

Rischi e potenzialità ambientali per la città in crisi

Miriam Marta*

1. Introduzione

La globalizzazione economico-finanziaria e le «dure leggi» del libero mercato sono tra le principali determinanti della crisi delle città, in perpetua competizione per assumere posizioni di rilievo nella gerarchia urbana mondiale (Hall, 1997; Sassen, 1997). La concorrenza tra città ha ulteriormente accentuato il processo di consumo di suolo, in crescita esponenziale sin dagli anni Sessanta, che non viene bilanciato da un'adeguata pianificazione e un'attenta valutazione delle ricadute economiche e sociali dell'espansione urbana. Si investe in imponenti progetti di costruzione di centri residenziali e commerciali, non sempre redditizi per le economie fragili delle città, a scapito delle residue aree agricole e naturali. Le città diventano facili prede per le speculazioni edilizie mentre le risorse finanziarie a disposizione per la costruzione di spazi pubblici e la tutela delle aree verdi sono in drastica diminuzione. Il rischio elevato della crisi economica in atto nelle aree urbane è, dunque, il depauperamento progressivo della qualità ambientale (riduzione delle aree verdi, peggioramento delle condizioni atmosferiche, aumento della congestione, eccetera) con ripercussioni negative sulla vivibilità delle città (Devuyust *et al.*, 2001). La necessità di ripensare l'economia delle città in crisi può, invece, rappresentare un'opportunità per migliorare l'ambiente urbano, dalla promozione delle attività ecosostenibili al riutilizzo degli spazi lasciati liberi dalle attività dimesse (Leone, 2003). Molte città europee hanno investito nella riconversione delle aree in disuso per contrastare il consumo di suolo e lo *sprawl* urbano. Alcune amministrazioni più virtuose hanno intrapreso progetti ambiziosi di riutilizzo di aree industriali o commerciali a fini ambientali. Nel presente lavoro vengono proposti due interventi pubblici considerati particolarmente interessanti in questa prospettiva: la realizzazione di un parco naturale nel cuore di Berlino, in un'area ferroviaria abbandonata, e la rinaturalizzazione di un'area agricola sulla costa a nord di Amsterdam. Entrambe queste aree, oltre a rappresentare importanti zone verdi, sono diventate fruibili dagli abitanti a fini turistico-ricreativi, con buone ricadute sull'economia urbana. La valorizzazione della componente ambientale delle città può quindi essere uno strumento per superare la crisi e rilanciare attività economiche in chiave sostenibile.

* Roma, Sapienza Università di Roma, Dipartimento AGEMUS - Sezione di Geografia.

2. *Lo sprawl urbano*

Oggi è difficile riconoscere nelle città una forma definita; le aree urbane rappresentano un grande mosaico di pezzi e usi distinti, a volte saldati a volte separati, ciascuno con una propria forma (i nuclei storici, i quartieri progettati, le grandi infrastrutture) o senza una forma precisa. I «corpi separati» della città sono spesso in conflitto tra loro o si ignorano (Piroddi, 2005). La città frammentata è il risultato delle disparità nel tessuto sociale e nella distribuzione delle risorse e della contrapposizione tra i diversi gruppi. Su questo mosaico urbano agiscono la globalizzazione e la competizione economica che spingono verso l'omologazione e la banalizzazione dei paesaggi urbani, che diventano simili a Shanghai come a New York, nella totale noncuranza della storia e dell'identità delle città (Newman, Thornley, 1996). Uno dei processi incontrastati nelle città è la diffusione urbana – spesso indicata con il termine di *sprawl* – che determina il consumo, l'occupazione e la trasformazione progressiva del territorio. Lo *sprawl*, letteralmente sviluppo disordinato, è apparso negli Stati Uniti all'inizio del XX sec. e, a partire dagli anni Cinquanta, ha interessato anche l'Europa, tradizionalmente caratterizzata da città compatte che hanno cominciato ad espandersi sul territorio, in maniera discontinua, con la crescita incontrollata delle aree residenziali a bassa densità, legata ai cambiamenti degli stili di vita e resa possibile dalla diffusione dell'automobile (AAE, 2006a). Particolarmente colpite sono state le aree europee meridionali e centrali. Lo *sprawl* è, dunque, il frutto della redistribuzione sul territorio delle attività produttive, dei servizi, delle abitazioni e delle infrastrutture (Cristaldi, 2003) che ha favorito la classica conformazione a stella delle grandi città dove le aree costruite¹ si sono sviluppate e diffuse intorno alle vie di accesso (Antrop, 2004). I fenomeni tipici associati allo *sprawl* urbano sono la diffusione di residenze nell'area suburbana, la diminuzione progressiva delle aree agricole a vantaggio di zone residenziali o di attività secondarie e terziarie, lo sviluppo di infrastrutture, e il conseguente aumento dei movimenti di pendolari che ricorrono prevalentemente a forme di trasporto privato (Celant, Federici, 1988; Sbordone, 2001). Nel periodo 1990-2000 l'espansione delle aree urbane e lo sviluppo delle infrastrutture hanno determinato in Europa il consumo di 8000 km², una superficie equivalente a quella del Lussemburgo (AAE, 2006b). Le aree a vegetazione semi-naturale hanno subito un decremento dell'1,8% (4800 km²) e una diminuzione è stata registrata anche a carico delle zone umide (-1030 km²) delle zone a pascolo (-6463 km²) e dei seminativi (-2275 km²). Si assiste a un aumento delle superfici artificiali a scapito delle superfici coltivate, dei pascoli e delle zone naturali. La perdita di zone agricole per la creazione di nuove aree artificiali è il cambiamento d'uso più significativo: 8148 km² contro i 4694 km² di superfici agricole convertite in aree naturali e seminaturali e i 3831 km² di aree che subiscono il processo inverso (Fig. 1).

¹ L'espressione deriva dalla traduzione dell'inglese *built-up areas* con cui si intende l'insieme delle superfici commerciali, industriali, residenziali e delle infrastrutture viarie e legate ai servizi.

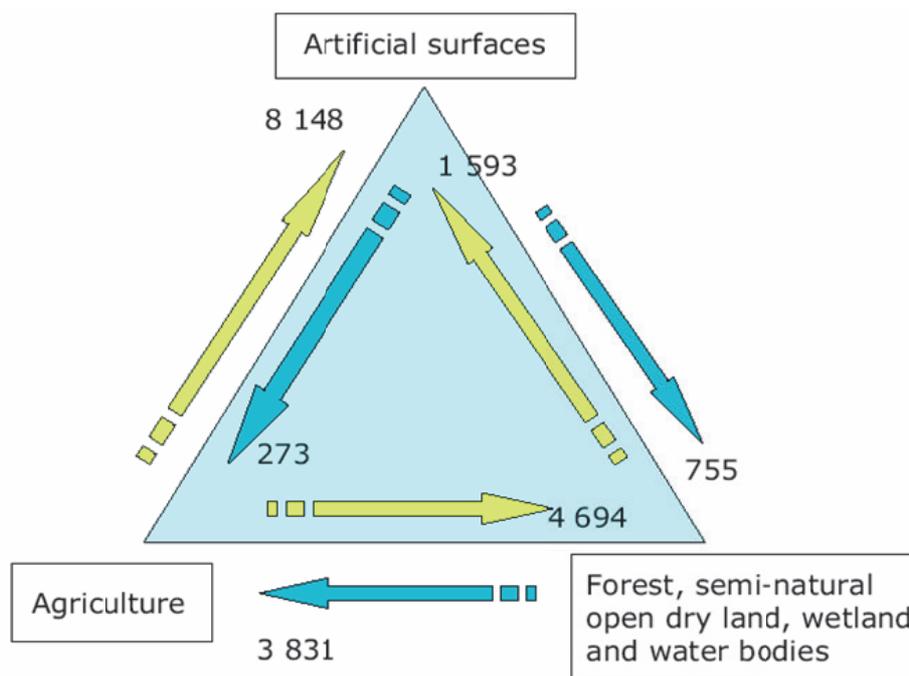


Figura 1. Le dinamiche del cambiamento del paesaggio in Europa espresse in km² di suolo convertito da una tipologia di uso all'altra (1990-2000).

Fonte: AAE, 2006b.

La crescita delle aree urbane e delle superfici artificiali è avvenuta soprattutto nell'Europa mediterranea, in particolare nelle aree costiere, dove già è concentrata la maggior parte della popolazione. Nella regione mediterranea si registra il più alto tasso di sviluppo urbano, cresciuto del 16% nel periodo 1990-2000. Nella regione alpina c'è stata una crescita della superficie forestale, soprattutto per l'abbandono dell'agricoltura, ma anche una marcata perdita di zone umide (-4,8%).

In queste zone la situazione è ulteriormente aggravata dal turismo e dalla diffusione delle seconde case. Il fenomeno dello *sprawl* urbano è ancora più preoccupante se si considera che l'espansione urbana non è determinata e non è proporzionale alla crescita demografica delle città. Ad esempio, nel periodo 1950-2000, in Europa la superficie urbana è aumentata del 78% a fronte di un aumento demografico del 33% (AAE, 2006a). Negli ultimi due decenni, nelle città dell'Europa orientale e occidentale (Fig. 2), si è ulteriormente accentuata la distanza tra l'estensione delle aree costruite, cresciute del 20%, e l'aumento demografico, che è stato del 6% (AAE, 2006a). A titolo esemplificativo si cita il caso di Palermo dove una crescita demografica del 50% (nel periodo 1950-1990) ha determinato un'espansione urbana del 200% (Fig. 3).

Sebbene la popolazione sia in diminuzione le aree urbane continuano, dunque, a crescere. I più elevati livelli di *sprawl* urbano si registrano nella parte centrale e meridionale della Gran Bretagna, in Belgio, nei Paesi Bassi, sulle coste spagnole e in Italia settentrionale (AAE, 2006b).

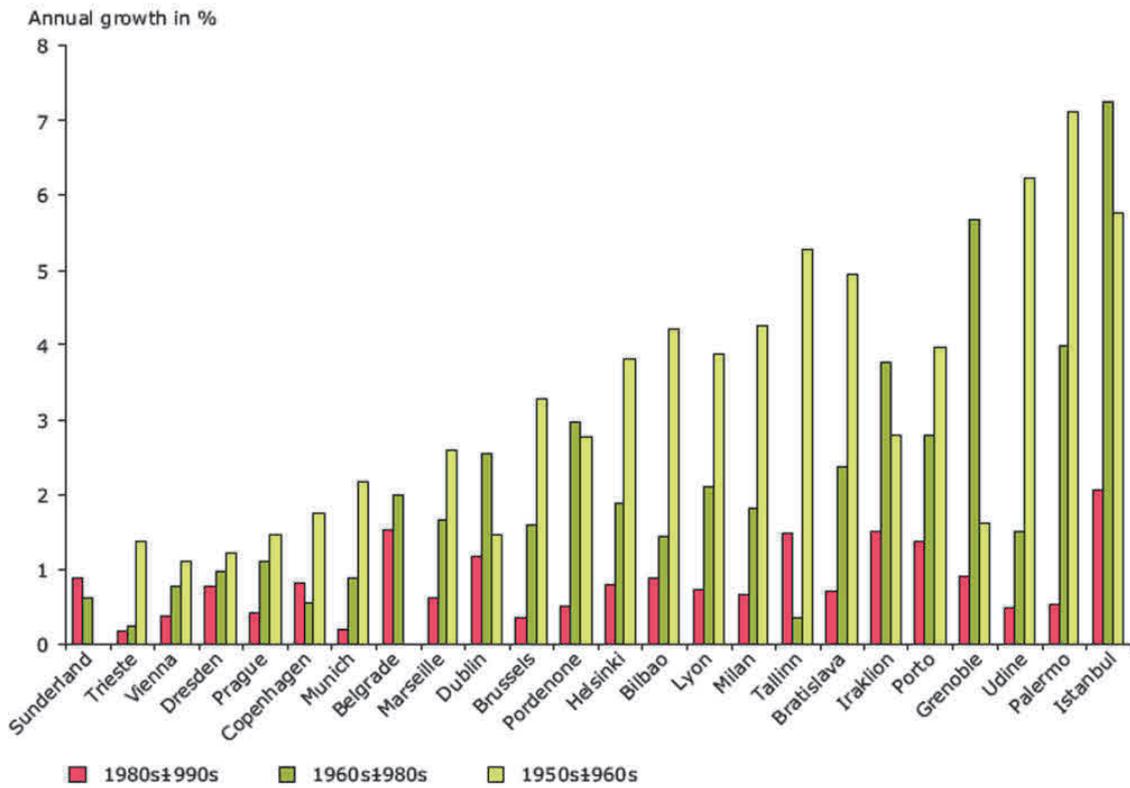


Figura 2. Crescita annuale delle aree costruite in alcune città europee (1950-1990).

Fonte: AAE, 2006a.

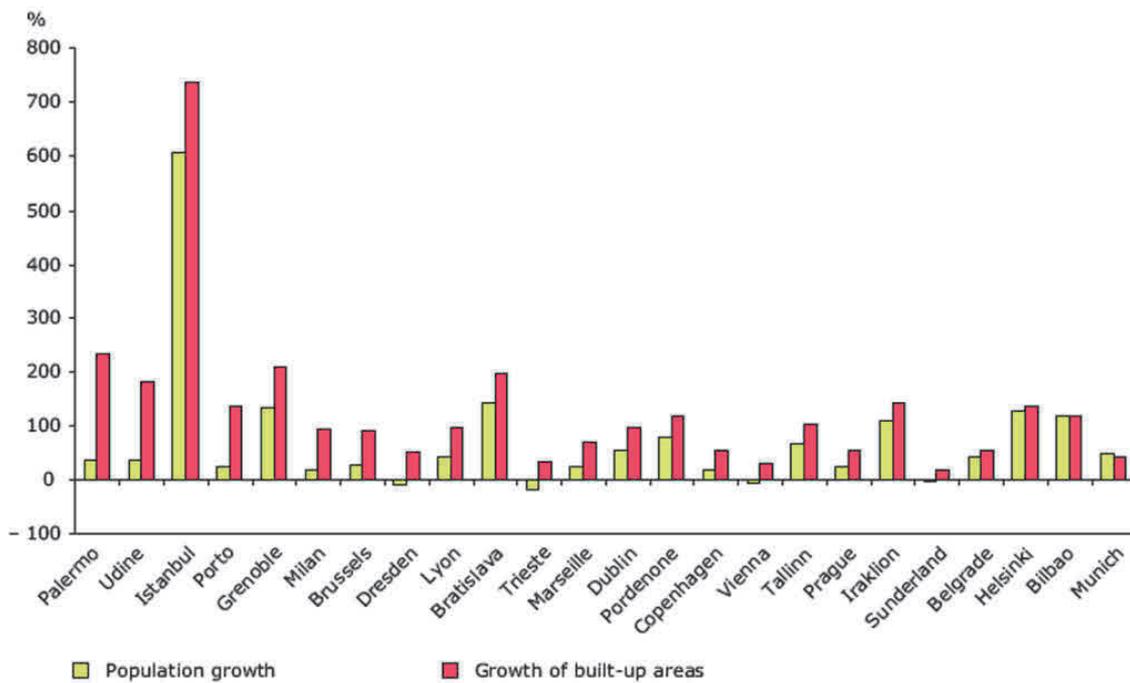


Figura 3. Crescita demografica e delle aree costruite a confronto in alcune città europee (1950-1990).

Fonte: AAE, 2006a.

Lo *sprawl* colpisce inoltre le città dell'Europa centrale e orientale, prima appartenenti al blocco sovietico: caratterizzate in passato da una forma compatta e da un'elevata densità, riflesso della rigida pianificazione, negli ultimi decenni sono state travolte dalla liberalizzazione del mercato e dalle forze economiche che, associate alle speculazioni e alla debolezza dei controlli, stanno determinando una notevole espansione delle superfici commerciali e residenziali (Newman, Thornley, 1996). Le aree urbane crescono e aumenta la domanda di suoli intorno alle città: trasporti, costruzioni, strutture commerciali o turistiche, si contendono i terreni liberi. Le periferie continuano ad ampliarsi, in risposta alle nuove forme di trasporto e all'aumento della mobilità individuale. Altri fattori, locali e globali, influiscono su questo fenomeno come le dinamiche migratorie, le esigenze di delocalizzazione della produzione, il prezzo dei terreni, l'attrattiva dei quartieri, i regolamenti urbani, le dinamiche socio-economiche e le preferenze abitative e culturali (AAE, 2006). Si cercano case più ampie in zone meno costose e lontane dai problemi delle città, dall'inquinamento, l'affollamento, la carenza di spazi verdi, la criminalità e il disagio sociale. Determinanti sono anche le dinamiche economiche che investono le città. La scarsa competitività delle aree rurali e il prezzo notevolmente più basso dei terreni agricoli, consente ad esempio agli investitori e agli speculatori di ottenere più facili profitti nella realizzazione di nuove residenze e superfici commerciali, soprattutto laddove le amministrazioni non pongono vincoli e misure di compensazione alle nuove costruzioni. Nelle aree urbane gli interessi speculativi costituiscono una delle determinanti principali dei cambiamenti nell'uso del suolo; le istituzioni finanziarie hanno infatti accresciuto notevolmente il loro ruolo negli ultimi decenni. Gli attori coinvolti nei progetti di espansione urbana agiscono spesso attraverso una coalizione o una partnership pubblico-privato. Si formano così gruppi di interesse in grado di guidare e influenzare lo sviluppo urbano (Pacione, 2001). I cambiamenti dell'uso del suolo scaturiti da questi interventi non determinano, tuttavia, un'eguale distribuzione dei costi e dei benefici dello sviluppo urbano. In effetti tali trasformazioni possono generare esternalità negative, come la congestione del traffico, lo sviluppo incontrollato di superfici commerciali e residenziali, un incremento dell'inquinamento atmosferico, che si ripercuotono sulla società nel suo insieme con costi a carico delle amministrazioni, non sempre in grado di sostenerli. L'espansione urbana produce un effetto a catena per il quale la costruzione di residenze determina il successivo sviluppo di aree commerciali e di reti di trasporto, con conseguenze negative sul depauperamento delle aree libere rimaste e sull'aumento del traffico veicolare, che diventa particolarmente problematico in assenza di un'adeguata previsione e realizzazione di vie di comunicazione.

L'impatto dell'espansione urbana sulle aree naturali è di tipo diretto e indiretto. Non solo vengono distrutti importanti ecosistemi ma la prossimità delle nuove realizzazioni con le aree naturali comporta fonti di stress e di inquinamento che ne compromettono la funzionalità. L'espansione delle superfici

artificiali, in particolare la costruzione di infrastrutture, provoca la frammentazione di questi spazi e, spesso, la conseguenza è l'eccessiva riduzione degli habitat o la distruzione dei corridoi ecologici per lo spostamento e la comunicazione delle specie, con gravi ripercussioni sulla loro sopravvivenza (Padoa-Schioppa *et al.*, 2007). I terreni agricoli intorno alle città costituiscono il luogo privilegiato di espansione delle superfici artificiali; la loro scomparsa ha ripercussioni sulla perdita sia di biodiversità, essendo queste aree importanti per molte specie, sia dei valori dell'identità culturale, di cui questi paesaggi sono permeati. Un ultimo impatto ambientale da considerare è l'accresciuta vulnerabilità agli eventi naturali, come alluvioni, eruzioni, frane, causata dalla cementificazione e, in particolare, dalla diminuzione delle barriere naturali. Da un punto di vista sociale lo *sprawl* urbano genera fenomeni di segregazione esacerbando le divisioni tra le diverse comunità urbane, che vedono ridotte anche le possibilità di interazione; la divisione tra centro e periferia è spesso molto netta tanto da far parlare di città «duale» (Cristaldi, 2002).

L'espansione urbana diffusa e incontrollata ha notevoli costi che si ripercuotono anche sull'economia delle città, legati all'incremento di pendolari che si muovono da distanze sempre maggiori, al congestionamento associato a sistemi di trasporto inefficienti e alla necessità di adeguare i servizi e le infrastrutture alle esigenze di un'area più estesa.

Nonostante le strategie messe in atto dai vari Paesi, il controllo del consumo di suolo, che costituisce un ottimo strumento per gestire la crescita urbana (Cohen, 2006), appare piuttosto difficile. Alcuni processi che innescano le trasformazioni urbane dipendono, infatti, da dinamiche che non sono controllabili a livello locale (Antrop, 2004). La mancanza di un adeguato coordinamento tra le politiche territoriali acuisce quindi ancora di più il carattere caotico delle trasformazioni territoriali. Le politiche e le strategie adottate si concentrano su un aspetto particolare mentre i cambiamenti dell'uso del suolo, e l'urbanizzazione in particolare, hanno effetti cumulativi e combinati sulle componenti ambientali, sociali ed economiche. Inoltre la scala rispetto alla quale vengono considerati gli interventi e quella delle trasformazioni, avvenute o in atto, raramente coincidono.

La politica e la programmazione pubblica possono giocare un ruolo cruciale nel contenimento e nella razionalizzazione del consumo di suolo: dove è stata predisposta un'adeguata pianificazione, e un efficace controllo, la crescita delle periferie è stata contenuta e le città hanno assunto una forma più compatta. L'intervento pubblico si rende necessario per contrastare le notevoli ripercussioni dello *sprawl* sulle risorse ambientali, sulle aree naturali e rurali e, più in generale, sulla vivibilità delle città. La conversione e il consumo di aree agricole e naturali in aree urbane è, infatti, considerata una delle principali minacce per la sostenibilità globale e una delle maggiori pressioni per la qualità urbana.

3. La costruzione degli spazi pubblici: le aree verdi e le reti ecologiche

Ai pianificatori spetta la grande sfida di realizzare città più vivibili e di monitorare e guidare i progetti, pubblici e privati, affinché le nuove realizzazioni abbiano ricadute positive sulla città nel suo insieme, secondo una prospettiva di lungo periodo. La responsabilità nella pianificazione e gestione dell'uso del suolo è suddivisa e frammentata tra i diversi ambiti amministrativi, spesso in conflitto tra loro. Per promuovere una migliore qualità urbana è necessario, invece, favorire il coordinamento tra le iniziative e le politiche attuate ai diversi livelli amministrativi. Questo anche perché le dinamiche che agiscono nelle aree urbane sono originate ben oltre il loro limite amministrativo. È dunque importante valutare il territorio in maniera integrata e, in particolare, rafforzare il controllo e la pianificazione, negli ultimi anni sensibilmente allentata. Fondamentale è valutare il *trade off* tra sviluppo ambientale, economico e sociale, requisito irrinunciabile della sostenibilità. Nelle politiche in atto le città sono, invece, affrontate isolatamente dal contesto regionale e non vengono studiate le relazioni con gli altri territori.

È fondamentale individuare obiettivi chiari, da monitorare nel tempo, che siano coerenti con i principi dello sviluppo territoriale sostenibile. Le città hanno infatti bisogno di una politica di lungo termine che sappia integrare temi come la mobilità, la tutela delle risorse naturali, la promozione sociale e culturale, il raggiungimento della piena occupazione, per promuovere una strategia integrata per la sostenibilità. Il contenimento dello *sprawl* associato a una migliore gestione degli usi del suolo, è rintracciabile anche tra le priorità delle politiche dell'Unione Europea. In particolare nella Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano si invitano i Paesi Membri a contenere lo *sprawl*, attraverso il recupero delle aree urbane degradate, il rinnovamento degli spazi pubblici, la tutela e progettazione degli spazi verdi.

È importante maturare la consapevolezza dell'urgenza di questi provvedimenti motivata dai crescenti conflitti tra la necessità di risorse e di spazi e la capacità del territorio di soddisfare tutte le richieste. Per contrastare lo *sprawl* e l'insostenibilità della forma urbana è necessario adottare strumenti efficaci di pianificazione e gestione del suolo. Le linee guida per lo sviluppo della città vengono dettate dai piani regolatori, strategici e strutturali che, negli ultimi anni, sono stati caratterizzati da una crescita sensibile della superficie destinata a verde e dalla previsione del vincolo di destinazione d'uso per le aree agricole. La vera novità della pianificazione urbana è, tuttavia, costituita dalle Reti Ecologiche, vale a dire un sistema di aree verdi connesse tra di loro (Khün, 2002). Termine coniato dalla biogeografia, per Rete ecologica si intende un insieme di "isole" grandi connesse tra di loro a un sistema di isole più piccole di dimensione variabile al fine di garantire la sopravvivenza delle specie, minacciata da aree troppo piccole. L'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN) definisce la rete ecologica come un sistema coerente di aree naturali e seminaturali disegnato e gestito per mantenere e migliorare le funzioni ecologiche, conservare la biodiversità e offrire

opportunità per l'uso sostenibile delle risorse. Il problema degli spazi naturali e rurali delle città non è infatti solo la diminuzione, la frammentazione e l'isolamento ma anche la mancanza di relazioni con le altre aree.

Questo perché nel modello classico di zonizzazione, vale a dire nella suddivisione delle città in zone destinate a usi specifici, le zone naturali e agricole sono state considerate solo come una riserva illimitata di suolo per la crescita urbana, senza che gli fossero riconosciute funzioni specifiche (APAT, 2005b). Gli spazi non edificati sono diventati dunque strategici per l'equilibrio ambientale delle città. Una gestione sostenibile del territorio implica un'utilizzazione capace di far coesistere ecosistemi a dominanza naturale e antropica (Blasi *et al.*, 2008). A compensazione delle aree edificate, è necessario perciò che le ulteriori aree di espansione siano opportunamente pianificate e che sia costituito un sistema di aree aperte (parchi e aree agricole), in relazione con le altre realtà urbane e che, in particolare, possano svolgere il ruolo fondamentale di integrazione dei valori ecologici nelle città (APAT, 2005b). Alle cinture verdi è affidato il compito di difendere le aree libere rimaste dall'avanzata urbana. Tale funzione di contenimento della diffusione urbana e della suburbanizzazione delle aree rurali è stata molto considerata durante tutto il XX sec., in Europa, anche per controllare il processo di fusione tra città in un *continuum* urbano-rurale (Kühn, 2003). Negli ultimi decenni le vie verdi, o *greenways*, le cinture verdi e le reti ecologiche sono considerevolmente aumentate come risposta alla perdita di aree naturali e alla crescita della pressione antropica (Searns, 1995). Le funzioni affidate a tali aree sono mutate nel tempo parallelamente alle trasformazioni delle città e all'emergere di nuove necessità ambientali e sociali.

Le aree verdi sono considerate oggi elementi essenziali per rendere le città più vivibili. Le esperienze realizzate in molte città dimostrano che tali sistemi contribuiscono in vario modo a migliorare la qualità della vita e sono di importanza strategica in società sempre più urbanizzate. Oltre alle funzioni ecologiche la presenza di aree naturali in ambito urbano determina importanti benefici per i cittadini. I parchi urbani offrono possibilità ricreative o semplicemente di sfuggire ai ritmi frenetici della vita quotidiana, con positive ricadute sul benessere psicologico e sulla salute degli abitanti. Inoltre favoriscono l'interazione e l'integrazione tra gruppi sociali. I valori estetici, storici e culturali, contenuti in queste aree, accrescono l'attrattività delle città come destinazione turistica procurando vantaggi economici alla municipalità e alla popolazione locale. Tutte queste funzioni delle aree verdi contribuiscono al miglioramento della qualità della vita e dunque della sostenibilità urbana (Chiesura, 2004).

Il tema ricorrente degli strumenti di pianificazione locale è oggi la concezione dei parchi e delle aree rurali come tramite di relazioni fisiche e funzionali tra insediamenti urbani e il territorio circostante. In molti piani regolatori e strutturali il disegno del sistema del verde è spesso individuato come strategia prioritaria per riorganizzare e ristrutturare la città. Le aree verdi hanno la duplice funzione di delineare una rete di corridoi ecologici

da tutelare e di ridisegnare i margini urbani. Nei modelli classici le reti prevedono aree *core*, più grandi e meglio conservate, corridoi per il movimento delle specie, aree *buffer* o cuscinetto, a protezione delle zone centrali e dove sono consentite attività compatibili, e infine aree per il ripristino e il recupero degli *habitat* degradati e per la promozione dell'uso sostenibile delle risorse. Oggi da un sistema prevalentemente orientato alla conservazione delle specie si è passati a un approccio territoriale finalizzato a favorire la tutela e la funzionalità degli ecosistemi.

Il cambiamento di prospettiva verso un'attenzione maggiore al mosaico territoriale ha determinato il successo della rete ecologica anche in ambito urbano. Uno dei problemi principali della pianificazione è, infatti, rispondere alla frammentazione che caratterizza le aree urbane e che determina, in primo luogo, una perdita di funzionalità ecologica e una difficoltà di connessione tra le diverse zone della città (Termorshuizen *et al.*, 2007). La rete ecologica viene dunque proposta per favorire la continuità ambientale e arginare il problema della frammentazione degli *habitat*, ma anche per rispondere alle esigenze di qualità della vita. Dal punto di vista ecologico la rete permette la connessione tra le specie incrementando e salvaguardando la diversità biologica. Dal punto di vista urbano rappresenta uno strumento per contenere l'espansione della città, riqualificare il tessuto insediativo e incrementare la qualità ambientale. Si favorisce dunque la connessione tra specie e *habitat*, tra gruppi sociali, tra la città e la regione di appartenenza, tra l'uomo e la natura (Taylor *et al.*, 1995). Non si tratta solamente di realizzare aree a verde pubblico né di lasciare integre aree naturali ma di mettere a sistema una serie di tipologie di aree già esistenti (parchi e giardini, aree protette, aree fluviali, ecc) o di spazi dismessi e residuali appositamente destinati. Una funzione importante, nella costruzione delle reti ecologiche, è esercitata dalle aree agricole, che, se opportunamente gestite, possono avere un ruolo significativo sia dal punto di vista ecologico sia culturale, per la conservazione dei paesaggi tradizionali e il mantenimento delle tecniche per la realizzazione di prodotti tipici.

Questo approccio alla rete ecologica come strumento non solo ecologico ma, più in generale, per promuovere la qualità urbana, è il frutto dell'avvicinamento della pianificazione territoriale ai principi dello sviluppo sostenibile. L'obiettivo delle reti ecologiche, in questa visione territoriale, è dunque combattere gli effetti della frammentazione e migliorare le risorse culturali e rurali combinandole in un sistema che conferisca al paesaggio anche una struttura visibile e leggibile (Bryant, 2006). Attraverso questa nuova visione della città, le reti ecologiche possono favorire una pianificazione sostenibile degli usi e delle attività antropiche che sia il risultato di un maggiore equilibrio tra funzioni ecologiche, sociali ed economiche (Termorshuizen *et al.*, 2007).

4. La conversione di spazi privati e aree dismesse in aree verdi pubbliche: i casi di Berlino e Amsterdam

La gran parte delle trasformazioni urbane, come abbiamo visto, è legata allo sviluppo o al rinnovamento delle aree residenziali, alla costruzione di infrastrutture e di superfici commerciali, centrali o periferiche di carattere locale o regionale (outlet, ipermercati, centri commerciali). Negli ultimi decenni l'azione combinata delle forze economiche che agiscono in ambito urbano, a fronte di uno scarso potere degli organismi pianificatori locali e regionali, ha portato alla diffusione di un numero significativo di aree commerciali nelle periferie delle città, spesso a scapito di quelli presenti nelle aree centrali (Pacione, 2001). Alcuni studiosi, tra cui Berry, hanno definito lo sviluppo commerciale come una piaga, in virtù dei numerosi effetti negativi che questo fenomeno comporta: da un punto di vista economico sul commercio al dettaglio e sulle condizioni dei lavoratori; da un punto di vista sociale sulla congestione, sulla creazione di zone monofunzionali; da un punto di vista architettonico per il deterioramento degli edifici abbandonati e per l'impatto visivo di quelli nuovi; infine da un punto di vista ambientale per l'aumento del traffico, il consumo di suolo, ecc. (cit. in Pacione, 2001). Nelle zone centrali delle città, le aree dismesse vengono acquisite da strutture terziarie e amministrative, mentre le periferie diventano oggetto del decentramento di alcune attività, e dello sviluppo, spesso disordinato, di magazzini, aree di smistamento delle merci, supermercati e ipermercati, ecc., con gravi ripercussioni sul consumo di suolo, in particolare di aree agricole (Sbordone, 2001).

Le trasformazioni dell'uso del suolo nelle città, in effetti, non riguardano solo l'espansione delle superfici costruite ma anche l'abbandono di alcune aree residenziali e industriali dismesse, rispetto alle quali si pone il problema di trovare una nuova destinazione d'uso. La pianificazione urbana, che per anni si è occupata di crescita urbana, si trova davanti alla necessità di progettare il futuro di questi spazi lasciati "vuoti". Raramente si coglie l'opportunità di trasformare queste aree in zone verdi o ricreative, soluzione che avrebbe ricadute positive sulla vivibilità delle città; più spesso di prospettano progetti di rinnovamento a scopo residenziale o commerciale o, ancora più di frequente, le aree vengono lasciate in stato di abbandono, con gravi ripercussioni sul degrado sociale e ambientale (Schetke *et al.*, 2007). Tra il 1990 e il 2000 solo il 2,5% delle nuove superfici artificiali è stato realizzato grazie al recupero di aree già costruite (AAE, 2006b). La riutilizzazione di queste aree, al contrario, potrebbe avere effetti positivi proprio sul contenimento dello *sprawl*. Si preferisce sostenere l'espansione della città e dei quartieri a bassa densità, piuttosto che rinnovare le zone interne alla città e, dunque, favorire una dimensione più compatta dell'area urbana. L'esigua utilizzazione delle aree dismesse dipende ancora una volta anche dallo scarso coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche sia, direttamente, nei progetti di costruzione o rinnovamento, sia, indirettamente, nello svolgere il ruolo di guida e orientamento per gli investitori privati, per condizionare l'operato e

la scelta delle aree su cui intervenire. In assenza di vincoli posti dall'amministrazione gli investitori privati scelgono infatti i progetti che gli permettono di massimizzare i profitti, normalmente la costruzione *ex novo* in aree a basso costo, come i terreni agricoli e le zone naturali. L'ulteriore conseguenza di questo atteggiamento "poco interventista" del settore pubblico comporta la crescita progressiva di spazi privati (residenze e servizi) a scapito della realizzazione e della sistemazione di aree ad uso pubblico (spazi museali, luoghi di incontro, parchi urbani) che solo raramente vengono realizzati dalle amministrazioni, per la carenza ormai cronica di fondi disponibili, o vengono individuati come misure di compensazione. Gli esempi di riutilizzazione degli spazi dismessi e di conversione in aree pubbliche dimostrano, al contrario, le ricadute positive di queste scelte sul tessuto urbano.

Un esempio molto interessante è la realizzazione del parco naturale Südgelände di Berlino (Figg. 4 e 5), un'area ferroviaria abbandonata di 18 ha convertita in zona a verde pubblico. La zona si trova nel cuore della città dove nel 1889 fu costruita una stazione di smistamento dei treni che divenne poi una delle linee ferroviarie più utilizzate di Berlino. A seguito della situazione politica successiva alla seconda guerra mondiale, con la città divisa in una zona est e ovest, la stazione fu progressivamente sempre meno utilizzata e abbandonata definitivamente nel 1952².



Figura 4. Una locomotiva a vapore tra la vegetazione del parco Südgelände di Berlino (Foto di Miriam Marta).

² Interessante sottolineare che mentre la rete ferroviaria apparteneva all'amministrazione che governava Berlino ovest la stazione di smistamento si trovava nel territorio di Berlino est; questa è stata la ragione principale che ha portato all'abbandono dell'area.



Figura 5. Un vecchio tracciato ferroviario progressivamente coperto dalla fitta vegetazione del parco Südgelände di Berlino (Foto di Miriam Marta).

La natura ha preso dunque progressivamente possesso della zona.

Negli anni Novanta, riunificata la città, sono stati ideati numerosi progetti di sistemazione della stazione cui si sono opposti strenuamente i cittadini che finalmente, nel 1995, hanno viste riconosciute le loro istanze e istituito il parco, anche a compensazione delle nuove edificazioni realizzate in Potsdamer Platz. È stato, dunque, realizzato un progetto di recupero naturalistico e il parco è stato aperto al pubblico nel 2000. Oggi l'area rappresenta una zona importante sia dal punto di vista naturale – per le specie di flora e fauna che ospita e per la presenza di aree strettamente adibite al recupero e alla conservazione – sia per la fruibilità da parte dei cittadini che possono svolgere numerose attività ricreative, percorrere sentieri naturali e partecipare a iniziative culturali nei luoghi di incontro appositamente realizzati; sono state mantenute anche testimonianze della passata utilizzazione ferroviaria e inseriti allestimenti di arte moderna. Il riuso dell'area dismessa è stato dunque pensato come recupero e progettazione di un'area naturalistica coniugando la tutela ambientale con la conservazione di un significativo esempio di archeologia industriale, connubio che ha portato alla costruzione di un paesaggio che può essere, per certi versi, emblematico della città contemporanea.

Ancora più ambizioso, per la vastità della zona interessata e la tipologia di interventi, è il progetto realizzato nell'area dunale a nord di Amsterdam, da cui proviene gran parte dell'approvvigionamento idrico della città. L'area, di 3500 ha, rappresenta una delle più estese aree dunali dei Paesi Bassi e dun-

que riveste un'importanza notevole dal punto di vista ambientale. Il mosaico territoriale dell'area è complesso e articolato: accanto ai luoghi di interesse naturalistico (aree dunali, bosco retrodunale, zone umide) si sviluppano i centri abitati e le zone coltivate (Fig. 6).



Figura 6. Il complesso mosaico territoriale dell'area dunale a nord di Amsterdam: da una parte la zona naturale, dall'altra la zona sfruttata per le coltivazioni e l'approvvigionamento idrico.

In quest'area, di proprietà del Comune di Amsterdam, dai primi anni Novanta sono state avviate numerose ricerche sugli effetti dell'estrazione dell'acqua sulle aree naturali, attività presente sin dal 1853, e sulle azioni possibili di recupero naturalistico delle aree degradate. Sul finire degli anni Novanta è stato dunque avviato un vasto progetto di rinaturalizzazione di un'area, prima intensamente coltivata, dove la natura ha progressivamente ripreso possesso del territorio. I canali hanno dunque lasciato posto alle zone umide e i campi alla vegetazione boschiva e arbustiva (Fig. 7). Gran parte dell'area è oggi accessibile e fruibile attraverso attività ricreative di tipo naturalistico e la zona più strettamente dunale, prospiciente il mare, è una delle mete balneari più frequentate dagli abitanti di Amsterdam³.

Il progetto realizzato in quest'area presenta, dunque, notevoli aspetti interessanti e di riflessione. Appare rilevante sottolineare la lungimiranza dell'amministrazione pubblica, in questo caso la municipalità di Amsterdam e il Ministero dell'Ambiente, che hanno promosso e realizzato un intervento

³ Ulteriori informazioni sulle caratteristiche e le attività presenti nell'area naturale sono disponibili al sito: <http://www.kustgids.nl>

consistente di rinaturalizzazione in un'area vicina a una grande città, raro esempio in Europa e quanto mai in Italia dove, più spesso, si preferisce optare per opere di investimento considerate più redditizie, soprattutto nel settore commerciale e residenziale sulla base di una stretta valutazione economica. La soluzione pensata in quest'area non solo ha permesso di conciliare la conservazione della natura con le attività antropiche – il prelievo idrico *in primis* – ma ha trovato nelle attività di fruizione turistica dell'area uno strumento di remuneratività economica.



Figura 7. L'area dunale a nord di Amsterdam a seguito del progetto di rinaturalizzazione.

5. Conclusioni

Le decisioni in materia di pianificazione territoriale e, quindi, di gestione e cambiamento di uso del suolo devono bilanciare nel tempo e nello spazio le funzioni economiche, sociali e naturali al fine di garantire che il territorio sia in grado di produrre beni e servizi per le generazioni future. La capacità della pianificazione di perseguire questi obiettivi, che deve passare anche per il maggiore coinvolgimento delle comunità locali, deve essere assicurata affinché il modello di sviluppo adottato possa definirsi sostenibile (Termorshiuzen *et al.*, 2007). Nelle strategie di sostenibilità urbana l'approccio territoriale allo sviluppo è stato, finora, spesso trascurato. I cambiamenti avvenuti e in atto, nelle aree rurali, naturali, nel patrimonio culturale, legati al processo e alla crescita dell'urbanizzazione, se analizzati secondo una prospettiva territoriale integrata sono, invece, un aspetto fondamentale per risponde-

re ai pressanti interrogativi su come indirizzare la crescita urbana verso un modello di maggiore equilibrio tra uomo e ambiente e su quali strategie di gestione e pianificazione adottare (AAE, 2002). L'Unione Europea ha sottolineato che le attuali politiche territoriali devono necessariamente essere migliorate anche per contrastare le marcate differenze regionali quanto a ricchezza e prosperità economica. Tra le strategie indicate dall'UE emerge il rafforzamento della collaborazione tra zone urbane e rurali, per rispondere allo *sprawl* urbano e per creare nuove opportunità economiche attraverso il concetto di città "gateway". Altro punto cruciale è la gestione responsabile dell'eredità naturale e culturale. A questo proposito si evidenzia che lo sviluppo delle infrastrutture, dell'agricoltura e delle altre attività antropiche deve essere attentamente valutato rispetto agli impatti sull'ambiente e sulle aree naturali (AAE, 2006b). Come dimostrano i casi presentati di Berlino e Amsterdam, le amministrazioni pubbliche possono ancora svolgere un ruolo determinante nella definizione degli indirizzi urbani e nella promozione di nuove progettualità. Oltre alla definizione di standard ambientali e alla tutela delle aree naturali, la creazione di spazi verdi pubblici ha ricadute importanti sulla qualità ambientale e la vivibilità urbana. Attraverso questi modelli di sviluppo locale, *bottom up*, si può concretamente sperimentare e realizzare la sostenibilità urbana, sfida importante sulla quale si gioca la sostenibilità globale, in virtù della capacità di influenza economico-politica delle città e in funzione della popolazione crescente destinata a risiedere nel futuro nelle aree urbane del Pianeta.

Bibliografia

- AGENZIA AMBIENTALE EUROPEA, *Towards an urban atlas*, Report n. 30, Copenhagen, 2002.
- AGENZIA AMBIENTALE EUROPEA, *Urban sprawl in Europe, the ignored challenge*, Report n. 10, Copenhagen, 2006a.
- AGENZIA AMBIENTALE EUROPEA, *Land accounts for Europe 1990-2000*, Report n. 11, Copenhagen, 2006b.
- ALBERTI M., SOLERA G., TSETSI V., *La città sostenibile*, Milano, Franco Angeli, 1994.
- ANTROP M., *Landscape change: Plan or chaos?*, in «Landscape and Urban Planning», 41, 1998, pp. 155-161.
- ANTROP M., *Landscape change and the urbanization process in Europe*, in «Landscape and Urban Planning», 67, 2004, pp. 9-26.
- APAT, *La realizzazione in Italia del progetto europeo Corine Land Cover 2000*, Rapporti, 36, 2005a.
- APAT, *Qualità dell'Ambiente Urbano*, Roma, 2005b.
- BLASI C., CAPOTORTI G., MARTA M., MARCHESE M., *An integrated approach to better define the concept and functions of Urban Biosphere Reserves*, in «Plant Biosystems», 142, 2, 2008, pp. 324-330.

- BRYANT M.M., *Urban landscape conservation and the role of ecological greenways at local and metropolitan scale*, in «Landscape and Urban Planning», 76, 2006, pp. 23-44.
- CELANT A., FEDERICI P.R., *Nuova città, nuova campagna spazio fisico e territorio*, Atti del XXIV Congresso Geografico Italiano, Bologna, Pàtron, 1988.
- CHIESURA A., *The role of urban parks for the sustainable city*, in «Landscape and Urban Planning», 68, 2004, pp. 129-138.
- COHEN B., *Urbanization in developing countries: Current trends, future projections and key challenges for sustainability*, in «Technology in Society», 28, 2006, pp. 63-80.
- CONTI S., SALONE C., *L'Europa urbana tra policentrismo e gerarchia*, in «BSGI», XII, VI, 2001, pp. 39-64.
- CRISTALDI F., *Multiethnic Rome: toward residential segregation?*, in «Geojournal», 58, 2002, pp. 81-90.
- CRISTALDI F. (a cura di), *Le mille popolazioni metropolitane, un'analisi geografica dell'area romana*, Roma, Centro interdipartimentale di studi e ricerche nella popolazione e la società di Roma, Università «La Sapienza» di Roma, 2003.
- DEMATTEIS G., *Rappresentazioni spaziali dell'urbanizzazione europea*, in BAGNASCO C., LE GALÈS P. (a cura di), *Le città nell'Europa contemporanea*, Napoli, Liguori, 2001, pp. 67-98.
- DEMATTEIS G., INDOVINA F., MAGNAGHI A., PIRODDI E., SCANDURRA E., SECCHI B. (a cura di), *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milano, Franco Angeli, 1999.
- DEVUYUST D., HENS L., DE LANNOY W. (a cura di), *How green is the city? Sustainability Assessment and the Management of Urban Environments*, Columbia University Press, New York, 2001.
- FERNANDES J.P., GUIOMAR N., *Spatial modelling of landscape patterns derived from land use and land cover changes*, in BOUNCE R.G.H., JONGMAN R.H.G., HOJAS L., WEEL S. (eds.), *25 Years of Landscape Ecology: Scientific Principles in Practice*, Proceedings of the 7th IALE World Congress, Wageningen, 2007, pp. 588-589.
- HALL P., *Megacities, World Cities and Global Cities*, <http://www.megacities.nl>, 1997.
- KÜHN M., *Greenbelt and Green Heart: separating and integrating landscapes in European city regions*, in «Landscape and Urban Planning», 64, 2003, pp. 19-27.
- LEONE U., (a cura di), *Aree dismesse e verde urbano. Nuovi paesaggi in Italia*, Bologna, Patron, 2003.
- MARTA M., *La sostenibilità urbana: una sfida per il futuro del Pianeta*, in «Biologi Italiani», 11, 2007, pp. 16-20.
- NEWMAN P., THORNLEY A., *Urban Planning in Europe*, Londra, Routledge, 1996.
- PACIONE M., *Urban Geography, a global perspective*, Londra, Routledge, 2001.
- PADOA-SCHIOPPA E., POGGESI M.C., BOTTONI L., *Road effect on fragmentation and agricultural landscapes: examples from Italy*, in BOUNCE R.G.H., JONGMAN R.H.G., HOJAS L., WEEL S. (eds.), *25 Years of Landscape Ecology: Scien-*

- tific Principles in Practice*, Proceedings of the 7th IALE World Congress, Wageningen, 2007, pp. 171-172.
- PIRODDI E., *Dinamiche Urbane e Valori Storici*, Relazione al 49° Congresso Mondiale IFHP - Roma, 2-5 ottobre 2005, <http://www.dau.uniroma1.it>.
- PIRODDI E., SCANDURRA E., DE BONIS L. (a cura di), *I futuri della città. Mutamenti, nuovi soggetti e progetti*, Milano, Franco Angeli, 2000.
- SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997.
- SBORDONE L., *Città e territorio fra sostenibilità e globalizzazione*, Milano, Franco Angeli, 2001.
- SCHETKE S., HAASE D., BREUSTE J., *To much urban green? the challenge of shrinkage in cities for green space, recreational ecosystem services and public acceptance of related policy strategies*, in BOUNCE R.G.H., JONGMAN R.H.G., HOJAS L., WEEL S. (eds.), *25 Years of Landscape Ecology: Scientific Principles in Practice*, Proceedings of the 7th IALE World Congress, Wageningen, 2007, pp. 189-190.
- SEARNS R.M., *The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form*, in «Landscape and Urban Planning», 33, 1995, pp. 65-80.
- TAYLOR J., PAINE C., FITZGIBBON J., *From greenbelt to greenways: four Canadian case studies*, in «Landscape and Urban Planning», 33, 1995, pp. 47-64.
- TERMORSHUIZEN J.W., OPDAM P., VAN DEN BRINK A., *Incorporating ecological sustainability into landscape planning*, in «Landscape and Urban Planning», 79, 2007, pp. 374-384.

Summary

Urban areas are affected by a hard competition to be included in the world city hierarchy of strong economy areas. To support the fragile economies of cities, led by globalization dynamics and "free market" rules, many local administrations promote big investments in new commercial and residential areas, resulting in urban sprawl, progressive erosion of natural and rural areas and decreasing of environmental quality. Rethinking the economy of the city can instead be an important opportunity to promote sustainable strategies in urban areas, based on the designing of green areas, as ecological networks, and on the renovation and re-use of brownfield sites. In this paper two case studies are presented: Berlin and Amsterdam.

Résumé

Les villes sont en permanente compétition pour occuper des positions importantes au sein de la hiérarchie urbaine mondiale. Pour promouvoir les économies des villes, mises en crise par la globalisation et par le durcissement des règles du marché libre, de nombreuses administrations locales misent sur/visent la construction de nouvelles aires commerciales et résidentielles, avec des conséquences négatives sur le sprawl urbain/sur l'expansion urbaine anarchique, sur l'érosion des aires agricoles et naturelles, et sur la qualité environnementale. La nécessité de repenser l'économie des villes peut, au contraire, être une opportunité à saisir pour promouvoir des stratégies urbaines (soutenables) de développement durable, basées sur le projet de zones vertes, sur la construction de réseaux écologiques et sur la requalification des aires/la reconversion d'aires (qui ne sont plus utilisées/abandonnées) désaffectées. La revalorisation de la composante environnementale de la ville peut donc être un instrument pour dépasser la crise et relancer les activités économiques (de manière défendable) en terme de développement durable, comme le démontrent les deux études de cas présentées dans ce travail: Berlin et Amsterdam.