

## **“Urbano, compatto, rinverdito” – strategie per uno sviluppo urbano sostenibile**

*Gertrude Penn-Bressel, Agenzia Federale Tedesca per l’Ambiente, settore pianificazione spaziale ambientale*

La crescita permanente dell’uso del suolo per insediamenti e trasporti – come anche la crescente frammentazione del paesaggio – sono state fin dall’inizio della motorizzazione un problema cronico che preoccupa urbanisti e pianificatori spaziali come anche ambientalisti e naturalisti.

In questo contesto non ha senso discutere se un consumo di 130, 80 o 30 ettari al giorno è compatibile con uno sviluppo sostenibile a lungo termine. Naturalmente **ogni** progressivo insediamento al lungo andare **non** è sostenibile e non lo può essere, perché secondo il tasso di crescita sparirà la superficie agricola oggi ancora disponibile dopo 400, 650 anni o solo dopo 1750 anni.

Terreni edificati in disuso possono essere abbandonati, lasciati alla vegetazione spontanea, riforestati - ma non possono essere ritrasformati in suoli fertili utili per la coltivazione di alimenti e mangimi, o solo con grandi difficoltà. Fa parte di uno sviluppo sostenibile dare la chance alle future generazioni di poter decidere se e quali superfici, che potrebbero anche essere usate per l’agricoltura, vogliono usare per quale scopo.

Anche le specie estinte non si possono più far rivivere. Proprio la frammentazione del paesaggio è una delle cause più importanti della progressiva estinzione delle specie e della perdita della varietà genetica all’interno delle specie. Per questo l’uso del suolo per insediamenti e infrastrutture è un processo irreversibile che non è consono a uno sviluppo sostenibile. Uno sviluppo urbanistico sostenibile incanala nuovi usi nelle superfici antropizzate esistenti e arriva nel bilancio complessivo a un’occupazione zero di nuovo spazio.

### **I terreni per costruzioni e trasporto e la loro crescita sproporzionata: cause e colpevoli**

Nell’analisi delle cause di questa crescita vanno distinte due diverse dinamiche della crescita delle superfici antropizzate (crescita demografica nel territorio e crescita della superficie pro capite) che risultano alla fine, secondo il successo o insuccesso della pianificazione quantitativa e del percorso dell’insediamento, in forme di sviluppo urbanistico simile, ma *ceteris paribus* a delle densità di popolazione diverse.

Si sono verificati inoltre degli spostamenti delle imprese a seguito della trasformazione strutturale dell’economia dall’industria pesante a quella dei servizi e dai mercati nazionali o europei a quelli globali come anche la concentrazione territoriale nel commercio al dettaglio.

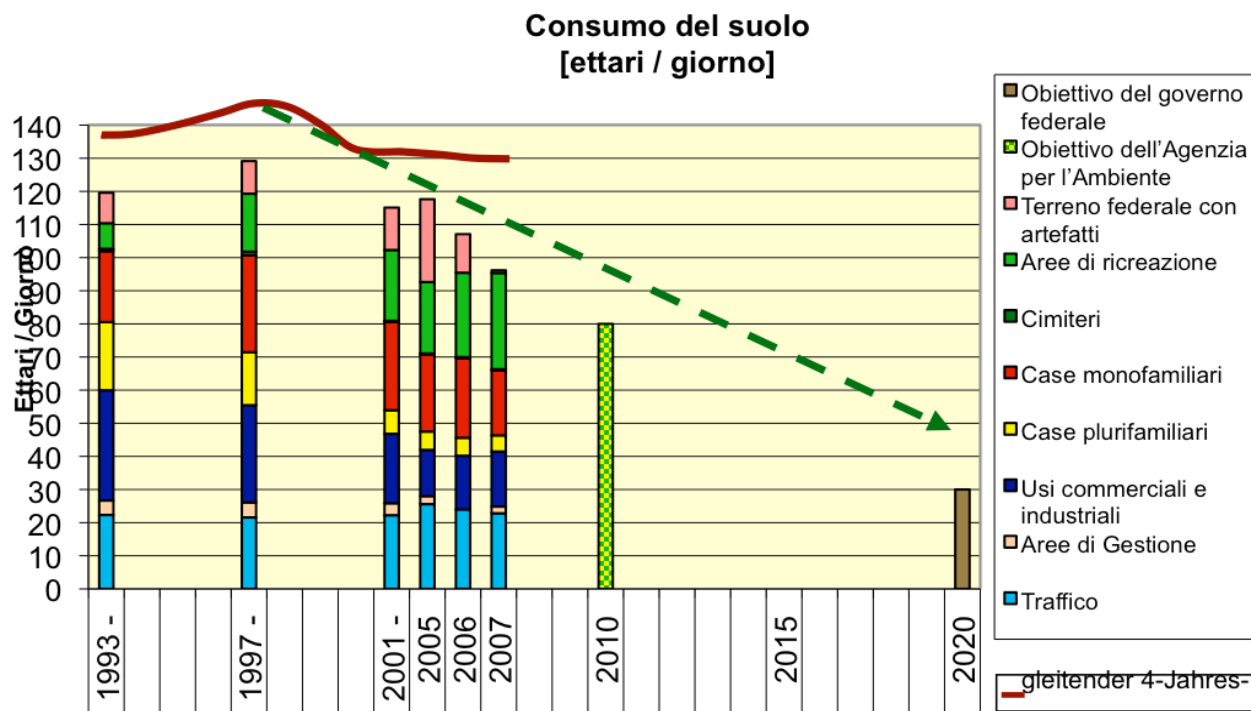
Si deve aggiungere la distruttiva concorrenza intercomunale che ha portato, nei territori stagnanti o in recessione, alla crescita di spazi vuoti nelle zone edificabili esistenti. Sovvenzioni della mano pubblica per lo sviluppo economico e investimenti nelle infrastrutture viarie (a lunga distanza) promuovono ulteriormente la crescita edilizia sproporzionata.

### ***Crescita demografica territoriale e volume abitativo***

Causa numero uno per la crescita della domanda per più abitazioni è la crescita demografica. Risposte possibili a questa pressione e la minaccia di insoddisfazione nella popolazione sono:

- la destinazione di nuovi terreni all’edificabilità
- l’uso di terreni sparsi nell’edificato o di riserve di terreni edificabili;
- l’uso più efficiente dei terreni edificabili esistenti e un ridimensionamento più oculato dell’urbanizzazione (costruire diminuendo costi e superfici);
- la ristrutturazione dei sottotetti e di edifici abbandonati o non utilizzati;
- il riciclaggio di superfici abbandonate dall’industria e dal commercio;
- la densificazione edilizia di edifici esistenti (aggiungere un piano o degli annessi);
- un uso più efficiente di abitazioni esistenti e sotto-utilizzate (scambio di case, suddivisione di case grandi, creazione di comunità).

La prassi dimostra per il resto che l'edilizia a basso consumo di suolo viene usata in aree di nuove costruzioni dove i terreni sono pochi e costosi. Lo stesso vale per misure dai costi relativamente elevati come il riciclo di aree abbandonate e la densificazione dei vuoti urbani come si applicano in vista di alti prezzi fondiari che rendono redditizi i costi aggiuntivi di sgombero e preparazione di terreni precedentemente usati.



### **Aspettative per la qualità della casa e del quartiere**

Seconda causa della crescita del suolo edificato è il desiderio di molte famiglie di avere più spazio a disposizione, più comfort e più qualità nel quartiere o nella zona. Questi desideri nascono quando i bisogni primari di un tetto accettabile sopra la testa sono abbastanza soddisfatti e un reddito sufficiente permette il finanziamento di case ben attrezzate o di ville o villette fuori città.

Le stesse condizioni economiche, vale a dire un alto livello di reddito, tempi di lavoro contenuti e bassi prezzi di carburante permettono anche di incentrare la propria mobilità sull'automobile e di considerare distanze non indifferenti tra l'abitare in periferia e il lavoro nel centro o in un'altra periferia come normale e accettabile. Grandi superfici potrebbero essere riguadagnate nella città a favore del quartiere se si riuscisse a incoraggiare la vita senz'auto attraverso offerte come un buon trasporto pubblico, *car sharing*, promozione della bicicletta, etc.

### **Trasformazione strutturale dell'economia e scelte insediative delle imprese**

Una terza causa che contribuisce in modo sostanziale al consumo del suolo agricolo e alla distruzione del paesaggio è l'impulso di molte imprese di abbandonare le ubicazioni tradizionali e cercare dei terreni in prossimità degli assi stradali forti.

Un tema di particolare rilevanza in questo contesto è l'esodo del commercio dal centro verso nuovi terreni fuori città. I bassi prezzi dei beni in questi centri commerciali sono riconducibili in prima linea alla drastica riduzione di personale di vendita (economia di scala) in modo che nel bilancio complessivo del territorio si verifica una perdita di posti di lavoro. Un altro effetto di riduzione dei costi dal punto di vista del commerciante è che si risparmia l'ultima tappa della distribuzione particolarmente costosa in termini di autisti e veicoli, cioè la distribuzione capillare nei quartieri. Di questo lavoro si fa carico il cliente con la sua automobile privata.

In Germania, secondo i calcoli dell'istituto statistico federale, nel bilancio complessivo l'occupazione di suolo da parte dell'industria **attiva**, riferita al prodotto interno lordo, sta tendenzialmente diminuendo. A causa della trasformazione strutturale e dell'esodo fuori città con il conseguente abbandono delle ubicazioni tradizionali l'espansione delle superfici denaturate in modo permanente dai privati e dal pubblico progredisce rapidamente.

### ***Concorrenza intercomunale intensificata nelle zone di stagnazione o recessione***

Mentre nei territori di crescita in vista della cronica scarsità di terreni e alti prezzi fondiari si possono verificare misure di sviluppo interno, densificazione e riciclo di aree abbandonate, nelle zone di stagnazione la consueta reazione dei decisori alla domanda della popolazione e dell'economia di più spazio è la designazione di nuovi terreni edificabili invece di studiare seriamente altre opzioni. La conseguenza non è solo l'aumento della superficie abitativa e insediativa pro capite ma possono verificarsi anche grandi volumetrie vuote.

Questa reazione dei decisori comunali nasce dalla preoccupazione – in un primo momento del tutto plausibile – che una politica restrittiva alla designazione di nuovi terreni edificabili potrebbe avere gravi conseguenze negative. Un comune che mette a disposizione poco terreno edificabile e soprattutto non promuove la costruzione di quartieri a ville e villette con il loro alto consumo di suolo, rinuncia a introiti addizionali – in particolare da contribuenti con redditi alti – o può perdere addirittura abitanti e imprese contribuenti a favore dei comuni limitrofi. La perdita di abitanti significa anche quote di finanziamenti più bassi da parte del governo nazionale, il che – questa la paura – potrebbe ridurre ulteriormente gli spazi finanziari d'azione dei comuni che fanno un uso cauto del suolo.

Per queste ragioni la lotta dei comuni per abitanti e imprese viene portata avanti in zone di stagnazione, e ancora di più in quelle di recessione, con grande durezza.



### ***Potenziamento dell'infrastruttura regionale del traffico e sovvenzione per lo sviluppo economico***

Una quinta causa per il consumo smisurato del suolo sono le spese pubbliche per il “miglioramento della struttura economica e del trasporto”. Malgrado il fatto che l'infrastruttura del trasporto (le strade extracomunali e le linee ferroviarie) richiedano mezzi enormi di manutenzione (entro il 2020 in Germania circa la metà dell'immobilizzazione lorda richiederà rinnovamento), le manutenzioni necessarie si fanno aspettare a favore di “investimenti” per nuove costruzioni. Nel bilancio complessivo continua a crescere l'infrastruttura che in futuro richiederà manutenzione. In tempi di casse vuote si pone la domanda da dove arriveranno in futuro i fondi necessari.

Un'altra allocazione sbagliata di mezzi statali si verifica soprattutto nei territori economicamente deboli: vengono finanziati secondo il principio speranza la designazione e urbanizzazione di aree commerciali, senza che ne esista la domanda. I terreni inutilizzati rovinano i prezzi già bassi e mettono a rischio la solvibilità delle imprese sul posto. In questo senso la promozione dello sviluppo economico dovrebbe partire più che altro dalla formazione e qualificazione delle persone del territorio per metterle in grado di promuovere la crescita economica che in seguito potrebbe anche approfittare delle superfici commerciali esistenti in abbondanza.

## **La forma di crescita degli insediamenti e le conseguenze**

### ***Crescita edilizia sproporzionata, frammentazione, “centri intermedi”***

Per le cinque cause descritte sopra il processo di occupazione ex novo di superfici libere continua allegramente malgrado una congiuntura zoppicante. A seconda della forma dello sviluppo edilizio si incontrano la crescita sproporzionata, la frammentazione e in casi estremi la formazione di centri abitati “intermedi”. Nella realtà vengono tagliuzzate, direttamente distrutte o indirettamente svalutate – in relazione alla crescita quantitativa delle aree per case e strade – delle superfici libere sproporzionate. I nuovi insediamenti umani perlopiù non si sviluppano in continuità dei centri abitati esistenti sotto forma di anelli concentrici, ma proliferano invece in modo tentacolare lungo le strade extracomunali nelle intercapedini dei centri esistenti.

I piccoli comuni in posizioni periferiche spesso designano superfici sproporzionate in relazione agli abitanti e alle superfici edificate esistenti per nuovi quartieri residenziali e commerciali.

### ***Le conseguenze ecologiche, economiche e sociali dei “centri intermedi”***

Quando si parla delle conseguenze della crescita edilizia sproporzionata e degli effetti sull’ambiente non si tratta solo dell’impermeabilizzazione e dell’incidenza sul bilancio idrico e il microclima (circa il 50% delle nuove aree per insediamento e trasporto prima o poi viene impermeabilizzato). Non è neanche solo una questione della perdita di superfici per l’agri- e silvicoltura che perde la base per la produzione di alimenti, mangimi, materie prime rinnovabili e piante energetiche. La frammentazione del paesaggio minaccia soprattutto anche lo spazio vitale delle specie animali selvagge che hanno bisogni esigenti di territorio e movimento.

Nell’insieme i “centri intermedi” promuovono uno stile di vita a un alto livello di consumo di suolo, materiali ed energia, che viene percepito dagli abitanti - e questo è del tutto umano - come “libero”, “generoso”, “comodo” o “individuale”. Questo stile di vita causa pro-capite un elevato peso sull’ambiente e naturalmente va avanti, mano nella mano, con costi fissi più alti per la manutenzione ordinaria e straordinaria nonché la gestione degli edifici, dell’infrastruttura e dei veicoli. Anche i costi di riscaldamento delle ampie cubature e per il carburante per i viaggi necessari diventano con questo stile di vita quasi costi fissi.

**Una vita piacevole nei centri intermedi presuppone quindi oltre a un reddito sicuro e non troppo basso, per poter finanziare i costi fissi, anche prezzi più bassi possibili per riscaldamento e carburante, per poter usare l’automobile, non solo per i viaggi necessari ma anche nel tempo libero, senza preoccupazioni. Però – almeno per i prossimi anni – ci sembra delinearsi la fine del periodo favorevole dei mercati dell’energia. Con i prezzi del petrolio in continua crescita e dei redditi fermi a causa della situazione di concorrenza internazionale sul mercato del lavoro lo *charme* della vita automobilistica nei centri intermedi potrebbe venire decisamente a meno.**

Di fronte a queste dinamiche potrebbe essere il momento giusto di riprendere in considerazione i vantaggi delle strutture europee tradizionali di insediamento, in particolare delle città storiche con tutte le loro caratteristiche.

## **In difesa della città europea – compatta, urbana, verde**

### ***La città compatta***

La città compatta europea è caratterizzata – a differenza di molte città storiche ad alta densità in Asia e Sud America con edifici a uno o due piani e alle *cities* delle città nordamericane con i grattacieli che sorgono dal mare di edilizia bassa e sparsa intorno – da costruzioni di quattro o cinque piani in blocchi compatti.

Questo modo di costruire ha una serie di vantaggi a paragone degli altri menzionati. Dispone mediamente da due a quattro volte più piani delle città asiatiche o sudamericane, il che rende possibile un’elevata densità d’utilizzo per ettaro di terreno, riduce la superficie di insediamento e contribuisce potenzialmente ad evitare traffico. Di solito è possibile un buon servizio dei mezzi di

trasporto pubblico a costi accettabili in modo che gli abitanti possano rinunciare alla propria automobile. In alternativa offre per la stessa superficie più aree d'uso e quindi più comfort per gli abitanti.



**Edilizia residenziale a  
Monaco di Baviera**

**Compatta, urbana, verde**

**... con qualche angolo  
tranquillo**

### ***La città verde***

Le città possono offrire agli abitanti grandi aree verdi a condizione che cortili, strade e piazze non vengano occupati dalle automobili. Il mezzo privato mediamente viene usato un'ora al giorno, il resto del tempo sta fermo da qualche parte. Solo se si riesce a convincere più famiglie possibile di vivere senza auto, si liberano gli spazi necessari per un'alta qualità del quartiere. Offerte di *car sharing* e servizi di noleggio, biglietti del trasporto pubblico per i dipendenti o inquilini, centrali di mobilità che organizzano anche la consegna di merci nel quartiere possono favorire la decisione degli abitanti di rinunciare alla propria automobile.

Se si riesce ad abbassare la presenza delle automobili in città nascono possibili spazi per alberi lungo le strade e nelle piazze, cortili interni verdi, piccole aree verdi nel quartiere, parchi, percorsi lungo i fiumi e intorno ai laghi che offrono tranquillità e ricreazione.

### ***La città modello del futuro?***

In queste condizioni le città verdi compatte possono offrire agli abitanti una qualità di vita che supera di molto quella nelle periferie. Inoltre è pensabile che in tempi di prezzi crescenti dell'energia i sistemi urbani di trasporto e di economia si dimostrino più robusti che non i sistemi di trasporto e di economia delle periferie basati sull'automobile. In tal senso con i prezzi dell'energia che continuano a crescere i centri urbani potrebbero guadagnare molto di importanza a sfavore delle periferie come zone residenziali e commerciali.

### **I compiti futuri dei comuni e territori**

La competizione tra i comuni in un determinato territorio per tasse, abitanti e posti di lavoro è nel lungo periodo controproducente per tutti. È quindi importante in futuro che i comuni cooperino e lavorino insieme per migliorare la qualità del proprio territorio. Questo presuppone una chiara divisione del lavoro e degli oneri finanziari tra comuni che forniscono prestazioni e altri che ne approfittano. I comuni devono affrontare la sfida di partecipare ai processi territoriali di concertazione in modo costruttivo.