



**Sostenibilità,
vivibilità,
riqualificazione urbana**



**Sostenibilità,
vivibilità,
riqualificazione urbana**

Ambrogio Lorenzetti
Gli effetti del Buon Governo (1339)
Siena, Palazzo Comunale



civitas

urbs



civitas

urbs

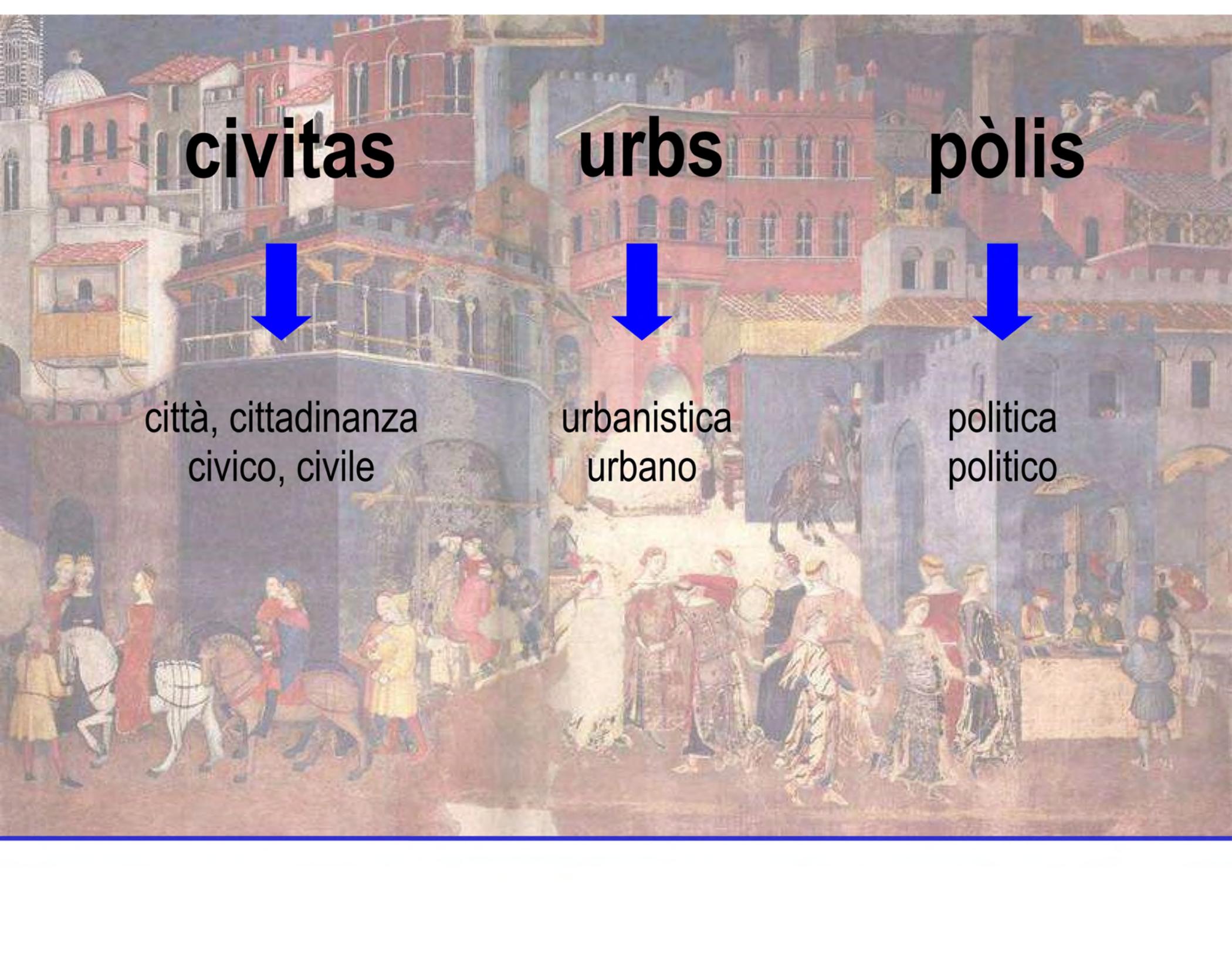


civitas

urbs



pòlis



civitas



città, cittadinanza
civico, civile

urbs

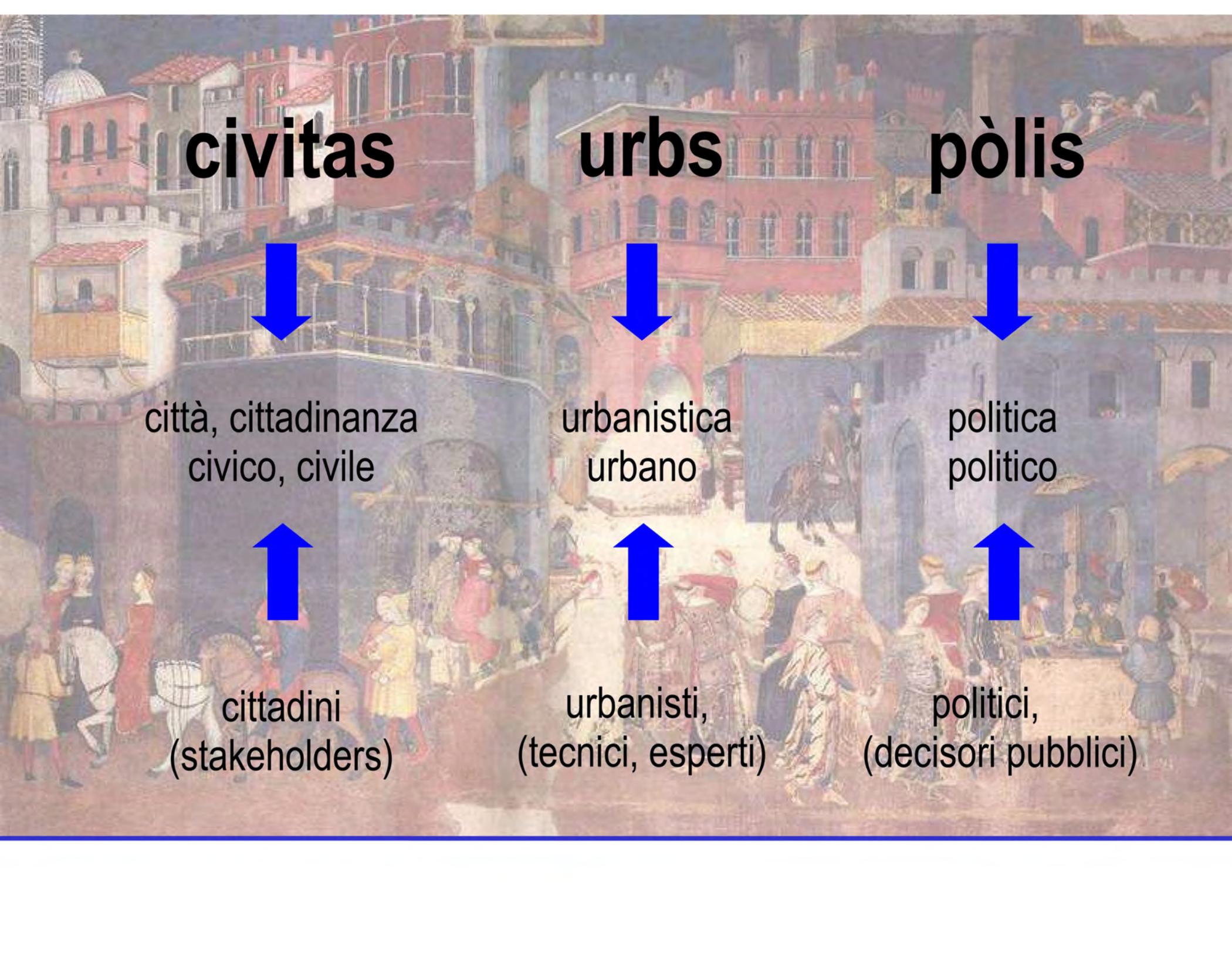


urbanistica
urbano

pòlis



politica
politico



civitas

urbs

pòlis

↓

città, cittadinanza
civico, civile

↓

urbanistica
urbano

↓

politica
politico

↑

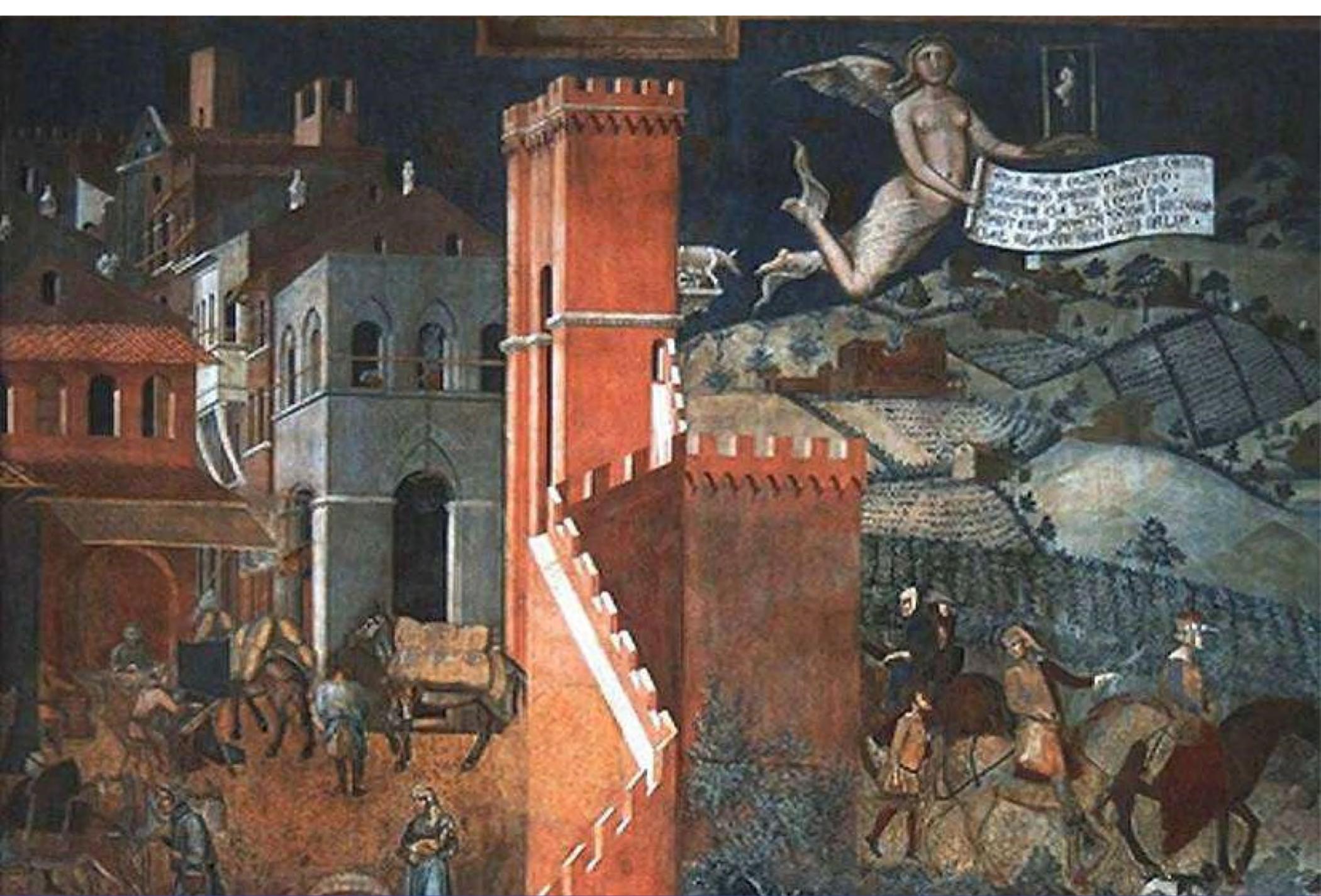
cittadini
(stakeholders)

↑

urbanisti,
(tecnici, esperti)

↑

politici,
(decisori pubblici)



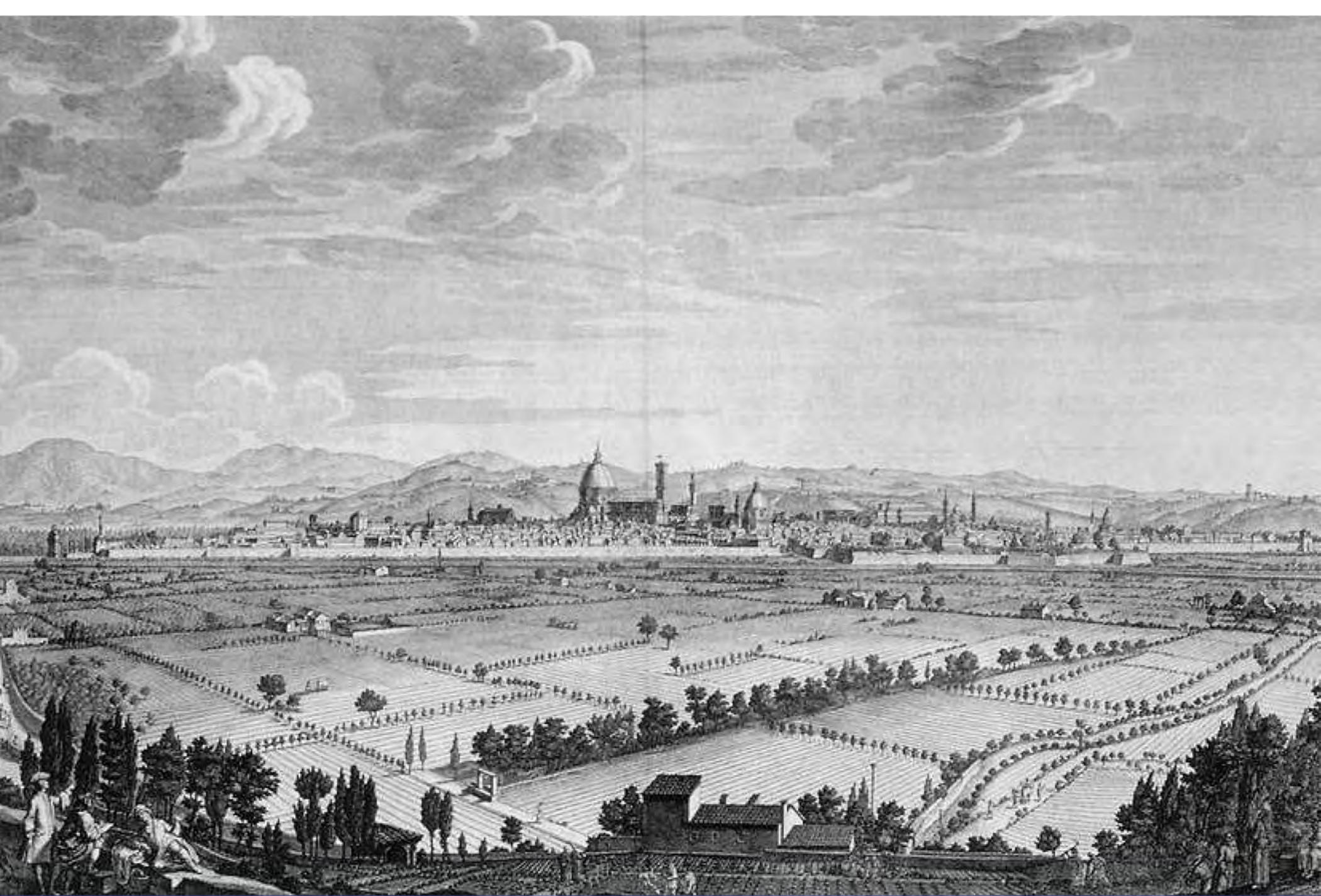
urbs

rus

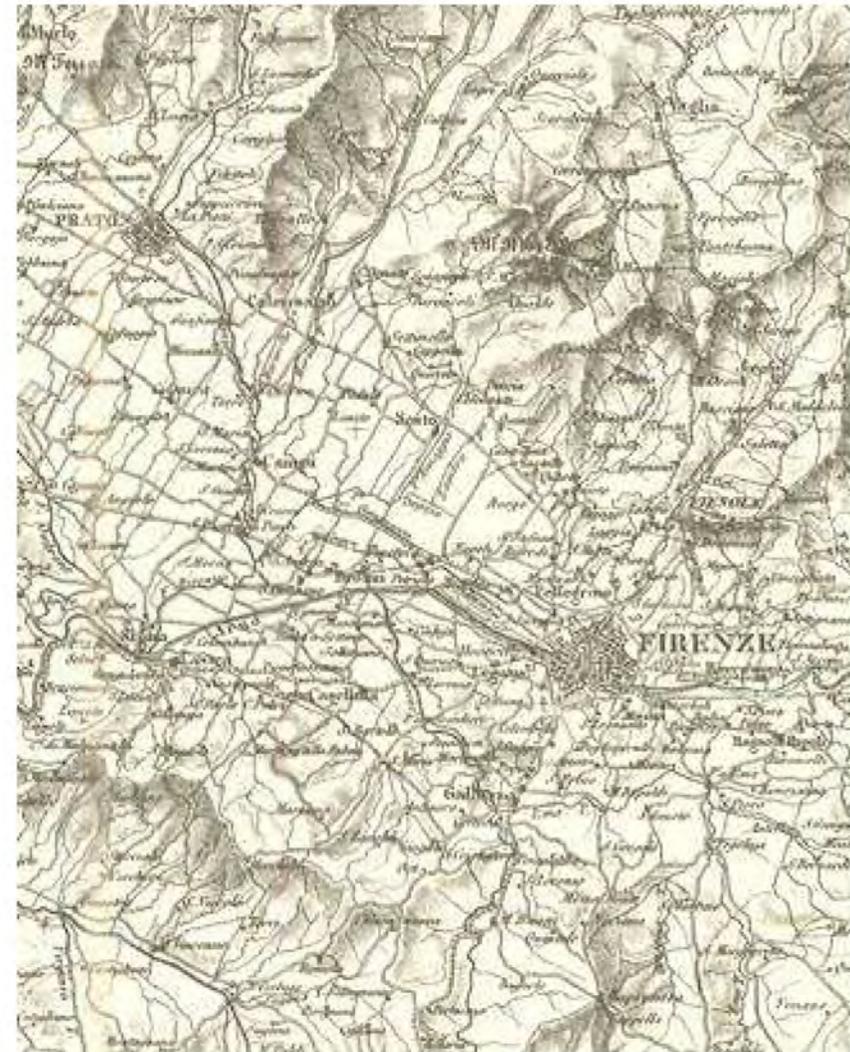


urbs

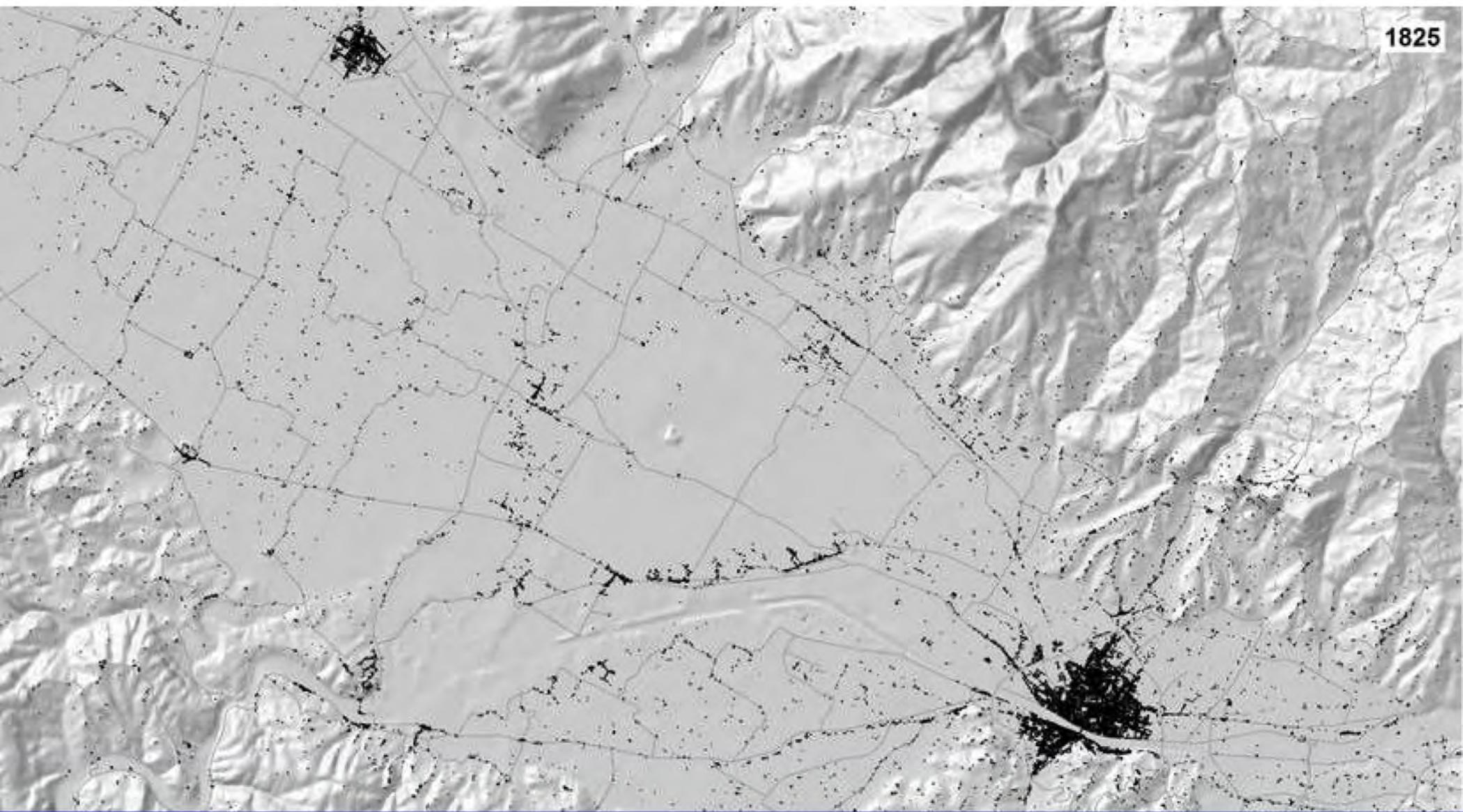
rus



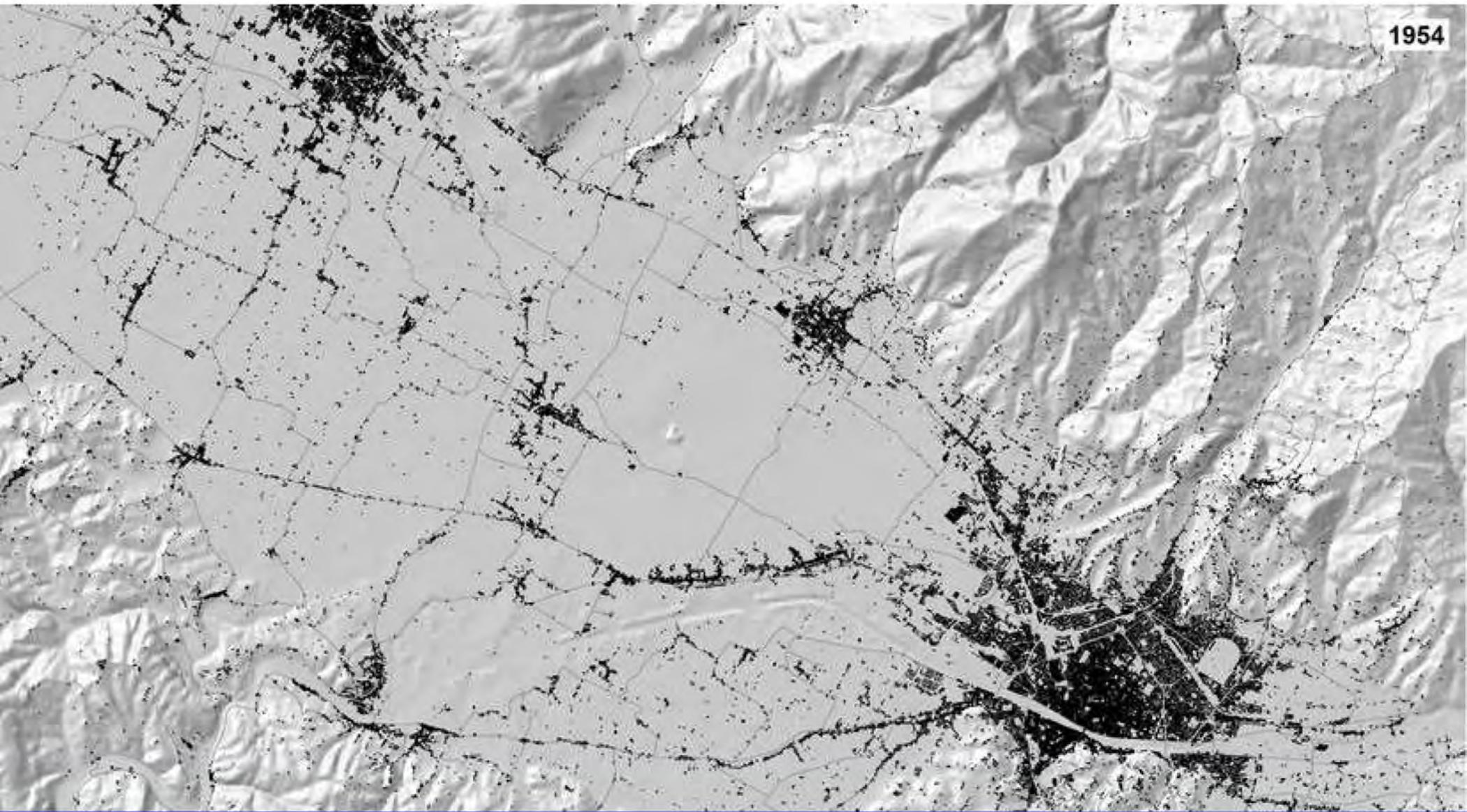
Giuseppe Zocchi, Veduta di Firenze dal Convento de' Cappuccini di Montughi (1758)



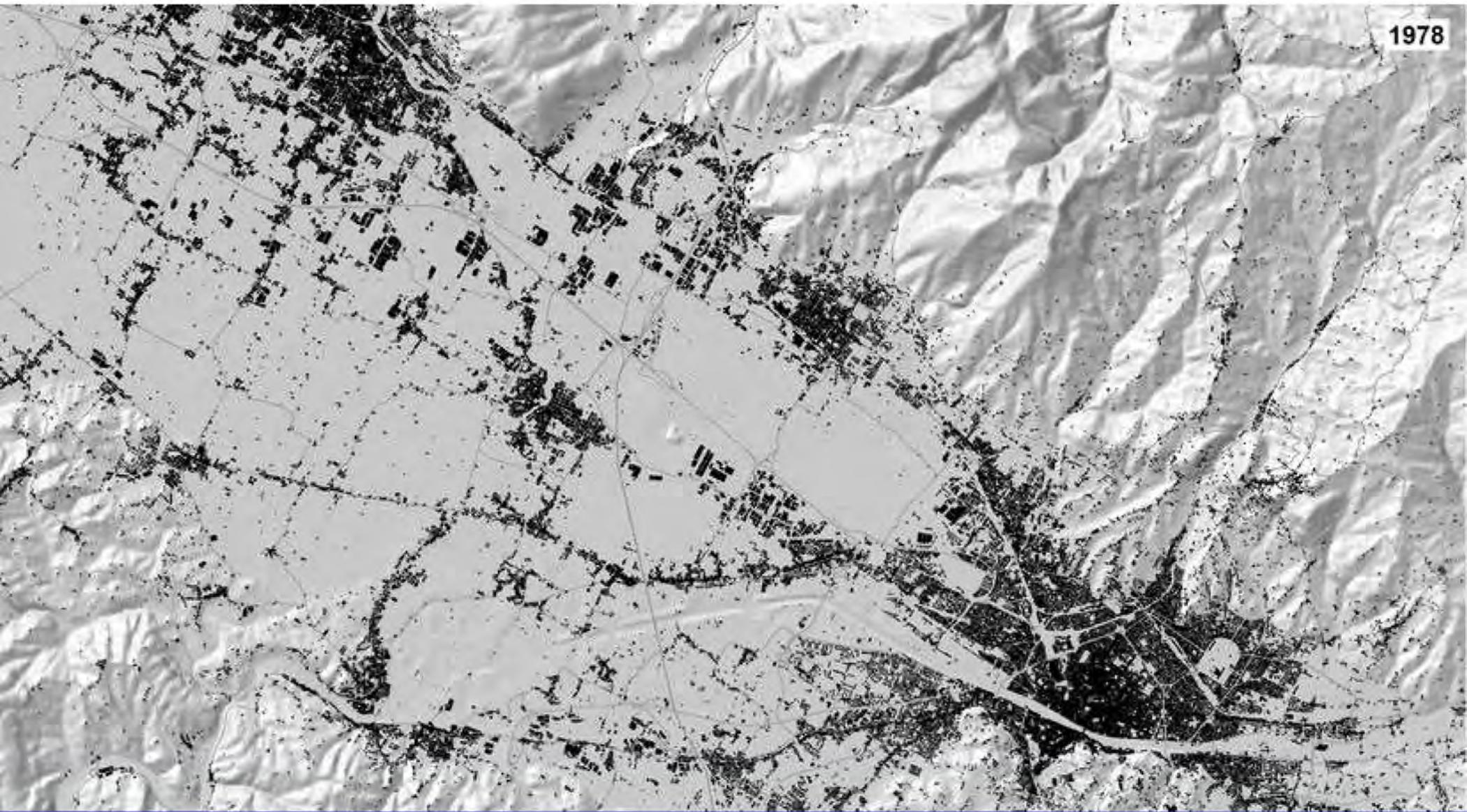
Giovanni Inghirami,
Carta geometrica della Toscana (1850)



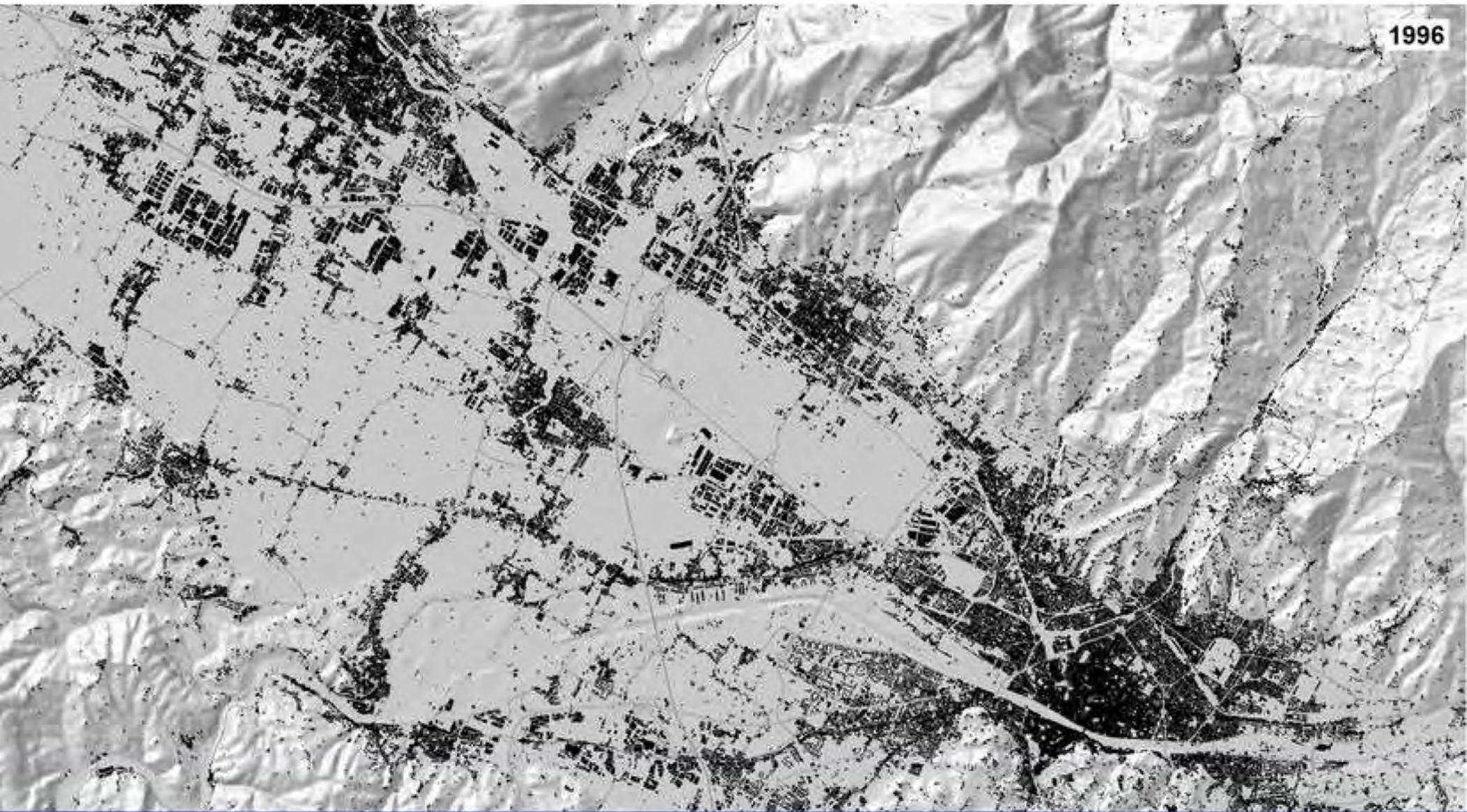
Area Firenze-Prato, sviluppo urbano 1825-2012 (Elaborazione: LARIST)



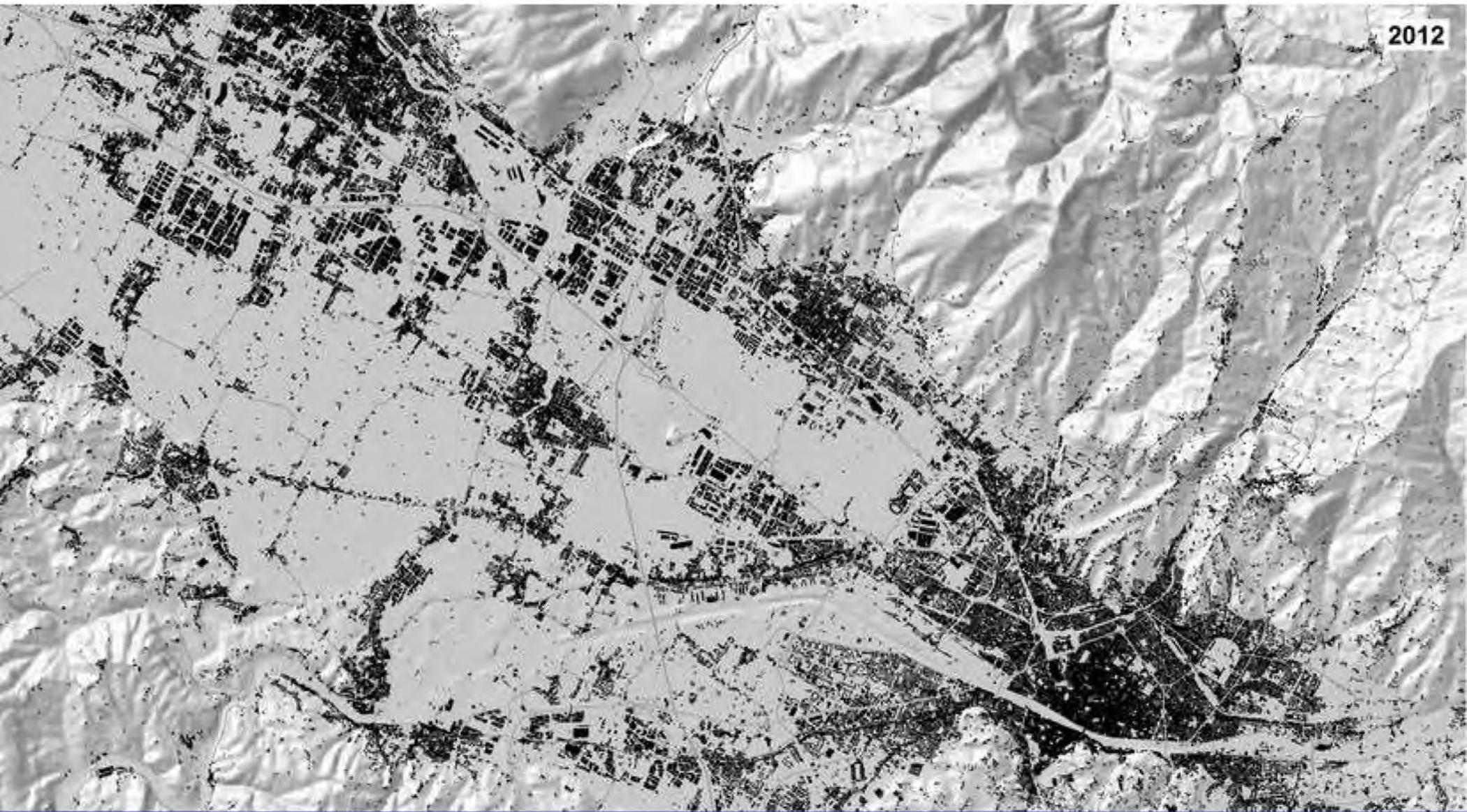
Area Firenze-Prato, sviluppo urbano 1825-2012 (Elaborazione: LARIST)



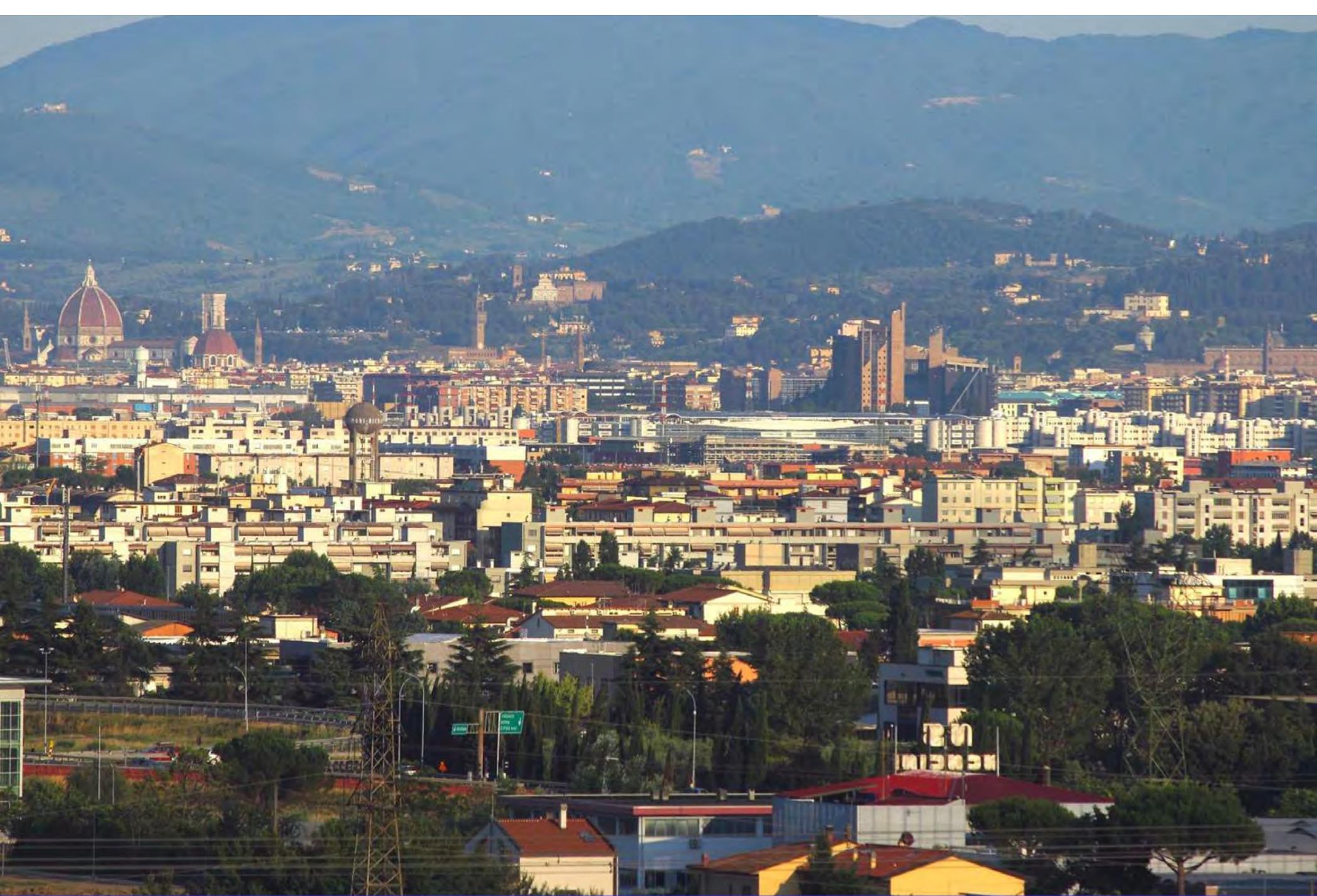
Area Firenze-Prato, sviluppo urbano 1825-2012 (Elaborazione: LARIST)



Area Firenze-Prato, sviluppo urbano 1825-2012 (Elaborazione: LARIST)



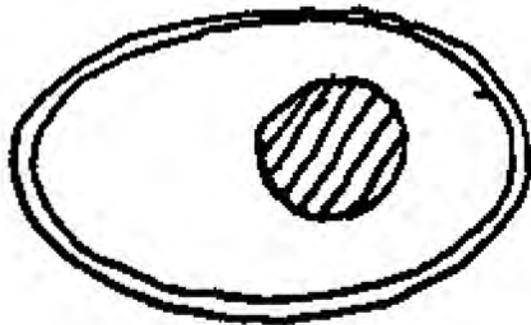
Area Firenze-Prato, sviluppo urbano 1825-2012 (Elaborazione: LARIST)



La piana fiorentina oggi

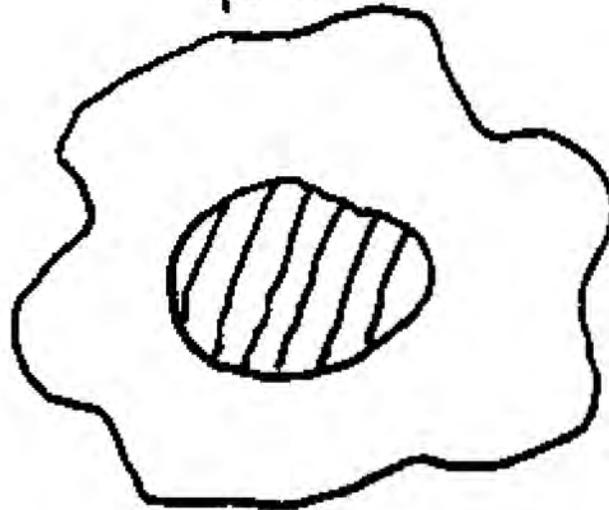
THE CITY AS AN EGG

boiled



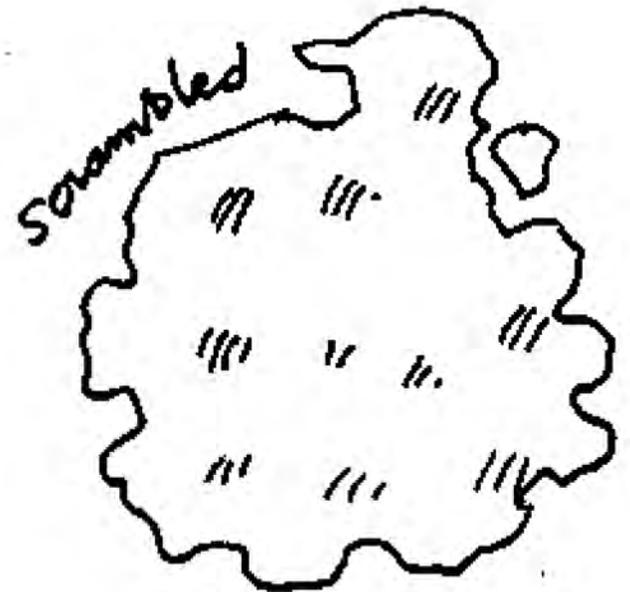
ANCIENT

fried



17-19 CENT.

scrambled



MODERN

ca. 1,5 mln abitanti

Firenze

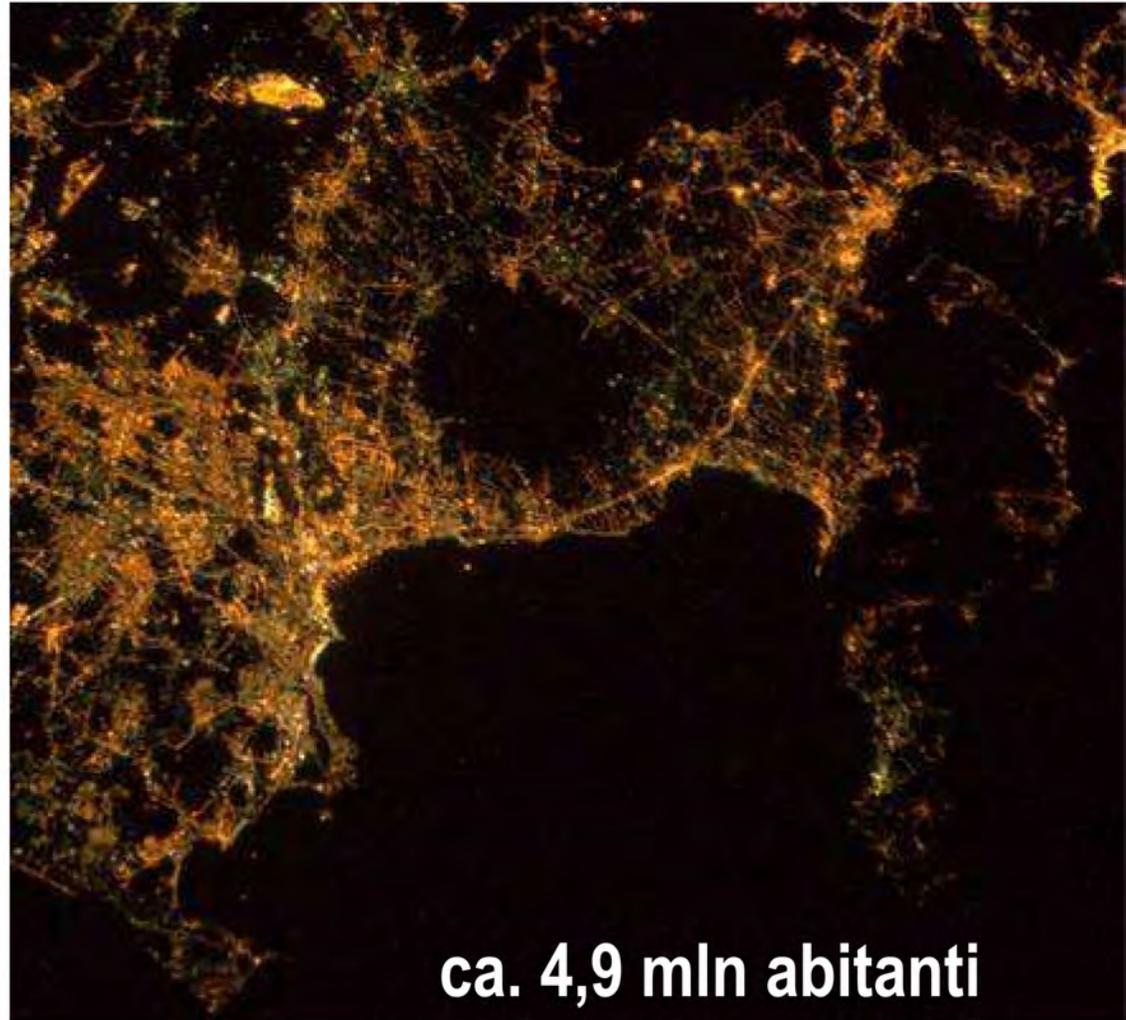
Google earth

L'area metropolitana fiorentina vista dal satellite

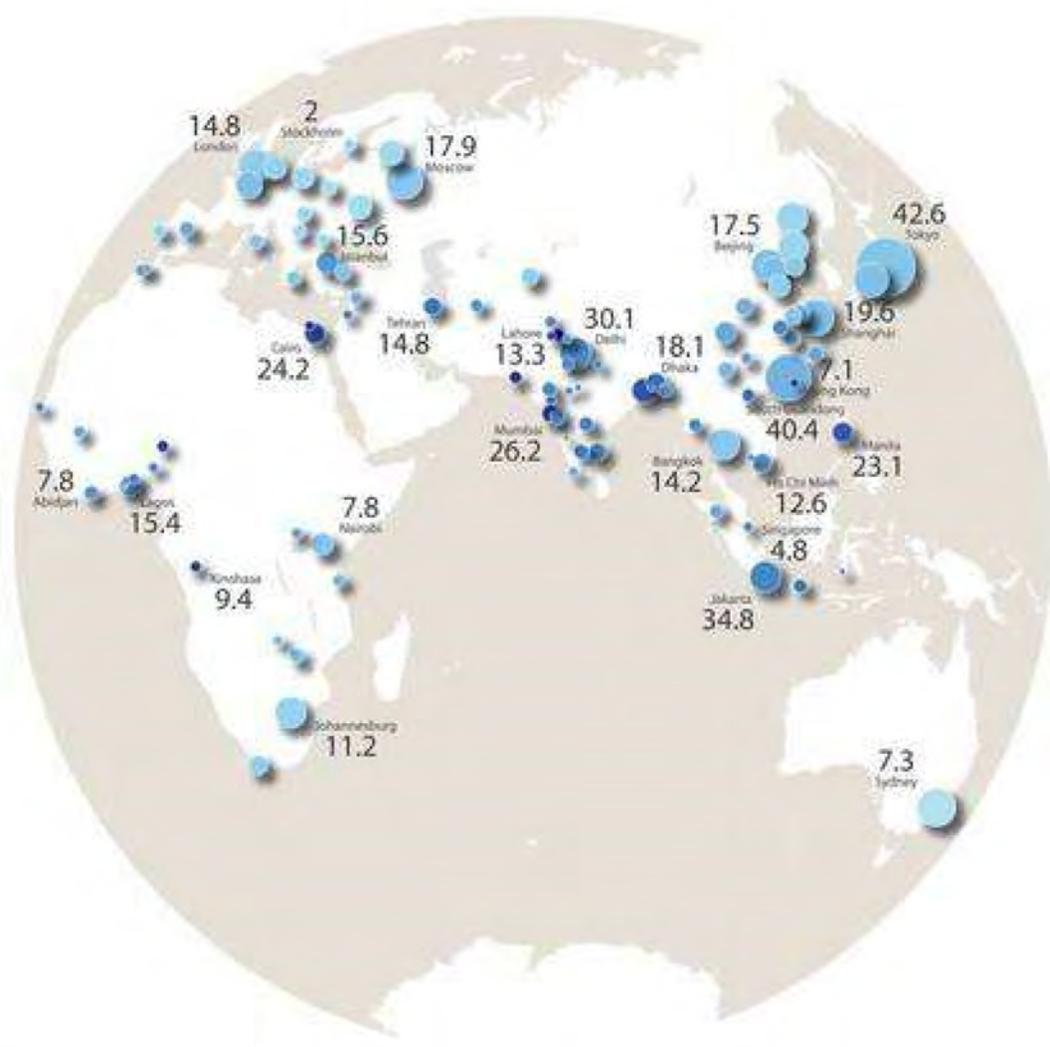
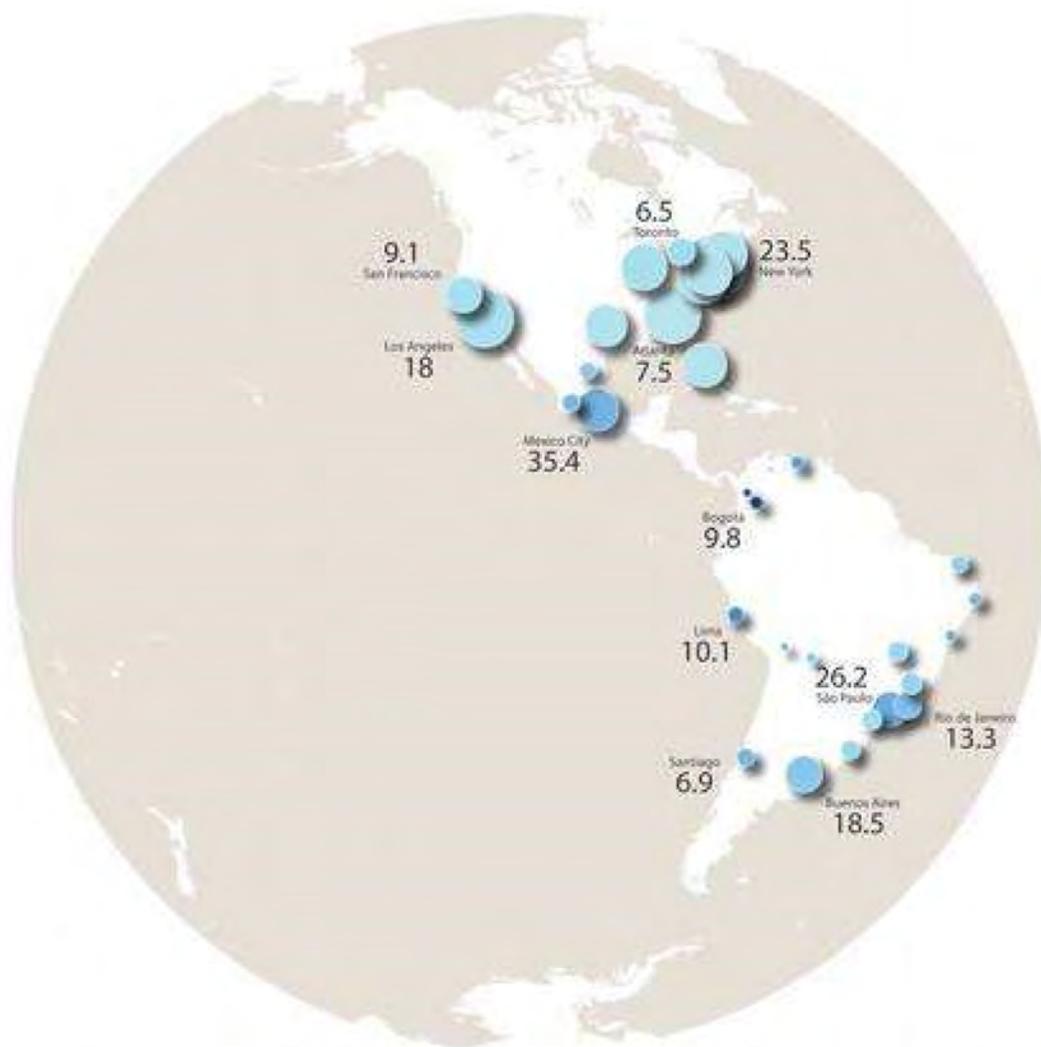
ca. 7,4 mln abitanti



ca. 4,9 mln abitanti



Le conurbazioni della "Grande Milano" e della "Grande Napoli"



Le 129 principali regioni metropolitane del mondo (fonte: LSE cities)

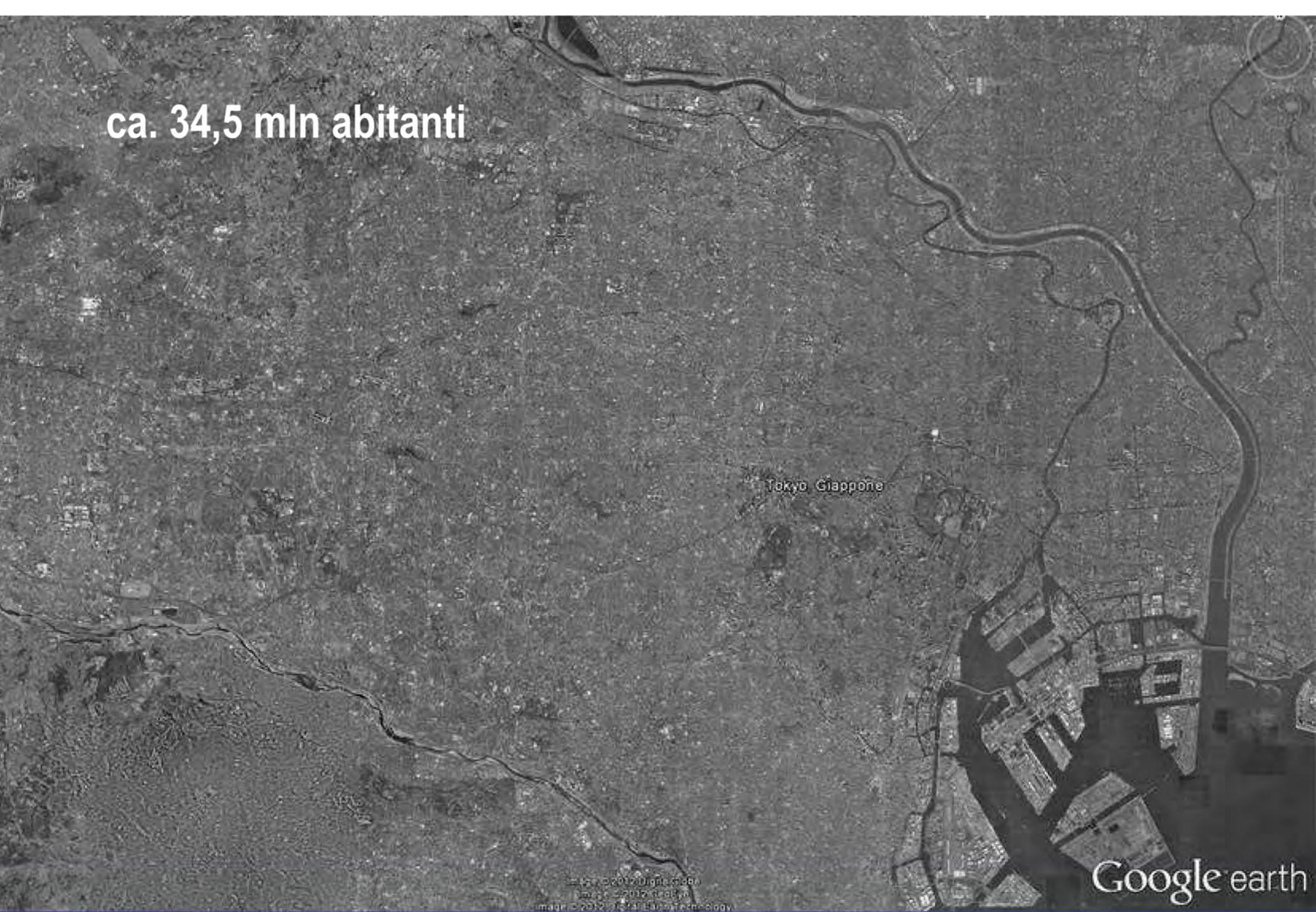
LA POPOLAZIONE URBANA NEL MONDO

1970 > **36%** su una popolazione di **3,7 miliardi**

2000 > **46.5%** su una popolazione di **6,1 miliardi**

2050 > **70%** su una popolazione di **9,2 miliardi**

ca. 34,5 mln abitanti



La regione metropolitana di Tokyo vista dal satellite



Panorama di Tokyo





Sostenibilità,
vivibilità,
riqualificazione urbana

“Perché dovrei fare qualcosa per le **future generazioni** —
Cosa mai hanno fatto loro per ME?”



(Groucho Marx)



Londra, fine XIX secolo



Valle della Ruhr (Germania), 1970 ca.



Taranto, 2013



Only One Earth

United Nations Conference on the Human Environment Stoccolma, 1972



- **Dichiarazione di Stoccolma**

1. Devono essere affermati i diritti umani e condannati l'apartheid e il colonialismo
2. Le risorse naturali devono essere salvaguardate
3. La capacità della Terra di produrre risorse rinnovabili deve essere mantenuta
4. La fauna selvatica deve essere salvaguardata
5. Le risorse non rinnovabili devono essere condivise e non esaurite
6. L'inquinamento non deve superare la capacità dell'ambiente a rigenerarsi
7. Devono essere prevenuti i danni dell'inquinamento oceanico
8. Lo sviluppo è necessario per migliorare l'ambiente
9. I paesi in via di sviluppo hanno quindi bisogno di assistenza
10. I paesi in via di sviluppo hanno bisogno di esportare a prezzi ragionevoli per consentire la gestione ambientale
11. La politica ambientale non deve ostacolare lo sviluppo
12. I paesi in via di sviluppo hanno bisogno di risorse economiche per la salvaguardia dell'ambiente
13. **È necessaria una pianificazione di sviluppo integrata**
14. **Una pianificazione razionale dovrebbe risolvere i conflitti tra ambiente e sviluppo**
15. **Gli insediamenti umani devono essere pianificati per eliminare i problemi ambientali**
16. I governi dovrebbero pianificare in modo appropriato le proprie politiche demografiche nel rispetto dei diritti dell'uomo
17. Istituzioni nazionali adeguate devono essere incaricate della pianificazione e gestione delle risorse naturali
18. La scienza e la tecnologia devono essere utilizzate per migliorare l'ambiente
19. L'educazione ambientale è essenziale
20. La ricerca ambientale deve essere promossa, in particolare nei paesi in via di sviluppo
21. Gli Stati possono sfruttare le loro risorse secondo le proprie priorità ma senza mettere in pericolo gli altri Stati
22. Occorre sviluppare un diritto internazionale per il risarcimento dei danni ambientali
23. Ogni nazione deve stabilire i propri standard
24. Deve esserci cooperazione su questioni internazionali
25. Le organizzazioni internazionali dovrebbero contribuire a migliorare l'ambiente
26. Le armi di distruzione di massa devono essere eliminate



Only One Earth

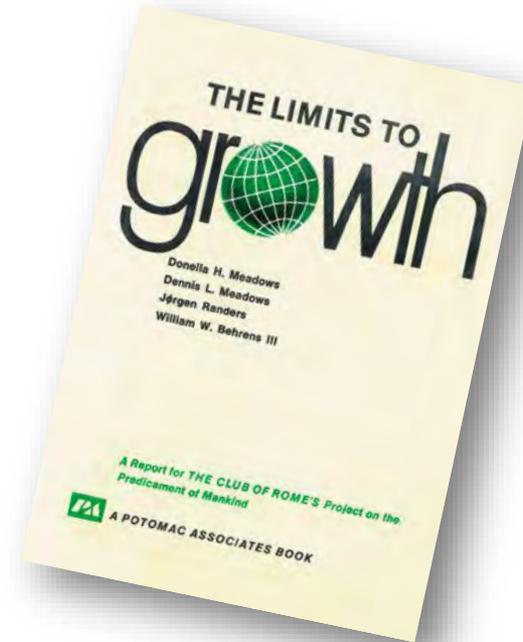
United Nations Conference
on the Human Environment
Stoccolma, 1972



- Istituzione del **Programma Ambientale dell'ONU (UNEP)** e dell'**Osservatorio sulla Terra (Earthwatch, oggi integrato nell'UNEP)**

Nel 1988 UNEP e WMO (Organizzazione Meteorologica Mondiale) daranno vita al forum scientifico IPCC (**I**ntergovernmental **P**anel on **C**limate **C**hange)

D.H. Meadows, D.L. Meadows, J. Randers, W.W Berhens III,
The Limits to Growth,
Club of Rome, 1972



"It is possible to alter these growth trends and to establish **a condition of ecological and economic stability that is sustainable far into the future.** The state of global equilibrium could be designed so that the basic material needs of each person on earth are satisfied and each person has an equal opportunity to realize his individual human potential. "

SVILUPPO SOSTENIBILE



Gro Harlem Brundtland

1974-1979 Ministro dell'ambiente del governo norvegese

1981; 1986-1989; 1990-1996 Primo Ministro della Norvegia

1983-1992 Presidente della Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo. Nel 1987 redige il "Rapporto Brundtland"

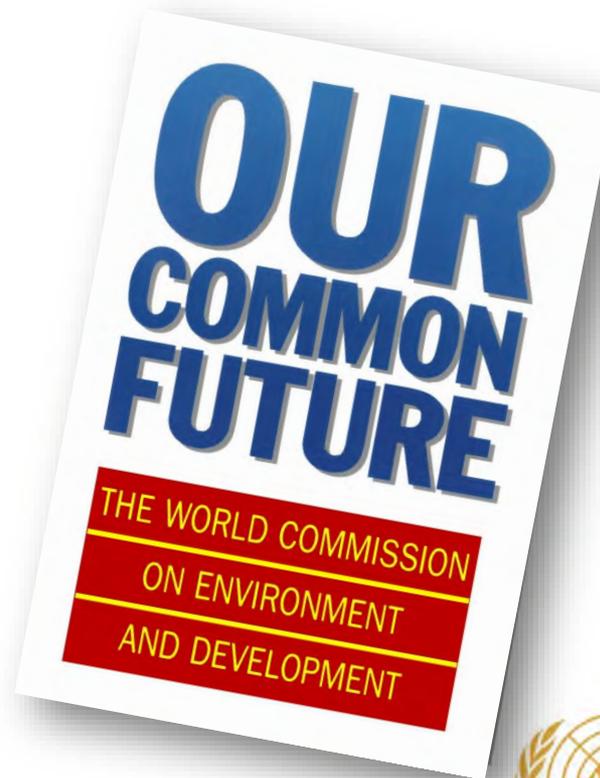
1998-2003 Direttore generale dell'OMS

Dal 2007 Commissario speciale dell'ONU sul cambiamento climatico

WCED

Rapporto Brundtland

Il futuro di tutti noi, 1987



SVILUPPO SOSTENIBILE

WCED

Rapporto Brundtland

Il futuro di tutti noi, 1987

«Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente **senza compromettere la possibilità delle generazioni future** di soddisfare i propri bisogni»



SVILUPPO SOSTENIBILE

WCED

Rapporto Brundtland

Il futuro di tutti noi, 1987

«Lo sviluppo sostenibile, lungi dall'essere una definitiva condizione di armonia, è piuttosto **processo di cambiamento** tale per cui lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico e i cambiamenti istituzionali siano resi coerenti con i **bisogni futuri oltre che con gli attuali**»





Earth Summit

United Nations Conference on Environment and Development Rio de Janeiro, 1992



- **Dichiarazione di Rio**

1. **Centralità degli esseri umani nello sviluppo sostenibile**
2. Gli Stati possono sfruttare le loro risorse secondo le proprie priorità ma senza mettere in pericolo gli altri Stati
3. **La tutela ambientale è parte integrante del processo di sviluppo**
4. **Dev'essere garantito in modo equo il diritto allo sviluppo delle generazioni presenti e future**
5. Lo sradicamento della povertà è un requisito indispensabile dello sviluppo sostenibile
6. Priorità alle condizioni e ai bisogni dei Paesi in via di sviluppo
7. Responsabilità dei paesi sviluppati per le pressioni che esercitano sull'ambiente globale
8. Occorre eliminare i modelli insostenibili di produzione e consumo
9. Diffusione delle competenze scientifiche e tecnologie per lo sviluppo sostenibile
10. Occorre favorire l'informazione e la consapevolezza dei cittadini sui problemi ambientali
11. Gli Stati devono dotarsi di un'efficace legislazione ambientale
12. Gli Stati devono collaborare per promuovere un sistema economico internazionale ambientalmente sostenibile e senza discriminazioni
13. Occorrono leggi nazionali e internazionali per il risarcimento dei danni ambientali
14. Collaborazione internazionale per evitare il trasferimento di attività nocive da uno Stato all'altro
15. Le politiche ambientali devono ispirarsi al principio di precauzione
16. **Chi inquina paga**
17. Le norme nazionali devono prevedere la Valutazione d'impatto ambientale per le opere potenzialmente dannose
18. Obbligo di comunicazione dei disastri ambientali e di cooperazione verso chi li subisce
19. Obbligo di comunicazione di eventuali rischi ambientali transnazionali
20. Ruolo delle donne nello sviluppo sostenibile
21. Ruolo dei giovani nello sviluppo sostenibile
22. Ruolo delle popolazioni indigene nello sviluppo sostenibile
23. Le risorse ambientali dei popoli oppressi devono essere tutelate
24. La guerra è intrinsecamente distruttiva per lo sviluppo sostenibile
25. La pace, lo sviluppo e la tutela dell'ambiente sono interdipendenti e indivisibili
26. Gli Stati risolveranno le controversie ambientali pacificamente
27. Gli Stati e le persone collaboreranno in buona fede e in uno spirito di cooperazione per l'attuazione dei principi stabiliti in questa Dichiarazione



Earth Summit United Nations Conference on Environment and Development Rio de Janeiro, 1992



United Nations Conference on Environment & Development
Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992

AGENDA 21

CONTENTS

Chapter	Paragraphs
1. Preamble	1.1 - 1.6
SECTION I. SOCIAL AND ECONOMIC DIMENSIONS	
2. International cooperation to accelerate sustainable development in developing countries and related domestic policies	2.1 - 2.43
3. Combating poverty	3.1 - 3.12
4. Changing consumption patterns	4.1 - 4.27
5. Demographic dynamics and sustainability	5.1 - 5.66
6. Protecting and promoting human health conditions	6.1 - 6.46
7. Promoting sustainable human settlement development	7.1 - 7.80
8. Integrating environment and development in decision-making	8.1 - 8.54
SECTION II. CONSERVATION AND MANAGEMENT OF RESOURCES FOR DEVELOPMENT	
9. Protection of the atmosphere	9.1 - 9.35
10. Integrated approach to the planning and management of land resources	10.1 - 10.18
11. Combating deforestation	11.1 - 11.40
12. Managing fragile ecosystems: combating desertification and drought	12.1 - 12.63
13. Managing fragile ecosystems: sustainable mountain development	13.1 - 13.24
14. Promoting sustainable agriculture and rural development	14.1 - 14.104
15. Conservation of biological diversity	15.1 - 15.11
16. Environmentally sound management of biotechnology	16.1 - 16.46
17. Protection of the oceans, all kinds of seas, including enclosed and semi-enclosed seas, and coastal areas and the protection, rational use and development of their living resources	17.1 - 17.136
18. Protection of the quality and supply of freshwater resources: application of integrated approaches to the development, management and use of water resources	18.1 - 18.90
19. Environmentally sound management of toxic chemicals, including prevention of illegal international traffic in toxic and dangerous products	19.1 - 19.76
20. Environmentally sound management of hazardous wastes, in hazardous wastes	20.1 - 20.46
21. Environmentally sound management of solid wastes and sewage-related issues	21.1 - 21.49
22. Safe and environmentally sound management of radioactive wastes	22.1 - 22.9
SECTION III. STRENGTHENING THE ROLE OF MAJOR GROUPS	
23. Preamble	23.1 - 23.4
24. Global action for women towards sustainable and equitable development	24.1 - 24.12
25. Children and youth in sustainable development	25.1 - 25.17
26. Recognizing and strengthening the role of indigenous people and their communities	26.1 - 26.9
27. Strengthening the role of non-governmental organizations: partners for sustainable development	27.1 - 27.13
28. Local authorities' initiatives in support of Agenda 21	28.1 - 28.7
29. Strengthening the role of workers and their trade unions	29.1 - 29.14
30. Strengthening the role of business and industry	30.1 - 30.30
31. Scientific and technological community	31.1 - 31.12
32. Strengthening the role of farmers	32.1 - 32.14
SECTION IV. MEANS OF IMPLEMENTATION	
33. Financial resources and mechanisms	33.1 - 33.21
34. Transfer of environmentally sound technology, cooperation and capacity-building	34.1 - 34.29
35. Science for sustainable development	35.1 - 35.25
36. Promoting education, public awareness and training	36.1 - 36.27
37. National mechanisms and international cooperation for capacity-building in developing countries	37.1 - 37.13
38. International institutional arrangements	38.1 - 38.45
39. International legal instruments and mechanisms	39.1 - 39.10
40. Information for decision-making	40.1 - 40.30

Principi alla base del processo dell'Agenda 21



- Agenda 21
- Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (UN-FCCC)

• ...

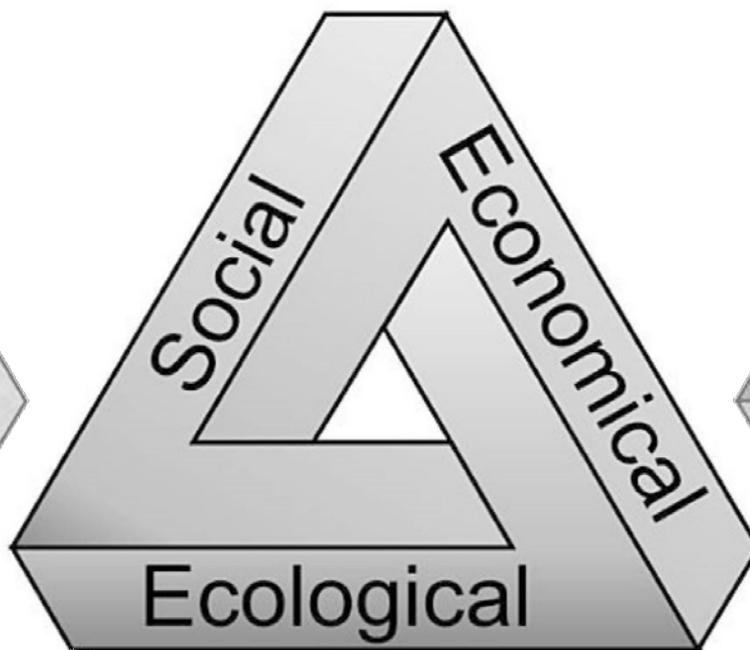


Earth Summit
United Nations Conference
on Environment
and Development
Rio de Janeiro, 1992



Earth Summit
United Nations Conference
on Environment
and Development
Johannesburg, 2002

SVILUPPO SOSTENIBILE



Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development

ONU - Summit sullo Sviluppo Sostenibile, 2015



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

17 GOALS TO TRANSFORM OUR WORLD





Conferenza delle parti COP 3, Kyoto 1997 Protocollo di Kyoto (2005-2012)

Obiettivo (31/12/2012):

- riduzione media fra le Parti del **5%** delle emissioni di gas climalteranti rispetto al 1990

Obiettivo di riduzione per l'Italia: - 6,5%

Riduzione raggiunta: - 4,6%

Rispetto ai valori del 1990, alla scadenza del Protocollo le emissioni di gas ad effetto serra in Italia:



* **nel settore dei trasporti sono aumentate del + 2,9%** (a causa dell'incremento della mobilità di merci e passeggeri (+ 37% trasporto merci su strada; + 18% trasporto passeggeri su strada);



* **per le industrie energetiche sono diminuite del -8%**, pur a fronte di un aumento della produzione di energia termoelettrica da 178,6 TWh a 217,6 TWh, e dei consumi di energia elettrica da 218,7 TWh a 307,2 TWh (grazie ad una generazione elettrica con combustibili a più basso tenore di carbonio);



* **nel settore residenziale e servizi sono aumentate del +8,2%**, per aumento numero abitazioni e per fattori congiunturali;



* **nell'industria manifatturiera sono diminuite del 36,8%** (per incremento nell'utilizzo del gas naturale in sostituzione dell'olio combustibile e per il calo della produzione causa crisi);



* **nei processi industriali sono diminuite del 26,5%** (per la forte riduzione delle emissioni di N₂O nel settore chimico, e dei gas fluorurati in tutti i settori);



* **in agricoltura sono diminuite del 16%** (in ragione della diminuzione dei capi di bestiame allevati);



* **nella gestione e trattamento dei rifiuti sono diminuite del 17,5%** (grazie alla miglior gestione dei cicli di raccolta ed alla raccolta differenziata).



Direttiva 2009/29/CE
**Pacchetto clima-energia
20-20-20**
(validità: 2013-2021)



2030



Risoluzione del Consiglio
Europeo
**Quadro clima-energia
2030, 24/10/2014**

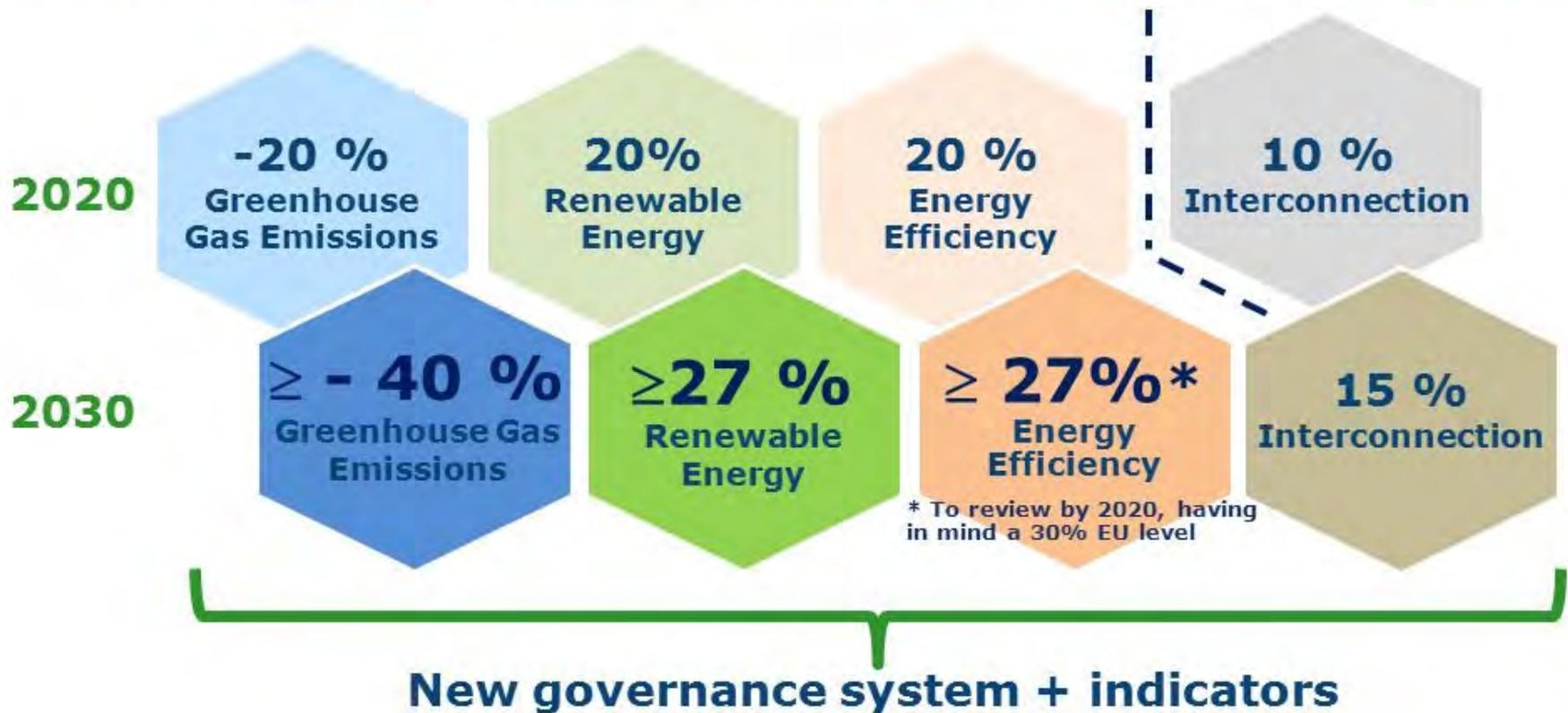
Obiettivi (31/12/2020):

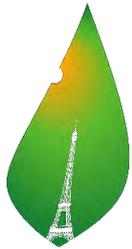
- ridurre le emissioni di gas serra del **20 %** rispetto al 1990
- alzare al **20 %** la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili
- portare al **20 %** il risparmio energetico rispetto alla tendenza attuale

Obiettivi (31/12/2030):

- ridurre le emissioni di gas serra del **40 %** rispetto al 1990
- alzare al **27 %** la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili
- portare al **27-30 %** il risparmio energetico rispetto alla tendenza attuale

Agreed headline targets - 2014 EU Council 2030 Framework for Climate and Energy





PARIS2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE
COP21·CMP11

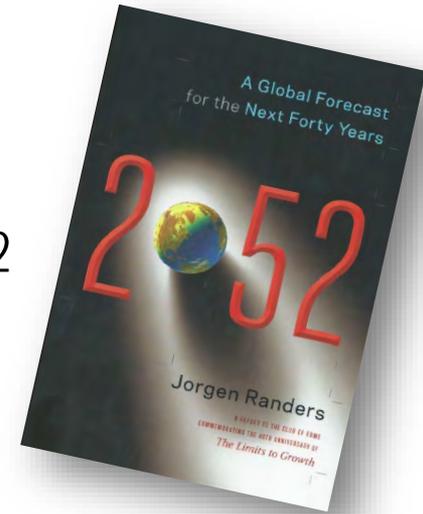
Conferenza delle parti
COP 21, Parigi 2015
Accordo di Parigi
(in vigore dal 2016,
operativo dal 1/1/2021)

Obiettivo:

- contenere l'aumento della temperatura media globale a fine secolo «ben al di sotto» di 2°C (possibilmente non al di sopra di 1,5°C) rispetto all'epoca preindustriale.*

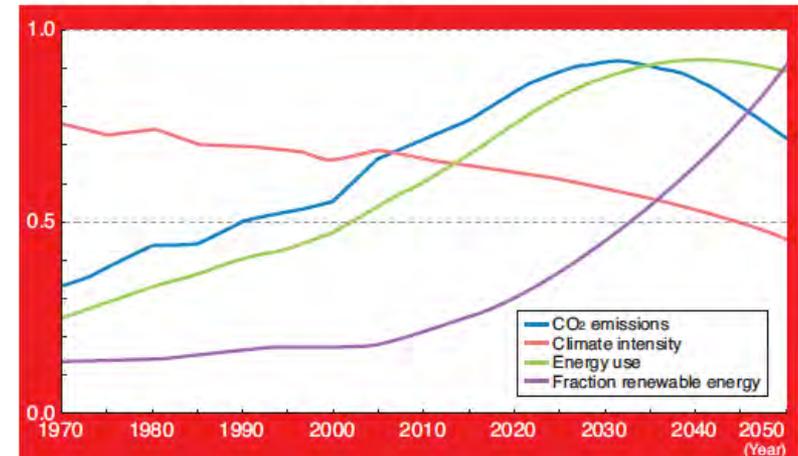
*) Per raggiungere l'obiettivo l'IPCC stima necessario ridurre le emissioni del 70% entro il 2050, e del 100% (carbon neutrality) entro il 2100.

J. Randers,
2052. A Global
Forecast
for the next
Forty Years
Club of Rome, 2012



World CO₂ emissions from energy use, 1970-2050

World CO₂ emissions from energy use will still be a full 40% above emissions in 1990



- Peter Hall
**The Sustainable City:
A Mythical Beast?**



American Planning Association

L'Enfant Lecture on City Planning and Design

Washington, DC,
15 dicembre 2005

2005 L'Enfant Lecture on City Planning and Design

Sir Peter Hall

December 15, 2005
National Building Museum, Washington, D.C.

The Sustainable City: A Mythical Beast?

An annual lecture to draw attention to critical issues in city and regional planning in the United States was created by the American Planning Association and the National Building Museum. The L'Enfant Lecture on City Planning and Design is named for Pierre Charles L'Enfant, who created the acclaimed plan for Washington, D.C.



Noted British planner, teacher, and author Sir Peter Hall gave the inaugural lecture on December 15, 2005, at the National Building Museum. Hall is director of the Institute of Community Studies and professor of planning at the Bartlett School of Architecture and Planning, University College London. He has taught at the London School of Economics, the University of Reading (1968-88), where he served as dean of the faculty of urban and regional studies, and at the University of California at Berkeley (1980-92), where he is professor emeritus of city and regional planning.

In his address "The Sustainable City: A Mythical Beast," Hall suggested that though we all think we know what sustainability is, the problem is to make the definition work operationally — in designing new cities, and reshaping old ones. But we have some guidance in how to do this from real cities, especially in Europe but also in Latin America and Eastern Asia.

He focused on the relationship between transportation and land use planning, and addressed the key question: To what extent, and in what ways, could these be applied in an American context?

► [Transcript of Sir Peter Hall's lecture](#)



Consiglio d'Europa, Camera dei poteri locali
Carta Urbana Europea
Strasburgo, 18 marzo 1992



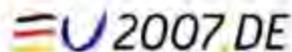
**Carta delle città europee
per uno sviluppo durevole e sostenibile**
Aalborg, 27 maggio 1994

Creating our futures

ECTP-CEU

European Council of Spatial Planners
Conseil européen des Urbanistes

European Council of Spatial Planners - Conseil européen des urbanistes
The new Charter of Athens
Atene, 31 maggio 1998 (rev. 2003)



Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili
Lipsia, 25 maggio 2007



Consiglio d'Europa, Camera dei poteri locali
Carta Urbana Europea II. Manifesto per una nuova urbanità
Strasburgo, 29 maggio 2008

Creating our futures

ECTP-CEU

European Council of Spatial Planners
Conseil européen des Urbanistes

European Council of Spatial Planners - Conseil européen des urbanistes
The Charter of European Planning
Barcellona, 22 aprile 2013

The European Declaration of Urban Rights

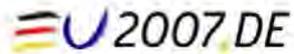
<p>1. SECURITY _ to a secure and safe town, free, as far as possible, from crime, delinquency and aggression</p>	<p>2. AN UNPOLLUTED AND HEALTHY ENVIRONMENT _ to an environment free from air, noise, water and ground pollution and protective of nature and natural resources</p>	<p>3. EMPLOYMENT _ to adequate employment possibilities; to a share in economic development and the achievement thereby of personal financial autonomy</p>	<p>4. HOUSING _ to an adequate supply and choice of affordable, salubrious housing, guaranteeing privacy and tranquillity</p>	<p>5. MOBILITY _ to unhampered mobility and freedom to travel; to a harmonious balance between all street users - public transport, the private car, the pedestrian and cyclists</p>
<p>6. HEALTH _ to an environment and a range of facilities conducive to physical and psychological health</p>	<p>7. SPORT AND LEISURE _ to access for all persons, irrespective of age, ability or income, to a wide range of sport and leisure facilities</p>	<p>8. CULTURE _ to access to and participation in a wide range of cultural and creative activities and pursuits</p>	<p>9. MULTICULTURAL INTEGRATION _ where communities of different cultural ethnic and religious backgrounds co-exist peaceably</p>	<p>10. GOOD QUALITY ARCHITECTURE AND PHYSICAL SURROUNDINGS _ to an agreeable, stimulating physical form achieved through contemporary architecture of high quality and retention and sensitive restoration of the historic built heritage</p>
<p>11. HARMONISATION OF FUNCTIONS _ where living, working, travelling and the pursuit of social activities are as closely interrelated as possible</p>	<p>12. PARTICIPATION _ in pluralistic democratic structures and in urban management characterised by co-operation between all the various partners, the principle of subsidiarity, information and freedom from over-regulation</p>	<p>13. ECONOMIC DEVELOPMENT _ where the local authority, in a determined and enlightened manner, assumes responsibility for creating, directly or indirectly, economic growth</p>	<p>14. SUSTAINED DEVELOPMENT _ where local authorities attempt to achieve reconciliation of economic development and environmental protection</p>	<p>15. SERVICES AND GOODS _ to a wide range of accessible services and goods, of adequate quality, provided by the local authority, the private sector or by partnerships between both</p>
<p>16. NATURAL WEALTH AND RESOURCES _ to the management and husbanding of local resources and assets by a local authority in a rational, careful, efficient and equitable manner for the benefit of all citizens</p>	<p>17. PERSONAL FULFILMENT _ to urban conditions conducive to the achievement of personal well-being and individual social, cultural, moral and spiritual development</p>	<p>18. INTER-MUNICIPAL COLLABORATION _ in which citizens are free and encouraged to participate directly in the international relations of their community</p>	<p>19. FINANCIAL MECHANISMS AND STRUCTURES _ enabling local authorities to find the financial resources necessary for the exercise of the rights as defined in this Declaration;</p>	<p>20. EQUALITY _ where local authorities ensure that the above rights apply to all citizens, irrespective of sex, age, origin, belief, social, economic or political position, physical or psychological handicap</p>



Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile, Aalborg, 27 maggio 1994

I.8 Modelli sostenibili di uso del territorio

Le città riconoscono l'importanza dell'adozione da parte degli enti locali di efficienti politiche di pianificazione dello sviluppo degli usi territoriali che comprendano una valutazione ambientale strategica di tutti i progetti. **Esse approfitteranno dei vantaggi di scala per fornire trasporti pubblici ed energia in modo efficiente grazie all'elevata densità**, mantenendo al tempo stesso una dimensione umana dello sviluppo. **Sia nell'attuazione di programmi di restauro urbano nelle aree cittadine, sia nella pianificazione di nuovi quartieri si punterà a sviluppare molteplici funzioni in modo da ridurre il bisogno di mobilità.** Il concetto di equa interdipendenza regionale dovrebbe consentire di equilibrare i flussi tra città e campagna e impedire alle città il puro sfruttamento delle risorse delle aree circostanti.



Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili

Lipsia, 25 maggio 2007

Strategie d'azione prioritarie per una politica di sviluppo urbano integrato

Creare ed assicurare spazi pubblici di alta qualità

Modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica

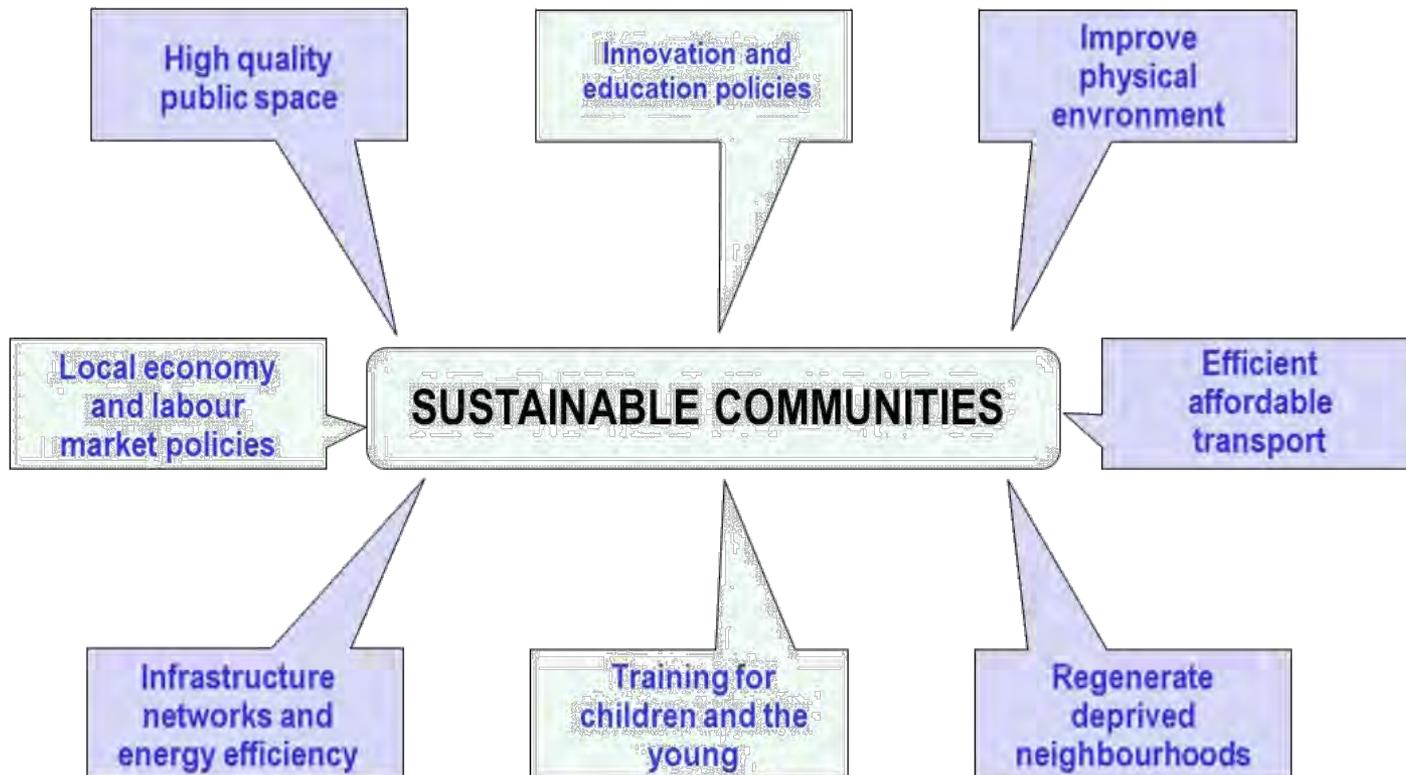
Innovazione proattiva e politiche didattiche

Un'attenzione speciale ai quartieri degradati all'interno del contesto cittadino

- Perseguire strategie per migliorare l'ambiente fisico
- Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale
- Istruzione proattiva e politiche di formazione per bambini e giovani
- Promozione di un trasporto urbano efficiente ed accessibile

Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili

Lipsia, 25 maggio 2007



European Council of Spatial Planners Conseil européen des urbanistes The Charter of European Planning Barcellona, 22 aprile 2013



- 1. Integrated & connected cities and territoires**
 - Integrated through Space
 - Integrated through Time
- 2. Social Cohesion & Connectivity**
 - Social balance
 - Cultural diversity
 - Community involvement & empowerment
 - Connections between generations
 - Social identity
 - Travel, transport, mobility and accessibility
 - Facilities and services (access to essential services)
- 3. Economic integration & connectivity**
 - Globalisation and regional specialization
 - Competitive advantages
 - Networked cities and regions (Territories)
 - The metropolitan dimension
 - Remoter rural and island communities
- 4. Environmental Connectivity**
 - Sustainable development
 - Promoting health & quality of Life
 - Ecosystems Landscapes
 - Natural and open space heritage
 - Energy



Consiglio d'Europa. Camera dei poteri locali

Carta Urbana Europea II. Manifesto per una nuova urbanità

Strasburgo, 29 maggio 2008

Competenze europee in materia di gestione delle città e prospettive di una nuova urbanità

Bilanciamento fra la dimensione ambientale, sociale ed economica nelle politiche urbane

Una città composta di cittadini, oltre che di abitanti

Partecipazione, governance, sussidiarietà fra i diversi livelli di governo nei temi a valenza sovralocale

Una città sostenibile

Riduzione dell'impronta ecologica delle città, conservazione dell'ambiente, efficientamento energetico

Contrasto al consumo di suolo, ricompattamento degli insediamenti, quartieri multifunzionali

Limitazione dell'uso delle auto, multimodalità, riorganizzazione dei sistemi stradali in funzione della mobilità sostenibile

Una città solidale

Accessibilità per tutti alla città e ai suoi servizi, inclusione delle categorie deboli, promozione del dialogo fra gruppi (generazionali, culturali, religiosi) e dell'associazionismo

Cooperazione internazionale fra le città del Nord e del Sud del mondo

Una città della conoscenza

Economia della conoscenza, combinazione fra cosmopolitismo e tutela delle identità culturali

Innovazione, istruzione, ricerca, cultura e arte come assi prioritari delle politiche urbane, ruolo delle ICTs

Qualità architettonica e dei paesaggi urbani



Commissione delle comunità europee **Strategia tematica sull'ambiente urbano**

Rapporto intermedio COM(2004)60

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0060&qid=1461262755663&from=EN>

Rapporto finale COM(2005)718

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52005DC0718&qid=1461263316874&from=IT>

- 
1. Gestione ambientale integrata
 2. Progettazione urbana sostenibile
 3. Mobilità sostenibile
 4. Edilizia sostenibile

Le misure:

- 
1. Orientamenti relativi a una gestione ambientale integrata
 2. Orientamenti relativi all'elaborazioni di piani per un trasporto urbano sostenibile
 3. Sostenere lo scambio di migliori pratiche nell'UE
 4. Portale internet della Commissione destinato alle autorità locali
 5. Formazione
 6. Ricorso ad altre politiche di sostegno

Obiettivo globale della strategia tematica sull'ambiente urbano

Migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane e assicurare agli abitanti delle città europee un ambiente di vita sano, rafforzando il contributo ambientale allo sviluppo urbano sostenibile e tenendo conto nel contempo dei connessi aspetti economici e sociali.

Occorre rivitalizzare le città europee, per farne luoghi sani, piacevoli e accoglienti in cui vivere e permettere alle comunità e alle economie locali di prosperare. Al centro di questo processo deve essere l'ambiente. La strategia intende concentrarsi sull'ambiente urbano, tenendo conto nel contempo delle relazioni dinamiche con i problemi economici e sociali e rafforzando così il contributo ambientale allo sviluppo sostenibile delle aree urbane.

1. Gestione ambientale integrata

È poco probabile che un ambiente urbano sano e di buona qualità possa derivare spontaneamente dalla miriade di decisioni adottate individualmente dalle amministrazioni, dalle imprese e dai cittadini attivi nei differenti settori di ciascuna area urbana. Al fine di disporre di un quadro di riferimento per guidare e dirigere le scelte di gestione quotidiane sono necessari **una visione chiara, una strategia globale e un piano di azione** per conseguire gli obiettivi e i traguardi stabiliti... Ciò comporta una modifica del processo decisionale, in modo tale da **spezzare le tradizionali barriere tra comuni confinanti e tra unità amministrative** all'interno di una stessa amministrazione locale a favore di una maggiore integrazione.



Napoli, 2010

Fatti sull'ambiente a Stoccolma



clima

Hitta snabbt
Emissioni di gas a effetto serra
Statistiche climatiche e meteorologiche
Cambiamenti climatici



aria

Hitta snabbt
Particelle di biossido di azoto
Ozono a livello del suolo



acqua

Hitta snabbt
Acqua di balneazione
Laghi, Acqua costiera



natura

Hitta snabbt
Paesaggio e biotopi
Specie e gruppi di specie
Servizi ecosistemici



Alloggio e salute

Hitta snabbt
Consapevolezza del Radon Buller



contaminanti

Hitta snabbt
Contaminazione del suolo del mercurio
PCB



traffico

Hitta snabbt
Traffico bici Traffico automobilistico
Auto ambientali



energia

Hitta snabbt
Uso di energia e produzione di energia L'uso di energia della città



Rifiuti e riciclaggio

Hitta snabbt
Quantità di rifiuti
Ordinamento delle abitudini



Stoccolma e l'ambiente

Hitta snabbt
Rete dei cittadini 2016 Interesse ambientale e conoscenza
Consapevolezza ambientale



Aziende e imprese

Hitta snabbt
Certificazione ambientale La portata del settore ambientale



obiettivi ambientali

Hitta snabbt
Programma ambientale 2016-2019

1. Gestione ambientale integrata



Programma ambientale 2016-2019

Il programma ambientale mostra le ambizioni della città in campo ambientale e fornisce una base per la cooperazione con imprese, residenti, organizzazioni e autorità che sono attori importanti nel lavoro di una Stoccolma sostenibile dal punto di vista ambientale. Nell'aprile 2016, il Consiglio comunale ha adottato un programma ambientale per il periodo 2016-2019. Il programma ambientale contiene sei obiettivi generali e 30 sotto-obiettivi che la città incontrerà. Il programma ambientale mostra le ambizioni della città in campo ambientale e fornisce una base per la cooperazione con imprese, residenti, organizzazioni e autorità che sono attori importanti nel lavoro di una Stoccolma sostenibile dal punto di vista ambientale.

Al controllo della città del primo anno del programma ambientale, nel 2016 è stato stimato che un risultato atteso nel 2019 sarà il 22 sotto-obiettivi siano pienamente raggiunti, sei tappe sono soddisfatte in parte e 1 pietre miliari non sono soddisfatte. (Un obiettivo non è stato valutato)

Programma ambientale 2016-2019

- Usa sostenibile dell'energia >
- Trasporto adattato all'ambiente >
- Usa sostenibile di terra e acqua >
- Circuito efficiente in termini di risorse >
- Stoccolma senza veleni >
- Ambiente interno sano >

1. Gestione ambientale integrata

Temi



Usa sostenibile dell'energia

La città ridurrà l'impatto sul clima, ottimizzerà l'uso di energia e passerà a più energie rinnovabili.

Målbedömning: ■ ■



Trasporto adattato all'ambiente

Le strade della città saranno più attraenti per camminare e stare in ambienti con aria fresca, meno traffico e combustibili fossili.

Målbedömning: ■ ■ ■



Usa sostenibile di terra e acqua

La città dovrebbe essere adattata a un clima che cambia e progettata per promuovere gli ecosistemi nel suolo e nell'acqua.

Målbedömning: ■ ■ ■



Usa sostenibile di terra e acqua



Soluzione open water con tetto vegetale - North Durgåsastråden

La città dovrebbe essere adattata a un clima che cambia e progettata per promuovere gli ecosistemi nel suolo e nell'acqua. È importante essere in grado di garantire quelle che sono aree centrali, zone di dispersione e habitat particolarmente importanti per le specie protette. Le rivendicazioni sull'uso del suolo in combinazione con i cambiamenti climatici in atto pongono richieste elevate su come la città si pianifichi e lavori strategicamente con spazi verdi, corpi idrici e ambiente urbano per attività ricreative, biodiversità e servizi ecosistemici. Lo stesso vale per altre considerazioni ambientali come il rumore, la qualità dell'aria, la vicinanza ai parchi, ecc.

Pietre miliari ■ descrizione

Pietre miliari

- **Adattamento climatico per ridotta vulnerabilità**
Le vulnerabilità nell'ambiente urbano dovute a un clima di cambiamento dovrebbero essere evitate
tendenza: ■
- **Buona qualità dell'acqua**
Un buono stato sarà raggiunto in tutti i corpi idrici della città
tendenza: ■
- **Le aree d'acqua dovrebbero essere rafforzate e sviluppate**
Le aree idriche della città saranno rafforzate e sviluppate sia per la ricreazione che per la biodiversità
tendenza: ■
- **I servizi ecosistemici dovrebbero essere promossi**
Nello sviluppo urbano, i servizi ecosistemici dovrebbero essere promossi per contribuire a un buon ambiente di vita
- **Struttura verde vitale**
La città avrà una struttura verde vitale con una ricca biodiversità
- **Buon accesso ai parchi e alla natura**
Il mare di Stoccolma avrà un buon accesso ai parchi e alla natura con alti valori ricreativi e naturali
tendenza: ■
- **Buon ambiente urbano**
Ogni quartiere dovrebbe essere pianificato per un buon ambiente urbano
tendenza: ■

Tema MP.3
Ultimo aggiornamento: 2018-04-20
progetti
• Programma ambientale 2016-2019
Documenti di controllo correlati

Piano d'azione per lo stato di buona acqua
Il piano d'azione mira a raggiungere un buono stato ecologico e chimico da parte dei corpi idrici della città entro il 2021. Adottato dal Consiglio comunale nel marzo 2015.

Strategia idrica quotidiana per la città di Stoccolma
La strada di Stoccolma verso un trattamento delle acque sostenibile. Adottato dal consiglio comunale 2015-03-09.

Greener Stockholm
Linee guida per la pianificazione, l'implementazione e la gestione dei parchi e delle aree naturali della città. Adottato dal consiglio comunale nel febbraio 2017.



Circuito efficiente in termini di risorse

La città ridurrà i rifiuti e riciclerà i rifiuti in modo efficiente.

Målbedömning: ■ ■



Stoccolma senza veleni

La città ridurrà la diffusione di sostanze chimiche pericolose per l'ambiente e la salute.

Målbedömning: ■ ■



Ambiente interno sano

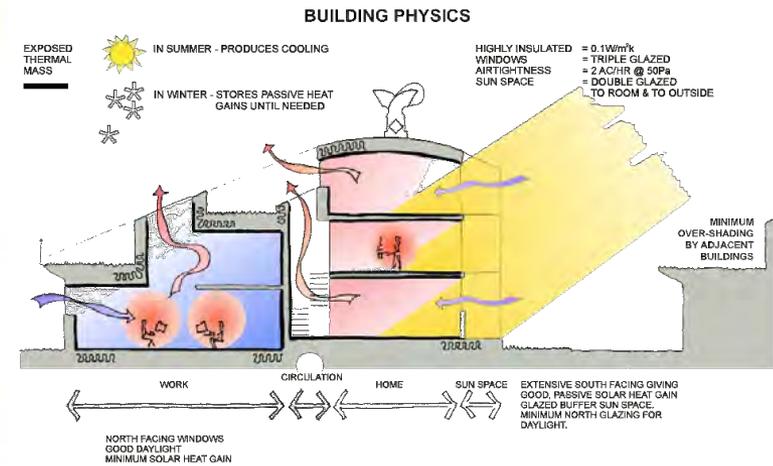
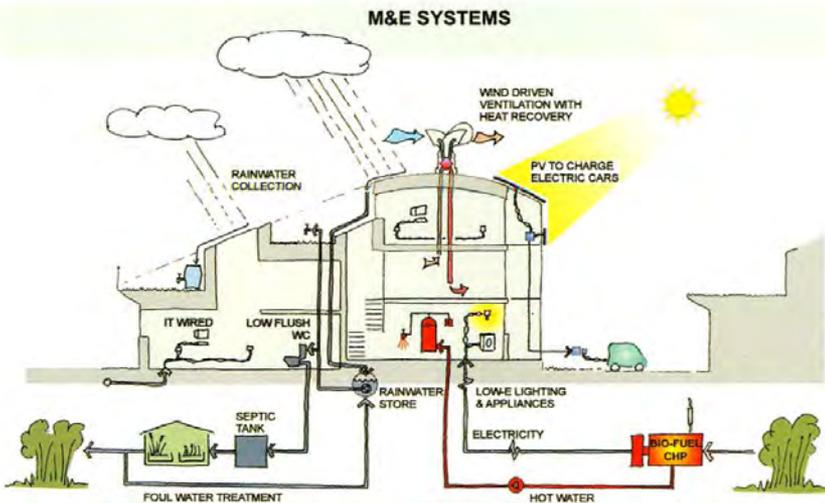
Stockholmen otterrà un ambiente interno migliore grazie a rumori ridotti, aria migliore, meno danni da umidità e bassi livelli di radon.

Målbedömning: ■ ■



2. Edilizia sostenibile

- Nuova costruzione
- Recupero dell'esistente



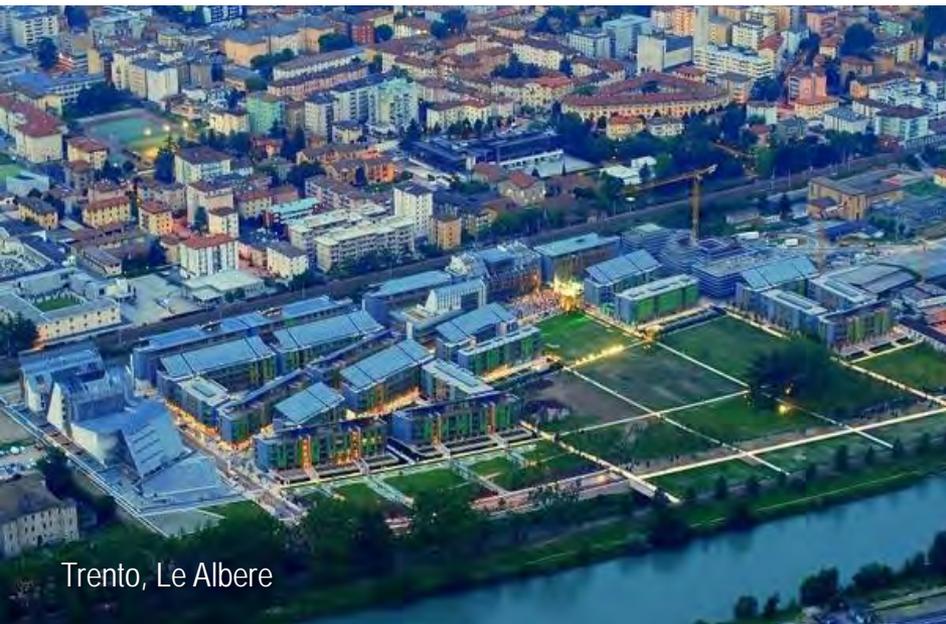
Sutton (Londra), BedZED, 2002 (Bill Dunster)



Linz, Solar City



Malmö, Bo01



Trento, Le Albero



Friburgo, Vauban

Eco-quartieri



2. Edilizia sostenibile

- Nuova costruzione
- Recupero dell'esistente



Berlino, risanamento dei Plattenbauten

Torino



Torino, via Ivrea 24 (recupero di fabbricato postale ad uso residenziale)

2 pays
2 cantons, 2 département
1 région

2'000 km²
210 communes
860'000 habitants
385'000 emplois

**Projet
d'agglomération**
franco-valdo-genevois



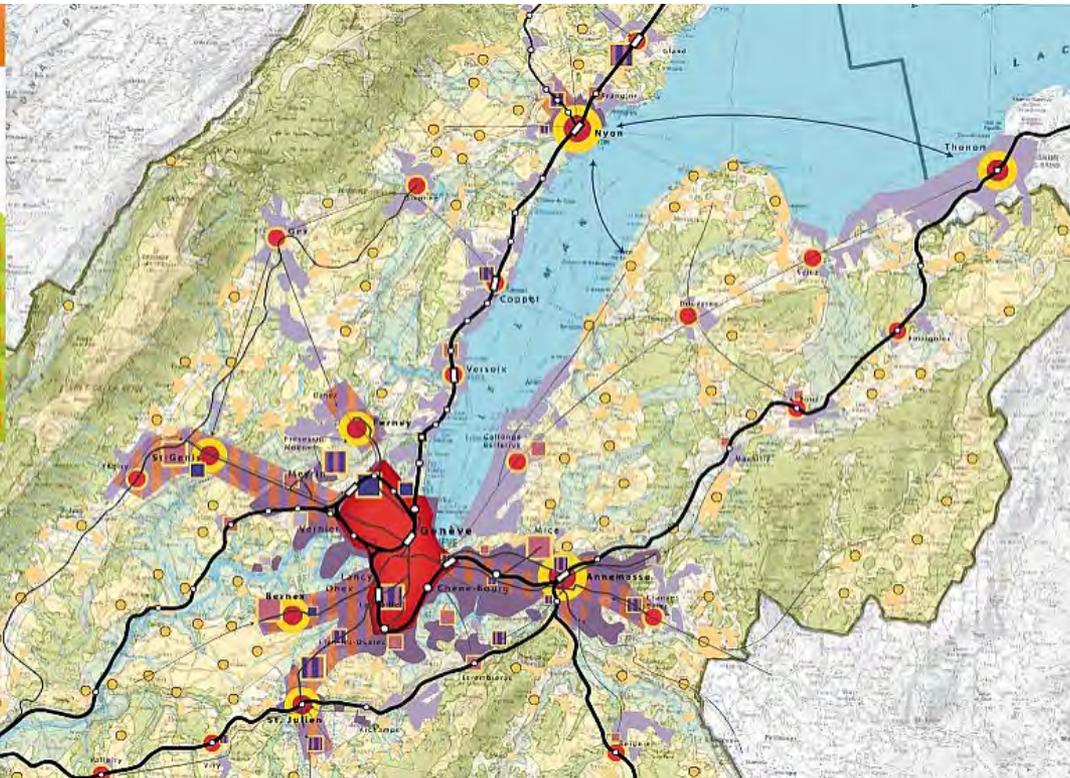
3. Progettazione urbana sostenibile

- Contrasto alla proliferazione urbana
- Superamento delle zone monofunzionali
- Aumento e riconnessione delle aree verdi
- Localizzazione delle funzioni in regione dell'accessibilità

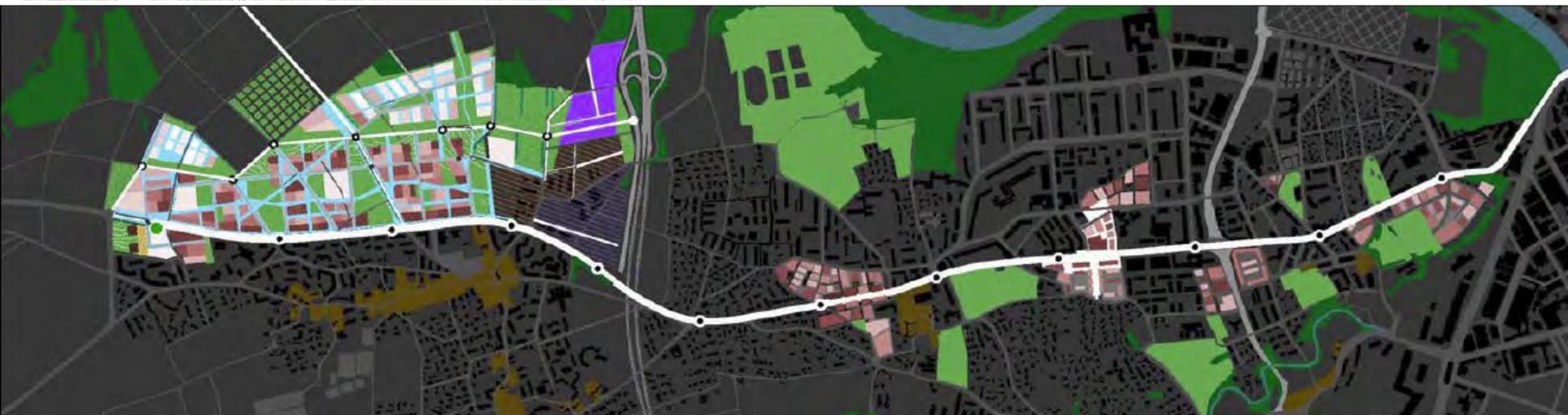
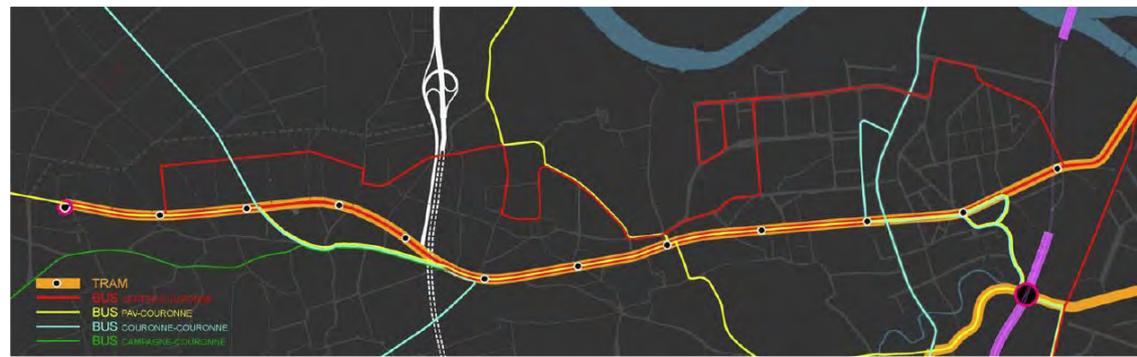
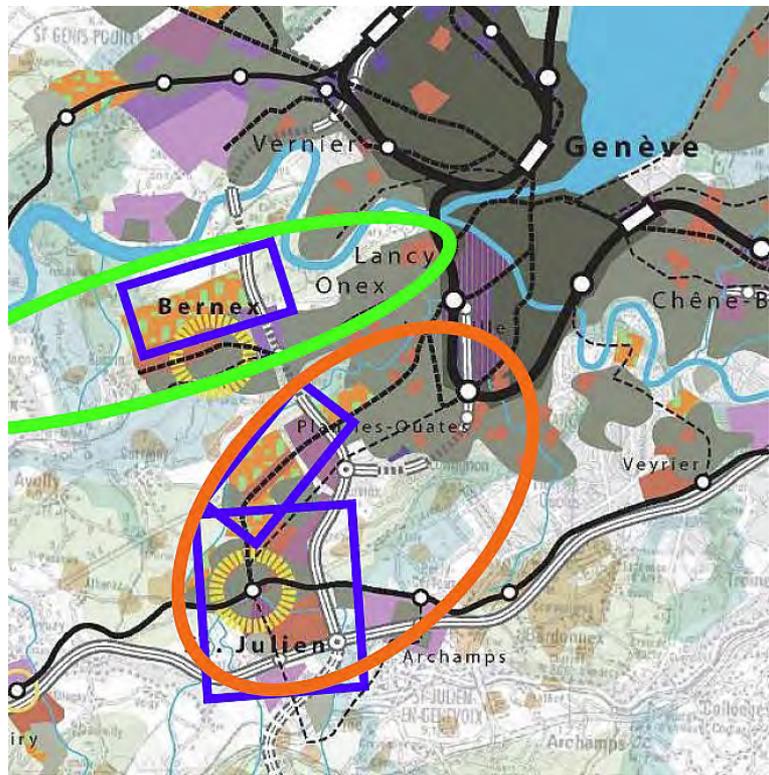
**SCHEMA D'AGGLOMERATION
HORIZON 2030**

Né d'une volonté franco-suisse de collaborer, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois entend offrir à la population une qualité de vie supérieure et une société plus équitable.

- Mobilité
- Urbanisation
- Paysage
- Schéma illustratif
- Fond de carte

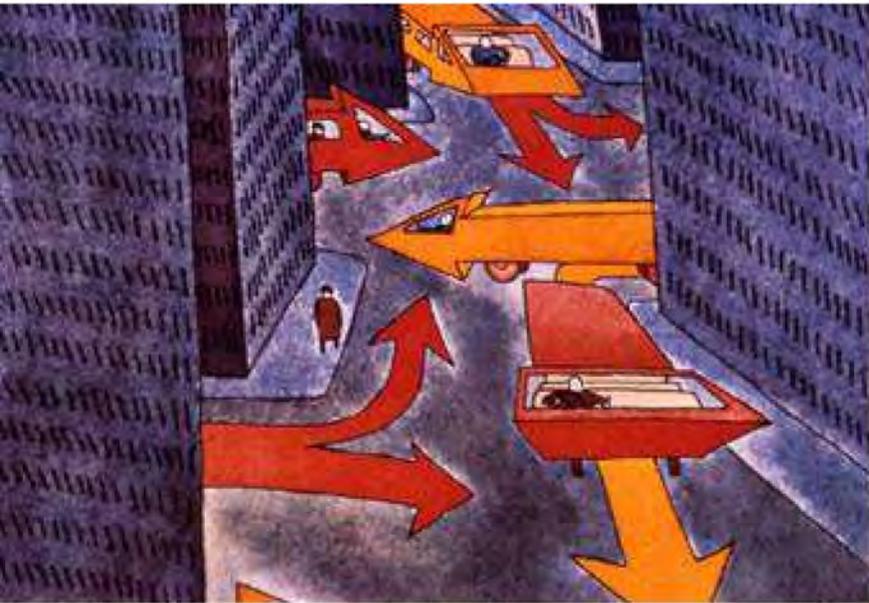


Area metropolitana di Ginevra (Svizzera/Francia), Piano strategico, 2007-2030



Area metropolitana di Ginevra (Svizzera/Francia), Piano strategico, 2007-2030

4. Trasporto urbano sostenibile



MOBILITÀ URBANA: LE DIMENSIONI DEL PROBLEMA

... locale



+

... globale



12% > popolazione motorizzata nel mondo

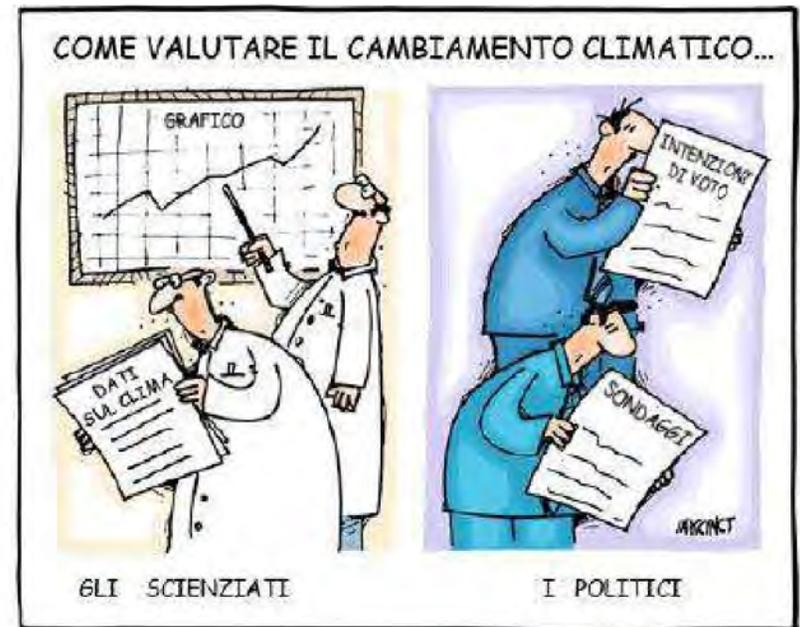
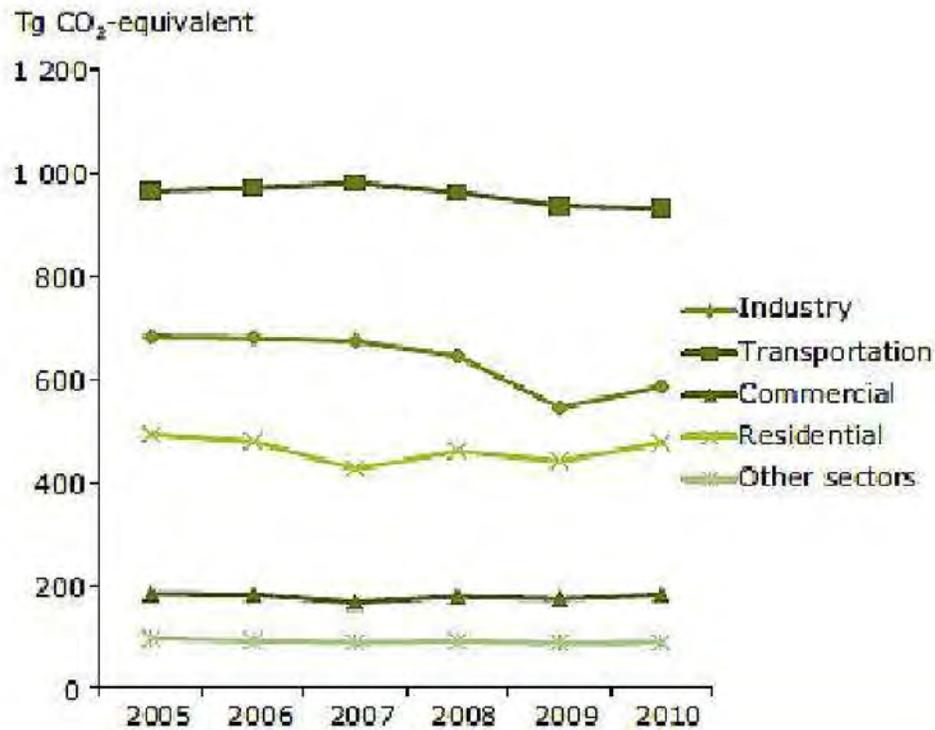
20% > quota **GAS SERRA** imputabile ai trasporti sul totale

90% > dipendenza del comparto da **COMBUSTIBILI FOSSILI**

MINACCE GLOBALI

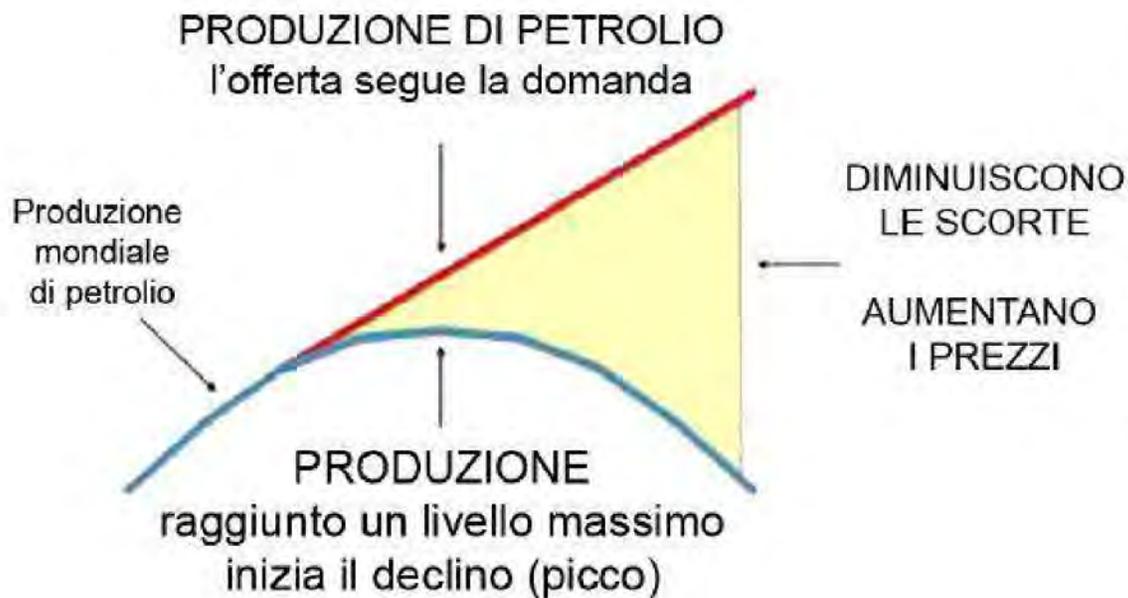
- Cambiamento climatico

Direct GHG emissions by sector, 2005–2010



MINACCE GLOBALI

- Picco petrolifero



Dati sulla mobilità in Europa

Il **73%** del trasporto passeggeri su terra (in pkm) avviene in **automobile**

Circa il **10,5%** avviene su **mezzi pubblici urbani** (su ferro e gomma)

Il **parco auto** è cresciuto nel periodo 1990-2011 del **49%** (EU 27)

La **media** di occupanti per auto è prossima a **1**

Il **50%** degli spostamenti in auto è **inferiore a 5 km**, il 30% è inferiore a 3 km

Meno del **5%** degli spostamenti urbani avviene in **bicicletta**

- Commissione Europea
Libro bianco sui trasporti 2050,
2011



[About this site](#) | [Legal notice](#) | [Contact](#) | [Search](#) | [English \(en\)](#)



MOBILITY AND TRANSPORT

[European Commission](#) > [Transport](#) > [Transport themes](#) > [European strategies](#)



[Home](#)

[Transport modes](#)

[Transport themes](#)

[Media corner](#)

[Facts & fundings](#)

[About us](#)



European strategies

White paper 2011

Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system

The European Commission adopted a roadmap of 40 concrete initiatives for the next decade to build a competitive transport system that will increase mobility, remove major barriers in key areas and fuel growth and employment. At the same time, the proposals will dramatically reduce Europe's dependence on imported oil and cut carbon emissions in transport by 60% by 2050.

By 2050, key goals will include:

- No more conventionally-fuelled cars in cities.
- 40% use of sustainable low carbon fuels in aviation; at least 40% cut in shipping emissions.
- A 50% shift of medium distance intercity passenger and freight journeys from road to rail and waterborne transport.
- All of which will contribute to a 60% cut in transport emissions by the middle of the century.



[Search](#)

[Share](#)

European strategies

- > [White paper 2011 - 'Roadmap to a Single European Transport Area'](#)
- > [2009 - Future of Transport](#)
- > [2009 - Maritime Transport](#)
- > [2008 - Greening transport](#)
- > [2007 - Logistics: Keeping freight moving](#)
- > [Keep Europe moving](#)
- > [White paper](#)
- > [Studies](#)
- > [Facts and figures](#)

Nei prossimi venti anni dobbiamo cambiare qualcosa...

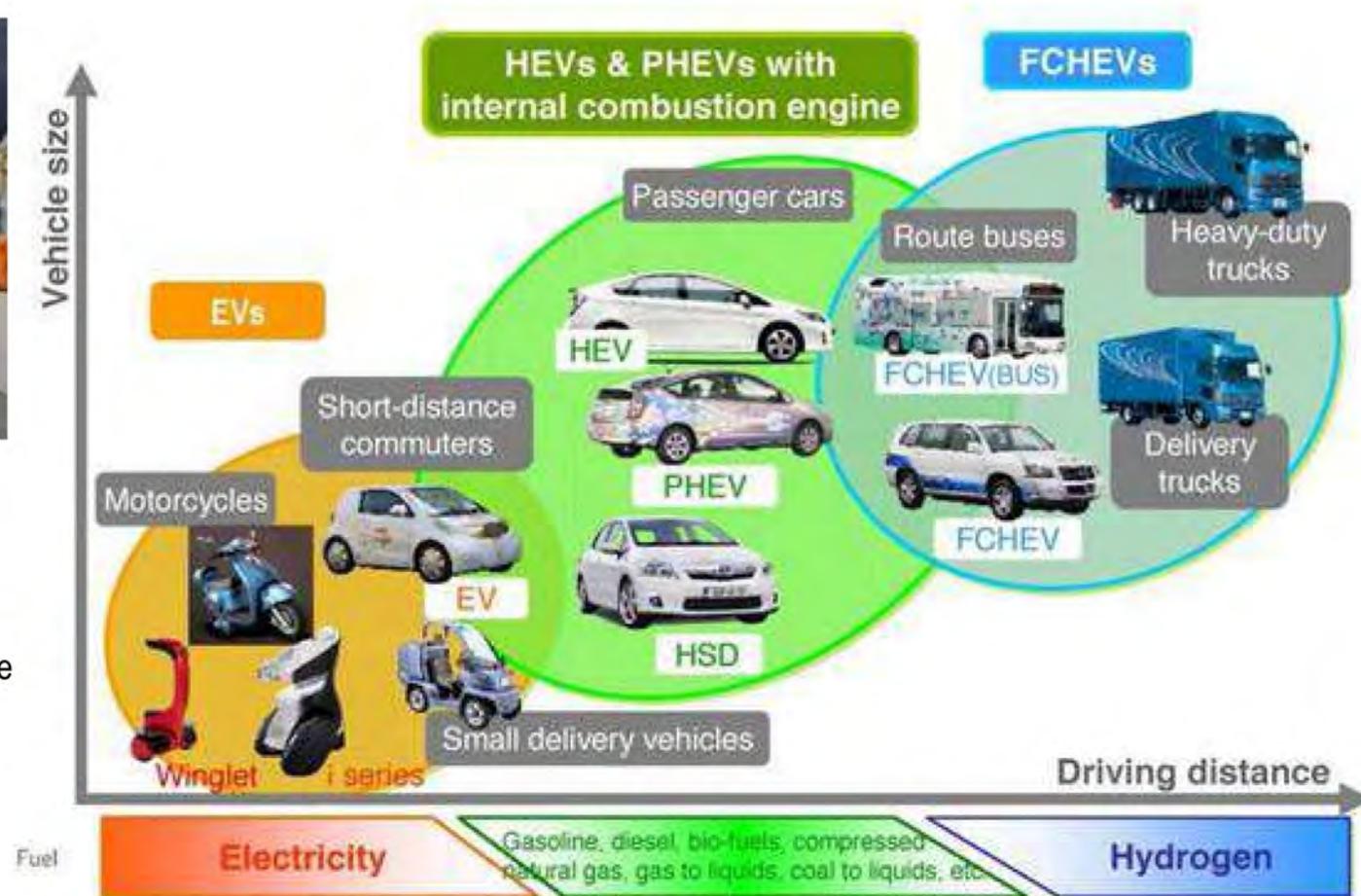
... Solo l'automobile?



L'OBIETTIVO DELL'UE

Dimezzare entro il 2030 l'uso dei veicoli «alimentati con carburanti tradizionali» nelle città ed eliminarlo del tutto entro il 2050.

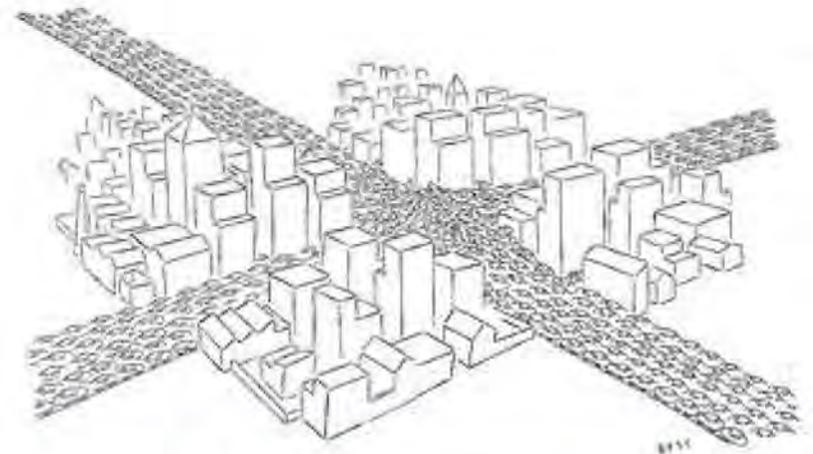
(Libro bianco dei Trasporti, 2011)



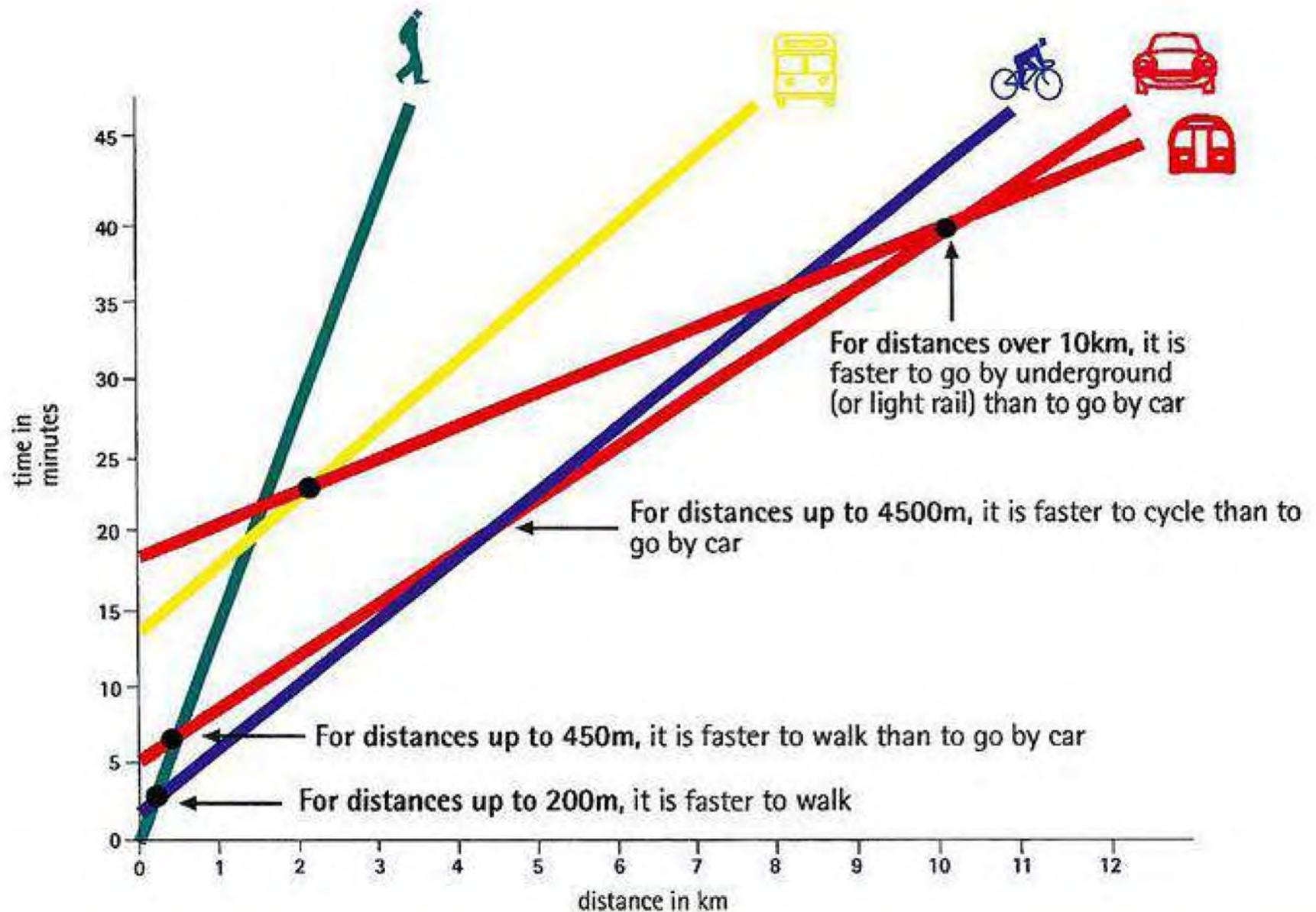
USA	77
New York (Manhattan)	20 (13)
San Francisco Bay Area	64
Los Angeles	57

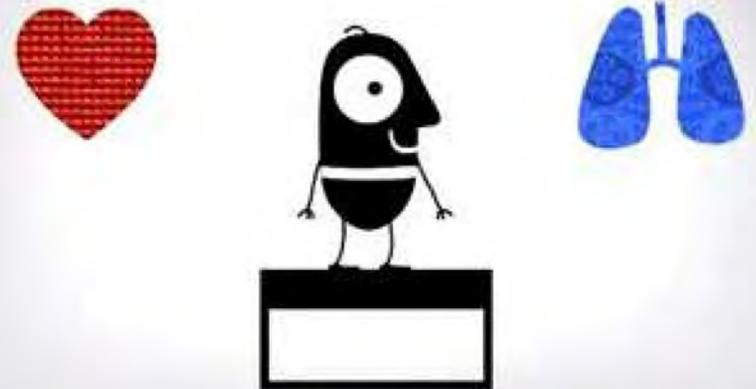
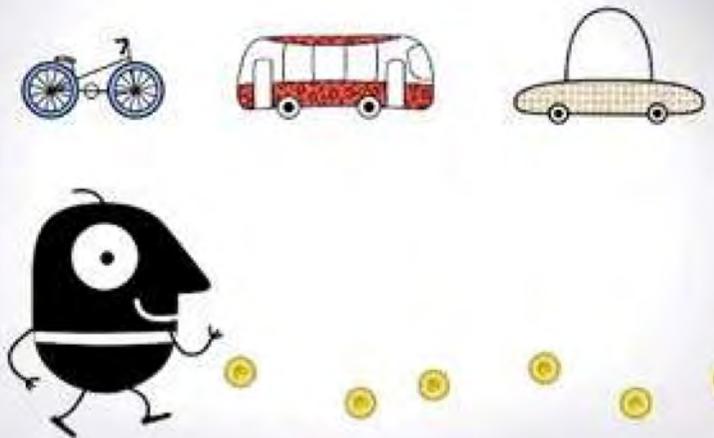
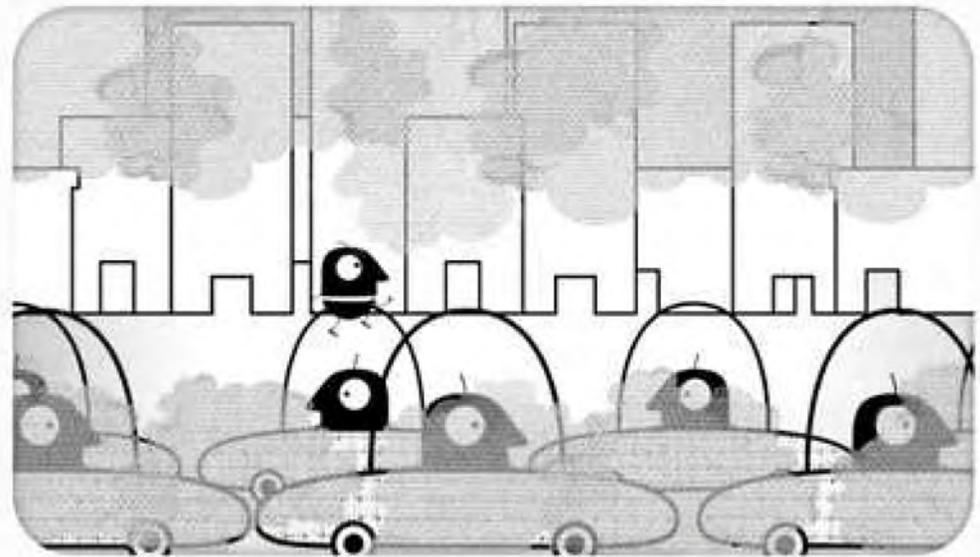
UE	47
Copenaghen	27
Madrid	32
Berlino	35
Londra	36
Stoccolma	38
Vienna	38
Barcellona	41
Parigi	41
Amsterdam (area metro)	52

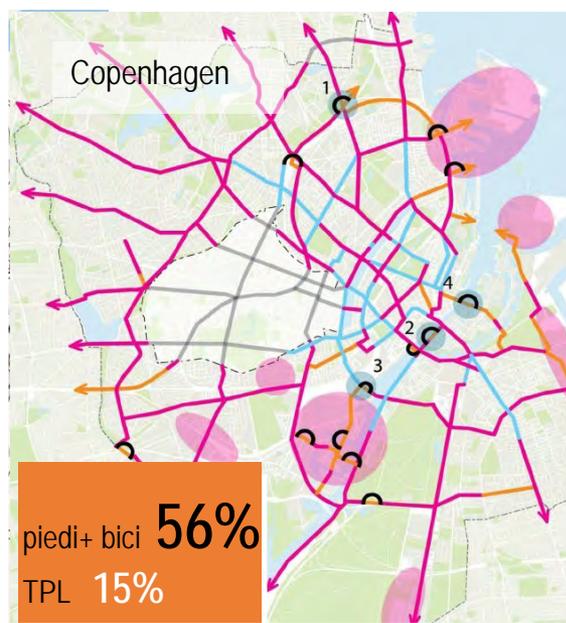
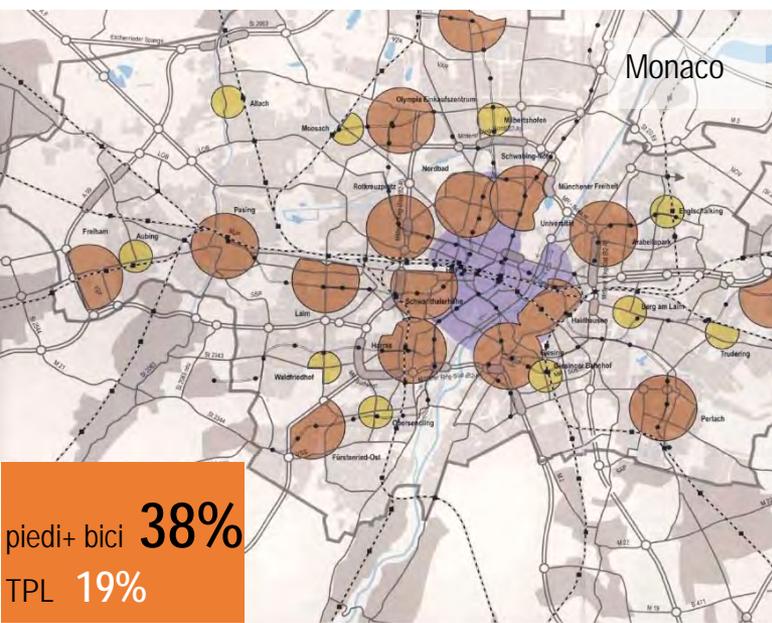
ITALIA	60
Firenze	55
Milano (Comune)	63
Roma (Comune)	76



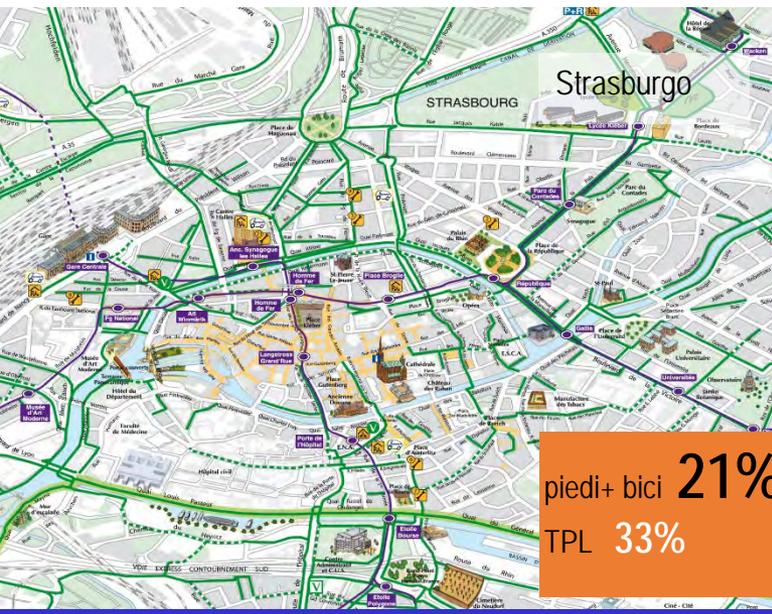
Travel Times for Different Modes of Transport in Urban Areas, from Door to Door







4. Trasporto sostenibile



piedi+ bici **35%**
TPL **20%**

Graz



Strasburgo, sistemazioni urbanistiche lungo le linee della tramvia

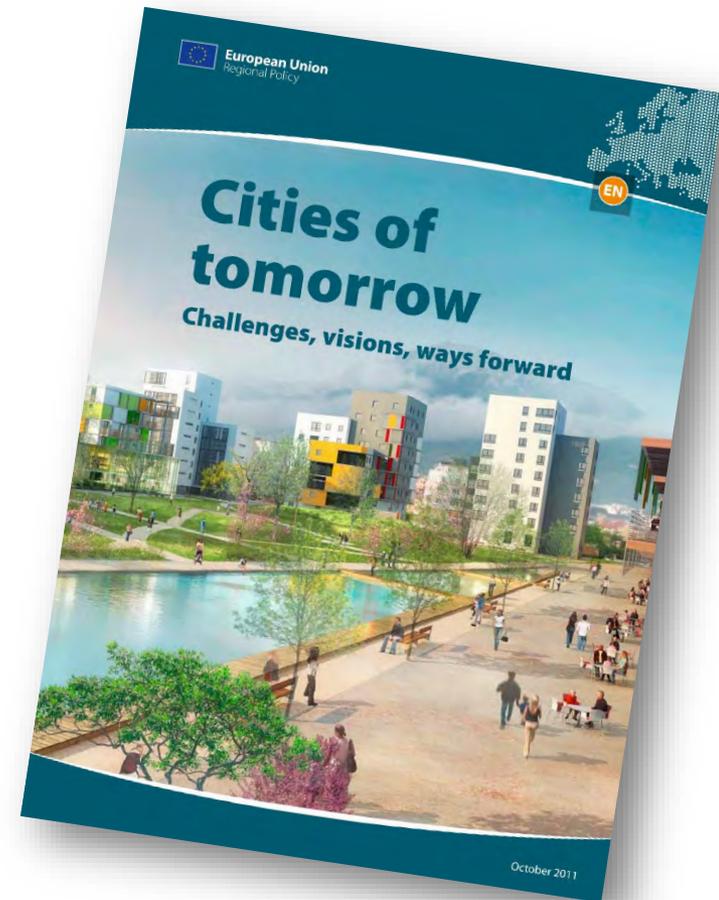


Unione Europea

Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward, 2011

Le principali sfide per le città di domani:

1. **Diversità, coesione e attrattività** urbana
2. Una città **verde e sana**
3. Creare **un'economia resiliente e inclusiva**
4. Un'**Europa policentrica**, con uno sviluppo territoriale equilibrato
5. Verso un **modello più olistico** di sviluppo urbano sostenibile





I principi del GREEN URBANISM



PRINCIPIO 1
La città
basata sulle condizioni locali
del clima e del sito



PRINCIPIO 6
La città della eco-mobilità e con
sistemi di trasporto pubblico
efficienti e a basso impatto



PRINCIPIO 11
La città
della filiera corta e della
sicurezza alimentare



PRINCIPIO 2
La città
che produce energia
in modo autosufficiente



PRINCIPIO 7
La città che usa materiali
da costruzione locali
e sistemi prefabbricati



PRINCIPIO 12
La città della salute pubblica e
dell'identità culturale: una città
sana e sicura



PRINCIPIO 3
La città a rifiuti zero
come eco-sistema circolare
chiuso



PRINCIPIO 8
La città che densifica
e riqualifica
i quartieri esistenti



PRINCIPIO 13
La città della governance
urbana e dalle procedure
d'appalto sostenibili



PRINCIPIO 4
La città con un sistema chiuso di
gestione delle risorse idriche e
un'alta qualità dell'acqua



PRINCIPIO 9
La città
della progettazione
bioedilizia e solare



PRINCIPIO 14
La città della formazione e
dell'educazione allo sviluppo
urbano sostenibile



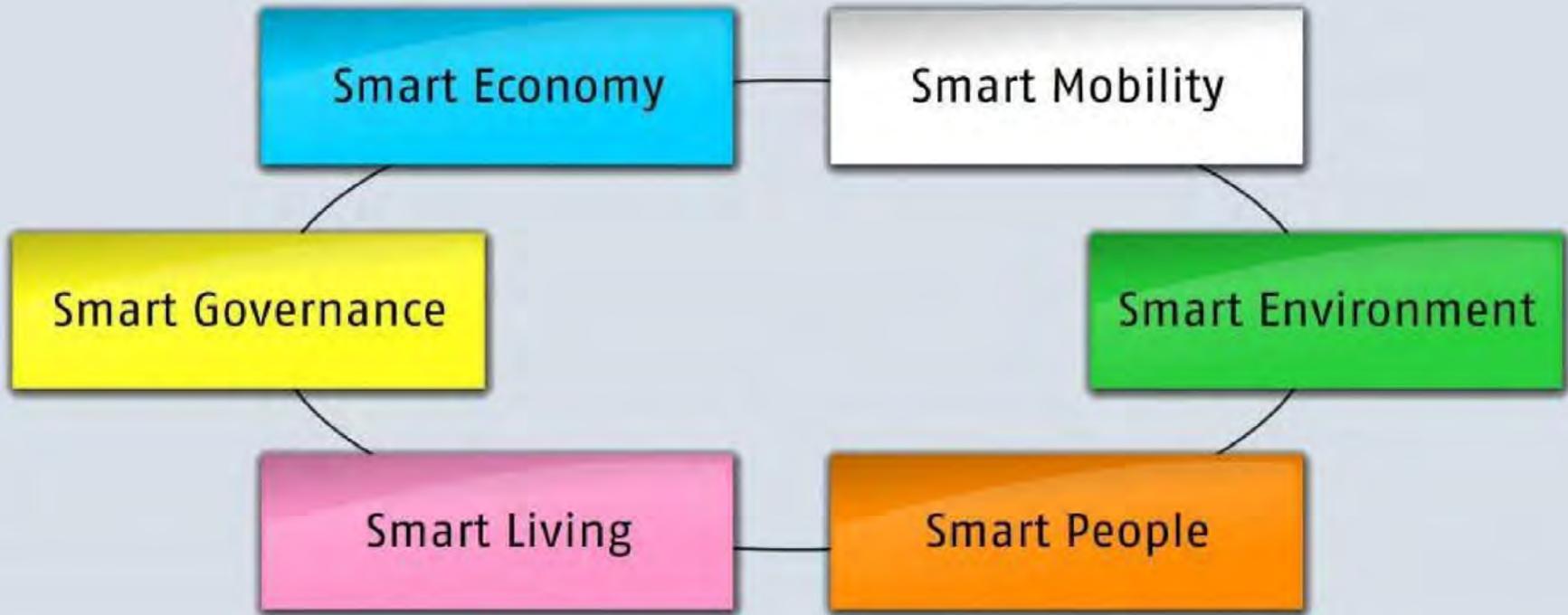
PRINCIPIO 5
La città che potenzia al massimo
il paesaggio, il verde
e la biodiversità



PRINCIPIO 10
La città che promuove la
residenza a basso costo e la
mixité funzionale



PRINCIPIO 15
Particolari strategie di
sostenibilità per i paesi in via
di sviluppo



Il modello SMART-CITY



factor	indicator	year	level
Local accessibility	Public transport network per inhabitant	2001	local
	Satisfaction with access to public transport	2004	national
	Satisfaction with quality of public transport	2004	national
(Inter-)national accessibility	International accessibility	2001	regional
Availability of ICT-infrastructure	Computers in households	2006	national
	Broadband internet access in households	2006	national
Sustainable, innovative and safe transport systems	Green mobility share (non-motorized individual traffic)	2001	local
	Traffic safety	2001	local
	Use of economical cars	2006	national

ALCATEL-LUCENT VISION FOR SMART CITIES



- Enrich life with more intelligent connections among devices and people
- With an unlimited, ubiquitous and connected universe in which humans, machines and applications interact
- And where community value and financial gain have equal priorities through a fair pricing for all services making it affordable for all the community segments

“Improving quality of life in the cities by catalyzing economic and social development through automated information flows between humans, infrastructure and machines”

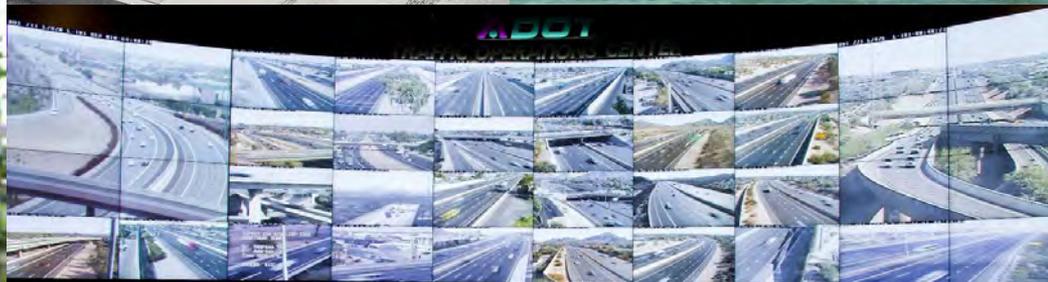


ALCATEL-LUCENT VISION FOR SMART CITIES



- Enrich life with more intelligent connections among devices and people
- With unlimited, ubiquitous and connected universe in which humans, machines and applications interact
- Where community value and financial gain have equal priorities through a fair pricing for all services making it affordable for all the community segments

“Improving quality of life in the cities by catalyzing economic and social development through automated information flows between humans, infrastructure and machines”



Mobilità e innovazione tecnologica



Amburgo, "Energy hill"

- Uso delle tecnologie appropriate



- Integrazione fra natura e costruito



[HOME](#)
[ABOUT](#)
[READ THE GOALS](#)
[VOTE NOW](#)



Imagine 2020. In just ten years, Vancouver will be the **greenest** city in the world.



WHAT IS THE GREENEST CITY INITIATIVE?

Watch the Video
Find out more and start contributing your green ideas today.

[PLAY VIDEO](#)

Our Green Goals

Create zero waste. Eliminate dependence on fossil fuels. These are just two of the City of Vancouver's [ten greenest city goals](#). Learn about all ten, and tell us how you think they can best be achieved.

[MORE ABOUT THE GOALS](#)

A VISION THIS BOLD CANNOT BE REALIZED ALONE.

That's why we're inviting you to 'talk green to us.'

Share your ideas for making Vancouver the greenest city in the world. Help us make the critical choices. Help us prioritize between blue-sky visions and immediate opportunities. This is your city—make it better. Between June and October 7, add your voice to this life-changing conversation. Share your ideas or vote on the ones you like.

[VOTE NOW!](#)



Colonia, "cintura verde" (2011)

PROGETTI DI RIGENERAZIONE URBANA STRUTTURATI SU SISTEMI LINEARI

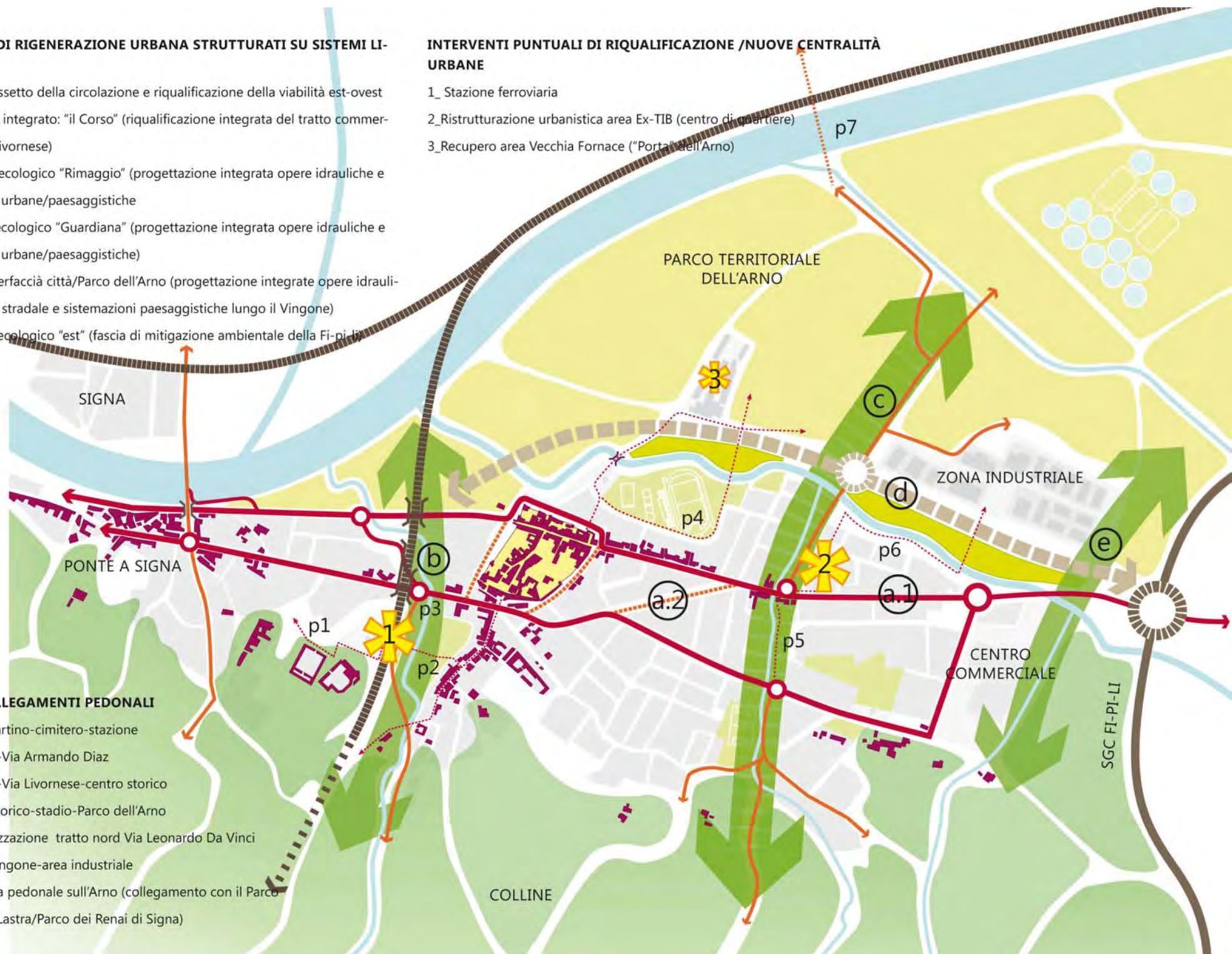
- a.1_Nuovo assetto della circolazione e riqualificazione della viabilità est-ovest
- a.2_Progetto integrato: "il Corso" (riqualificazione integrata del tratto commerciale di Via Livornese)
- b_Corridoio ecologico "Rimaggio" (progettazione integrata opere idrauliche e sistemazioni urbane/paesaggistiche)
- c_corridoio ecologico "Guardiana" (progettazione integrata opere idrauliche e sistemazioni urbane/paesaggistiche)
- d_Nuovo interfaccia città/Parco dell'Arno (progettazione integrate opere idrauliche, by-pass stradale e sistemazioni paesaggistiche lungo il Vingone)
- e_Corridoio ecologico "est" (fascia di mitigazione ambientale della Fi-pi)

INTERVENTI PUNTUALI DI RIQUALIFICAZIONE /NUOVE CENTRALITÀ URBANE

- 1_ Stazione ferroviaria
- 2_Ristrutturazione urbanistica area Ex-TIB (centro di quartiere)
- 3_Recupero area Vecchia Fornace ("Porta" dell'Arno)

NUOVI COLLEGAMENTI PEDONALI

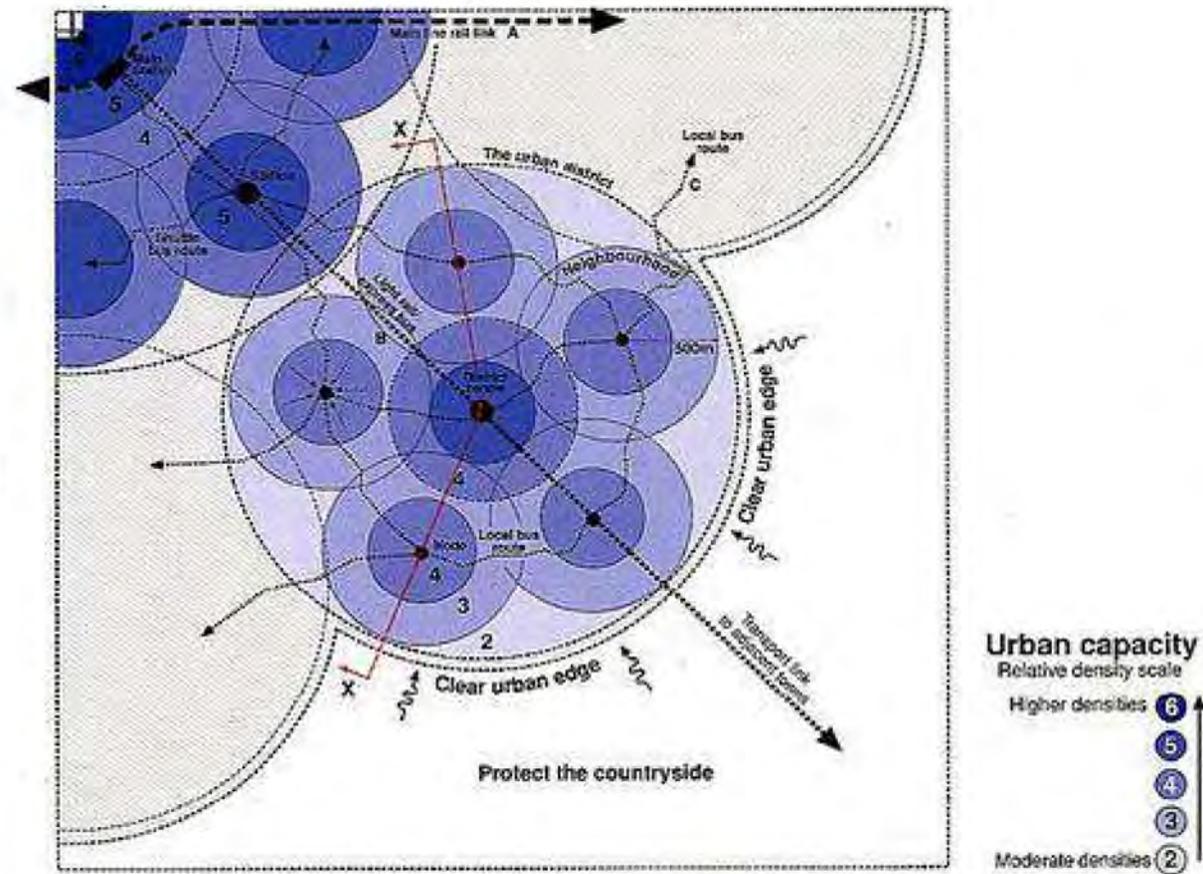
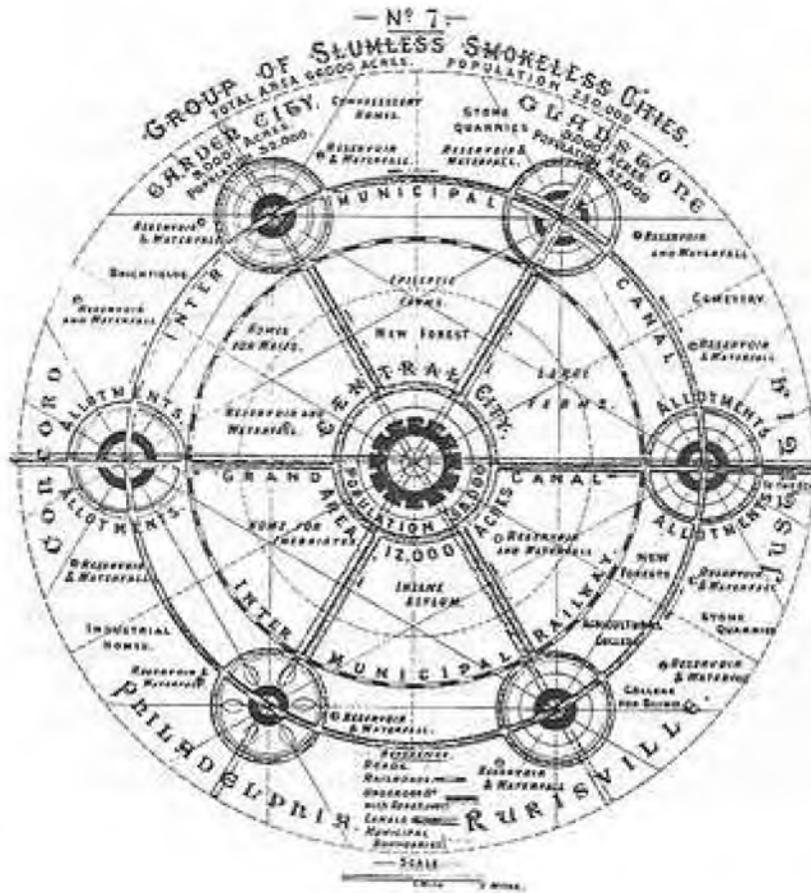
- p1_Via S. Martino-cimitero-stazione
- p2_Stazione-Via Armando Diaz
- p3_Stazione-Via Livornese-centro storico
- p4_Centro storico-stadio-Parco dell'Arno
- p5_Pedonalizzazione tratto nord Via Leonardo Da Vinci
- p6_Ex TIB-Vingone-area industriale
- p7_Passerella pedonale sull'Arno (collegamento con il Parco dell'Arno di Lastra/Parco dei Renai di Signa)



- Favorire la mobilità elementare e il trasporto pubblico

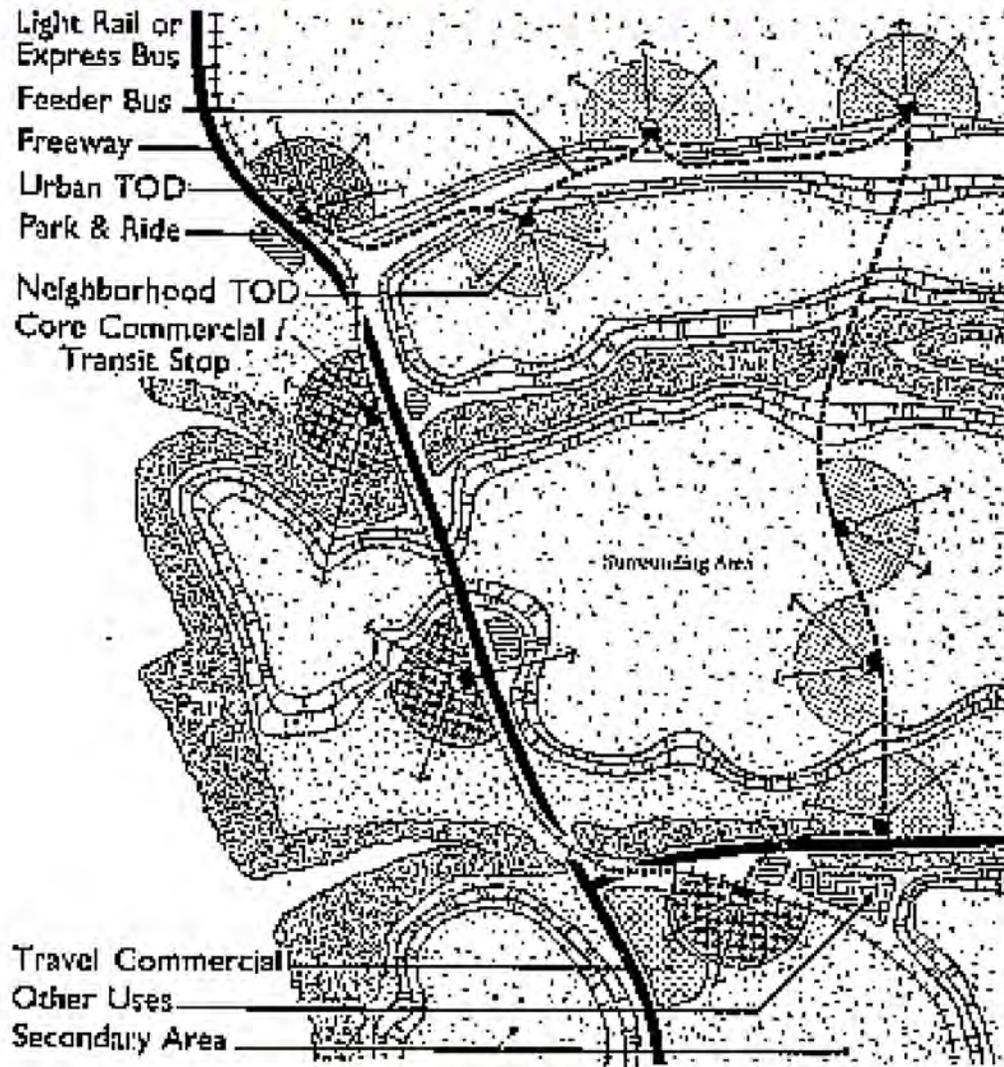


- Concentrare le attività intorno ai nodi del trasporto pubblico



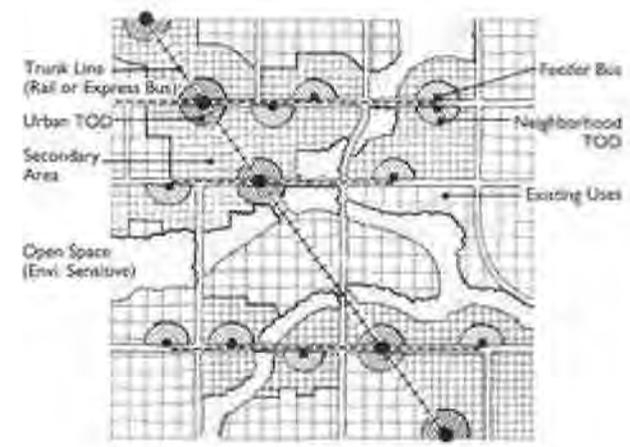
E. Howard, *La rete delle città-giardino, Tomorrow. A peaceful path to real reform*, Londra 1898
 Urban Task Force (R. Rogers et al.), *Towards an Urban Renaissance*, London, 1999

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)



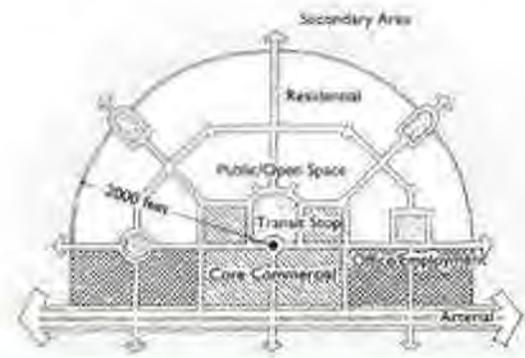
Relationship to Transit and Circulation

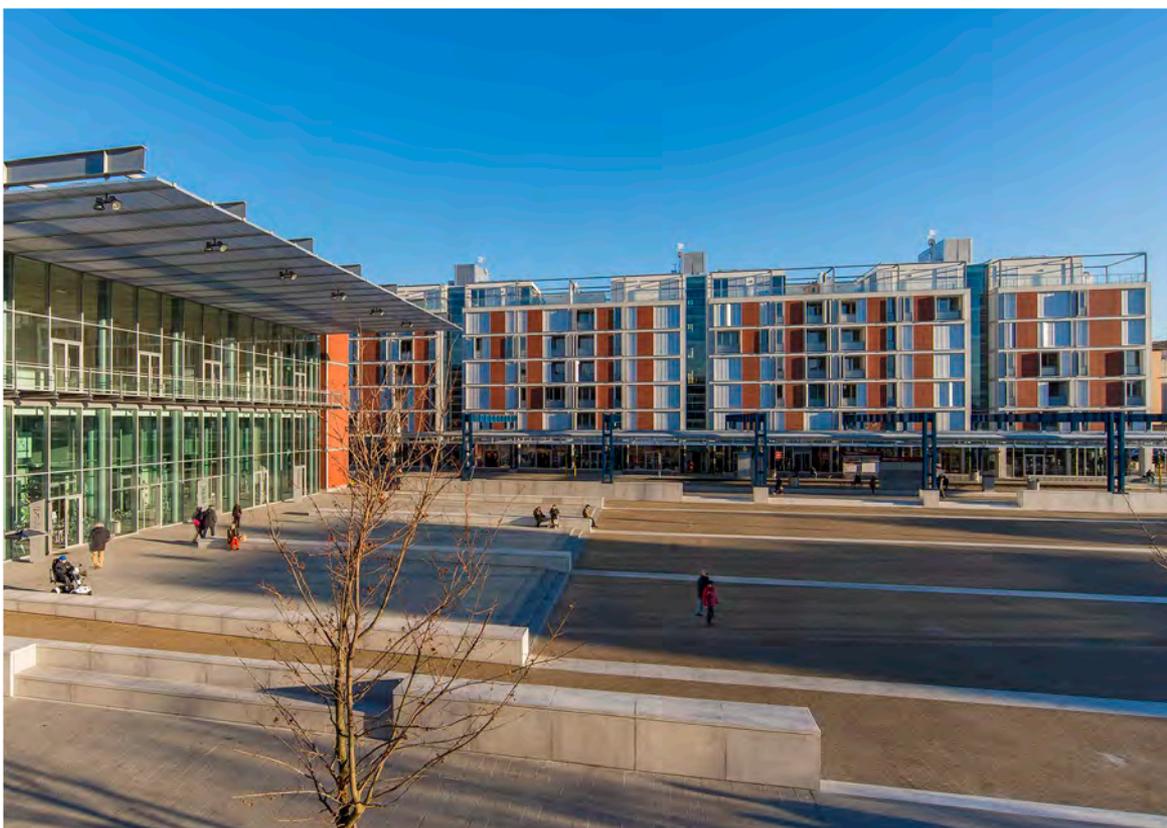
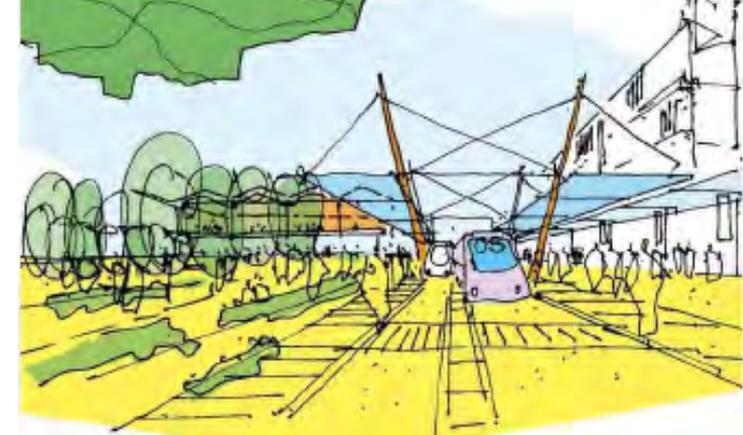
The site must be located on an existing or planned trunk transit line or on a feeder bus route within 10 minutes transit travel time from a stop on the trunk line. Where transit may not occur for a period of time, the land use and street patterns within a TOD must function effectively in the interim.



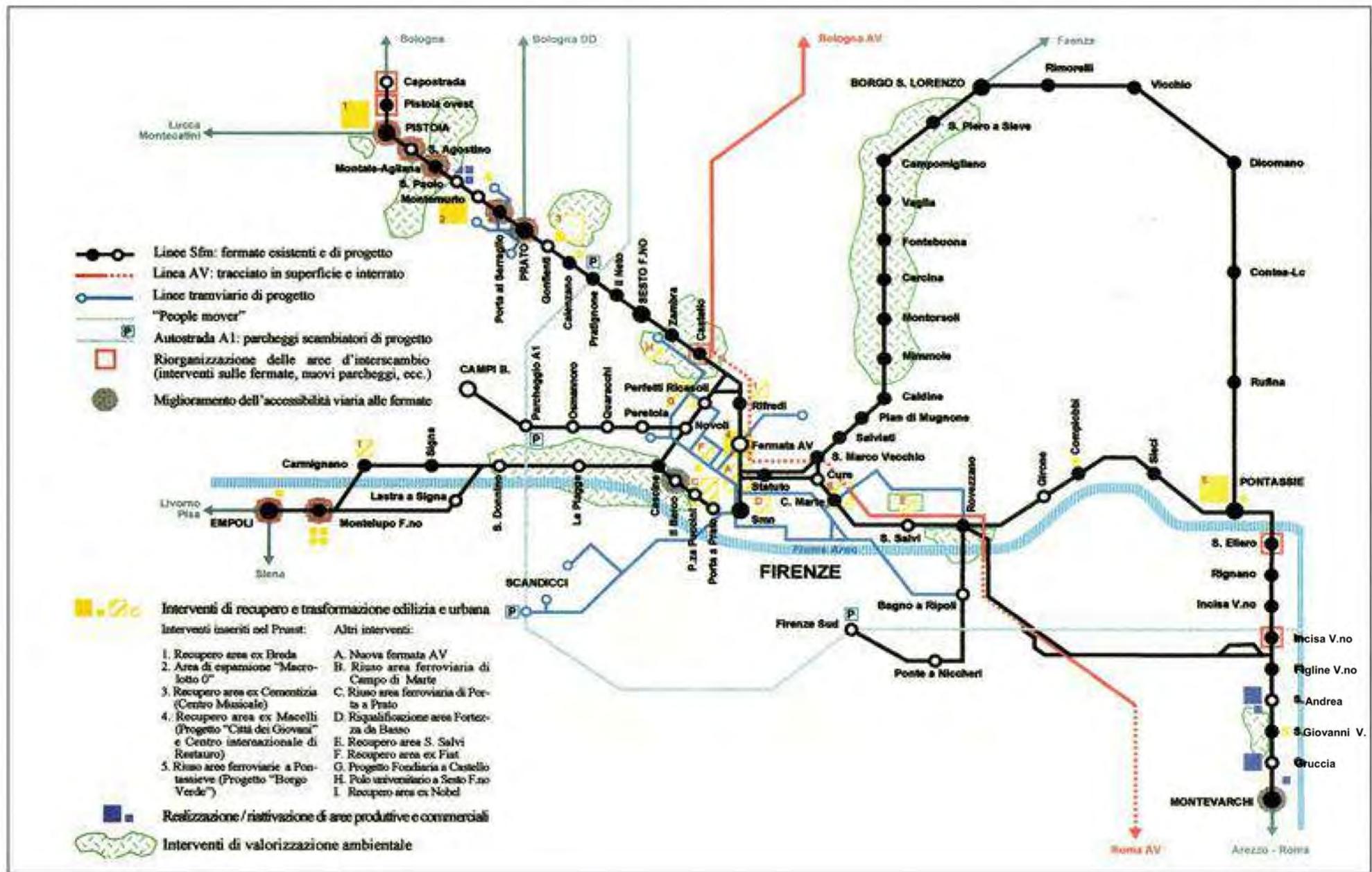
Transit-Oriented Development (TOD)

A Transit-Oriented Development (TOD) is a mixed-use community within an average 2,000-foot walking distance of a transit stop and core commercial area. TODs mix residential, retail, office, open space, and public uses in a walkable environment, making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot, or car.





Scandicci (Firenze), stazioni e fermate della tramvia come capisaldi urbani



Intermodalità e rinnovo urbano.

RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DELLA STAZIONE

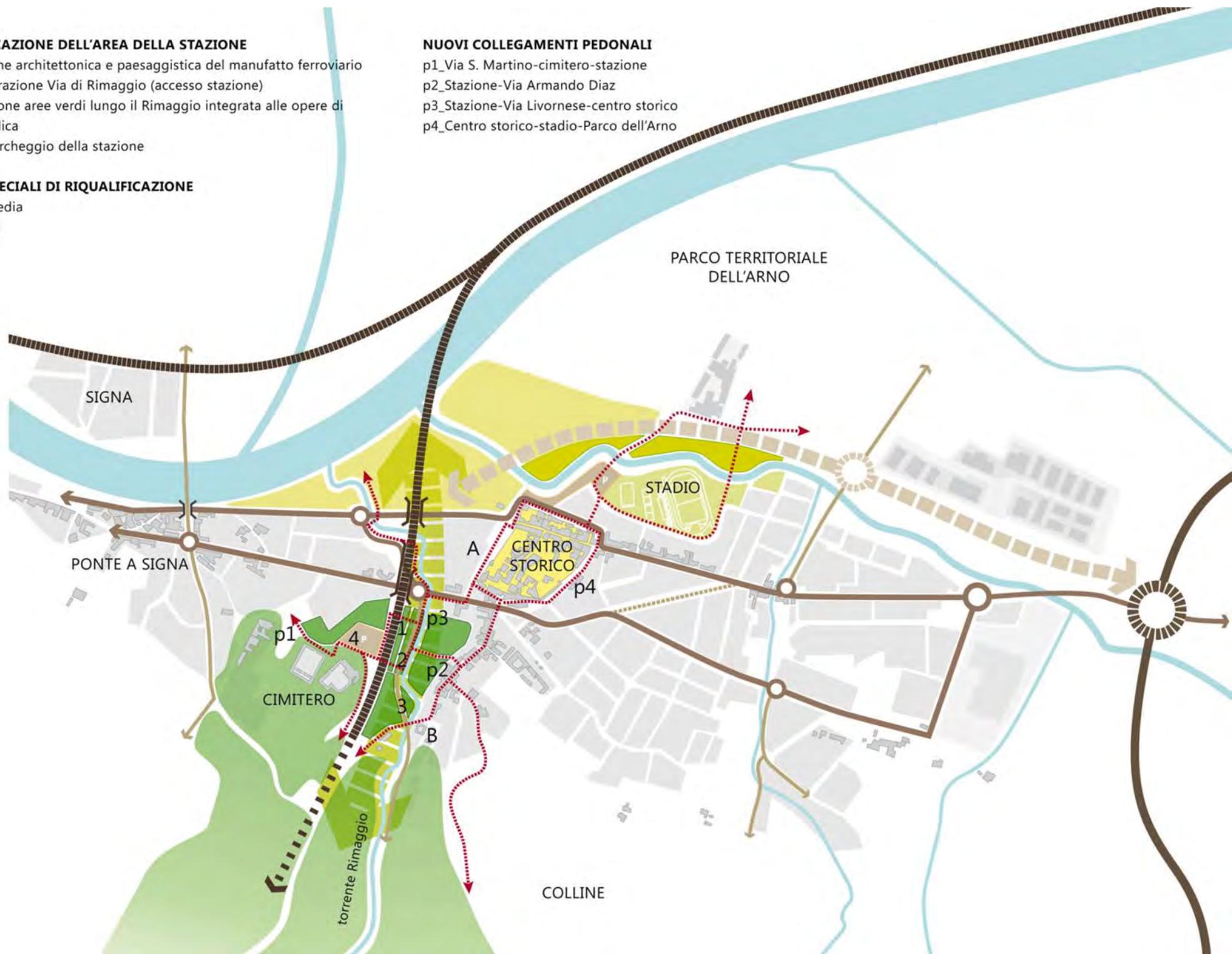
- 1_Mitigazione architettonica e paesaggistica del manufatto ferroviario
- 2_Riconfigurazione Via di Rimaggio (accesso stazione)
- 3_Sistemazione aree verdi lungo il Rimaggio integrata alle opere di difesa idraulica
- 4_Nuovo parcheggio della stazione

NUOVI COLLEGAMENTI PEDONALI

- p1_Via S. Martino-cimitero-stazione
- p2_Stazione-Via Armando Diaz
- p3_Stazione-Via Livornese-centro storico
- p4_Centro storico-stadio-Parco dell'Arno

AMBITI SPECIALI DI RIQUALIFICAZIONE

- A_Scuola media
- B_Ex Macelli



ACCESSIBILITÀ MECCANIZZATA

- 1_ Riconfigurazione Via di Rimaggio
- 2_ Nuovo parcheggio "a terrazze" (150 posti auto)
- 3_ Sosta veloce (kiss & ride)
- 4_ fermate TPL su gomma

ACCESSIBILITÀ CICLABILE

- 5_ Pista ciclabile
- 6_ Posteggio biciclette

NUOVI COLLEGAMENTI PEDONALI

- p1_Via S. Martino-cimitero-stazione
- p2_Stazione-Via Armando Diaz
- p3_Stazione-Via Livornese-centro storico
- p4_Centro storico-stadio-Parco dell'Arno

SISTEMAZIONI URBANISTICHE E SPAZI PUBBLICI

- A_ "Piazza della stazione" (riqualificazione degli spazi sottostanti il viadotto)
- B_ Nuovo spazio pubblico su Via Armando Diaz
- C_ Sistemazione aree verdi lungo il Rimaggio integrata alle opere di difesa idraulica

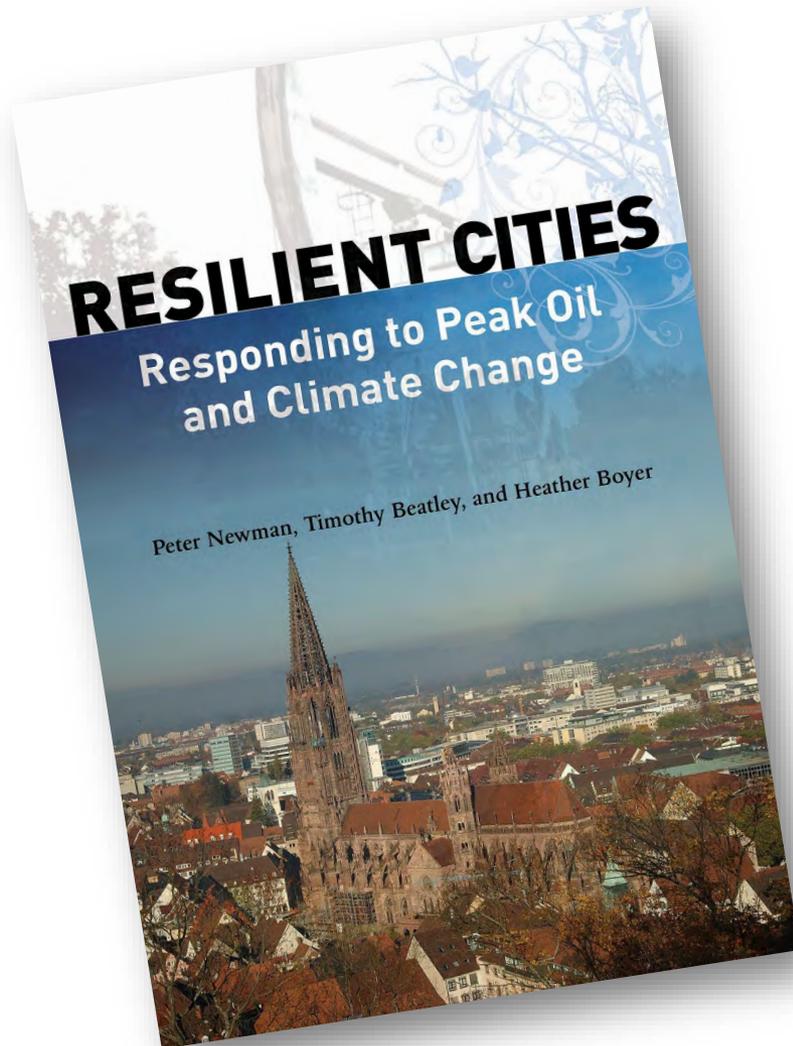
INTERVENTI DI MITIGAZIONE PAESAGGISTICA

- D_Collinetta artificiale
- E_Alberature

SERVIZI STAZIONE

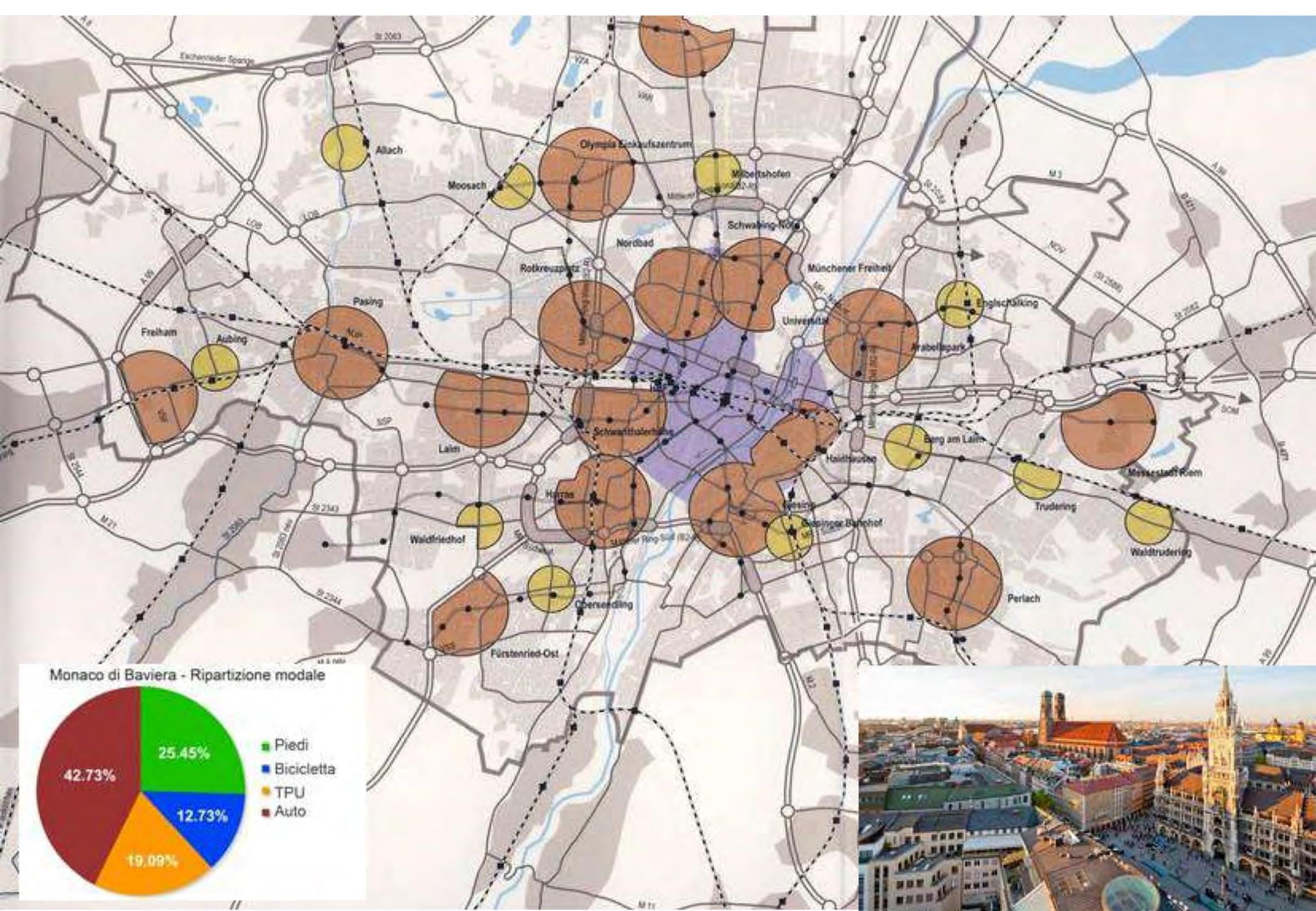
- a_Riqualificazione area bar
- b_Punto informazioni
- c_collegamenti verticali ai binari





I 3 requisiti strutturali
della **CITTÀ RESILIENTE**:

- orientata al **trasporto pubblico**
(TOD, transit oriented development)
- a misura di **pedone**
(POD, pedestrian oriented development)
- integrata alle **reti ambientali**
(GOD, green oriented development)



Monaco di Baviera, centralità urbane con aree pedonali servite dal trasporto pubblico



Monaco di Baviera, Continuità dei percorsi pedonali dalla Hauptbahnhof all'Englischer Garten



Sostenibilità,
vivibilità,
riqualificazione urbana

LA GERARCHIA DEI BISOGNI UMANI

- Abraham Maslow
Motivation and Personality,
Harper & Row, New York, 1954



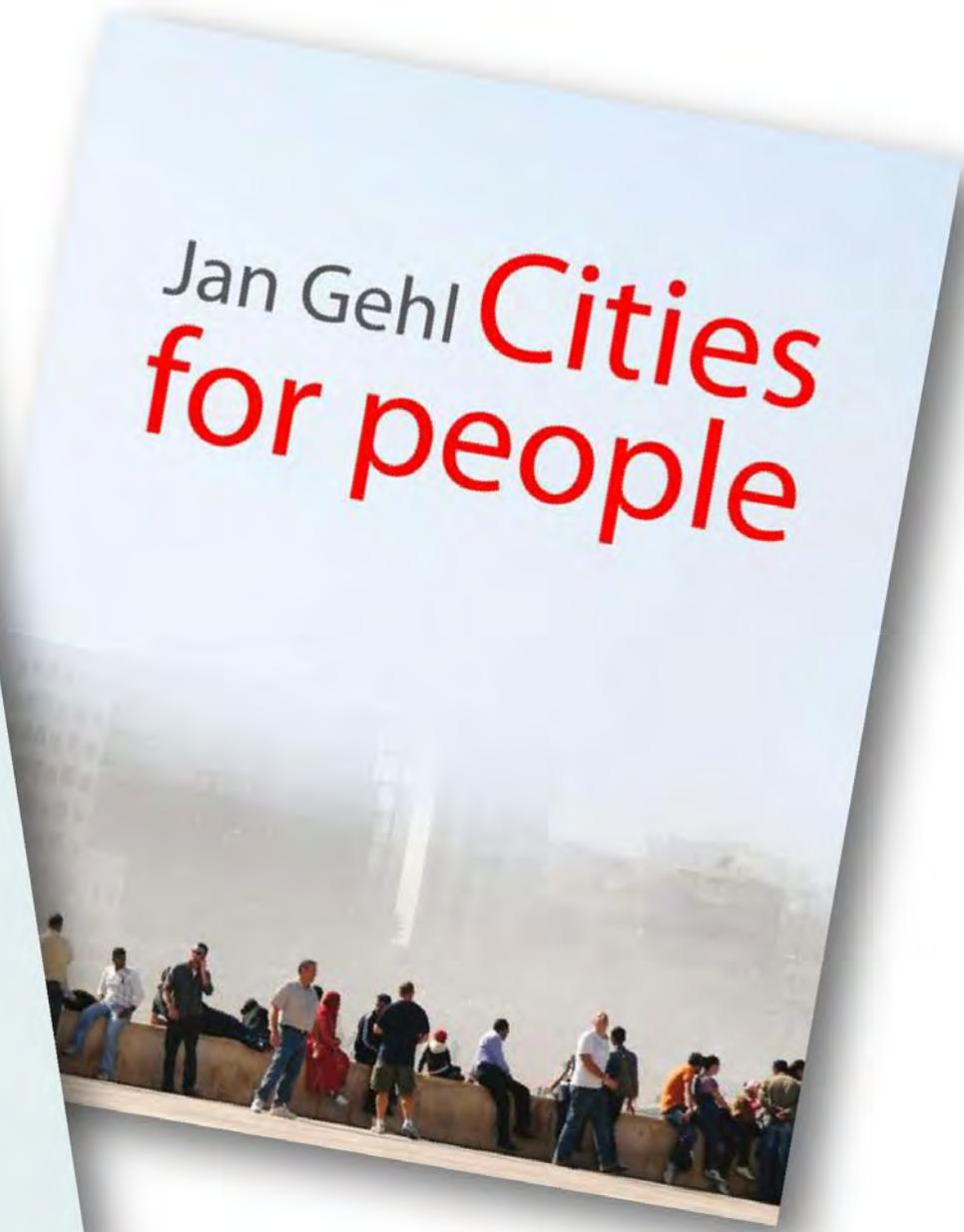
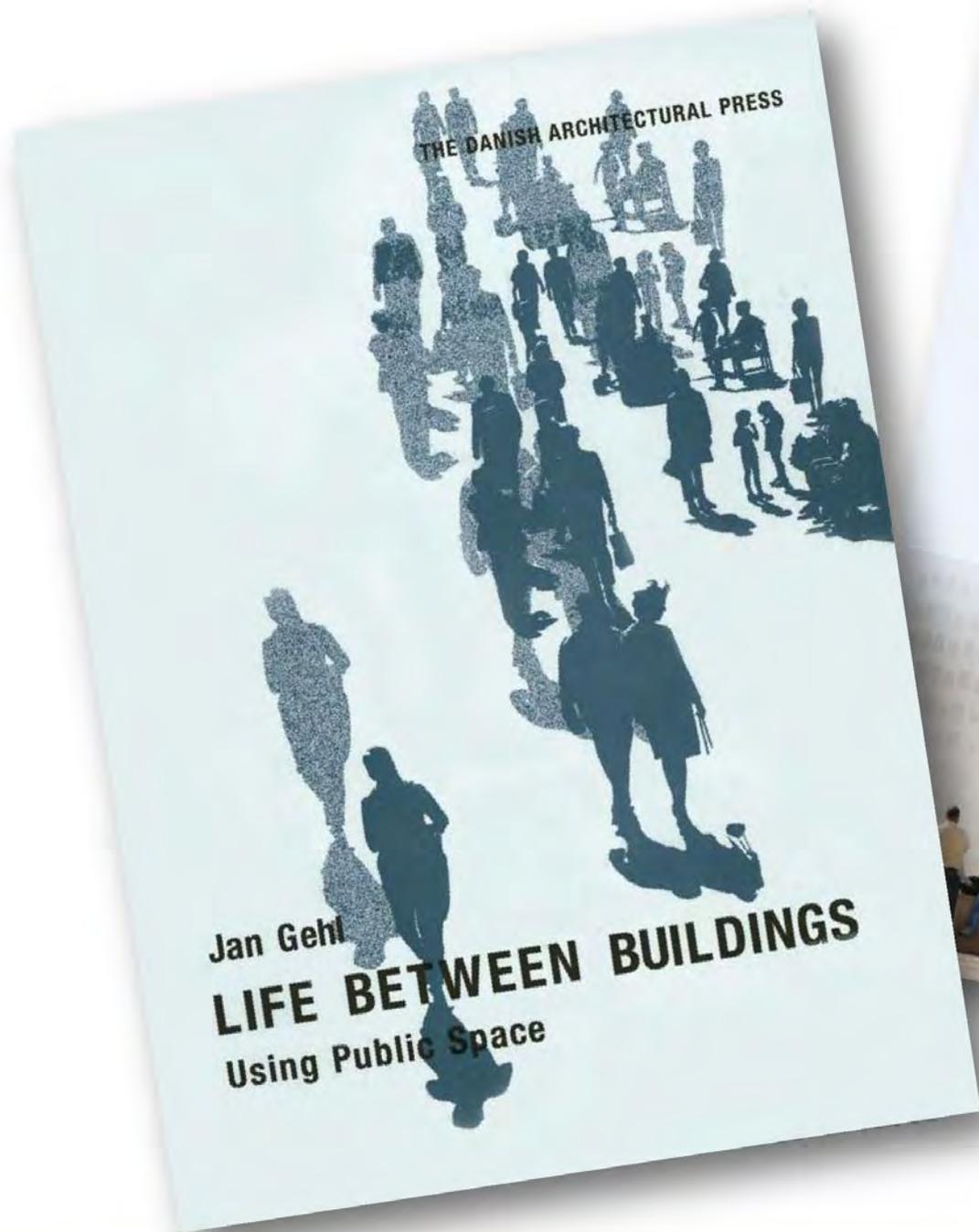
Abraham Maslow (1908-1970)

I requisiti della “buona città” in relazione ai bisogni umani



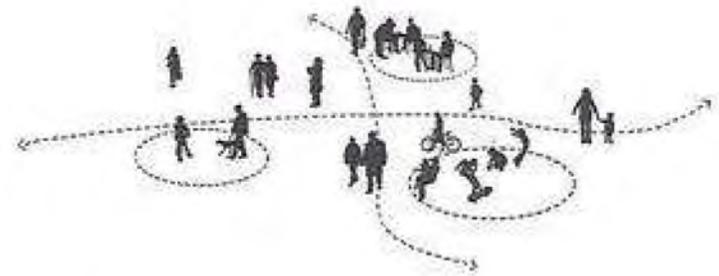


Gordon Cullen, *Il Paesaggio urbano. Morfologia e progettazione*, Bologna, 1976 (1961)



Jan Gehl, **Life between buildings**, The Danish Architectural Press, 1971-2006
Jan Gehl, **Cities for People**, Island Press, Washington-Covelo-London, 2010

1 Life



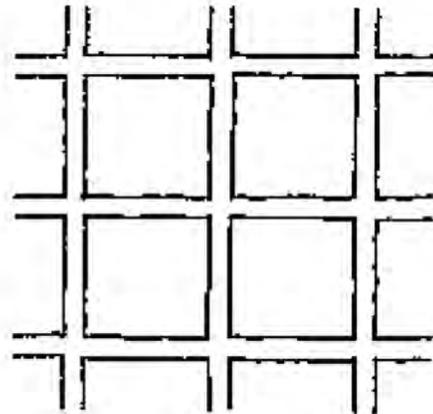
2 Space



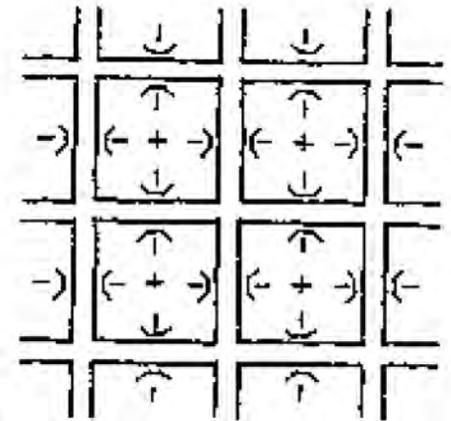
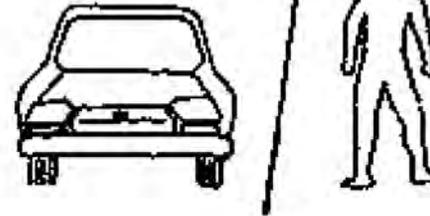
3 Buildings



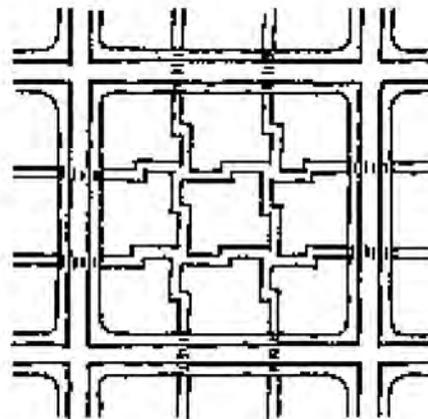
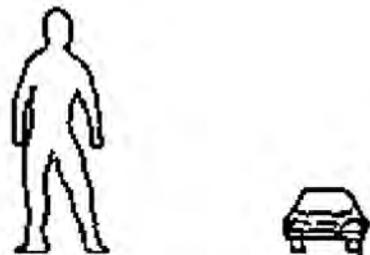
Los Angeles



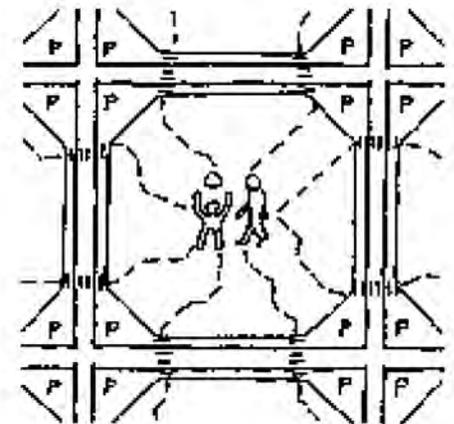
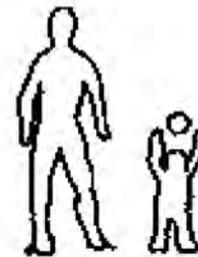
Radburn, New Jersey



Delft, NL



Venezia

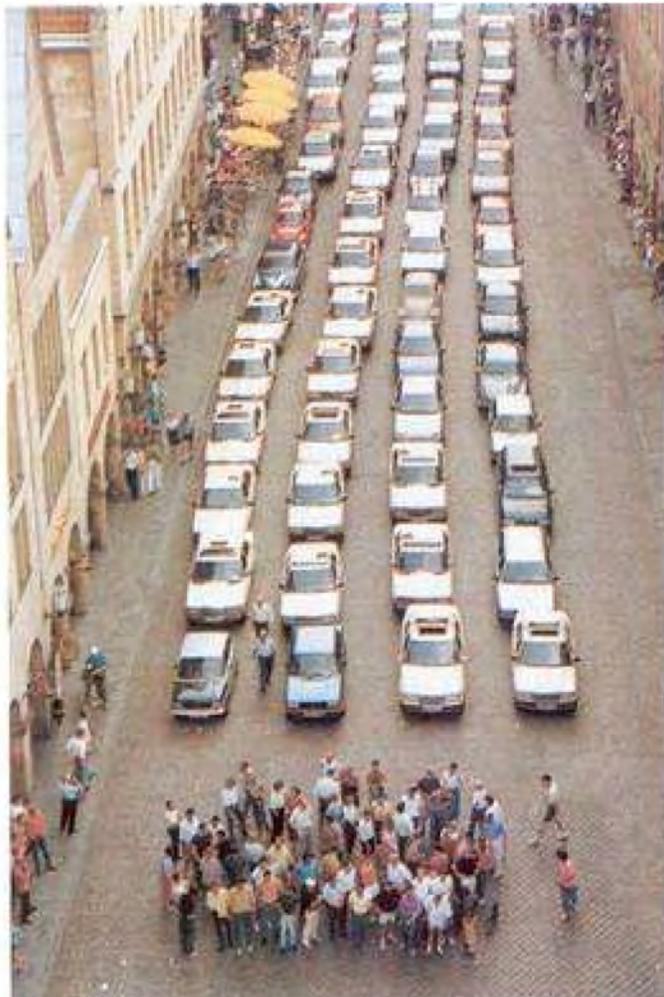


- E.T.Hall, **La dimensione nascosta**, Milano, 1969 (1966)

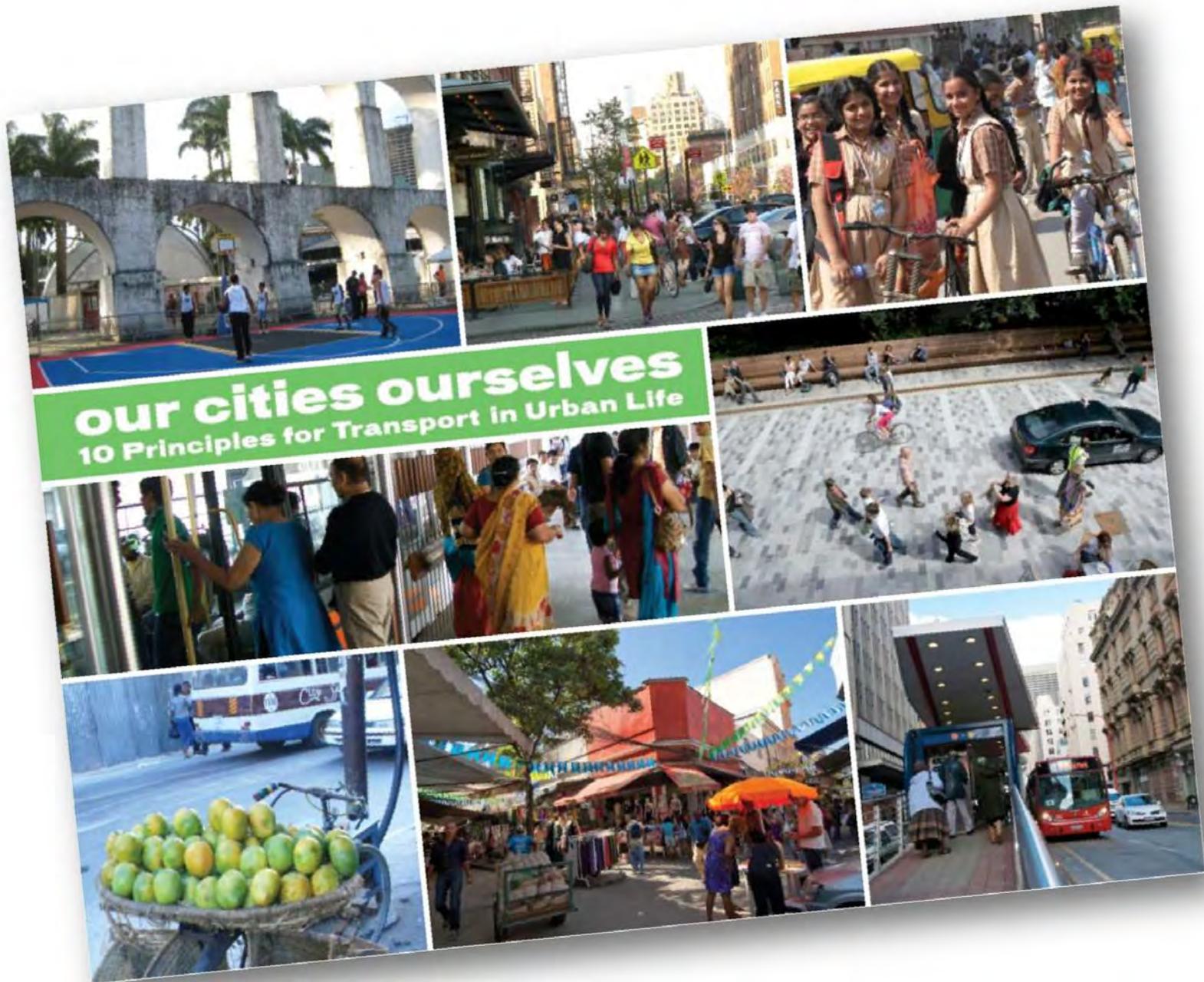
«L'automobile... il più grande
**divoratore di spazio
pubblico e personale**
che l'uomo abbia creato»



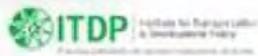
Edward T. Hall (1914-2009)



Spazio richiesto per trasportare 72 persone con diversi mezzi: bicicletta, automobile, autobus



our cities ourselves
10 Principles for Transport in Urban Life



1 Walk the Walk!

Create great pedestrian environments

Invite people to linger



Unlike other modes of transport, walking is not simply a means of getting from 'A' to 'B'. Guayaquil, Ecuador.



Space for activities and spontaneity invites people to spend time, which in turn promotes safety, economic activity and diverse street life. Paris, France.

Connect important destinations in a network



A high quality network of pedestrian and bike-only streets called 'alamedas' leaves cars in the dirt. Bogotá, Colombia.



Establish main pedestrian boulevards and a subsequent hierarchy of streets. Melbourne, Australia.

2 Powered by People!

Create a great environment for bicycles and other non-motorized vehicles

Make cycling safe



Create bike lanes separated from motorized traffic. Beijing, China.



Striping the bike lane through the intersection is a clear indicator that bike traffic is expected and drivers should watch out especially when turning. Barcelona, Spain.

3 Get on the Bus!

Provide great, cost-effective public transport

Make it sensitive to the street environment



In Bogotá, the BRT has helped revitalize the city center by creating a transit mall where only buses, pedestrians and cyclists can go. Bogotá, Colombia.

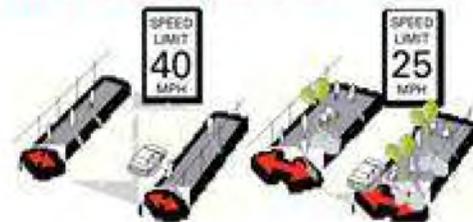


Guayaquil's BRT station integrates well with the dense downtown. Guayaquil, Ecuador.

4 Cruise Control!

Provide access for clean passenger vehicles at safe speeds and in significantly reduced numbers

Slow down-increase space and safety for people



Pedestrian fatality risk 82% at 40 mph

Pedestrian fatality risk 42% at 20 mph



Creating protected pedestrian space gives walking and other travel modes legitimacy alongside vehicle access. Bogotá, Colombia.

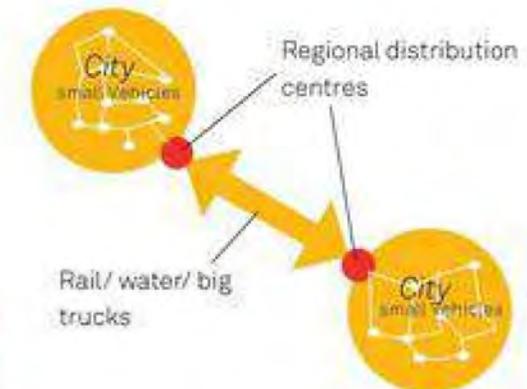
Balance access with opportunities to linger



5 Deliver the Goods!

Servicing the city in the cleanest and safest manner

Going the last mile



Many of the challenges in freight logistics are at the end of the supply chain. Organizing distribution centers at strategic locations around the city in addition to efficient handling of goods can bring cost and time savings.

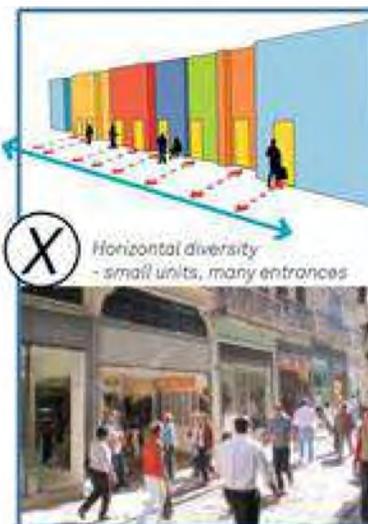
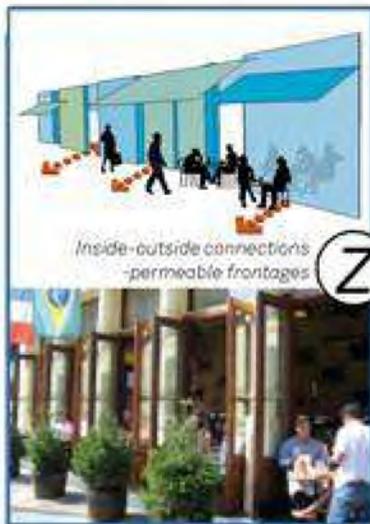


Inter-city deliveries can utilize customized forms of non-motorized transportation to efficiently navigate urban areas. Rio de Janeiro, Brazil.

6 *Mix it up!*

Mix people and activities, buildings and spaces

Foster a fine-grain mix of uses in the three dimensions



7 *Fill it in!*

Build dense, people and transit-oriented urban districts that are desirable

Build density around transit nodes



Density around transport nodes according to pedestrian and cycling 10-minute catchment areas; 800 meters for pedestrians and 3 km for cyclists.

Revitalize the existing before building new



Industrial area metamorphosed into a hub of life, work and leisure, New York City, USA.

8 *Get Real!*

Preserve and enhance the local natural, cultural, social, and historical assets

Embrace diversity and enhance social networks



Facilitate interaction between cultures, ages, genders, and classes. Sao Paulo, Brazil.

Protect cultural assets



Keeping local skills in the community. Guangzhou, China.

9 *Connect the blocks!*

Make walking trips more direct, interesting and productive with small-size, permeable buildings and blocks

Make new city blocks short and easy to walk



Almere's short and connected pedestrian priority streets are attractive and animated.



Large buildings can be divided into small walkable blocks. Almere, The Netherlands.

10 *Make it last!*

Build for the long term

Robustness and re-use



Needs may change, but a robust design can accommodate change. Paris, France.

Taking care-maintain and manage



The Bryant Park Corporation engages the local community to act as a steward of this public park.

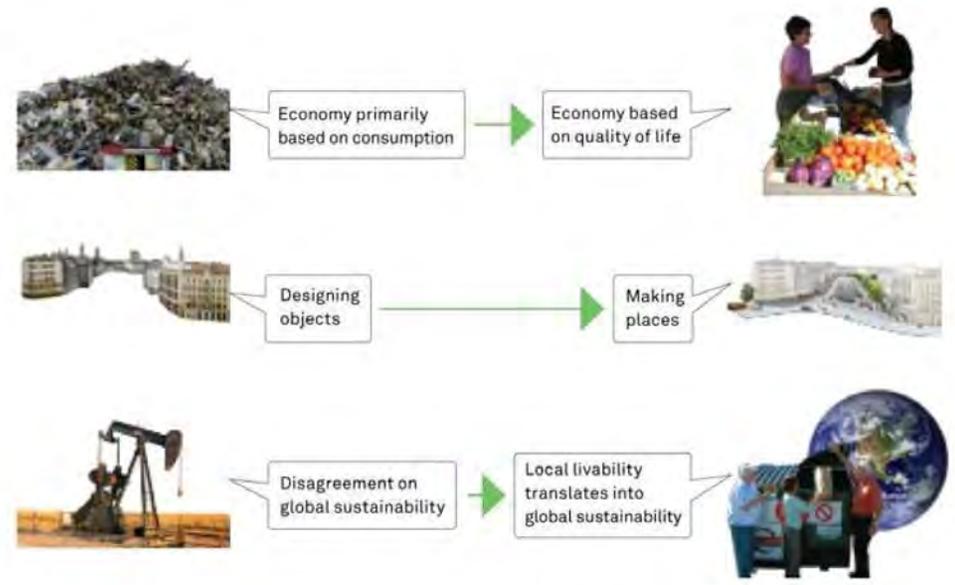
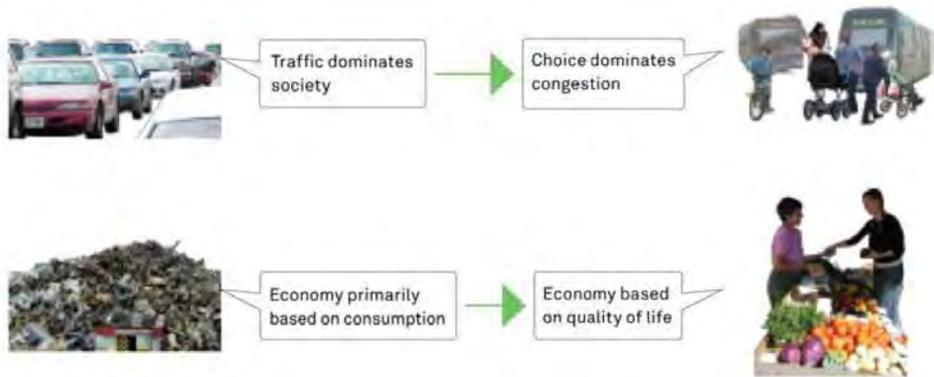
Shift the focus

from:

What we have
in 2010

to:

What we want
for 2030

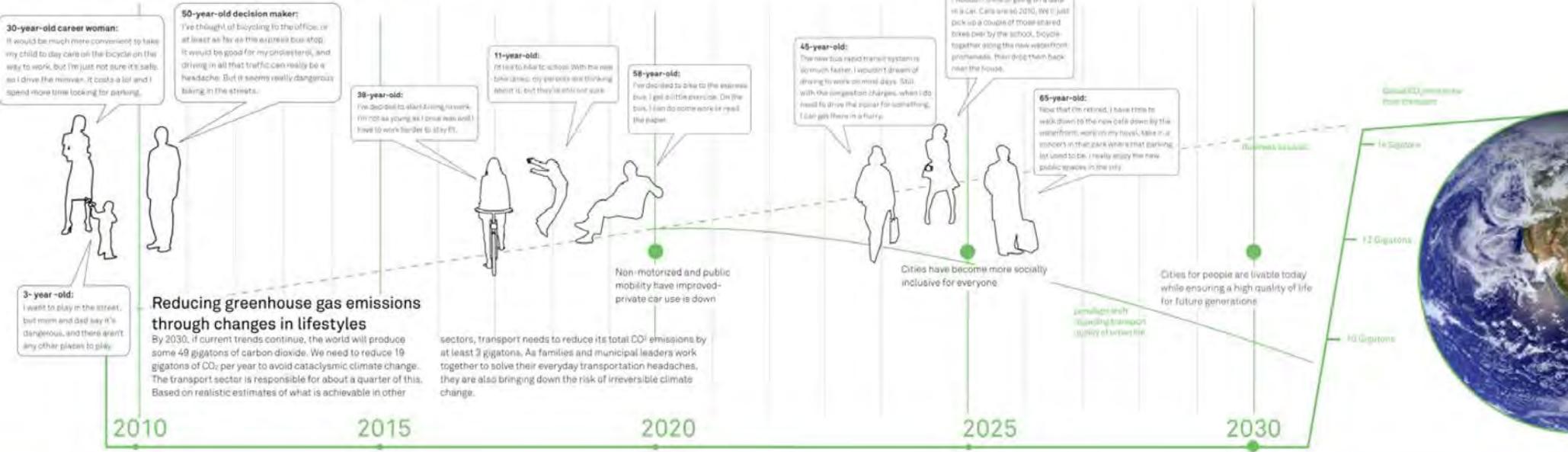


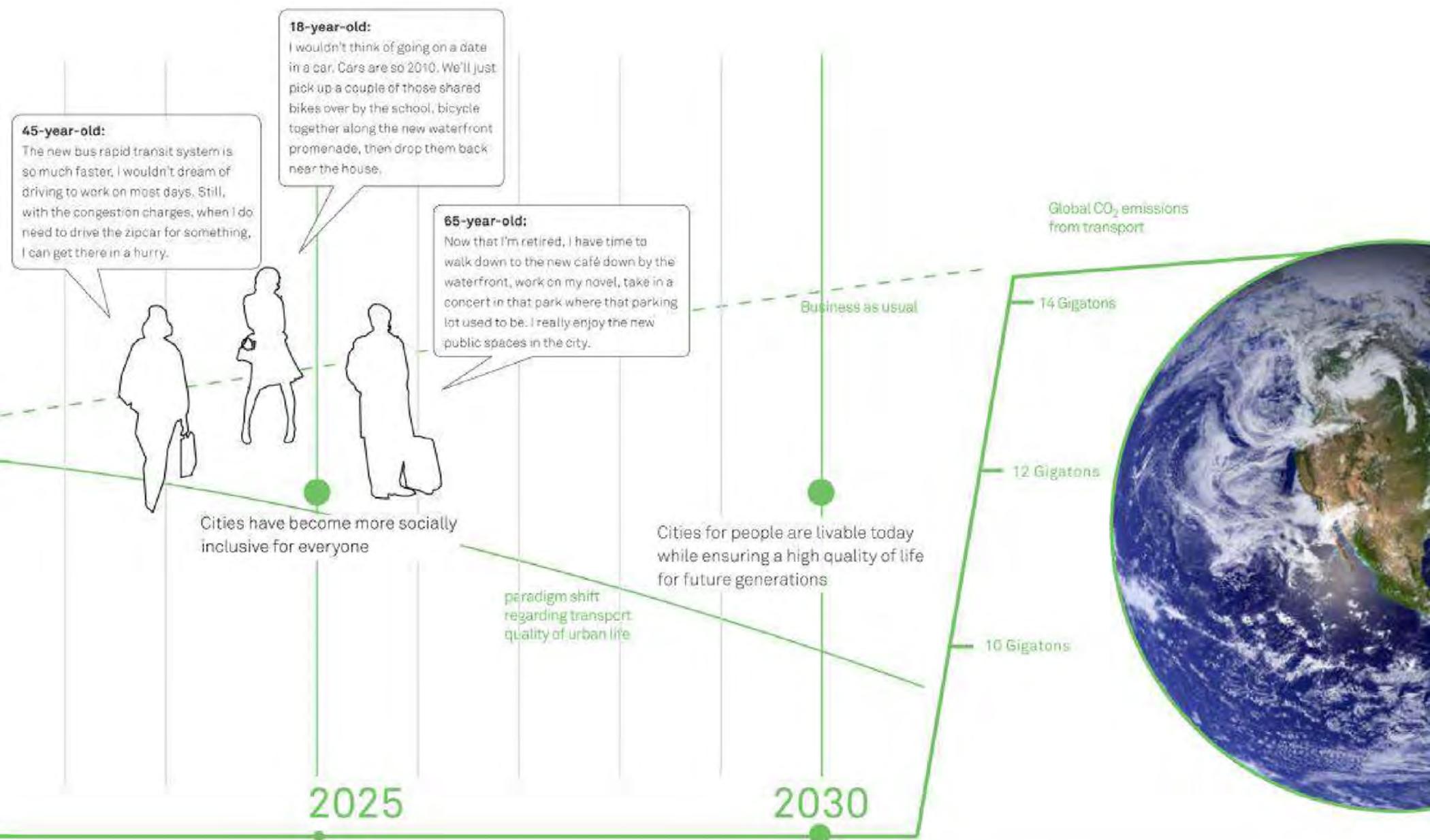
The consequence:
Sustainability not seen
on the streets

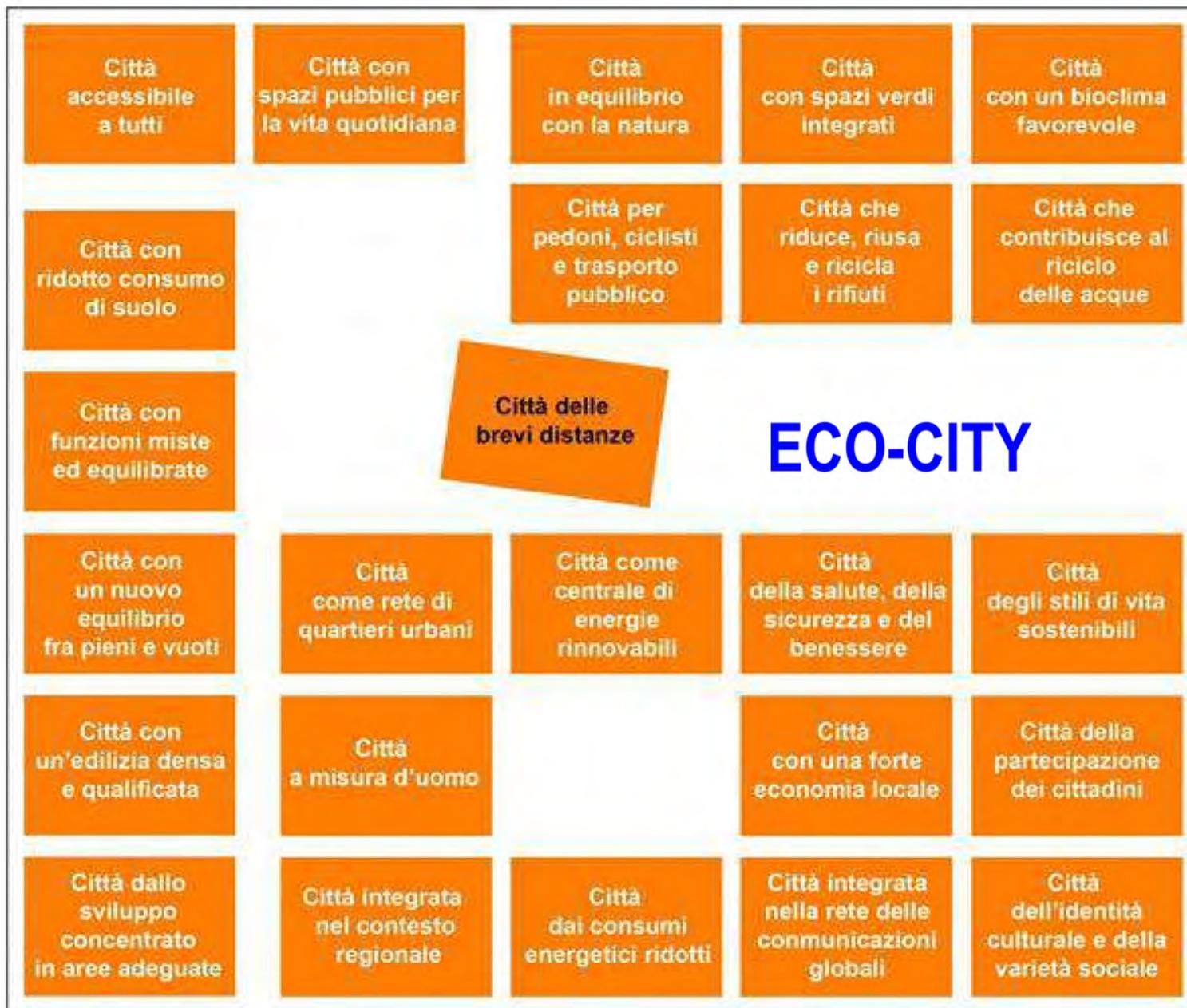
The consequence:
Streets become the locus
for sustainability

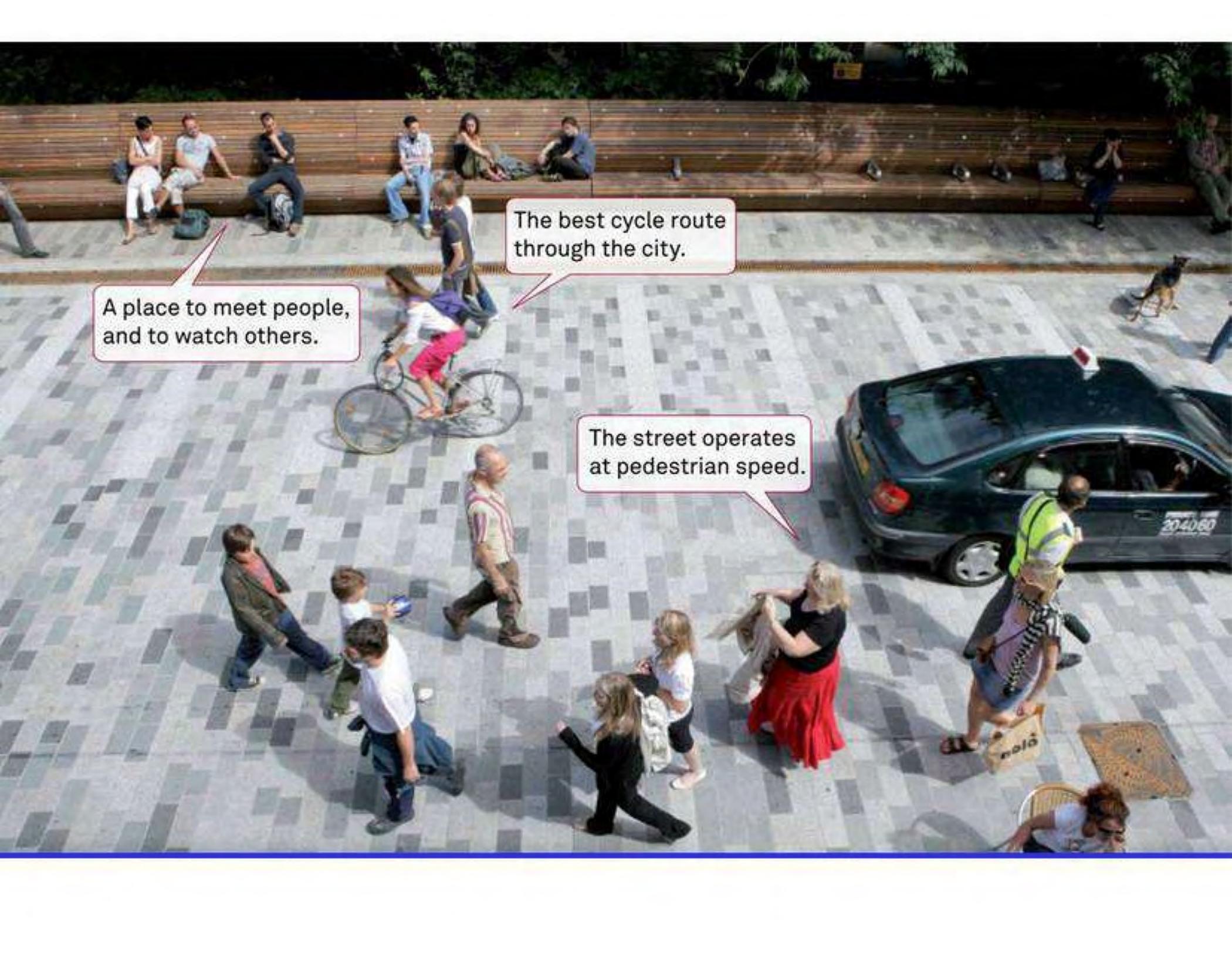
Our stories over the next 20 years

Talking about aspects of a better life:









A place to meet people, and to watch others.

The best cycle route through the city.

The street operates at pedestrian speed.



A place to meet people,
and to watch others.

The best cycle route
through the city.

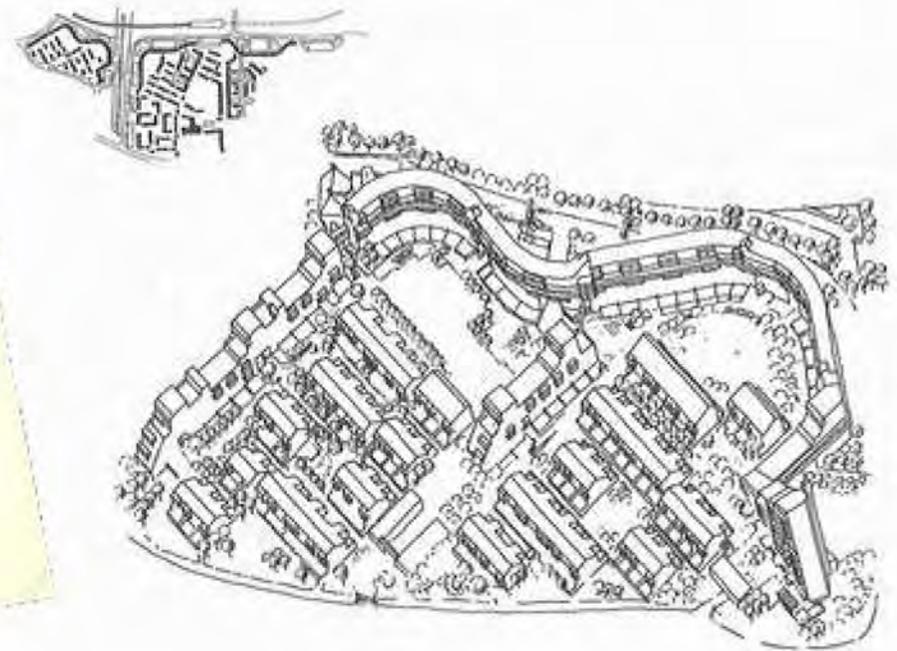
The street operates
at pedestrian speed.

Sostenibilità,
vivibilità,
riqualificazione urbana

Integrare nell'architettura del percorso le presenze difficili

Fare spazio ai luoghi nei tessuti esistenti significa spesso tentare riconciliazioni con le presenze difficili e gli ostacoli che si incontrano in scenari accidentati ed eterogenei come sono quelli delle periferie. Si tratta per il progetto di riqualificazione di accompagnare percorsi che attraversano tessuti scompaginati, nei quali sono accostati e sovrapposti casualmente materiali di espansioni recenti e passate, macchie di degrado e di nuova valorizzazione, aggregazioni di frammenti minuti e grandi insediamenti ripetitivi. Ridisegnare lo spazio del percorso in questo intrico segnato da fratture, attriti e contrasti dimensionali, non è solo tentare una ordinata ricomposizione dei frammenti e delle macchie della città deflagrata, eliminando o recintando le presenze che la ostacolano; è anche trovare le ragioni e le differenze della forma dentro lo scompaginamento e cogliere i pretesti dell'architettura dei luoghi negli accidenti.

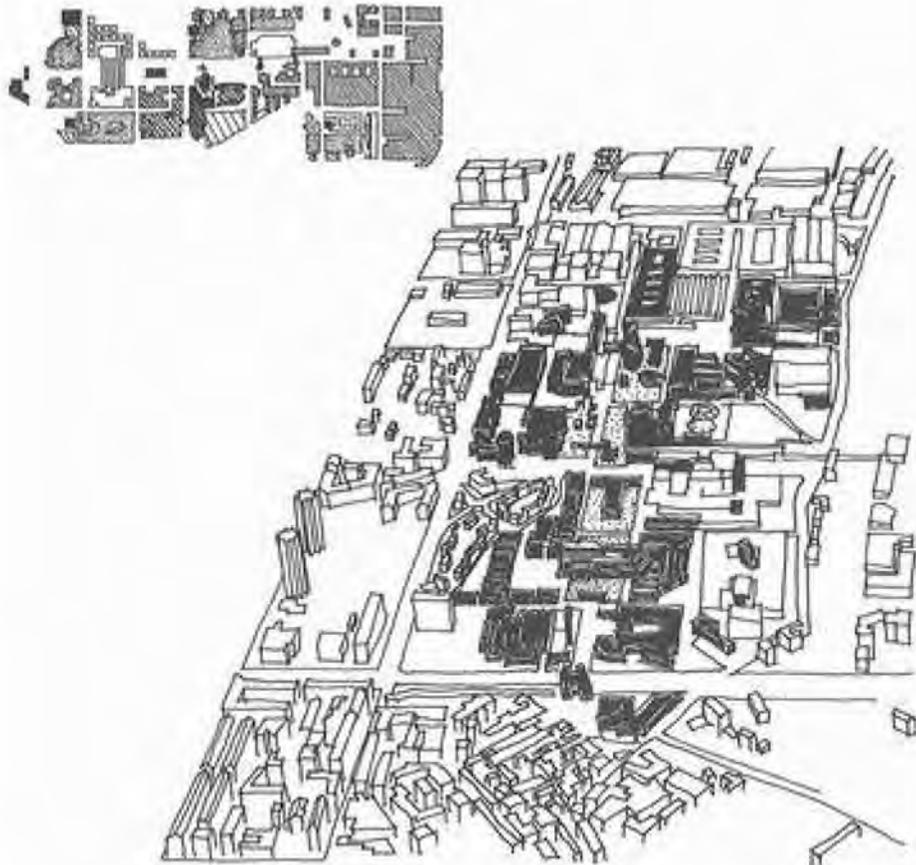
I dialoghi e le figure dello spazio che i progetti suggeriscono aprono storie nuove e diverse da quelle della città consolidata, nelle quali trovano senso e misura le presenze difficili e specifiche della periferia.



5.10. Newcastle, Recupero del quartiere Byker, loc. Dunn Terrace (R. Erskine, 1969). Il lungo edificio in linea delimita il quartiere ed è barriera di protezione dai venti provenienti dal Nord e schermo acustico rispetto alla ferrovia e alla strada di circoscrizione.

Densificare con frammenti intrusi

La riqualificazione urbana può segnare l'impianto morfologico con una strategia di frammenti che si insinuano negli interstizi dell'esistente modificando per punti ed episodi la struttura attuale. Nei progetti che esplorano nuove identità urbane per tessuti estesi di difficile rilancio, come le parti degradate e monofunzionali della periferia recente, possono delinearsi azioni diffuse di valorizzazione con interventi di sostituzione e densificazione – di funzioni e significati urbani – che costituiscono progressivamente i caratteri di nuovi luoghi per assemblaggio di segni esistenti e aggiunti.

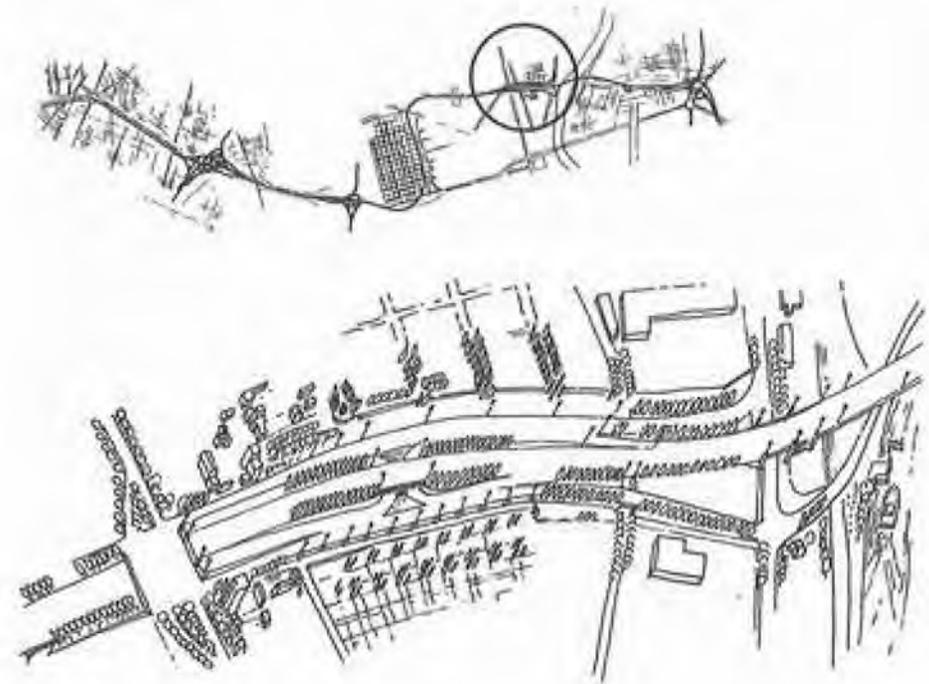


4.14. Milano, Progetto Bicocca, I fase (F. O. Gehry, 1986). La proposta delinea un processo di trasformazione dell'attuale immagine dell'area mediante la progressiva edificazione dei vuoti esistenti con funzioni e tipi che vengono via via definiti.

Sviluppare nuove trame ...

Le reti della circolazione veloce che attraversano lo spazio delle periferie recenti, prodotte per collegare e per unificare, hanno determinato sul terreno momenti di grande discontinuità spaziale tra tessuti metropolitani disposti da una parte e dall'altra di ferrovie, autostrade, tangenziali, assi attrezzati.

Lungo le grandi vie di accesso e di attraversamento dei centri abitati, destinate al trasporto privato o collettivo, possono trovarsi le terre morte dei retri della città, o al contrario possono incrociarsi e addensarsi i segnali, le informazioni, gli stimoli al consumo e allo scambio, prodotti da insediamenti industriali e terziari, che reclamizzano nell'affaccio l'immagine d'impresa, o da grossi centri commerciali, attrezzature ricettive, saloni di esposizioni e di vendita che si dispongono ai bordi per intercettare i flussi intensi della circolazione.



5.12. Parigi, Plan d'aménagement pour l'Autoroute A 86 (Dor, Val de Marne, 1986). Il problema di rendere ameno il passaggio di un'autostrada urbana viene risolto con un sistema di muri contro terra, ripe erbose e filari di alberi che segnano i percorsi pedonali, i luoghi di sosta, gli accessi alla città ...

The background of the top half of the slide features several architectural drawings. On the left is a detailed site plan with various building footprints and street layouts. On the right are two smaller, more schematic drawings, possibly showing different urban configurations or conceptual plans. The text is overlaid on these drawings.

Per la **riqualificazione** delle **città toscane**

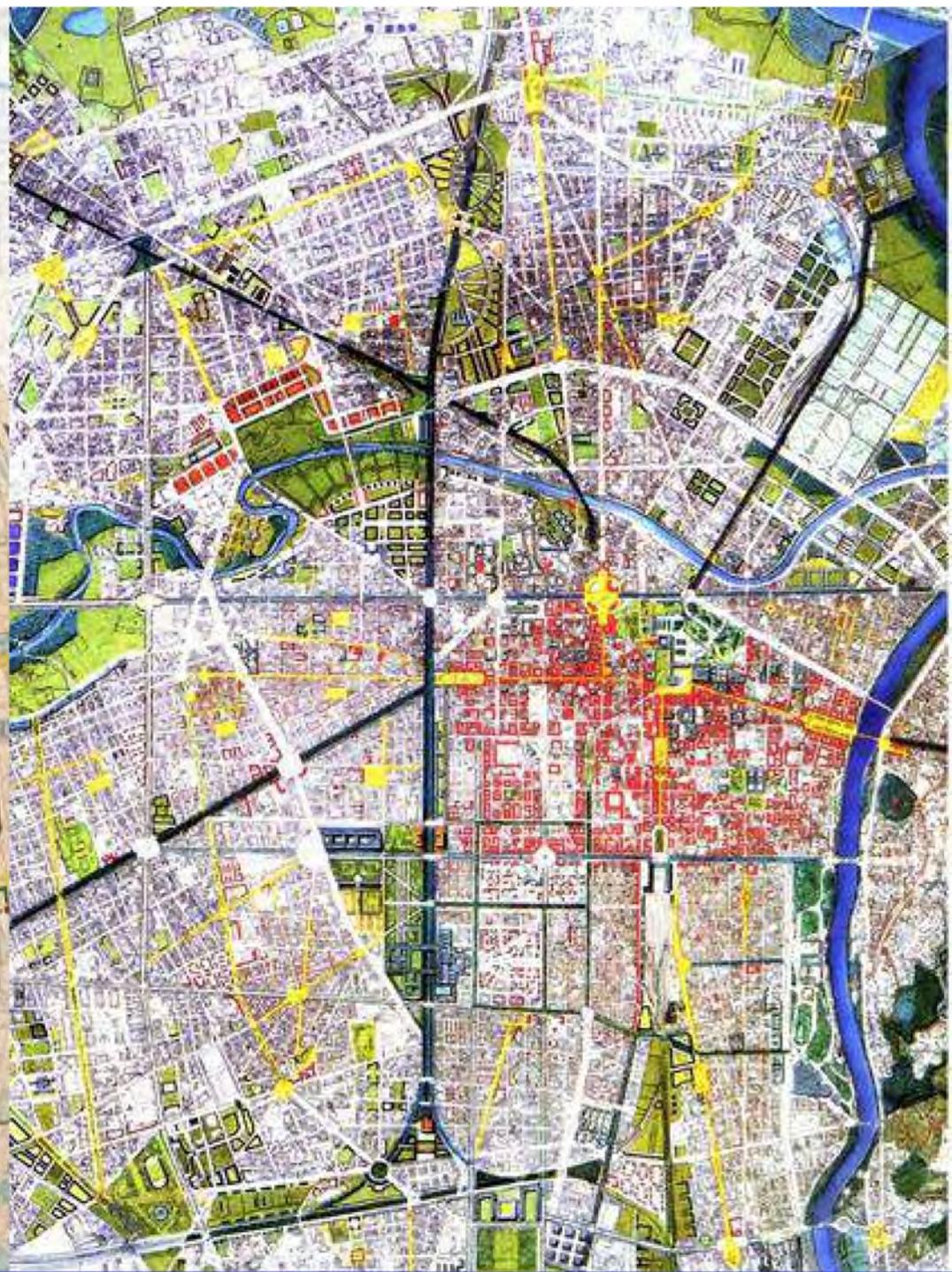
Marco **Massa**
Benedetto **Di Cristina**
Francesco **Alberti**
Luca **Nespolo**

The bottom half of the slide shows a grayscale architectural rendering of a modern building complex. The buildings have a curved, flowing design with large windows and balconies. The rendering is viewed from an elevated perspective, showing the layout of the buildings and surrounding areas.

In: F. Alberti, L. Nespolo (a cura di), **Il progetto di città nelle politiche regionali**,
«Contesti. Città territori progetti» n. 1-2, 2011, All'Insegna del giglio, Borgo S.Lorenzo

Indice delle tesi

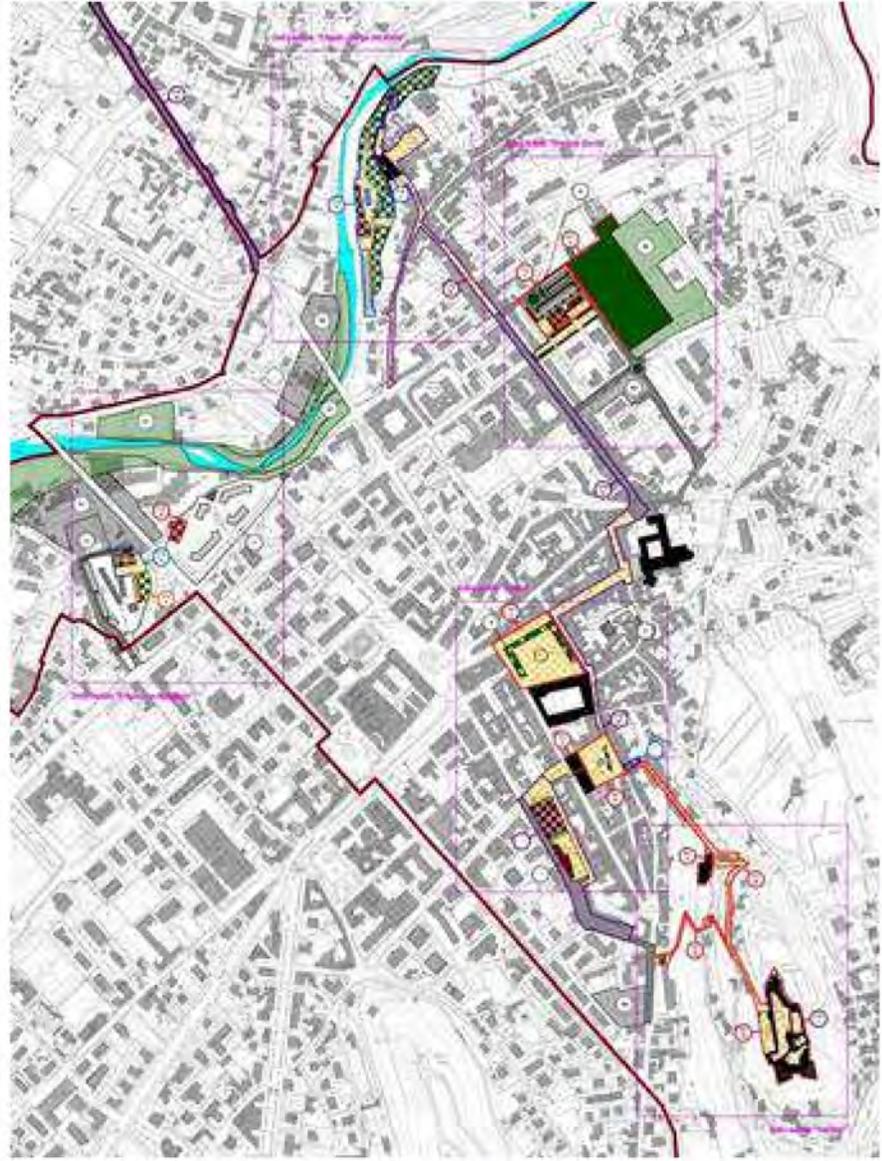
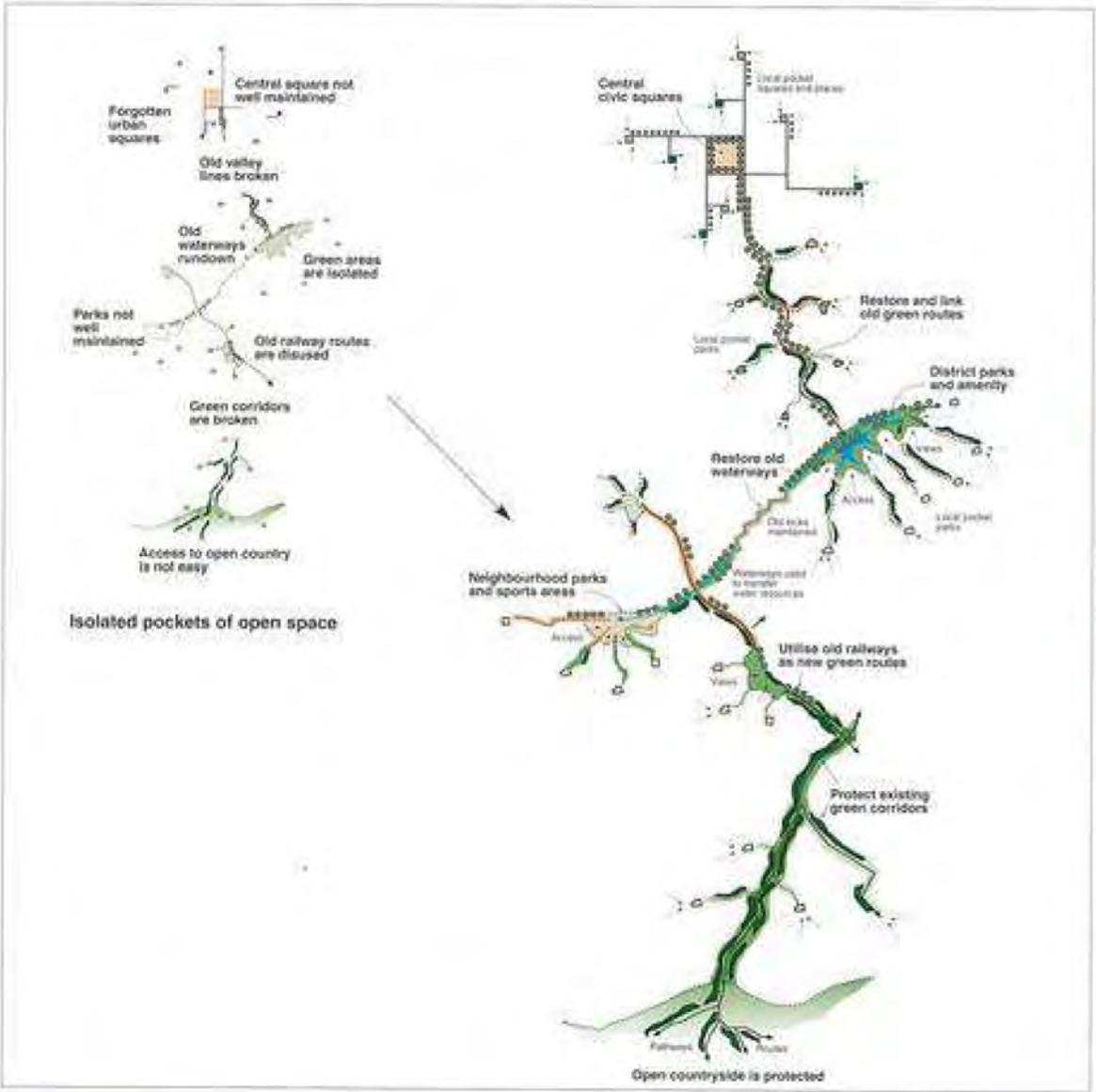
1. Centralità degli spazi pubblici e aperti per la riqualificazione di città e territorio
2. Progetto urbano delle infrastrutture e trasporto pubblico per il territorio-città
3. Controllo delle densità e degli usi per la qualità della vita urbana
4. Abitazione e riqualificazione urbana: il ruolo dell'edilizia sociale
5. Obiettivi sociali, economici, ambientali della riqualificazione integrata
6. Nuova politica della città a scala territoriale
7. La città storica come componente determinante della qualità dell'abitare
8. Il piano comunale come piano di riqualificazione
9. Primato del piano nel rapporto pubblico/privato: ruolo della perequazione
10. Le conoscenze preliminari per interventi cauti e precisi
11. Disegno del suolo e zonizzazione
12. Comunicazione e rappresentazione



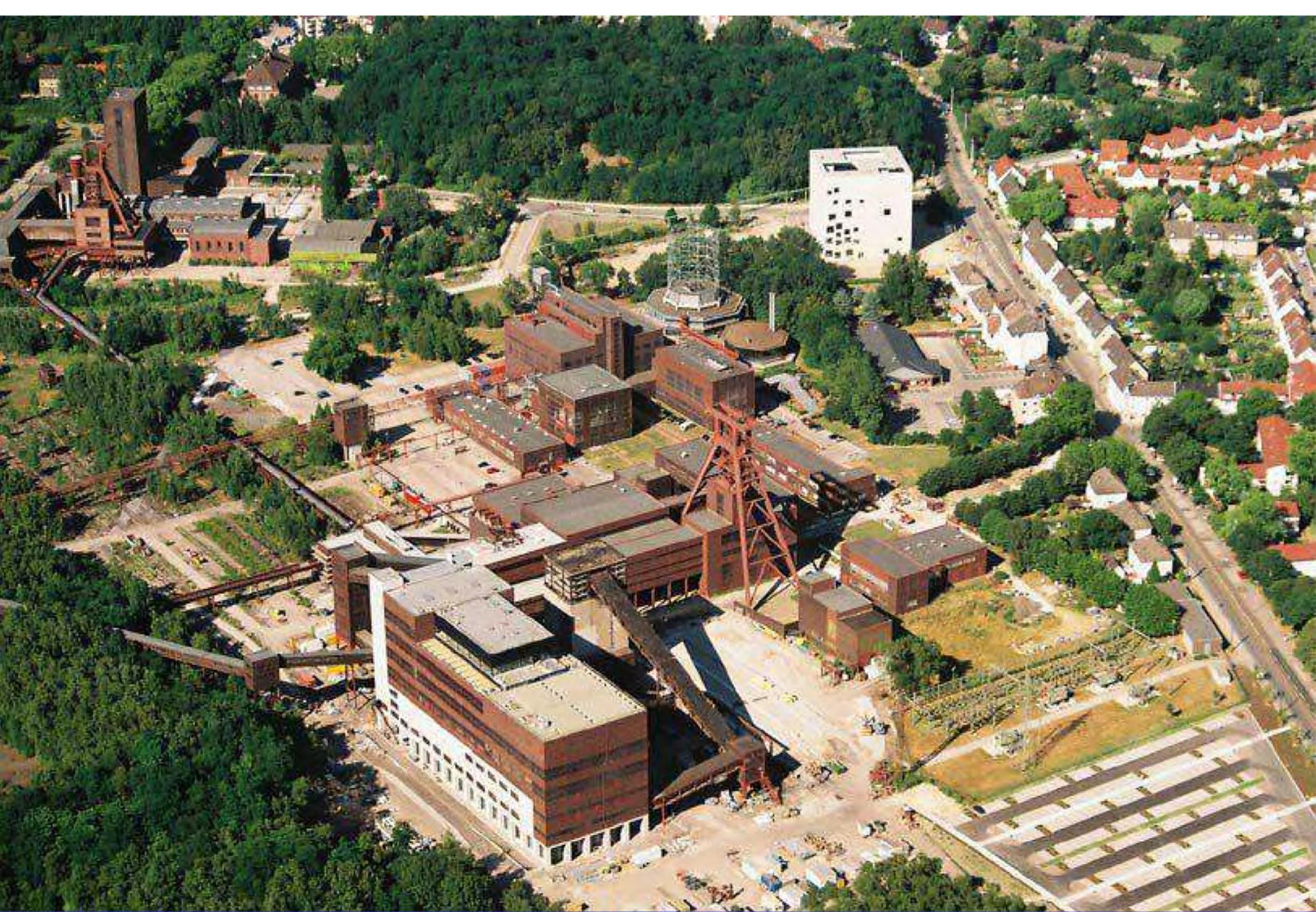
Plan-programme de l'Est de Paris (1982)

Gregotti Associati, PRG di Torino (1995)

Figure 2.4: Cities and towns should be designed as networks that link together residential areas to public open spaces and natural green corridors with direct access to the countryside



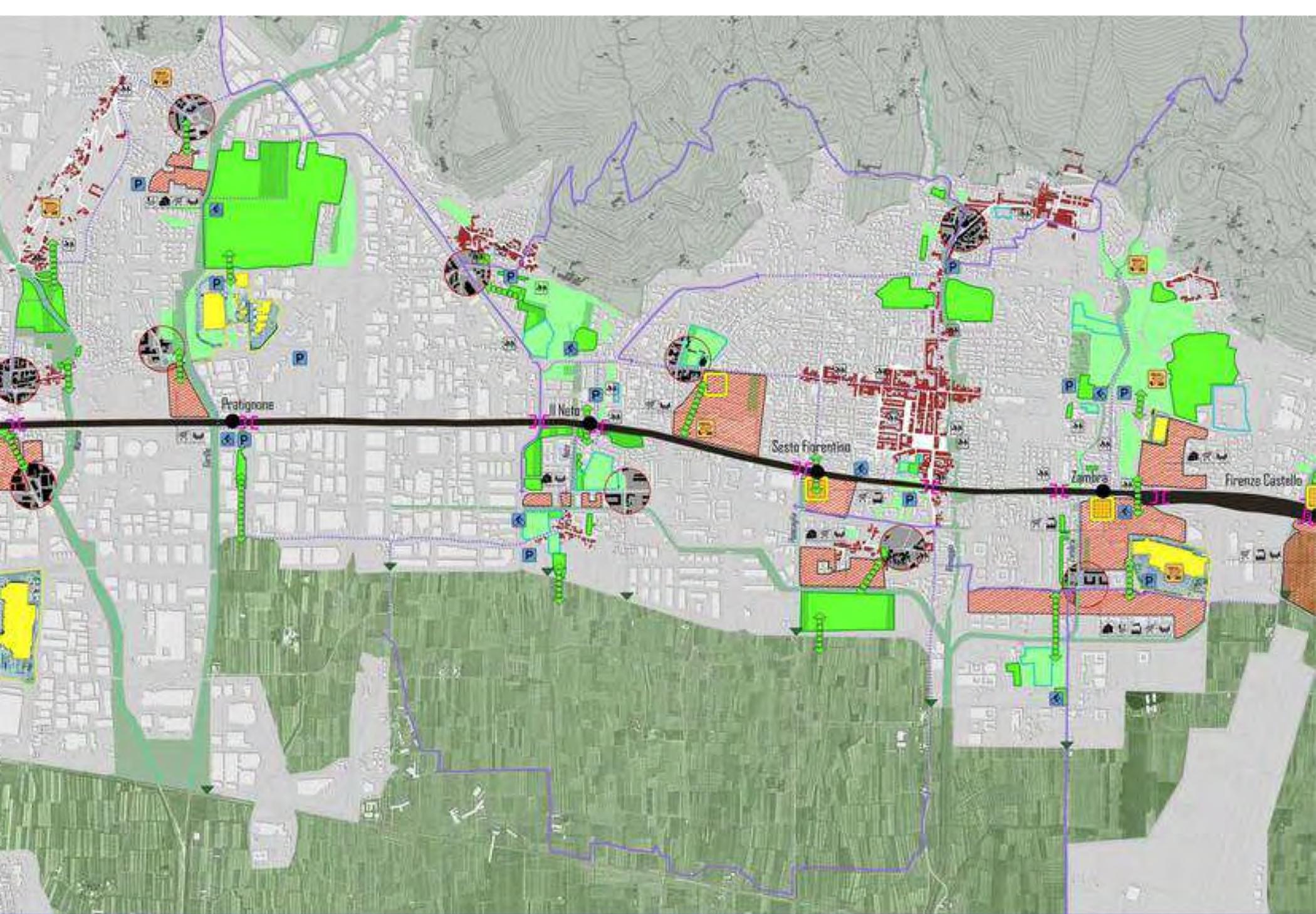
© Andrea Vitelli Architecture



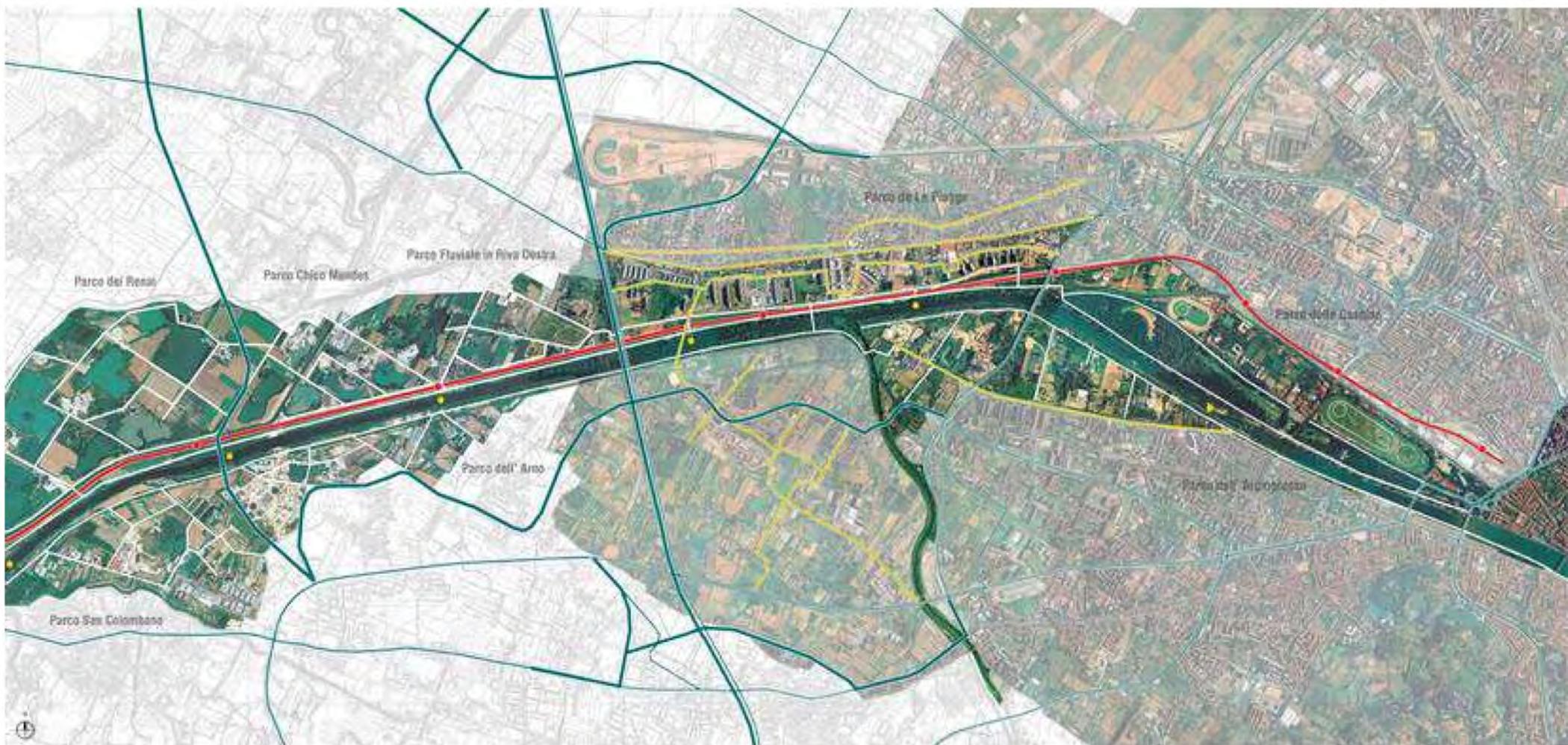
Recupero dello stabilimento estrattivo Zollverein a Essen



Recupero dello stabilimento estrattivo Zollverein a Essen



Proposta progettuale per le aree contermini alla linea Firenze-Sesto F.no – Tesi di laurea di S. Daddi (Dipartimento di Architettura di Firenze)



Il sistema dei parchi lungo l'asta fluviale dell'Arno da Firenze a Signa-Lastra a Signa

prima

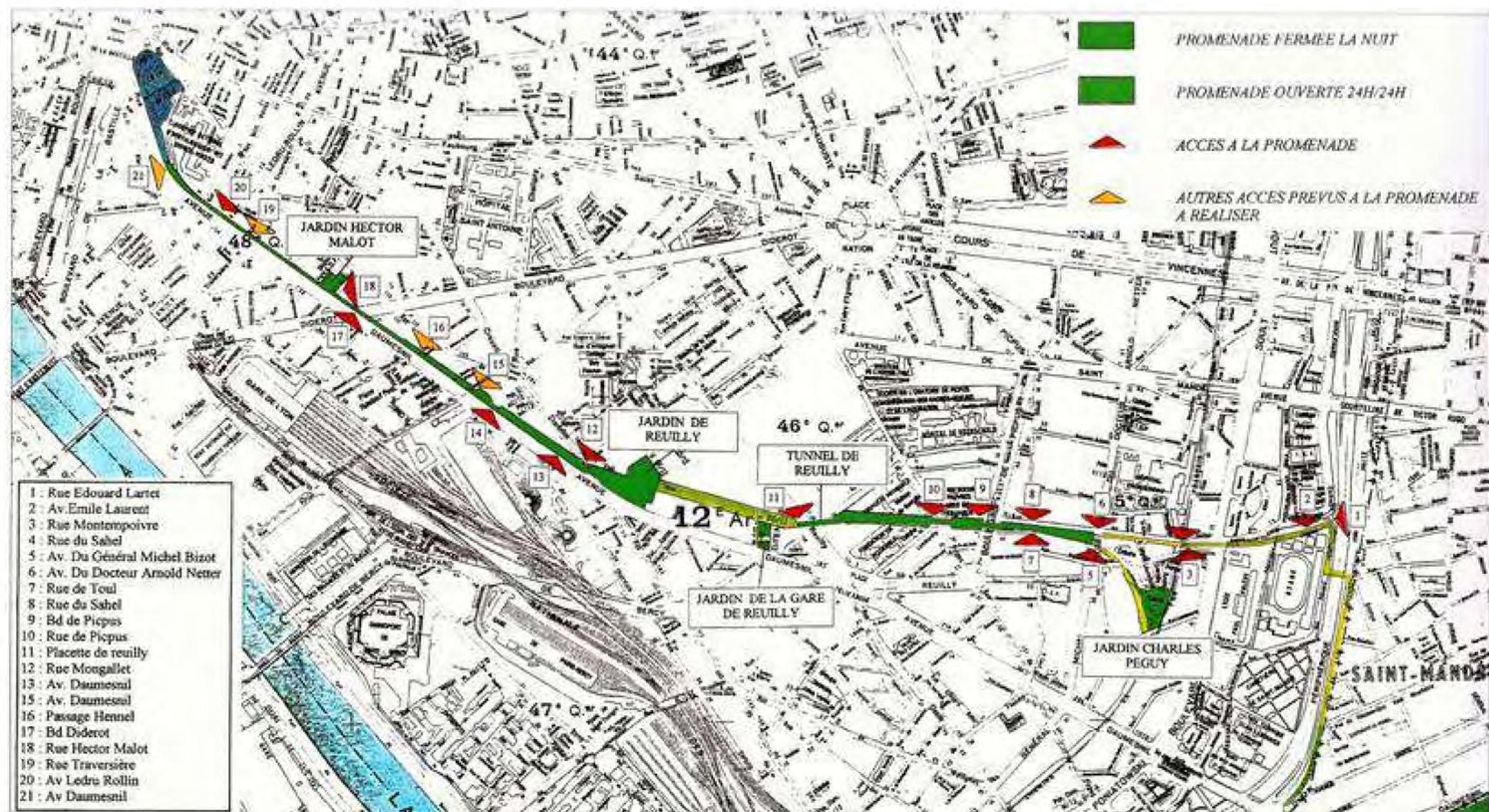


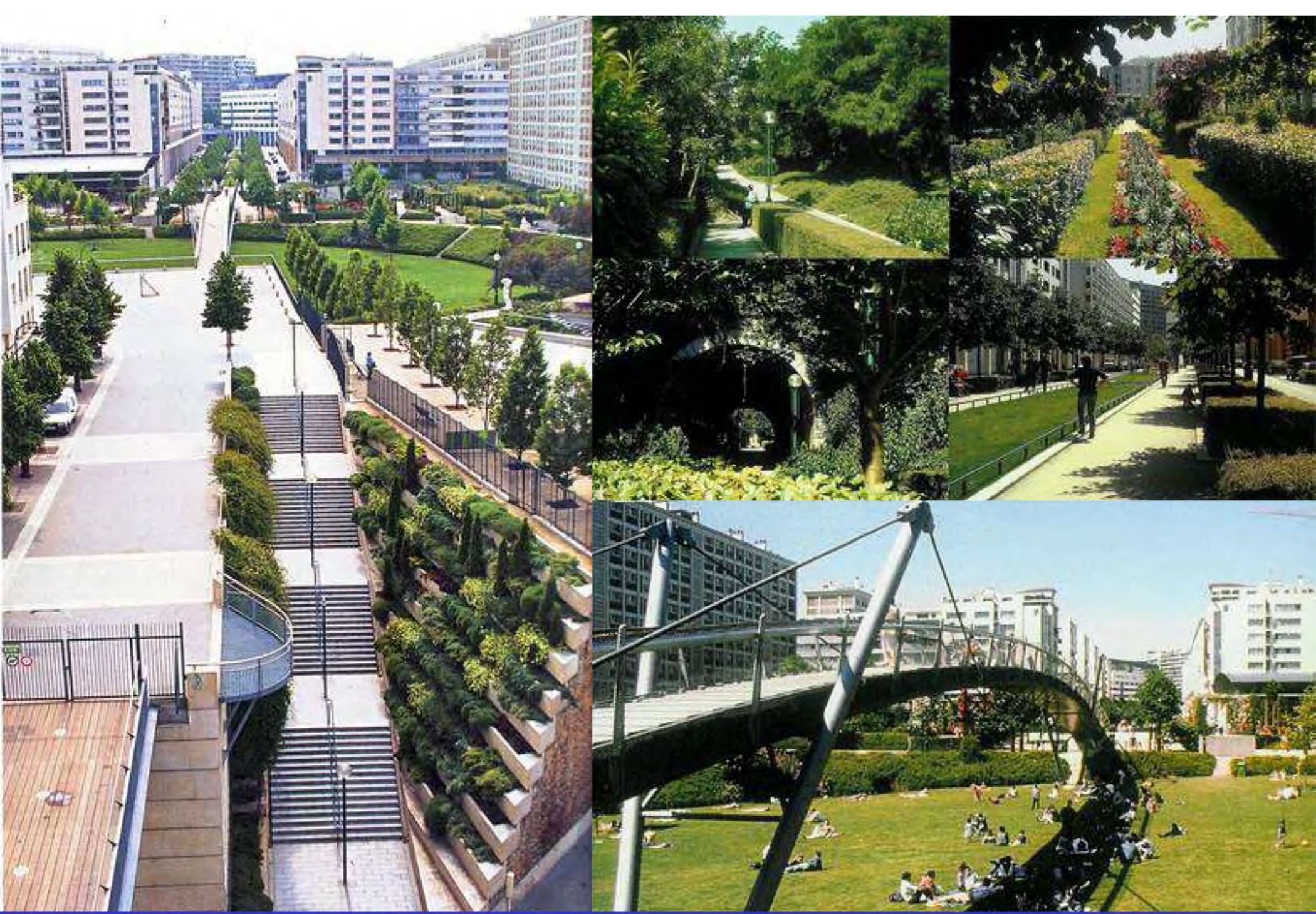
dopo





Social Design, risistemazione di Via P. Togliatti a Sovigliana, Vinci (1990-2010)





Ph. Mathieux, J. Vergely, Promenade Plantée, Paris (1988-1998)



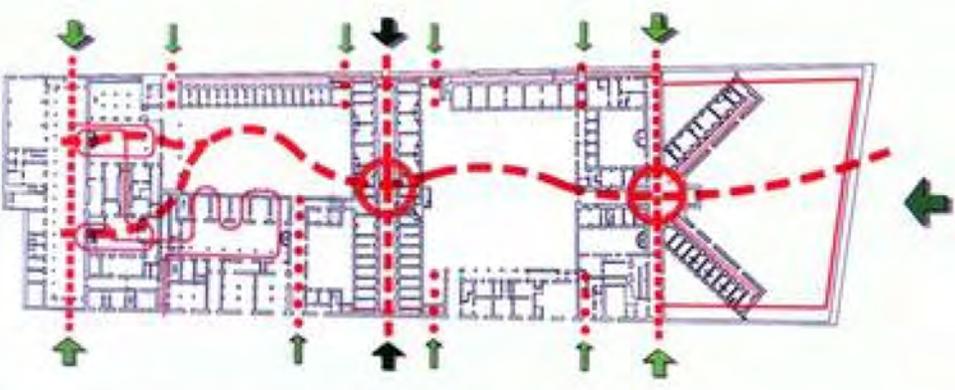
D. Scofidio+Renfro-J. Corner Field Operations, Parco della High Line a New York



Parco Dora - recupero dell'area ex Michelin a Torino



Esercitazione progettuale sull'area del "Fabbricone" a Prato - Laboratorio di Urbansitica (Dipartimento di Architettura di Firenze)



IL SISTEMA DEGLI INGRESSI E DEI PERCORSI

- — — — — percorso interno principale
 - - - - - percorso di attraversamento urbano principale
 - - - - - percorso di attraversamento urbano secondario
 - percorso di accesso agli spazi aperti
 - percorso in quota
 - - - - - percorso interno secondario
 - - - - - punti nodali
 - percorsi commerciali
-
- ↑ ingresso agli spazi aperti
 - ↑ ingresso ai percorsi di attraversamento urbani secondari
 - ↑ ingresso al percorso di attraversamento urbano principale
 - ↑ ingresso al percorso interno principale



Recupero dell' ex complesso carcerario "Le Murate" a Firenze


TAVOLA RIASSUNTIVA
 SCALA 1:1000

 STUDENTI
 Bianca Amerini
 Matteo Bigongliari

 esercitazione I corbili di Firenze
 Nuovi spazi pubblici per il centro storico


A questi i progetti vi è il rispetto per la struttura storica, in certi casi di recupero, e al contempo l'attenzione all'utenza/attività ed al suo bisogno. Una proposta è infatti parte dell'analisi della origine della città-stato. Tutto ciò è stato reso possibile grazie alle analisi svolte in precedenza che hanno portato alla luce la struttura, i poli ma anche la forma di degrado all'interno dell'abitato e individuato possibili luoghi di intervento.



Intento della riqualificazione dell'area dell'isola Barberi con la creazione di un nuovo giardino per gli abitanti del quartiere che farà da nuovo "polo verde", in possesso poi con la sistemazione dell'ultima parte della terrazza, ma anche a pianificare, da leggere al contempo, sistemi. Si intende per condizione una serie di interventi all'interno del complesso di Montedentice ed i suoi spazi interni, fino ad arrivare al fiume ma formando due complessi di edifici "interpolari" in edifici di una pubblica, una forma di residenza contemporanea e "spaziosità" e "verde". Si tratta quindi di momenti di restano, soprattutto più e ricominciare che mirano a restituire agli abitanti la maggior parte dello spazio aperto del quartiere per creare nuovi servizi e strutture centrali a spazi pubblici, occupando i caratteri nuovi ed esistenti. Si avvia una nuova più elevata che entrano a far parte di un sistema più ricco e non più fragile grazie ai nuovi percorsi ciclo-pedonali ed a una migliore accessibilità all'area ed ai suoi spazi pubblici.



TOPOTEK 1, BIG - Bjarke Ingels Group, Superflex, "Superkilen" Copenhagen (2012)



TOPOTEK 1, BIG - Bjarke Ingels Group, Superflex, "Superkilen" Copenhagen (2012)



Suburbia.mode, Sistemazioni verdi alla periferia di Caserta (2007)



KARO, Freiluft Bibliothek, Magdeburg, 2012





Le città invisibili

Dice: – Tutto è inutile, se l'ultimo approdo non può essere che la città infernale, ed è là in fondo che, in una spirale sempre piú stretta, ci risucchia la corrente.

E Polo: – L'inferno dei viventi non è qualcosa che sarà; se ce n'è uno, è quello che è già qui, l'inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme. Due modi ci sono per non soffrirne. Il primo riesce facile a molti: accettare l'inferno e diventarne parte fino al punto di non vederlo piú. Il secondo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui: cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno, e farlo durare, e dargli spazio.

Italo Calvino



**Sostenibilità,
vivibilità,
riqualificazione urbana**