

urbanistica

INFORMAZIONI

Infrastrutture verdi e blu uno strumento di comprovata efficacia per ottenere **benefici ecologici, economici e sociali**

ricorrendo a soluzioni "naturali"; una opzione che a volte può rappresentare un'alternativa o una componente complementare rispetto alle tradizionali soluzioni "grigie". **Strategie nazionali per le aree interne**

Le aree interne rappresentano circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione, **la nuova programmazione dei**

Fondi strutturali le individua come una delle tre opzioni strategiche d'intervento per la programmazione **2014-2020. Una finestra su:**

Perth Il boom di Perth investe l'economia, la demografia e l'assetto dell'area metropolitana. Qui si concentrano ingenti capitali finanziari provenienti dai paesi asiatici. Come tutti i sistemi urbani australiani, anche Perth cerca di raggiungere uno sviluppo urbano utilizzando meglio le risorse ambientali e culturali.

252

Rivista bimestrale
Anno XXXXI
Novembre-Dicembre
2013
ISSN n. 0392-5005

€ 10,00

INU
Edizioni

In caso di mancato recapito rinviare a ufficio posta Roma - Romanina per la restituzione al mittente previo addebito.
Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/2/2004 n. 46) art. 1 comma 1 - DCB - Roma

Rivista bimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Sotziano
Anno XXXI
Novembre - Dicembre 2013
Euro 10,00

Editore: INU Edizioni
 Iscr. Tribunale di Roma n. 3563/1995
 Roc n. 3915/2001;
 Iscr. Cciaa di Roma n. 814190
 Direttore responsabile: Paolo Avarello

Urbanistica Informazioni è una rivista in fascia A2
nel ranking ANVUR, Agenzia Nazionale di Valutazione
del Sistema Universitario e della Ricerca

Direttore: Francesco Sbetti
Redazione centrale:
Ruben Baiocco,
Francesca Calace,
Marco Cremaschi,
Daniela De Leo,
Carolina Giaimo,
Pierluigi Nobile,
Anna Laura Palazzo,
Stefano Pareglio,
Sandra Vecchiatti

Servizio abbonamenti:
Monica Belli Email: inued@inuedizioni.it

Consiglio di amministrazione: M. Fantin (presidente),
D. Di Ludovico (consigliere delegato),
R. Calace, G. Ferina.
Redazione, amministrazione e pubblicità:
Inu Edizioni srl
Via Ravenna 9/b, 00161 Roma
tel. 06/68134341, 06/68195562,
fax 06/6821434, <http://www.inu.it>

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale
 Giuseppe Baricco, Agnolino Alfano, Ciccio
 Amadio, Roberto Carlo Alberti, Roberto Roberto,
 Carlo Alberto, Giovanni Lupo, Cori Birro, De
 Luca Giuseppe, Ori Gino, Tania Maria, Claudio
 Roberto, Giudice Roberto, Roberto, La Giudice
 Roberto, Marini Franco, Roberto, Roberto
 Fortunato, Piccinini Mario, Oliva Federico, Properi
 Pierluigi, Raddocia Raffaella, Rossi Francesco, Rita
 Lorenzo, Talia Michele, Torre Carmelo, Trillo Claudia,
 Savarese Nicolò, Stanghellini Stefano, Stramandinoli
 Michele, Trombino Giuseppe, Ulrici Giovanna Viviani
 Silvia, Comune di Livorno (Bruno Picchi), Provincia
 di Ancona (Roberto Renzi), Regione Umbria (Luciano
 Tortoli)

[illegible]

Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di
Roma, n.122/1997
Spedizione in abbonamento Postale Art. 2, comma
20/b - 662/96 - Roma

Abbonamento annuale Euro 50,00
Versamenti sul c/c postale 16286007, intestato a
INU Edizioni srl: Via Ravenna 9/b 00161 Roma
o con carte di credito: CartaSI - Visa - MasterCard

Aperture

Nuove geografie amministrative e riforma urbanistica

Francesco Sbeti

... si discute:

Rigenerazione, ovvero politiche e pratiche di pianificazione

Silvia Viviani

in quarta

Toscana: aree interne

IG

06 Infrastrutture verdi e blu

a cura di Francesca Calace

- 7 **Le potenzialità della green infrastructure per l'adattamento urbano ai cambiamenti climatici**
Andrea Filpa, Valeria Pellegrini
- 9 **Infrastrutture verdi ed ecologia del paesaggio: un caso applicativo**
Raffaele Laforzezza, Giuseppe Colangelo, Elena Gioscia, Giovanni Sanesi
- 12 **Un'ossatura idrica per un sistema di drenaggio sostenibile nell'area orientale di Napoli**
Francesco Domenico Moccia
- 14 **Il parco delle paludi di Napoli**
Alessandro Sgobbo
- 16 **Strumenti di gestione sostenibile delle acque piovane. Il bacino del Sarno**
Giuseppe Servillo
- 17 **Strategie di valorizzazione dell'infrastruttura del fiume Sarno**
Anna Mesolella
- 20 **Le acque termo-minerali di Calda e la proposta per un Parco integrato**
Emanuela Coppola, Giuseppe Bruno
- 22 **I Contratti di Fiume e di Lago**
Rocco Lafratta
- 24 **L'infrastruttura verde come matrice progettuale**
Francesca Calace, Carlo Angelastro

27 Strategie nazionali per le aree interne

a cura di Carmela Giannino

- 28 **Una strada del sud**
Franco Arminio
- 30 **Aree Interne: riflessioni di policy**
Sabrina Lucatelli
- 32 **Modelli di sviluppo per le aree interne**
Arnaldo Bagnasco
- 33 **Internazionalità e sviluppo locale di un'area intermedia**
Gerlandina Prestia, Valeria Scavone
- 35 **Il valore di *Hospitis* per le comunità locali**
Francesco Maiorano

- 36 **Le Aree omogenee del Cratere sismico aquilano**
Claudia Genitti
- 38 **Una strategia integrata e specifiche native**
Luigi Pingitore
- 39 **Reti di città e modelli insediativi policentrici**
Nicolò Savarese
- 41 **La megaregione Mediana: il PTS2**
Piero Properzi
- 44 **Vallo di Diano, lo stato dell'arte**
Michele Rienzo

46 Una finestra su: Perth

a cura di Marco Cremaschi

- 46 **Perth: scenari strategici metropolitani**
Andrea Marçel Pidalà
- 49 **Città capitale o smart city? Intervista a Dave Hedgcock**
Andrea Marçel Pidalà

53 Rassegna urbanistica

- 53 **Il parco città campagna**
Bruno Alampi
- 57 **Il laboratorio integrato di recupero territoriale del Val Tassarò**
Giuliano Cervi, Marcello Capucci

60 Eventi

- 60 **Accademia Urbana**
a cura di Laura Ricci
- 60 **Urbanistica è sperimentazione**
Laura Ricci
- 63 **Sperimentazione**
Claudio Gasparrini
- 64 **Progetto&Processo_Opposizioni**
Mosè Ricci
- 65 **Tempo pieno+intra moenia**
Maurizio Carta

68	Inu
68	Formare gli attori del governo del territorio <i>Mauro Giudice</i>
68	Urbanpromo 2013: Il Social Housing nella Rigenerazione Urbana, criticità e opportunità <i>Lucia De Vincenti</i>
72	Assurb <i>a cura di Daniele Rallo</i>
73	Libri e altro <i>a cura di Ruben Baiocco</i>

76	Opinioni e confronti "Svuota Province" <i>Ugo Targetti</i>
----	--

80	Indici
----	--------

CONTROBANDO	010
	Matteo va veloce <i>Federico Oliva</i>
	P05

> ERRATA CORRIGE

Nel n. 251 a pag. 62, articolo "Luoghi di Sosta Pedonale - una rete di micropiazze", non sono stati inseriti correttamente i riferimenti. L'autore dell'articolo è Stefano Reyes, il progetto è invece frutto della collaborazione con l'Associazione Centotrecento e del suo team di progettazione composto da: Britta Alvermann, Lorenzo Sammartino, Chiara Porretta e Federica Terenzi. Ci scusiamo con l'autore e con i lettori.



a cura di Marco Cremaschi

Una finestra su: Perth

Andrea Marçel Pidalà

Perth: scenari strategici metropolitani

Perth, città di medie dimensioni (1,5 milioni di abitanti circa) a Sud del continente oceanico: entro il 2050 giungerà a oltre 5 milioni di abitanti, in contrasto con il Western Australia, lo stato di cui è capitale, grazie alle spinte finanziaria ed immobiliare proveniente dall'Oceania e dall'Asia. Il boom di Perth investe l'economia, la demografia e l'assetto dell'area metropolitana. Qui si concentrano ingenti capitali finanziari provenienti dai paesi asiatici e in particolare da Giappone, Cina e India. Come tutti i sistemi urbani australiani, anche Perth cerca di raggiungere uno sviluppo urbano intelligente dotandosi di scenari di sviluppo per accrescerne la competitività; intervenendo a potenziare le infrastrutture locali; e utilizzando meglio le risorse ambientali e culturali. Il fine è di rimanere meno isolata e raggiungere una maggiore inclusione sociale locale. L'Elizabeth Quay è la proposta più audace: ristruttura il CBD e trasforma radicalmente il cuore della città.

Gordon Stephenson nel lontano 1953 disegnava, con geometrie semplici e forti segni urbani, una città razionalista dotata di tutti i servizi e che mantenesse una qualità alta dello stile di vita, quasi a misura d'uomo. Oggi la città di Perth, pur mantenendo in parte la sua struttura originaria tenta di andare in controtendenza rispetto al piano di Stephenson per accreditarsi nel palcoscenico mondiale delle città globali e avere un ruolo nella competizione tra i "giganti" della terra, il tutto determinato da una crescita vertiginosa di popolazione ed economia. La realtà di Perth oggi offre comparti produttivi in forte crescita (miniere, produzione tessile, logistica, terziario,...) ed allo stesso tempo alti problemi strutturali ed organizzativi dell'insediamento urbano i quali esercitano un'alta funzione propulsiva dell'occupazione e dell'economia regionale.

In questi ultimi anni, grazie anche all'intensa attività amministrativa guidata dal Sindaco Lisa Scaffidi, la città ha puntato, con l'ausilio del piano strategico "Perth City Vision 2029" alla riqualificazione urbanistica e socioculturale dell'area urbana, sponsorizzando ed avviando alcuni grandi piani e progetti urbanistici come il Perth Arena (la cui opera si è conclusa quest'anno); il Fiona Stanley Hospital (opera in ultimazione); e, più di tutti, il progetto condotto di concerto con lo Stato del Western Australia e l'Autorità Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, l'Elizabeth Quay (i cantieri sono

stati aperti alla fine del 2012). Quest'ultimo prevede la completa ristrutturazione, rigenerazione e riqualificazione urbana del waterfront dello Swanriver su cui la città di Perth si affaccia tenendo con il fiato sospeso tutta la popolazione per i suoi effetti sul territorio.

Il progetto dell'Elizabeth Quay è la proposta di scenario più audace, che sosterrà la riqualificazione e ristrutturazione del CBD centrale di Perth; ma è anche l'opera più discussa e controversa dall'implementazione del piano urbanistico di Stephenson poiché trasformerà il cuore della città con attrazioni sociali e culturali, nuove architetture che concretizzeranno un lifestyle molto diverso da quello tradizionale.

Una città noiosa?

Dal punto di vista degli eventi culturali, la città sta lavorando sulla ri-vitalizzazione culturale e sociale nel tentativo di sfatare il mito di città noiosa – *dullsville* – attribuitole agli inizi degli anni '90 dalla guida *Lonely Planet* del *Central Business District* (CBD), rilanciando diversi incontri di richiamo internazionale che la vedono attrarre, ancora in modo non del tutto solido e continuativo, nuovi segmenti di *city-users* (per esempio, nel luglio 2011 si è svolto a Perth il terzo congresso mondiale delle scuole di *Planning*).

Ma l'interesse per la struttura urbana fu rilevato anche da Giancarlo De Carlo che la definì "una città edoardiana", da Charles Landry e

da studi internazionali come quelli di Gehl e Hassell, impegnati in progetti per la città. Recentemente, sono state avviate iniziative di pianificazione strategica, partecipata e *urban regeneration* che stimolano curiosità ed interesse da più parti (Hedgcock 2011).

Tuttavia, questa città presenta questioni e conflitti aperti dovuti al clima (incendi, desertificazione, eventi atmosferici di grande portata) e alla coesistenza degli abitanti nativi con le popolazioni immigrate (Hill 2008). Non è un mistero lo storico conflitto sociale tra gli abitanti “colonici” e aborigeni con cui tutta l’Australia continua a confrontarsi.

Kevin Rudd, primo ministro laburista in carica dal 2007 al 2010, aveva riconosciuto i maltrattamenti inflitti agli aborigeni e chiesto scusa ai nativi nel febbraio 2008.

Storicamente, l’Australia subisce ciclicamente disastri naturali. Nel 1974 il ciclone *Tracy* distrusse la città di Darwin radendola quasi al suolo e nel 2011 il ciclone *Yasi* ha distrutto il

Queensland, colpendo anche la città di Brisbane. Inoltre sono frequenti incendi, piogge ed alluvioni torrenziali oltre all’intensa desertificazione delle aree più interne.

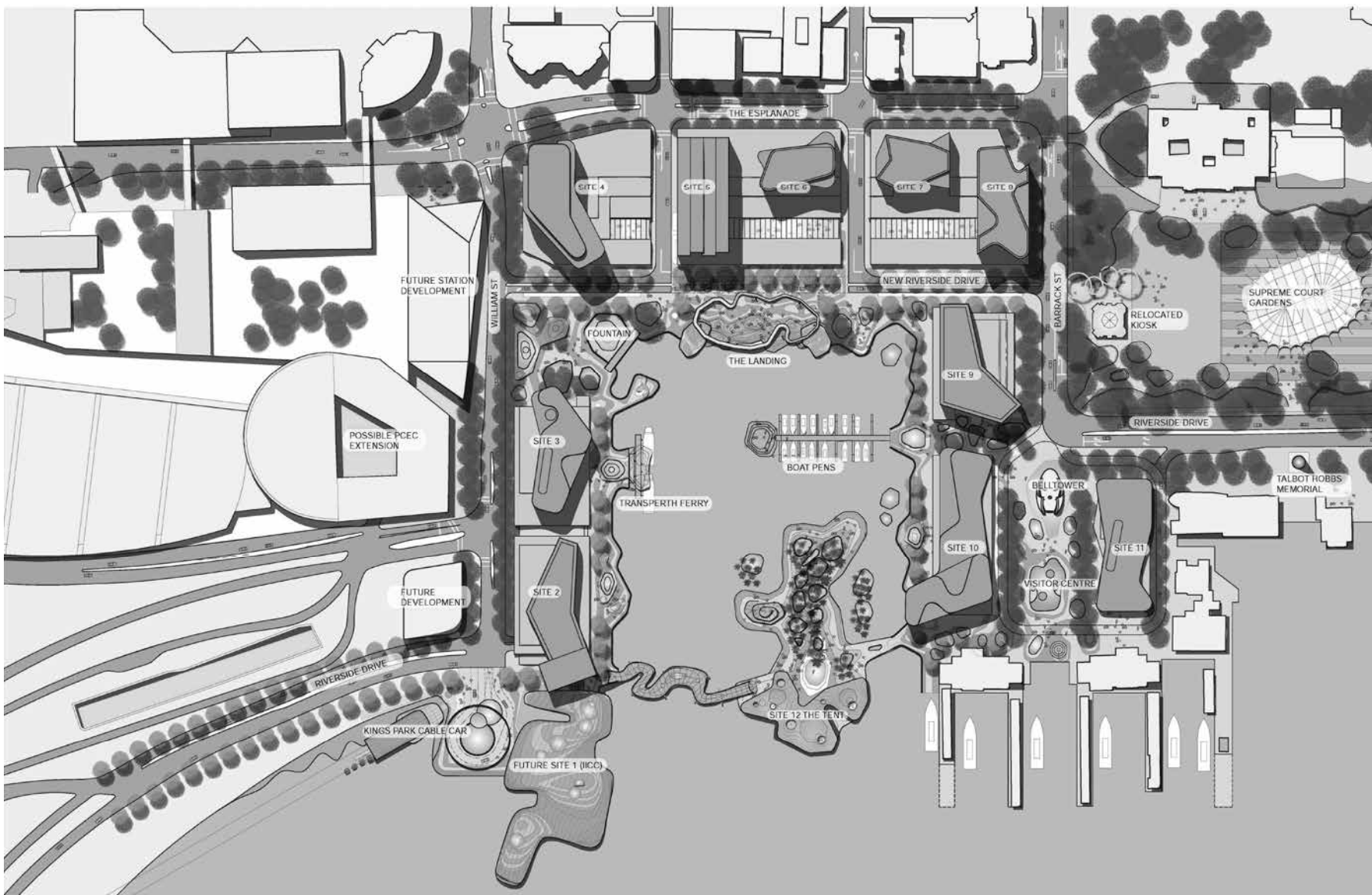
Come i sistemi ambientali, anche i sistemi urbani sono al centro dell’attenzione degli osservatori mondiali. La classifica dell’*Economist* ha inserito tre città australiane (Melbourne, Sidney e Perth, rispettivamente al primo, settimo e nono posto) nella top ten delle città più vivibili del pianeta (sui criteri della stabilità, salute, cultura ed ambiente, istruzione e infrastrutture.)

Visioni metropolitane

Negli ultimi anni Sidney, Melbourne e Perth sono, sempre più spesso, citate come città ad alta vivibilità e sostenibilità di tutto il pianeta. Il merito, in primo luogo sicuramente, va al sistema di *governance* (il mix governo-privati è collaudato) ed al sistema della pianificazione centralizzata nelle scelte statali ai livelli regionali e metropolitani. Visitando queste città

oggi non si può rimanere indifferenti ad alcuni aspetti quanto mai rilevanti: la disposizione degli insediamenti urbani, la qualità della vita, l’equilibrio tra paesaggio urbano e naturale, la maglia urbana ben organizzata dovuta a piani che hanno fatto la storia (oltre a Stephenson a Perth, Walter Burley Griffin a Canberra).

La “politica” delle “*smart-cities*” (città intelligenti, concetto e strategia ultimamente molto amplificato in Europa e di moda oggi in Italia) è già insita nel sistema città dell’Australia. Da tempo portano infatti avanti il tentativo di coniugare alcuni aspetti come “competitività” e “sostenibilità”. Nel concorso indetto dall’IBM per premiare le città del mondo che più si distinguono per qualità ed efficienza nell’utilizzo dei sistemi tecnologici, nel 2011 e nel 2012 comparivano due città australiane (Townsville, Queensland; e Geraldton, Western Australia). Infatti, le città australiane hanno consolidato da tempo servizi ad alta tecnologia (alcuni aeroporti hanno già eliminato i banchi di accoglienza con il perso-



nale, automatizzando il *check-in*). L'impiego di sistemi energetici alternativi ha permesso di orientare gli investimenti infrastrutturali. Trasparenza e partecipazione ai processi decisionali sono consentiti dall'ampio ricorso a *open data source* (es. la realizzazione dei pannelli digitali per un più efficiente utilizzo dell'energia elettrica e dell'acqua, la digitalizzazione delle informazioni per il turismo...) con applicazioni direttamente accessibili a tutti, su web, nei tablet e con smart phone mobile.

Ciononostante, esse stanno cambiando orizzonte virando verso il perseguimento di un maggiore credito e visibilità internazionale nel tentativo di competere con città, metropoli e aree metropolitane di maggior peso. Non senza alcuni grandi interrogativi sulle future trasformazioni urbane e territoriali alle quali ancora non si dà risposta certa.

Forse sarebbe più opportuno, in riferimento al tendenziale sviluppo di questa città, definire la sua proiezione in modo nettamente più chiaro: dalla scala umana di Stephenson, all'esplosione metropolitana (Weller 2010).

È abbastanza evidente il momento che la città sta vivendo e ciò che ne conseguirà, ovvero il passaggio di crescita, un mutamento del ruolo da città storicamente contenuta ed efficiente verso la configurazione di una nuova metropoli.

Il waterfront

Il progetto del *waterfront* decreterà di fatto la nascita di un nuovo sistema urbano con ricadute significative sul processo di pianificazione e conformazione di una nuova realtà metropolitana. Il *waterfront* si propone come un vettore dinamico e interattivo di rigenerazione complessiva della città di Perth, ricreando una nuova forma urbana, che intercetterà energie materiali ed immateriali, capitali immobiliari, flussi di reti, merci e persone, un nuovo luogo di scambio anche di idee. Elizabeth Quay offre anche grandi spunti di riflessione agli urbanisti australiani per comprendere e riconoscere la funzione di una infrastrutturazione capillare di Perth, operazione rivolta volta ad accompagnare la nuova forma metropolitana.

Elizabeth Quay interessa 10 ettari di terreno e si prevede la collocazione di bar, ristoranti, pub, *promenade* e mobilità alternativa; la realizzazione di un'insenatura artificiale al posto dell'attuale riserva di *Esplanade*, e la modifica completa dell'ambiente circostante il fiume *Swan*, compreso l'area urbana del quartiere *Barrack Square*.

Il piano di ristrutturazione urbana includerà la realizzazione di nove grandi costruzioni, le apposite attrezzature di servizio, la realizzazione di 1.700 appartamenti per la residenza, 150.000 mq di spazi adibiti ad uffici, 39.000 me-

tri quadri di spazi per il commercio al dettaglio. L'investimento economico è di 440 milioni di dollari australiani di cui 270 a carico del governo e 134 milioni dei privati. I lavori dovrebbero essere completati nel 2022 con una ricaduta economica per la città di Perth di 2.6 miliardi.

Seppure il progetto veda il coinvolgimento dell'Agenzia Nazionale per la protezione Ambientale non sono mancate ovviamente aspre critiche al piano (mosse in particolare dal gruppo *Citygatekeepers*) legate essenzialmente al non rispetto dei beni di interesse culturale, all'impatto sul sistema ecologico del fiume *Swan*, alla criticità della mobilità urbana, alla carenza di spazi pubblici. *Citygatekeepers* ha prodotto alcuni progetti alternativi richiedendo maggiori spazi pubblici; aree di mantenimento della biodiversità nel *waterfront*; la riduzione dei volumi nelle aree sul fiume e volumi più consistenti nell'area retrostante; una puntuale valutazione delle condizioni climatiche per trasformazioni edilizie eco-compatibili.

Nonostante la vibrante protesta, i lavori sono già iniziati con i movimenti terra ed i drenaggi e si procede celermente per consegnare a Perth il nuovo *waterfront* nel 2022.





di servizio rivolte ad una fetta di popolazione molto ampia. Tutto questo inizia a dare un'idea del contesto in cui si inseriscono le trasformazioni urbane in atto.

Come è strutturato il sistema della pianificazione del territorio nel Western Australia?

In primo luogo bisogna chiarire il sistema della pianificazione australiana. Lo stato del WA istituisce un processo simile a quelli europei ed in particolare a quelli inglesi. Da sempre abbiamo avuto un'affinità con l'Inghilterra, talvolta imitandone le costruzioni. In termini di pianificazione del territorio è importante sottolineare che abbiamo avuto, sin dall'inizio dei procedimenti urbanistici, pubbliche amministrazioni locali molto deboli e per tale ragione abbiamo dato forza al livello metropolitano e non a quello locale. Questa debolezza ha permesso allo Stato di avere un ruolo centrale nel sistema di pianificazione ai vari livelli e di definire un sistema di pianificazione urbanistica così articolata: linee guida per l'utilizzo dell'uso del suolo; *masterplan*, piani strategici/strutturali urbani e territoriali; pianificazione metropolitana regolativa e statutaria e politiche urbane e territoriali; piani regolatori comunali e piani di lottizzazione.

Andrea Marçel Pidalà

Città capitale e smart city? Intervista a Dave Hedgcock

Dave Hedgcock insegna presso la Curtin University di Perth. Nella sua lunga carriera ha scritto diversi saggi e ha redatto numerosi piani e progetti urbanistici. È stato Direttore del Dipartimento di Pianificazione Urbana e Territoriale della Curtin University (2004-2008); nel 2008, è stato designato Life Fellow del *Planning Institute of Australia*. I suoi interessi sono rivolti alla pianificazione strategica, il paesaggio e l'ambiente naturale con particolare riguardo a Sidney, Melbourne e Perth.

Quali sono gli orizzonti del piano a Perth?

Alcuni parametri possono stimolare una riflessione iniziale. Perth è una città di nuova fondazione: il primo insediamento risale al 1829 ed ebbe uno sviluppo molto lento sino

all'epoca della scoperta dell'oro (primi anni del 1900 circa), quindi con una storia urbana relativamente giovane. Tra Perth e Sidney ci sono quasi sei ore di volo e, in questa area vasta come lo spazio europeo compreso tra Roma e Mosca, vivono appena ventitré milioni di abitanti. Perth si trova nella parte più isolata dell'Australia ed è la capitale di uno Stato dai confini vastissimi; la superficie urbanizzata di questa città è più estesa di una città come Singapore che invece contiene cinque milioni di abitanti (tre e mezzo più di Perth). Le relazioni commerciali sono da misurare in ore di volo (ed anche per questo i prezzi dei prodotti in commercio sono molto più cari qui che in altri posti). La città possiede un dominio economico finanziario su una rete vasta che travalica i confini dello stato del WA e concentra le risorse economiche e



Il primo piano di area metropolitana lo abbiamo prodotto nel 1930 ed identificava al suo interno una serie di approcci davvero qualificati e competenti; soprattutto una serie di iniziative volte a dare un'immagine a Perth di capitale dello Stato del Western Australia. Lo strumento urbanistico prevedeva la proposta di un sistema di trasporto integrato, stabilendo alcuni principi fondamentali: l'individuazione di spazi verdi e d'interventi chiave per lo sviluppo del centro città, la previsione adeguata di spazi pubblici e l'individuazione di centri culturali. Il piano non aveva cogenza normativa in quanto non era definito dalla legge "statutario".

Che influenza ha avuto Gordon Stephenson nel sistema di pianificazione della Città di Perth?

La grande depressione del 1930 e gli anni della II Guerra Mondiale comportarono che pochi atti di pianificazione venissero implementati. L'obiettivo era di dimostrare soprattutto al governo nazionale che nel Western Australia il nostro sistema di pianificazione aveva valore. A seguito degli anni della Guerra e in relazione anche alle trasformazioni urbane europee iniziammo ad osservare con vero interesse lo stile degli urbanisti europei. A quel punto il governo si assicurò il servizio di Gordon Stephenson che ci diede l'occasione per implementare una nuova stagione di pianificazione urbana e territoriale. In due brevi anni, tra il 1953 ed il 1955, Gordon Stephenson e Alistair Hepburn (entrambi inglesi e di chiara fama mondiale) prepararono il *Metropolitan Plan Scheme for Perth and Fremantle*. Tengo ad evidenziare che, oltre a disegnare una città metropolitana, diedero vita ad una nuova struttura di pianificazione del territorio, finalmente più efficiente (definita *statutory*) come il sistema di interventi e regole che successivamente serviranno la città di Perth per cinquanta anni.

Dopo lo slancio conferito alla pianificazione dal Piano Stephenson-Hepburn, nuove sollecitazioni culturali e professionali presero corpo ed un nuovo contributo per la struttura del governo del territorio venne mossa nel WA, introducendo un piano di tipo strutturale e strategico per l'area metropolitana regionale al fine di individuare sul "piano concettuale" (con un piano "idea") e nel lungo termine, obiettivi e azioni dirette che fungessero da "spina dorsale" all'implemen-

tazione di leggi ai vari livelli degli interventi di piano, con cogenza su tutto il territorio metropolitano.

Nacque così il nuovo "*Corridor Plan*" che fu adottato e divenne cogente sin dal 1970. Da allora una nuova strategia metropolitana è stata preparata e attuata con intervalli di circa ogni 20 anni. Oggi l'area metropolitana di Perth possiede il *Piano Strategico di Perth* ed il Documento di Indirizzo *Direction 2031* adottato nel 2010 rientra negli strumenti e "disegni" fondamentali per il "fare città".

Quale eredità il piano di Stephenson ha consegnato agli abitanti della città?

Il risultato di questo lungo processo di pianificazione è oggi una città caratterizzata dall'insediamento urbano disperso distinto da aree suburbane a bassa densità, servite da autostrade ad alta velocità, che le connettono al ricco centro urbano, con una zonizzazione delle funzioni urbane molto razionalista (oggi conservata con difficoltà a causa dello *sprawl*) ed una forma fisica quasi rigida che oserei dire riconoscibile in stile classico, lontano dalle attuali metropoli internazionali crogiuolo e mix di attività e persone. Nonostante tutto ancora oggi la combinazione tra edificazione e qualità della vita di Perth risulta stranamente in equilibrio.

Quali sono le tendenze, i valori e le criticità delle trasformazioni urbanistiche che la città possiede attualmente?

Attualmente la città di Perth mostra diversi fattori di criticità urbana e territoriale i quali prefigurano, comunque, un nuovo scenario di assetto, tali fattori sono identificabili in: congestione delle autostrade; sviluppo molto povero dei sistemi di trasporto pubblico; l'arrivo di circa 1000 abitanti ogni settimana che si aspettano di trarre vantaggio dal boom economico che la città sta vivendo; l'aumento del prezzo delle case legato, soprattutto, all'assenza del *social housing*; la difficoltà di vivere nel centro città sia per il lavoro che per la vivibilità; mal comune sociale, i residenti rimpiangono i tempi d'oro, quando a Perth si stava meglio e chiedono alla politica un salto di qualità; il mutamento dei *cityusers* della città.

Le sfide, dunque, poste dal rapido processo di crescita della città di Perth ai processi di pianificazione sono sintetizzabili in alcuni punti chiave:

- favorire una maggiore comodità di insediamento umano definito dalla domanda da parte degli abitanti insediabili;
- costruire una "*global city*" con tutte le caratteristiche che tale processo comporta;
- trovare soluzioni ai timori degli abitanti e della comunità.

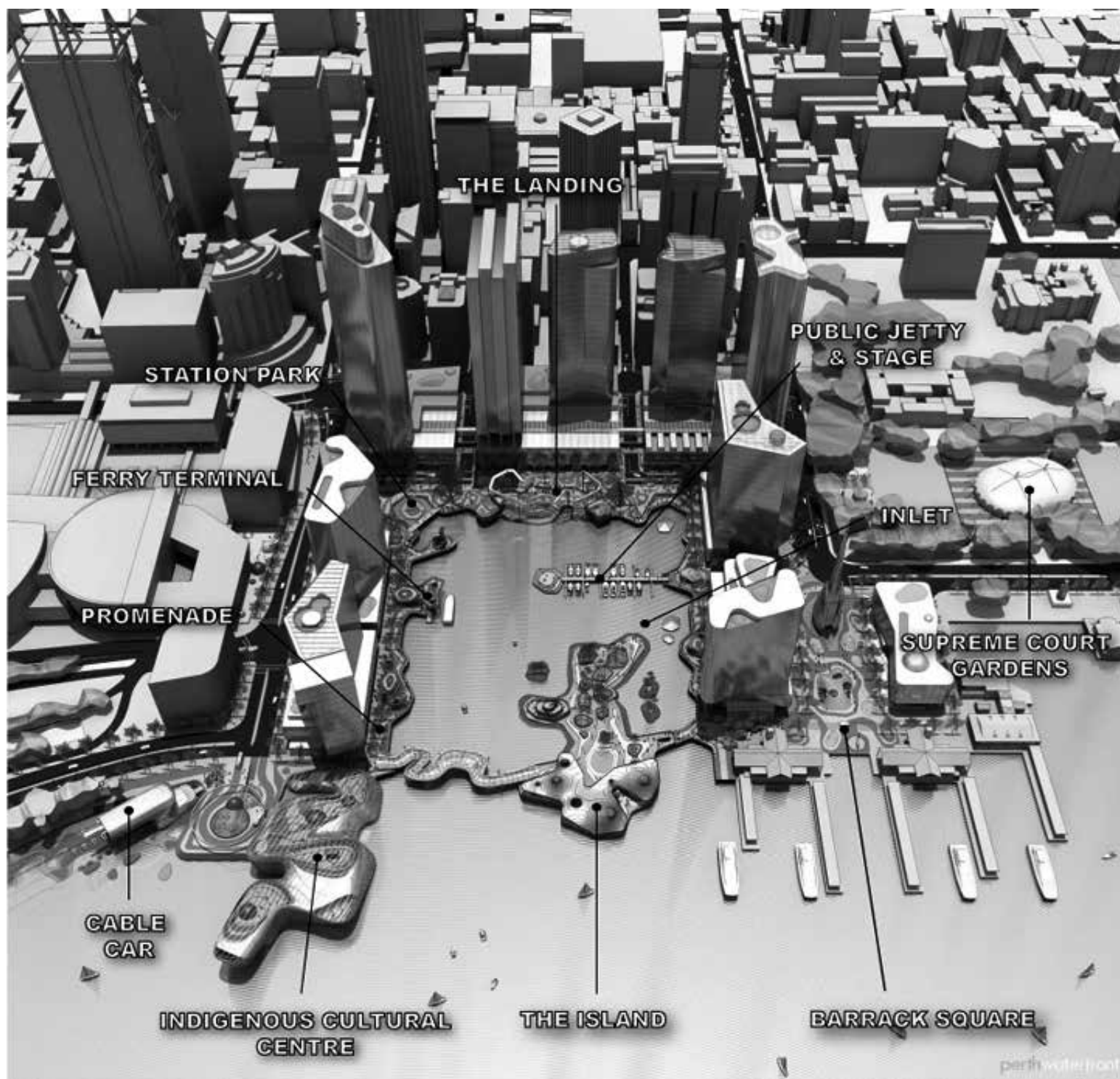
Il contributo degli urbanisti deve trovare le giuste soluzioni alle sfide poste dal trend di crescita che la città prospetta.

Per rispondere a tali sfide innanzitutto occorre molta creatività ed innovazione, con il tentativo di uscire dal solco tradizionale delle pratiche e tecniche urbanistiche frequenti, sono queste le nuove attività che stanno intraprendendo gli urbanisti nel Western Australia e che noi stiamo insegnando agli studenti dei nostri corsi in *Urban and Regional Planning della Curtin University*, per formarli come urbanisti più "visionari" e capaci di pianificare le trasformazioni di parti di città rispetto al suo contesto, o la città rispetto a tutte le sue variabili sia urbane che territoriali; occorre poi che le amministrazioni locali pongano dei nuovi programmi localmente forti per consentire l'insediamento della nuova richiesta di popolazione rinforzando e rinsaldando il proprio ruolo storicamente molto debole al fine di aiutare l'intera crescita metropolitana e consentire quindi una maggiore comodità.

Se vogliamo ospitare più persone a Perth, dobbiamo creare nuovi spazi qualitativamente adeguati, infrastrutture a loro servizio, utili a stimolare la coesione sociale ed innalzare la qualità sia dell'insediamento umano che dell'ambiente e del paesaggio.

Quali sono i fattori che segneranno il suo sviluppo metropolitano e determineranno un cambio della qualità della vita degli abitanti?

Oggi abbiamo necessità, se Perth vuole divenire una città più connessa a scala globale ed uscire dal suo atavico isolamento, di prevedere ed investire maggiormente nella realizzazione di teatri, sale della musica, biblioteche, musei, di progettare anche i luoghi pubblici e gli spazi aperti, per assicurare gli ambienti adeguati per l'incontro e l'aggregazione, dunque favorire una maggiore inclusione sociale che invece attualmente è molto debole. Oltre una certa ora il centro città è poco frequentato poiché le persone rientrano nelle proprie case collocate a venti, trenta o quaranta mi-



Scenario futuro del *waterfront* urbano "Elizabeth Quay"

nuti fuori dalla *city* e quindi viene meno la domanda di tenere gli esercizi e le attività commerciali aperte oltre una certa ora. Tutto ciò favorisce uno stile di vita che allontana le persone tra loro e non le fa vivere veramente insieme; oltre a creare una carenza di servizi ai potenziali fruitori.

Un sistema urbano oggi nettamente differente rispetto alle metropoli europee, costruite per lo più in epoche precedenti. Ci tengo a sottolineare che periodicamente i giovani,

ad esempio i miei studenti, una volta finiti gli studi preferiscono migrare in città australiane più internazionali e attraenti come Melbourne e Sidney dove le opportunità di lavoro, svago e ricreazione sociale e culturale sono molto più sviluppate rispetto a Perth che rimane unica per il suo stile di vita adatto alle coppie, alle famiglie e gli anziani.

In tal senso i fruitori della città stanno rapidamente mutando con un maggior peso di pendolari, uomini d'affari, immigrati da vari

paesi del mondo che condizionano certamente l'assetto di Perth.

È necessario dunque cominciare ad attrezzare la città in modo diverso, localizzare nuove aree di insediamento umano con elevate qualità paesaggistiche e funzioni urbane meno omologate, standardizzate e potenziare i servizi, ciò è possibile anche prendendo in prestito i luoghi dall'Oceano, come avviene in diverse parti del mondo (negli Emirati Uniti, in città come Dubai, Abu-Dhabi) e

come sta avvenendo anche qua da noi in Australia ad esempio a Port Coogee. Se è possibile farlo sulla costa, perché non farlo anche sul fiume?!

Che ne pensa del piano di riqualificazione e ristrutturazione urbana di Elizabeth Quay

Credo che la città di Perth possieda ancora molto spazio da poter sviluppare, in particolare lo spazio sul *waterfront* della città. L'*Elizabeth Quay* è un'operazione che può cambiare l'intero assetto della città, è la prima volta che sottraiamo terra alla città e la doniamo al fiume così facendo permettiamo di far entrare l'acqua nella città.

Questo è un investimento del Governo Australiano, il quale oltre ad aver gestito già la parte di pianificazione urbanistica, sta gestendo centralmente la parte attuativa del *masterplan* mediante la posa in essere delle attrezzature di interesse generale e successivamente la vendita ai privati dei lotti, tuttavia il governo australiano avrà un forte controllo sul settore privato, è stato proprio il Governo a disegnare il centro città e non i privati poiché solo il Governo conosce le aspettative dei cittadini e delle comunità cosa che il privato invece spesso ignora. La riqualificazione del *waterfront* assumerà un nuovo ruolo, diverrà una "key area" della futura metropoli, puntando sull'offerta della diversificazione dei servizi, divertimento ed intrattenimento, ed il rinnovo delle architetture. Credo vada incontro ai tendenziali mutamenti di cui prima ti parlavo ovvero sarà un potenziale catalizzatore dei nuovi *city-users*.

Elizabeth Quay attrarrà e catalizzerà molte persone, non solo dall'Australia ma anche da molte altre parti del mondo e finalmente potranno trovare qualcosa di nuovo e diverso in questa isolatissima città del pianeta.

E per quanto attiene le preoccupazioni relative agli impatti, per esempio sul paesaggio e sull'ambiente?

Come dicevo, noi abbiamo alle spalle un solido Piano Strategico "*Perth Directions 2031*" che orienta la pianificazione metropolitana. Questo strumento ha decretato che il 50% della nuova crescita sarà nelle nuove aree sub-urbane; ma il restante 50% sarà nelle aree urbane già esistenti e dovrà essere supportato dal disegno di nuovi "centri attrattivi" dove localizzare nuove infrastrutture per

la mobilità pubblica, attività commerciali, aree a bassa intensità commerciale e transito degli autobus che consentano di servire ed innervare tutto il sistema urbano a scala metropolitana. Se si seguisse il sistema della pianificazione statale, Perth sarebbe una nuova città veramente carina e molto più eccitante.

Non credi che sia in tal senso discutibile anche Elizabeth Quay?

Riguardo al fatto che il piano l'*Elizabeth Quay waterfront* possa avere un impatto notevole sull'ambiente, credo che questa sia solo una scusa per non fare più nulla. Oggi, l'evoluzione delle tecnologie e delle metodologie in diversi campi dell'edilizia e delle costruzioni (ingegneria naturalistica, strutturale, architetture bioclimatiche, energie alternative e rinnovabili...) e anche della pianificazione stessa (valutazioni di impatto, studi sul paesaggio e lettura in *overlay* dei sistemi territoriali ed incrocio con i dati ed indicatori

territoriali attraverso i nuovi supporti che il GIS consente di avere) possono prevedere la mitigazione di molti impatti ed in tal senso consentire la creazione di nuove "Visioni" di sviluppo della città e del territorio ed i conseguenti "Scenari". Tutto ciò consente inoltre la possibilità di adottare le strategie migliori per la loro implementazione di trovare al momento stesso soluzioni alternative ai vari problemi. L'Europa, l'Italia e oggi non solo, ci insegnano che esistono città, in territori addirittura molto più minuti e frammentati, come Amsterdam, Rotterdam, Venezia, Firenze, dove le costruzioni edilizie insistono direttamente sull'acqua e svolgono funzioni quotidiane. La mia personale opinione è che noi urbanisti non possiamo rinunciare a pianificare e progettare città migliori e garantire una migliore qualità dell'esistenza degli abitanti.

Leggere Perth di A. M. P.

- Allenby A., "Southern capital shows the way, Interview with Dave Hedgcock", in *The Australian*, 22 Apr. 2011 <http://www.theaustralian.com.au/executive-living/home-design/southern-capital-shows-the-way/story-fn6njxlr 1226043411093>
- De Loris A., "Città intelligenti: i lenti passi in Europa e il caso australiano" in *EIDOS, Smart Grid e Smart City Magazine*, n.2. 2011.
- Hedgcock D., "Interview", in *The Australian*, apr. 2011, www.theaustralian.com.au
- Hill M., *Stories of The Stolen generations*, Pearson Education Australia, 2008.
- Newman, P., "Geraldton – From a Local to Global Regional City", Curtin University. 2012.
- Weller R., *Boomtown 2050*, UWA press, 2010, Perth
- <http://www.cgg.wa.gov.au/business-economy/ibm-smarter-cities-challenge>
- <http://www.governmentnews.com.au/2012/03/21/article/Geraldton-becomes-IBMs-smart-city-winner/SNPDDVQQIS.html>
- www.townsville.qld.gov.au/council/website/Pages/Flinders_termsandconditions.aspx
- http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/smarter_cities/overview/index.html
- <http://www.smartercitieschallenge.org/>
- Gordon Stephenson, *On Human Scale. A life in city design* (a cura di Christina De Marco), Fremantle press, 1992, Perth, WA.
- Jenny Gregory e David L. A. Gordon, "Introduce to Gordon Stephenson, architect and cities designer", in *Town Planning Review*, vol. 83, n.3.
- Dave Hedgcock, Oren Yiftachel: "Urban and Regional Planning in Western Australia", Paradigm Press, Perth, 1992.
- <http://portcoogee.com.au/overview>
- <http://www.epa.wa.gov.au/Pages/default.aspx>
- website www.cityofperth.gov.au
- <http://www.mra.wa.gov.au/Projects/Elizabeth-Quay/About-the-Project/>

Indice degli autori

Bruno Alampi
Provincia di Bologna

Carlo Angelastro
Architetto, Politecnico di Bari

Franco Arminio
Giornalista, scrittore e paesologo

Arnaldo Bagnasco
Sociologo, esperto di sviluppo locale e regionale. Università degli Studi di Torino

Giuseppe Bruno
Direttivo INU Basilicata

Francesca Calace
Politecnico di Bari, Redazione centrale di UI

Marcello Capucci
Ingegnere, dirigente del servizio urbanistica del Comune di Modena

Maurizio Carta
Università degli Studi di Palermo

Giuliano Cervi
Architetto libero professionista

Emanuela Coppola
Coordinatrice redazione INU Campania

Lucia De Vincenti
*Architetto
Infraengineering Srl*

Andrea Filpa
Docente di urbanistica, Università di Roma Tre

Claudio Gasparrini
Università Federico II di Napoli

Claudia Genitti
Ingegnere dell'USRC - Ufficio Speciale Ricostruzione Comuni Cratere

Carmela Giannino
Architetto - Dipartimento per lo sviluppo delle economie territoriali e delle aree urbane, Presidenza del Consiglio dei Ministri

Mauro Giudice
Giunta esecutiva INU

Raffaele Laforzezza
Giuseppe Colangelo
Elena Gioscia
Giovanni Sanesi
Dipartimento di Scienze Agro-Ambientali e Territoriali, Università degli Studi di Bari "A. Moro"

Rocco Lafratta
Geologo e docente a contratto di Paesaggi dell'Architettura arborata - DIARC - Università degli Studi Federico II

Sabrina Lucatelli
Componente UVAL - Coordinatore Scientifico del Comitato Tecnico per le Aree Interne

Francesco Maiorano
Urbanista, Staff Ufficio Emas21 - Comune di Ostuni. Delegato Puglia dell'Associazione Nazionale Centri Storici e Artistici (Ancsa)

Anna Mesolella
Progettista del PUC di Scafati, dottore e assegnista di ricerca dell'Università Federico II di Napoli

Francesco Domenico Moccia
Università Federico II di Napoli, Presidente INU Campania

Valeria Pellegrini
Dottoranda in Politiche urbane e territoriali presso il DipArch della Università di Roma Tre

Andrea Marçel Pidalà
Dottore di Ricerca in Pianificazione Urbana e Territoriale, Università degli Studi di Palermo

Luigi Pingitore
Segretario di INU Toscana

Gerlandina Prestia
Dottoranda in Pianificazione Urbana e Territoriale, Dipartimento di Architettura, Sezione Città, Territorio e Paesaggio, Università degli Studi di Palermo

Piero Properzi
Università degli Studi di L'Aquila

Laura Ricci
Architetto, Sapienza Università di Roma

Mosè Ricci
Università degli Studi di Genova

Michele Rienzo
Comunità Montana Vallo di Diano, Padula, Salerno

Nicolò Savarese
INU

Francesco Sbetti
Direttore UI

Valeria Scavone
Ricercatore di Urbanistica, Dipartimento di Architettura, Sezione Città, Territorio e Paesaggio, Università degli Studi di Palermo

Giuseppe Servillo
Laureato in Pianificazione Territoriale Urbanistica Paesaggistica e Ambientale

Alessandro Sgobbo
Ingegnere phd

Ugo Targetti
Architetto, vicepresidente della Provincia di Milano tra il 1995 e il 1999

Silvia Viviani
Presidente Inu

Indice dei luoghi

Abruzzo
Acerenza (PZ)
Agrigento
Alessandria della Rocca (AG)
Aliano (MT)
Altamura (BA)
Angri (SA)
Anzola dell'Emilia (BO)
Bacino del Sarno
Basilicata
Bologna
Borgo Bonsignore - Ribera (AG)
Brindisi
Campania
Casalecchio di Reno (BO)
Castellaneta (TA)
Cianciana (AG)
Copenaghen
Crespellano (BO)
Crispiano (TA)
Emilia-Romagna
Eraclea Minoa (AG)
Fisciano (SA)
Francavilla Fontana (BR)
Ginosa (TA)
Giurdignano (LE)
Grassano (MT)
Grottaglie (TA)
Grottole (MT)
Italia
L'Aquila
Laterza (TA)
Latronico (PZ)
Lucania
Manchester
Marche
Massafra (TA)
Matera
Mesagne (BR)
Napoli
Oria (BR)
Otranto (LE)
Palagianello (TA)
Perth - Australia
Platani (CZ)
Potenza
Puglia
Quisquina (AG)
Salerno
Scafati (SA)
Sicilia
Taranto
Torre Annunziata (NA)
Torre Salsa (AG)
Toscana
Tricarico (MT)
Vaglio (PZ)
Vetto (RE)
Zola Pedrosa (BO)

Nel prossimo numero

- Le cinque città candidate a capitale della cultura europea 2019
- La pianificazione delle aree rurali in Liguria
- Riuso dal basso

5^{per} mille

ai progetti culturali dell'Inu

Nella prossima dichiarazione dei redditi hai la possibilità di scegliere tu a chi lo Stato deve destinare il "5 per mille"

L'Istituto Nazionale di Urbanistica non finisce mai sulla prima pagina dei giornali, eppure svolge un compito che secondo noi è fondamentale: divulgare le pratiche dell'ordinata pianificazione territoriale urbanistica in tutto il territorio italiano, con ricerche, analisi, studi, libri e soprattutto con le riviste: Urbanistica e Urbanistica Informazioni, ora anche in formato pdf e online.

Scegli l'Istituto Nazionale di Urbanistica e aiutaci a migliorare la qualità delle azioni culturali per difendere e divulgare la pratica della pianificazione territoriale e dell'urbanistica.

Puoi destinare, senza alcuna spesa, il tuo "5 per mille" dalla prossima dichiarazione dei redditi (CUD, 730, 730-I, UNICO) apponendo la tua firma nel riquadro (il primo a sinistra), dedicato al "Sostegno delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, delle associazioni di promozione sociale, delle associazioni e fondazioni" e indicando, nello spazio sotto la firma, il numero di Codice Fiscale l'Istituto Nazionale di Urbanistica, 80206670582

Per qualsiasi informazione relativa al "5 per mille" è possibile contattare la segreteria al numero 06.68801190 / 06.68809671 - e-mail: segreteria@inu.it

urbanistica

INFORMAZIONI



IG, Toscana, aree interne