiori dei lotti minimi si trovano lontano dalla spiaggia per compensare il valore dei terreni più bassi.



URBAN GROWTH BOUNDARIES: 2040 GROWTH CONCEPT, PORTLAND, USA

Secondo la legge dell'Oregon, ogni città o area metropolitana dello Stato deve avere un "confine di crescita urbana" che separa in maniera netta il territorio urbano dal territorio rurale. La città all'interno del confine supporta tutti i servizi urbani quali le infrastrutture e gli spazi per vivere, lavorare e giocare. L'Urban Growth Boundaries è uno degli strumenti utilizzati per proteggere le aziende agricole e le foreste dall'espansione urbana incontrollata e per promuovere l'uso efficiente del territorio, le strutture pubbliche e i servizi all'interno del confine. Tale strumento quindi incentiva lo sviluppo e la riqualificazione dei terreni e dei fabbricati del nucleo urbano, aiutando a mantenere i servizi essenziali nel centro urbano, e risulta una garanzia per le imprese e le amministrazioni locali su dove collocare le infrastrutture necessarie per lo sviluppo futuro. Invece di costruire strade sempre più lontane come avviene nelle aree urbane dello *sprawl* vengono investite risorse per rendere le strade esistenti, il servizio della mobilità pubblica e altri servizi più efficienti all'interno del confine.



Portland, 2040 Growth Concept

L'agenzia "Metro" è responsabile della gestione dell'Urban Growth Boundaries della regione metropolitana di Portland; la legge statale le ha assegnato per venti anni il compito di valutare l'offerta di terreni per il futuro sviluppo residenziale all'interno del confine in relazione alla reale domanda. Ogni cinque anni, il Consiglio "Metro" è tenuto ad effettuare una revisione della fornitura di suolo e, se necessario, ad espandere il confine per soddisfare tale requisito.

Con il piano "Growth 2040", "Metro" incoraggia l'uso efficiente del territorio, indirizzando lo sviluppo dell'intera Regione nei centri urbani esistenti e lungo i principali corridoi di trasporto esistenti, promuovendo un vario ed equilibrato sistema di trasporto all'interno della Regione e appoggiando l'obiettivo regionale di costruire nuove comunità autonome e funzionali in grado di fornire posti di lavoro, luoghi commerciali e aree per il tempo libero vicino a dove la gente vive. A questi obiettivi se ne aggiungono altri da perseguire entro cinquanta anni come l'aumento di aria ed acqua pulita, la protezione delle risorse naturali, la conservazione delle aziende agricole, l'accesso al bene comune. Tale approccio innovativo alla pianificazione per il futuro è motivo di ammirazione da parte di tutta la Nazione. La politica dell'Urban Growth Boundaries non è finalizzata ad immobilizzare la dimensione urbana e regionale, sarebbe impossibile, ma a controllarne la sua corretta variazione. Dal 1970, infatti il limite è stato spostato di circa trentasei volte. Ci sono stati alcuni momenti in cui il Consiglio "Metro" ha approvato grandi espansioni, tra cui quello del 2011, in cui il Consiglio Metro ha aggiunto 1.985 ettari al confine per affrontare la necessità di nuove abitazioni e posti di lavoro previste fra venti anni, aggiungendo al confine quattro aree: a nord e sud di Hillsboro, a ovest di Beaverton e a ovest di Tigard.



URBAN GROWTH: OLD NORTH ST. LOUIS, USA

Il piano di rivitalizzazione del quartiere Old North di St. Louis, premiato nel 2011 dall'agenzia di Protezione Ambientale degli U.S.A., è degno esempio di applicazione dei principi dello Smart Growth che hanno portato negli ultimi anni alla creazione di una comunità sostenibile fiorente all'interno di un quartiere che andava verso il degrado e l'abbandono, alla riqualificazione di spazi sottoutilizzati, al miglioramento della competitività economica e della qualità della vita dei residenti, fornendo quindi una visione globale di crescita sostenibile.

Per merito soprattutto dell'associazionismo locale, Old North, quartiere quasi completamente abbandonato, ha incominciato il suo percorso di rivitalizzazione già negli anni '80 attraverso la nascita dell'Old North St. Louis Restoration Group (ONSLRG), associazione no-profit formata da residenti e imprenditori, che negli ultimi dieci anni ha guidato politiche all'interno della comunità per ottenere risultati concreti. La popolazione del quartiere è aumentata del 28% nell'ultimo decennio, invertendo il fenomeno di emigrazione dal quartiere che ha caratterizzato gli ultimi cinquanta anni. I residenti ora sono partecipanti attivi di tutto, dai laboratori di progettazione agli incontri decisionali e strategici per lo sviluppo del quartiere. L'offerta di una ampia varietà di alloggi ha segnato il suo successo. ONSLRG e i suoi partner hanno creato quasi 200 case – a tassi e prezzi di mercato, case unifamiliari e appartamenti – attraverso la ristrutturazione di edifici storici abbandonati. Tale trasformazione, che ha richiesto il riutilizzo di ventisette edifici abbandonati, ha permesso di ricollegare l'area commerciale al quartiere residenziale. Old North oggi dispone di vari servizi, tra cui ristoranti e negozi, tutti raggiungibili a piedi dalle rispettive case di residenza. Negli ultimi quattro anni ONSLRG ha organizzato un mercato contadino, con il sostegno di otto community garden, e ha avviato un negozio di alimentari coop per incoraggiare un'alimentazione ed uno stile di vita sano, creando anche nuovi posti di lavoro. La riqualificazione di strade e marciapiedi permette una qualità della vita più sicura e più piacevole. Old North ha utilizzato strategie complementari e di lungo periodo che favoriscono il mix di usi del suolo, che promuovono la mobilità pedonale, che riabilitano gli edifici vuoti, che supportano domande abitative diverse, e che implementano spazi verdi. Questa rivitalizzazione mostra il successo di un'iniziativa popolare per il rilancio di un quartiere che lotta investendo nelle persone e nel rispetto del suo carattere storico, attraverso finanziamenti sia pubblici che privati.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Kratochwil S., (2004), "European images around sprawl(ing)", *International conference City Futures*, 8-10 luglio, Chicago.

REFERENZE IMMAGINI

Le immagini di pag. 167 sono tratte da www.oldurbanist.blogspot.it; Lo schema di pag. 168 è tratto da www.oregonmetro.gov.

AUTHORS PROFILES

DANIELA CERRONE

Engineer, Ph.D. in Urban and Regional Planning at the University of Naples Federico II. She carries-out research activities for the Department of Urban and Regional Planning (DiPIST) of the University of Naples Federico II and acts as a consultant for local government organizations regarding projects and policies for the implementation of urban transformation, especially on the start-up, promotion and development of the transformation and the deepening of the relationships between mobility and urban planning policies.

FLORIANA ZUCARO

Engineer, Ph.D. student in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering at the University of Naples Federico II. Her research activity at the Department of Urban and Regional Planning (DiPIST) of the University of Naples Federico II is focused on the integration of land use planning, transport and energy saving policies and sustainable mobility in urban contexts.

VALENTINA PINTO

Engineer, Ph.D. student in Hydraulic, Transport and Territorial Systems at the University of Naples Federico II. Her research activity at the Department of Urban and Regional Planning (DiPIST) of the University Federico II is aimed at studying the relation among city, mobility and environment and consists in setting up a supporting tool for the public decision-maker in individuating the possible influences of the urban planning policies on mobility tools.

GIUSEPPE MAZZEO

Engineer, researcher at the National Research Council, CNR-ISSM, Institute of Studies on the Mediterranean Systems, in Naples. Professor of Town Planning Technique at the Engineering Faculty, University of Naples Federico II, he carries out research activity at the Department of Urban and Regional Planning (DiPIST) in the fields of the territorial planning, strategic environmental assessment and urban regeneration actions.

FIORELLA DE CIUTIIS

Engineer, Ph.D in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering at the University of Naples Federico II. Her research activity concerns the relationship between urban transformation and property values variation, considered as a synthetic indicator of urban quality. She collaborates with the Plan Office of the Province of Caserta for the creation of the Territorial Plan.

ROSA, ALBA GIANNOCCARO

Architect, graduated in Urban Design at Politecnico of Bari. She is specialized in Urban Management and Architectural Design at Domus Academy in Milan, where later she worked as project leader. The coordination of a research project commissioned by Les Fonds Belval in Luxembourg, for the evaluation of socio-economic effects of the Science City in a former industrial area of Esch-sur-Alzette city, has established her interest in issues related to the territory, to the landscape and to their socio-cultural dynamics.