

Studi, piani e progetti



Abbracciare la città di verde. Le cinture verdi come progetto di paesaggio di transizione dall'urbano al rurale¹

di Antonella VALENTINI

Guidare le trasformazioni dei territori di margine urbano è diventata una priorità per urbanisti e paesaggisti, sia per l'urgenza data dalle dinamiche evolutive contemporanee, sia per l'importanza assunta dal tema in seguito ai profondi cambiamenti culturali che hanno avuto luogo con la formulazione della Convenzione Europea del Paesaggio. Con l'estensione del concetto di paesaggio a "tutto" il territorio, anche di minore qualità o addirittura degradato, il progetto dei paesaggi periurbani assume una rilevanza significativa e si colloca coerentemente negli

indirizzi innovativi fissati dalla Convenzione, intercettando le tre categorie fondamentali di politiche riferibili alla *salvaguardia* (protezione dell'integrità della matrice paesaggistica che nei contesti periurbani è a rischio), alla *gestione* (coerenza delle trasformazioni veloci e incalzanti proprie di questi territori) e alla *progettazione* (recupero dei paesaggi degradati e creazione di nuove configurazioni paesaggistiche). L'attualizzazione di un concetto antico come quello della cintura verde, che ha visto negli anni Novanta del secolo scorso una decisa rivalutazione, soprattutto in ambito tedesco (con importanti esperienze, ad esempio il GrünGürtel di Francoforte), può fornire una possibile soluzione operativa. È necessario però vincere la rigidità del modello geometrico per divenire *principio di intervento*, aperto verso esperienze affini, in particolare i sistemi di collegamento ecologico e funzionale (cunei verdi e greenway), ma soprattutto superare l'approccio urbanistico d'origine che ne ha fatto uno strumento di contenimento dell'urbanizzazione, per abbracciare un rinnovato concetto di limite tra città e campagna che gli stessi cambiamenti della struttura urbana e rurale contemporanea ci impongono. Di particolare importanza si rivela il ruolo che la cintura verde è in grado di assolvere in merito alla *protezione* sia di siti di particolare interesse, sia della matrice del paesaggio, come pure la capacità di sviluppare configurazioni idonee a connotare spazialmente, visivamente e qualitativamente gli spazi periurbani attraverso misure di *separazione* e di *connotazione*. La cintura verde può infatti porsi come strumento di *rigenerazione* dei territori di margine e di frangia degli insediamenti urbani, rispondendo ad alcuni obiettivi prestazionali - nello specifico quelli di protezione, separazione e connotazione - la cui definizione rientra fra le priorità fissate dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

Sulla determinazione degli indici edificatori e sull'uso strategico delle aree degli scali ferroviari dismessi a Milano

di Sergio BRENNIA

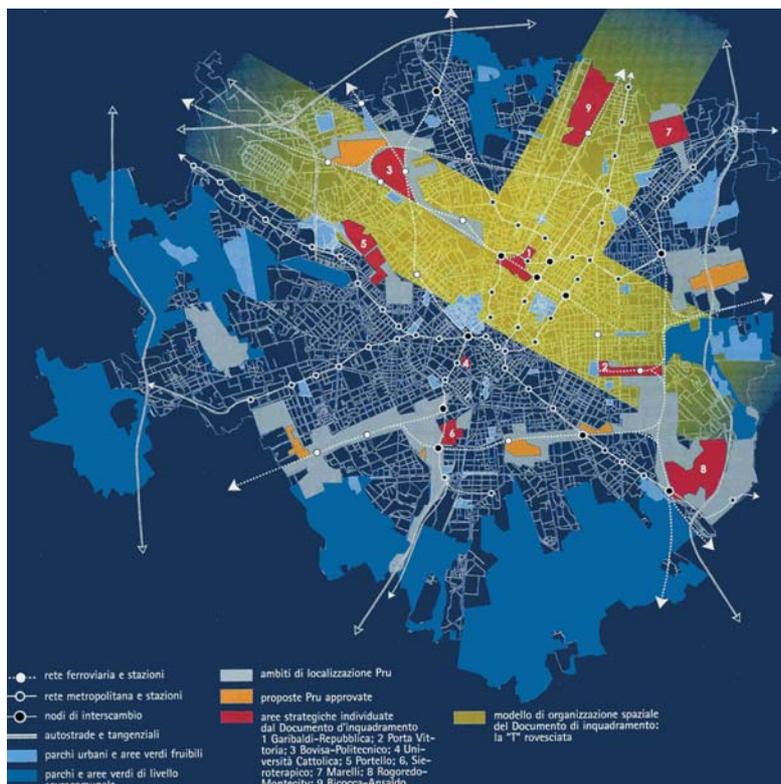
Il Comune di Milano ha da tempo utilizzato ampiamente tutte le possibilità consentite dall'utilizzo degli Accordi di Programma con la Regione e altri enti pubblici e privati (L. n. 142/90, art. 27) e dei Programmi Integrati di Intervento (L. n. 179/92, art. 16) proposti da privati, per introdurre nelle grandi trasformazioni urbane derivanti dal riutilizzo di aree dismesse dall'uso produttivo o da servizi tecnologici ampie modifiche di destinazione funzionale e quantità edificatorie rispetto alle previsioni del proprio Piano Regolatore, ma all'interno delle indicazioni di massima di un Documento di Inquadramento Urbanistico (DIU), previsto dalla normativa regionale (L.R. n. 9/99), che dal 2000, sulla base di uno studio del prof. Luigi Mazza del Politecnico di Milano¹, indica le priorità localizzative di queste trasformazioni - la cosiddetta T rovesciata, cioè la direttrice da NO (Malpensa-Sempione) a SE (Linate-Rogoredo) e la sua perpendicolare a NE (Sesto S.G.-Monza-Agrate-Bergamo-Orio al Serio) - e fissa alcuni limiti quantitativi e funzionali di edificabilità (0,65 mq/mq, 44 mq/ab di spazi pubblici e 40% di residenza convenzionata). Si può molto discutere sia su quelle priorità localizzative - un pò troppo docili a piegare all'ottica municipale ereditata dal Progetto Passante l'asse metropolitano-regionale Novara-Malpensa-Orio al Serio, apparso originariamente nell'ultimo Piano Territoriale Regionale tentato nel 1984, e che, tuttavia, in quella versione era tangente a nord dell'area metropolitana; - sia sul reale rispetto in ambito urbano delle priorità

¹ L. Mazza, *Ricostruire la Grande Milano*, relazione accompagnatoria al DIU, Edizioni Il Sole24 ore, giugno 2000.

¹ In figura: Il *GrünGürtel* di Francoforte (1990) è costituito da paesaggi eccellenti e paesaggi ordinari, una serie di parchi pubblici quali "presidi" collocati in posizioni strategiche ai margini urbani e un esteso bosco urbano, di proprietà municipale, dove le attività produttive coesistono con quelle ricreative, affiancati alle aree agricole private. La cintura verde è inserita all'interno di un sistema di corridoi verdi regionali strutturati sulla rete idrografica. Fonte: Koenigs Tom (a cura di), *Vision Offener Grünräume*, Frankfurt-New York, Campus Verlag, 1991, pag. 3.

indicate, ben presto allargatesi a raggiera nelle varie zone della città (ex OM, ex FINA, ex Marelli, ex Montedison/S. Giulia, ecc.); sia – infine – sulla coerenza complessiva dei servizi generali che sono stati di volta in volta contrattati negli interventi in corso di attuazione (Museo della Moda, del Design, d'Arte Contemporanea, Centro Congressi, ecc.) in rapporto alla struttura insediativa dell'intorno, sulle tipologie edilizie dai più svariati mix funzionali di residenza, terziario e commercio, del tutto dissimili da quelli auspicati come strategiche nel DIU, anzi in genere con edifici molto alti e per nulla integrati con verde e servizi pubblici² e banalmente ripetitivi o stucchevolmente bizzarri. Nel complesso, tuttavia, bisogna riconoscere che quegli indici (0,65 mq/mq; 44 mq/ab di spazi pubblici) hanno avuto almeno il pregio di garantire che i nuovi insediamenti consentiti si dotassero non solo di aree e servizi proporzionati al loro peso insediativo (26,5 mq/ab), ma anche attuassero le aree per servizi generali (17,5 mq/ab, tra cui i parchi territoriali), vincolate dal PRG, ma abitualmente non messe in carico ai Piani Attuativi ordinari, e che sono spesso all'origine di fantasiose e problematicamente contraddittorie ipotesi di perequazione tra le aree (a destinazione pubblica e privata) oggetto di Piani Attuativi e quelle vincolate dal PRG a uso pubblico ma non ricomprese in essi. In altri termini, con gli indici del DIU i PII e gli AdP hanno realizzato, di fatto, una condizione perequativa tra aree a servizi propri e aree a servizi generali. Sottolineo “di fatto”, perché in realtà non si attuano le aree a servizi generali indicate come tali nel PRG, ma quelle che “di fatto” si realizzano negli strumenti

² Cfr. L. Mazza, *op. cit.*, pp. 115-117, passim, in cui si ipotizzano nuove tipologie mono-biplanari di intrecci tra terziario, servizi pubblici e nodi infrastrutturali di trasporto.

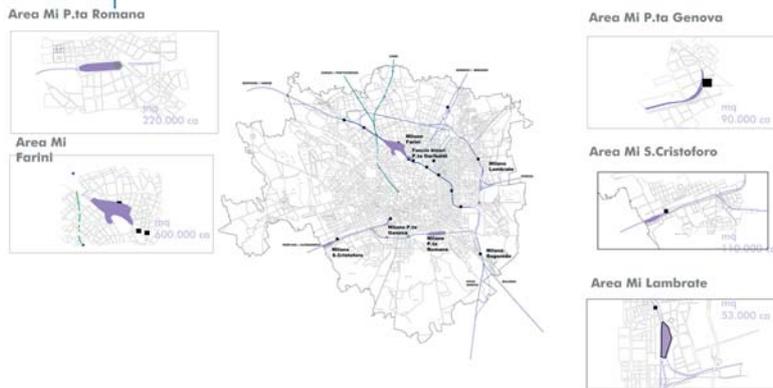


attuativi proposti dai privati. Ciò sconta una non indifferente rinuncia ad una strategia localizzativa programmata e pianificata, a favore di una “governabilità” senza progetto generale. Questa, tuttavia, è la filosofia dei PII e, conseguentemente, del D.I.U. e delle modifiche e integrazioni ai PRG consentite senza alcun limite dalla L.R. n. 12/05 sino alla formulazione ed approvazione dei futuri e fin troppo flessibili Piani di Governo del Territorio (PGT)³. Con l'indice di 1 mq/mq recentemente introdotto o con quelli di 1,15 mq/mq immotivatamente concesso all'area dell'ex Fiera di Milano (Fondazione

³ Com'è possibile adempiere non burocraticamente alla Valutazione Ambientale Strategica del PGT se esso ha come unico orizzonte temporale delle trasformazioni urbane il quinquennio successivo?

Fiera, poi Citylife) e di 1+0,60 di funzioni para-pubbliche (Palazzo e Museo della Moda) del Progetto Porta Nuova (Hines-Catella-Ligresti), sull'area dell'ex Centro Direzionale a Garibaldi-Repubblica, non solo si rinuncia al disegno insediativo pubblico, ma persino al recupero quantitativo degli standard generali inattuati. Gli esiti morfo-tipologici di quei due casi, giustificati dall'Amministrazione comunale sia per l'eccezionalità simbolica loro attribuita (il *Rinascimento Urbano*), sia per sancire negli strumenti di programmazione negoziata l'insindacabilità degli esiti delle trattative “politiche”, anche in deroga alle norme del D.M. n. 1444/68 (limiti massimi di densità fondiaria, di distanza e di altezza, limiti minimi di aree pubbliche), sinora ritenute *inderogabili* anche da PII e Accordi

Aree ferroviarie utili per la trasformazione urbana



di Programma⁴, sono invece stati fortemente contestati sia dalla cultura urbanistico-progettuale sia dall'opinione pubblica⁵ per la forte disomogeneità con il tessuto urbano circostante e l'incongrua distribuzione dei pochi spazi pubblici racchiusi tra altissime edificazioni. Tuttavia, se non si vuole ridurre la discussione sulla morfologia urbana che si vuol ottenere a mero pettegolezzo sulle personali preferenze estetiche di questo o quel pubblico amministratore o uomo politico, di questo o di quell'architetto di grido, forse occorrerebbe rovesciare il ragionamento,

⁴ Risuscitando, di fatto, le "convenzioni" fuori PRG, antecedenti la Legge Ponte n. 765/67 e vietate dopo il clamoroso episodio della frana di Agrigento; c'è solo da augurarsi che non ne occorra un altro altrettanto clamoroso (forse non edilizio, ma socio-ambientale) per capire su che strada siamo tornati a metterci.

⁵ I grattacieli sghembi o il "verde verticale" sono stati oggetto non solo dei lazzi dei comici e degli *anchormen* delle televisioni pubbliche e private, ma persino delle critiche dello stesso Berlusconi e della rivista del suo consigliere culturale Dell'Utri, sia pure in nome di uno spirito di preservazione della tradizione espressiva locale e nazionale, ambigualmente contraddittorio con l'altrove decantato liberismo economico nell'uso immobiliare della città; cfr. A. Crespi (direttore de *Il Domenicale*), *Quelli che il museo sembra un WC*, in *Liberio*, 26.3.2008 e N. Salingaros, *Il culto del nichilismo nell'architettura contemporanea*, in *Il Domenicale*, n. 12, 22.3.2008, p. 6.

partendo da un progetto insediativo con un ragionevole rapporto tra densità fondiaria e spazi inedificati⁶, anziché da una predefinita percentuale del 50% tra aree pubbliche e private, che è assolutamente immotivata e che vuole solo impressionare l'opinione pubblica con l'illusionismo di una sorta di equa spartizione mezzadrile, in realtà iniqua se non proporziona la cessione alla quantità edificatoria concessa sul residuo 50% privato. Senza voler rinfocolare le polemiche in corso su quelle due aree e sui motivi del trattamento di favore loro riservato, è tuttavia evidente che esso non potrà essere riproposto sull'intera estensione delle aree degli scali ferroviari in dismissione (1.340.000 mq, più di cinque volte l'area dell'ex Fiera!). Con le densità dell'ex Fiera (1,15 mq/mq), si realizzerebbero circa quattro milioni e mezzo di metri cubi, con una carenza di aree pubbliche realizzate esponenzialmente più rilevante di quella dell'ex Fiera, per gli effetti non più limitati ad una sola area, sia pur strategicamente rilevante, ma estesi alla totalità

⁶ Cfr. L. Falco, *L'indice di edificabilità*, Utet, Torino 1999, p. 111: "Può essere utile, a partire dall' I_f , e cioè da una definita immagine dell'insediamento residenziale e della sua morfologia (pur con quella approssimazione che è rappresentata dal definire l'immagine attraverso il solo I_f), arrivare all' I_a e alla quantità complessiva di aree pubbliche connesse a quell' I_f "

dei quadranti urbani e delle direttrici territoriali corrispondenti. Ciò sarebbe, ovviamente, disastroso non solo per la qualità ambientale ed i caratteri insediativi e paesaggistici dell'ambito urbano milanese, sancendo che il rapporto tra pesi insediativi, criteri localizzativi e dotazione di aree e servizi non nasce da un rapporto ragionato di proporzione tra questi fattori, ma dalla predeterminazione del fattore delle esigenze economico-finanziarie della proprietà, ancorché in connivenza con le aspettative comunali di finanziamento di esigenze proprie (Secondo Passante) o di enti ed operatori immobiliari amici. E, quindi, preoccupante che il Protocollo d'intesa preliminare con Ferrovie dello Stato del luglio 2005 (mai smentito nelle riedizioni successive) per il riutilizzo delle aree degli scali ferroviari in dismissione (Porta Genova/San Cristoforo, Farini, Porta Romana) indichi come esempio proprio il criterio di riutilizzo dell'area dimessa da Fiera: metà dell'area destinata a verde e servizi pubblici, sull'altra metà tutto il volume necessario alle esigenze finanziarie della proprietà, in quel caso per ultimare la realizzazione del Nuovo Polo di Rho-Pero, in questo per finanziare il secondo Passante ferroviario. Occorre, invece, trarre lezione dalla negativa esperienza dell'Accordo di Programma sull'area dell'ex Fiera di Milano, in cui l'unico criterio di determinazione dei contenuti fu la quantità edificatoria necessaria al conseguimento da parte della proprietà fondiaria (Fondazione Fiera) di una rendita di 250 Milioni di € su un'area di 255.000 mq, (che in base a un'aspettativa di circa 900 €/mq di slp realizzabile, generava la richiesta di circa 300.000 mq di slp, da cui l'indice di edificabilità di 1,15 mq/mq, praticamente doppio di quello consentito dal DIU a tutti gli altri riusi di aree dismesse). Posta sul mercato l'area ha prodotto offerte dai 378 ai 523 Milioni di € (cioè mediamente dal 50% in più a più del doppio di quanto atteso, attestandosi a oltre 2.000 €/mq slp realizzabile), con ciò assicurando un enorme plusvalore alla proprietà, ma lasciando in eredità alla città una quantità edificatoria spropositata e una dotazione di spazi pubblici (50% dell'area) che è

meno della metà di quelli prescritti dalla stessa Variante (con un indice edificatorio così alto, per dare 44 mq/abitante sarebbero occorsi spazi pubblici superiori all'intera area disponibile e paradossalmente gli edifici si sarebbero dovuti sospendere in aria). Nell'Accordo di Programma sugli scali ferroviari dismessi, per massimizzare l'utilità pubblica dell'operazione e non la rendita fondiaria della proprietà, si potrebbe fissare preventivamente sia la quantità edificabile totale sostenibile in rapporto alla realizzabilità degli spazi pubblici richiesti (con 44 mq/abitante, da 0,80 a 0,65 mq/mq – a seconda che si prevedano o no parcheggi interrati – e una cessione ad uso pubblico dal 66% al 76% dell'area totale.⁷) sia la rendita conseguibile da FS (700 Milioni di €) che, in base all'offerta di mercato attendibile tra 1.000 e 1.800 €/mq di slp, produrrebbe un indice di edificabilità privata tra 0,50 mq/mq e 0,30 mq/mq. L'assegnazione agli attuatori con un'asta al ribasso sulla quota di edificabilità privata (trasferendo a edilizia sociale quella scontata) e non al rialzo sulla rendita fondiaria percepita da FS, lascerebbe così al Comune e ai cittadini la libertà e la responsabilità di costruire l'assetto insediativo e l'immagine della propria città, fondamentale soprattutto lungo la direttrice Centro Direzionale-ex Scalo Farini-Nuova Bovisa-Expò 2015-Nuova Fiera su cui incombono così numerose ed eterogenee iniziative. Rimarrebbero da individuare in modo opportuno le priorità d'investimento dei 700 Milioni di € così conseguiti da FS, contesi tra le aspettative municipali milanesi del Secondo Passante ferroviario e i programmi metropolitano-regionali della Gronda ferroviaria Malpensa-Orio al Serio e del potenziamento della Milano-S. Gottardo, legato al progetto elvetico Alp Transit per il trasporto su ferro delle merci. Per l'evidente contrasto d'interessi, sarebbe bene, infatti, che il Comune di Milano non ne divenisse arbitro

⁷ Per la dimostrazione del calcolo di tali valori cfr. S. Brenna, *La strana disfatta dell'urbanistica pubblica*, Maggioli Politecnica, 2009, cap. 6, pp. 86-97.

unico, sfruttando il suo potere decisionale sull'edificabilità delle aree di FS per indurla a comportarsi da immobiliare anziché da coerente erogatore del servizio pubblico di trasporto a scala territoriale.



Indagini sui paesaggi geologici della Toscana¹

di Carlo Alberto GARONZIO

Dei paesaggi, in particolare nella nostra regione, si trovano ormai innumerevoli pubblicazioni, libri, monografie, guide turistiche, mappe di percorsi, sentieri trekking, eccetera. Si hanno studi dei paesaggi naturalistici, storico-culturali, dei paesaggi agricoli, del vino, eccetera. Tuttavia, analisi sistematiche dei paesaggi geologici, che non siano solo riferite agli aspetti scientifici, ma anche a quelli della loro conservazione, gestione e valorizzazione, è oggetto solo negli anni recenti. Infatti, finora, molti studi si riferiscono ad emergenze geologiche e geomorfologiche, di valore più puntuale, di singolo monumento della natura, considerati con valenza di cultura scientifica, di Geotopo: un particolare affioramento, la presenza di fossili, una dolina carsica, una marmitta fluviale, eccetera. Le nuove esperienze di pianificazione, che considerano sempre più i valori territoriali e paesaggistici, tendono a superare quell'uso delle scienze

¹ Dal programma di ricerca finanziato dalla Regione Toscana - Dipartimento Cultura al Dipartimento di Restauro e Conservazione dei Beni Architettonici dell'Università di Firenze, avente come oggetto l'"Analisi dei paesaggi geologici della Toscana".

In figura: Panorama dei Sassi di Simone e Simoncello.

geologiche intese solo come analisi dei rischi. Ma con la costruzione di una nuova coscienza eco-sostenibile, prende vigore un *modus operandi* in sintonia con l'approccio interdisciplinare, "olistico" della conservazione e della valorizzazione del paesaggio, come precisato dalla Convenzione Europea del Paesaggio e dalla nuova normativa italiana dei Beni Culturali e Paesaggistici. In tal senso si parla sempre più spesso di geo-diversità, di geositi, oltre che di geotopi, ove la *geodiversità*², oltre a rappresentare la varietà degli ambienti geologici e dei processi attivi che contribuiscono alla formazione dei paesaggi, delle rocce, dei minerali, dei fossili, dei suoli e dei depositi superficiali, che costituiscono la base della vita sulla Terra, risulta essere anche un concetto fortemente integrato con le persone, il loro ambiente e la loro cultura, attraverso un'interazione tra biodiversità, terreni agrari e fenomeni evolutivi all'interno dell'ambiente circostante considerato nella sua totalità. Al di là delle definizioni, un aspetto importante consiste nel definire i valori della geodiversità, in particolare di quei paesaggi fortemente caratterizzati dai processi geologici. Questi possono essere di tipo economico, e cioè legati allo sfruttamento delle risorse fisiche, e/o di valore culturale estetico. Lo scopo delle analisi è quello di conoscere per preservare la bellezza fisica dell'ambiente ed allo stesso tempo di farne oggetto di ricerca permanente, storica, scientifica, culturale e didattica. Con l'ambizione di contribuire a raggiungere un quadro completo delle conoscenze di questa risorsa, la Regione Toscana - Dipartimento Cultura, ha finanziato una ricerca al Dipartimento di Restauro e Conservazione dei Beni Architettonici dell'Università di Firenze, avente come oggetto l'"Analisi dei paesaggi geologici della Toscana". I risultati raggiunti hanno permesso l'individuazione e la classificazione dei paesaggi geologici del territorio della regione, evidenziandone le specificità e i relativi problemi di conservazione

² Licks Geodiversity strategy, in "ProGeo News", 1, 2001.

e valorizzazione. Il recente libro *“Paesaggi geologici della Toscana”*, di cui lo scrivente è autore, a cura della Regione, descrive in modo divulgativo e con numerose immagini, alcune situazioni di paesaggio emblematiche. Si allega come esempio un'immagine di un paesaggio geologico e geomorfologico di *espansione laterale*, interessato fra l'altro anche da importanti vicende storico e monumentali.

L'acqua nel paesaggio della città giardino*

di Gabriele CORSANI

Il libro di E. Howard che fonda la *garden city* ha due edizioni curate dall'autore: *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (1898) e *Garden Cities of Tomorrow* (1902), con il titolo e il testo definitivi. *To-Morrow* comprende una *Appendix - Water Supply*, poi espunta, in cui Howard illustra il sistema di approvvigionamento dell'acqua destinata ai canali per il trasporto, a scopi rappresentativi e ricreativi. La prudenza suggerisce a Howard di tenere distinte le origini delle due categorie di acque: quella potabile è attinta mediante la trivellazione di pozzi, quella non potabile è fornita dalle nuvole e dai serbatoi di accumulo. Cogliendo l'importanza del dibattito sulla disponibilità e sulla purezza dell'acqua, particolarmente sentito nella metropoli londinese, Howard inventa un complesso meccanismo per dimostrare quanto sia abbondante la riserva idrica disponibile per i canali, per la magnificenza e per il tempo libero, anche se avverte che si tratta solo di un pur utilissimo complemento. Che provvederà la città giardino di “water power for driving machinery and generating electric light, together with a large body of water for transport purposes as well as for boating, skating, etc” (p. 156). Per di più quest'acqua “Would be perfectly adapted for watering streets and gardens, for flushing sewers and drains, as well as for fountains and various other purposes” (p. 157). L'ultimo diagramma di *To-Morrow*,

il *Group of Slumless Smokeless Cities*, illustra la complessa struttura del sistema idrico: l'*Inter Municipal Canal* attraversa i centri urbani e forma un cerchio esterno a quello dell'*Inter Municipal Railway*; il *Grand Canal* collega il “grappolo di città” con il territorio adiacente; vicino alle sei *Garden Cities* e alla *Central City* sono collocati i *Reservoir and Waterfall*. Poi come elemento rappresentativo del paesaggio della *garden city* Howard eleggerà l'albero, elemento pittoresco ridotto a esprimere una concezione della natura non eroica ma utile a infondere un'apprezzabile sicurezza. Se è insensato includere una sorgente o un lago come elementi costitutivi dello schema generale della *garden city*, mentre è possibile prevedere i canali artificiali, consueti nel paesaggio inglese, risulterà infine più semplice espungere quelle complicazioni tecniche che hanno fini altrimenti recuperabili. Nelle realizzazioni di Letchworth e Welwyn l'acqua non ha infatti un rilievo particolarmente apprezzabile.

Strategie per il recupero e la riqualificazione delle aree marginali e sensibili.

di Gino Cesare MAURO

È evidente, nella legislazione urbanistica nazionale, la debole attenzione verso la “pianificazione ecologica”¹ e, dunque, dell'organizzazione di attività, esigenze e risorse in relazione ai sistemi biofisici e socio-culturali di un ambito territoriale. In tal modo si rafforza la necessità di operare attraverso strumenti di pianificazione integrati, al fine di giungere all'individuazione del miglior uso potenziale del territorio, ricercando il coordinamento delle azioni necessarie da attuare per la valorizzazione e la tutela delle sue risorse, secondo la migliore e consolidata tradizione della pianificazione internazionale. Le aree naturali protette ed i contesti paesaggistici riconducibili alla categoria di ambienti sensibili, insistono

¹ Neanche il piano per il Parco, istituito con la Legge Quadro sulle Aree Protette n. 394/91, è riuscito a soddisfare quest'esigenza.

su ambiti territoriali “marginali” rispetto alle dinamiche di sviluppo economico; nella maggior parte dei casi, a fronte del degrado delle aree “svilupate”, tale marginalità ha contribuito a preservare la loro integrità ma rischiando, allo stesso tempo, di far “deperire” luoghi, culture locali e risorse. L'obiettivo da raggiungere consiste, quindi, nell'impostare strategie di riqualificazione e di sviluppo del patrimonio naturale ed antropico in termini complessivi; tali relazioni assumono particolare rilievo nel caso di azioni svolte all'esterno delle aree naturali protette, ma in contesti ecologicamente sostenibili, le quali potrebbero alterare i delicati equilibri pertinenti l'ambiente naturale ed il paesaggio. Per poter analizzare l'impatto che le scelte operate possono determinare sull'ambiente, il sistema di ecogestione ed audit (EMAS), gli indicatori comuni europei², l'impronta ecologica, sono solo alcuni di essi e vanno, tutti, verso la direzione tracciata nella relazione sulle città europee sostenibili, che vede nella gestione e nella cooperazione urbana, la strategia da seguire per assicurare continuità alle politiche di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni. Gli edifici e l'ambiente costruito rappresentano gli elementi che più di ogni altro, conferiscono ad ciascuna città una particolare fisionomia e fornendo una serie di riferimenti materiali utili per la costruzione identitaria. L'influenza dell'ambiente costruito su l'ambiente urbano nel suo complesso, riguarda una molteplicità di aspetti e di fattori. Alcuni dati sono sicuramente indicativi relativamente alla complessità e all'importanza dell'argomento in rapporto alla costruzione di piani e progetti nel paesaggio urbano. Il riscaldamento e l'illuminazione degli edifici assorbono la maggior parte del consumo di energia, producendo a loro volta, il 35% delle emissioni complessive di gas serra. Ogni anno vengono prodotti oltre 450

² Gli indicatori comuni europei (ICE), forniscono una prospettiva che consente di attivare all'interno dei Piani forme di sensibilizzazione nei confronti delle principali tematiche ambientali. Le singole città possono adeguarli al proprio contesto e/o approfondirli, per renderli maggiormente aderenti e utili al processo di costruzione del piano.

milioni di tonnellate di rifiuti derivante dal settore delle costruzioni, ossia più di un quarto di tutti i rifiuti prodotti³. La popolazione europea trascorre quasi il 90% del proprio tempo all'interno di edifici. Di conseguenza l'attenzione alle modalità di progettazione, costruzione, ristrutturazione e demolizione dell'ambiente costruito, assume una rilevanza enorme, al fine di consentire un miglioramento delle prestazioni ambientali, dei risultati economici, della qualità della vita dei cittadini. Alcuni studi hanno messo in evidenza, ad esempio, che l'adeguamento tecnologico del patrimonio edilizio esistente, mediante lavori di isolamento, potrebbe consentire una riduzione di CO₂ degli edifici e dei relativi costi energetici pari ad una percentuale stimata nel 42%⁴. Il programma per l'edilizia sostenibile in Europa, pubblicato nel 2001, ha fornito una serie di suggerimenti e raccomandazioni per gli interventi sul patrimonio edilizio, che hanno rappresentato la base per la elaborazione della direttiva europea sul rendimento energetico nell'edilizia⁵, in virtù della quale gli edifici di nuova costruzione dovranno soddisfare i requisiti minimi di rendimento energetico (stabiliti da ciascun Stato membro secondo una comune metodologia). Relativamente al patrimonio edilizio esistente, è importante ricordare che tali requisiti dovranno essere soddisfatti anche per gli edifici aventi una superficie superiore a 1.000 mq e soggetti ad importanti interventi di ristrutturazione. Conseguentemente, la costruzione di scenari di sviluppo per tali contesti, deve puntare su strategie di recupero e riqualificazione

³ L'Unione Europea ha redatto nel 2003 una comunicazione intermedia denominata "Verso una strategia tematica di prevenzione e riciclo dei rifiuti", mettendo in evidenza l'aumento dei rifiuti da costruzione e demolizione e la loro complessità, dovuta alla crescente varietà di materiali impiegati nel processo costruttivo di un edificio e limitando, di fatto, le possibilità di riciclo e di riutilizzo.

⁴ Come sottolineato nella Terza Conferenza Interministeriale europea sull'abitare sostenibile, occorre rendere più sostenibile il patrimonio edilizio esistente mediante interventi volti al miglioramento energetico degli edifici e al quello del rapporto costo/efficacia.

⁵ Direttiva 2002/91/CE del Consiglio d'Europa.

dell'ambiente costruito e promuovere lo sviluppo di forme di edilizia sostenibile per i nuovi interventi, promuovendo le relative integrazioni nei Regolamenti urbanistici ed edilizi.

Dibattiti, convegni, conferenze e mostre

European IALE Conference 2009

July 12 - 16, 2009

Faculty of Natural Science Hellbrunner Strasse 34, 5020 Salzburg, AUSTRIA.

Organizzazione: IALE-D, IALE-CH and IALE-SK.

Informazioni: office@iale2009.eu

Ettaro Zero - Fare Paesaggio, Costruire Natura, Prendersi Cura del Suolo

7-8 maggio 2009

Centro Congressi Palazzo delle Stelline, C.so Magenta 61, MILANO.

Organizzazione: Direzione Generale Territorio e Urbanistica di Regione Lombardia, DIAP - Politecnico di Milano, Facoltà di Agraria - Università degli Studi di Milano.

Informazioni: IREALP Area Marketing e Comunicazione Tel. (+39) 0342 483981 Fax (+39) 0342 482490

Urban Solutions

Luce ed Energia per la Pubblica Amministrazione

La città è il territorio dell'architettura, ma anche il luogo dove il cittadino dispone delle soluzioni organizzate dalle Pubbliche Amministrazioni per lo svolgimento delle attività sociali e private.

Fieramilano (RHO) 26-30 maggio 2009

Tutti gli aggiornamenti sui siti:

www.fieramilanotech.it

www.urban-solutions.it

46th IFLA World Congress

Rio de Janeiro, 21-23 ottobre 2009

ABAP - Brazilian Association of Landscape Architects - and IFLA - International Federation of Landscape Architects - once again bring to Brazil the great 46th IFLA WORLD CONGRESS, to be held in the city of Rio de Janeiro (Brazil), from October 21-23, 2009, in conjunction with the 2nd ABAP International Congress.

Info: www.46ifla2009.com.br/en/congress.php
ABAP Fone: 55 11 3675-7810

Esiti di concorsi progettuali

Il fronte del mare di Salerno

di Marilena CANTISANI

Il progetto del "Fronte del mare" di Salerno può considerarsi da un lato, il simbolo della grande trasformazione urbana che la città ha avuto il coraggio di intraprendere e, dall'altro, l'emblema dell'ostinazione e della volontà di un'amministrazione comunale che ha ritenuto possibile superare tutti quegli ostacoli (permessi, autorizzazioni, nulla osta) che il più delle volte conducono alla mancata realizzazione dei progetti. Il motto di quest'amministrazione è stato: «devono arrivare prima le ruspe e poi i permessi!». Si è cercato, cioè, di spezzare i tempi lunghi e morti della burocrazia, avendo accettato, fin dall'inizio, la sfida «del fare» per impedire che i disegni restassero, senza vita, sulla carta e rendendoli, invece, vivi nella loro realizzazione. Va precisato che, in questa stagione, la città di Salerno sta conoscendo un momento molto vivace e fertile, avendo l'ambizione di diventare la città europea con il maggior numero di opere di architettura contemporanea. Per questa ragione gli architetti che, oggi, sono impegnati in città sono: Zaha Hadid per la stazione marittima; David Chipperfield per la cittadella giudiziaria;