

La sovraccrescita urbana in Europa

L'Europa è uno dei continenti più urbanizzati del pianeta: circa il 75 % della sua popolazione vive in aree urbane. Il futuro urbano dell'Europa è, tuttavia, fonte di notevole preoccupazione. Più di un quarto del territorio dell'Unione Europea è ormai direttamente destinato ad usi urbani.

Entro il 2020, circa l'80 % degli europei vivrà in aree urbane. In 7 paesi, tale proporzione salirà al 90 % o addirittura oltre. Pertanto, sta crescendo notevolmente la domanda di suoli disponibili all'interno o nei dintorni delle città. Nella vita quotidiana, tutti noi assistiamo a cambiamenti rapidi, tangibili e contrastanti nell'utilizzazione del territorio, che stanno rimodellando i paesaggi e modificando l'ambiente delle città e delle zone limitrofe, come mai prima d'ora.

Le città tendono ad ingrandirsi, riducendo al minimo i tempi e le distanze che le separano le une dalle altre, nonché i percorsi di entrata e di uscita dall'abitato. Questa espansione si sta verificando in maniera non regolare in tutta Europa, per effetto di cambiamenti negli stili di vita e nei consumi, ed è comunemente denominata sovraccrescita urbana o espansione urbana incontrollata. Le testimonianze di cui disponiamo dimostrano inequivocabilmente che questo fenomeno ha caratterizzato la crescita delle città in tutta Europa negli ultimi 50 anni.

L'espansione urbana incontrollata si verifica quando il tasso di trasformazione e di consumo di suolo per usi urbani supera il tasso di crescita della popolazione per una determinata area e in un periodo specifico. Quello dell'espansione incontrollata dovrebbe ormai essere giustamente considerato uno dei principali problemi che oggi affliggono le aree urbane europee.

Un recente studio pan-europeo mostra un continuo e rapido sviluppo spaziale delle città, con un aumento di più del 5 % in un decennio (figura 1), pari a tre volte l'area del Lussemburgo. Le aree in cui l'impatto dell'espansione urbana incontrollata è

maggiormente visibile sono localizzate in paesi o regioni con elevata densità di popolazione e intensa attività economica (Belgio, Paesi Bassi, regioni meridionali e occidentali della Germania, Italia settentrionale, regione di Parigi) e/o rapida crescita economica (Irlanda, Portogallo, Germania orientale, regione di Madrid). La sovraccrescita urbana è particolarmente evidente nelle situazioni in cui i paesi o le regioni hanno beneficiato delle politiche e sovvenzioni regionali dell'UE. Emergono inoltre nuovi modelli di sviluppo, distinguibili attorno a città di minori dimensioni o in campagna, lungo corridoi di trasporto, e in prossimità di tratti

di costa generalmente collegati con valli fluviali.

Storicamente, la crescita delle città, in Europa, è sempre stata determinata dall'aumento della popolazione urbana. Oggi, invece, anche nei casi in cui la pressione demografica è irrilevante o addirittura inesistente, il fenomeno dell'espansione urbana incontrollata subisce l'influenza di diversi altri fattori, che scaturiscono dal desiderio di realizzare nuovi stili di vita in aree periferiche, lontane dal centro delle città.

L'insieme di forze che danno origine a questi fenomeni include tendenze sia micro che macro economiche

e sociali. La qualità del sistema di trasporti, il prezzo dei terreni, le preferenze abitative individuali, le tendenze demografiche, le tradizioni e i vincoli culturali, la forza di attrazione delle aree urbane esistenti, sono tutti fattori che orientano e determinano il tipo di sviluppo di un'area urbana.

Un altro elemento cruciale è l'applicazione di politiche di pianificazione a livello sia locale sia regionale. Alimentata dai fondi strutturali e di coesione dell'UE destinati a sostenere lo sviluppo delle infrastrutture, la sovraccrescita urbana è stata accelerata in concomitanza con il

potenziamento dei collegamenti di trasporto e dell'accresciuta mobilità delle persone.

Per loro natura, le città sono luoghi in cui grandi masse di persone sono concentrate in aree ristrette. Questo presenta alcuni evidenti vantaggi in termini di sviluppo

Figura 1 **Espansione delle aree urbane e altre forme di trasformazione artificiale del suolo, 1990-2000**



Fonte: Banca dati sulla copertura del suolo Corine, AEA.

economico e sociale, e, sotto certi aspetti, può perfino recare benefici all'ambiente. Ad esempio, l'utilizzazione del suolo e i consumi energetici tendono ad essere inferiori nelle aree urbane, rispetto ad aree in cui la popolazione è distribuita in maniera sparsa. Il trattamento dei rifiuti urbani e delle acque reflue è facilitato dalle economie di scala. Di conseguenza, i tradizionali problemi di igiene ambientale derivanti da consumo di acqua potabile da fonti non sicure, misure sanitarie insufficienti e condizioni abitative inadeguate sono ormai praticamente scomparsi dalle città dell'UE. Ciononostante, la popolazione urbana continua a risentire di seri problemi ambientali localizzati, basti pensare all'esposizione al rumore, a situazioni di inquinamento atmosferico ad elevato impatto, gestione dei rifiuti, scarsa

disponibilità di acqua dolce e insufficienza di spazi verdi.

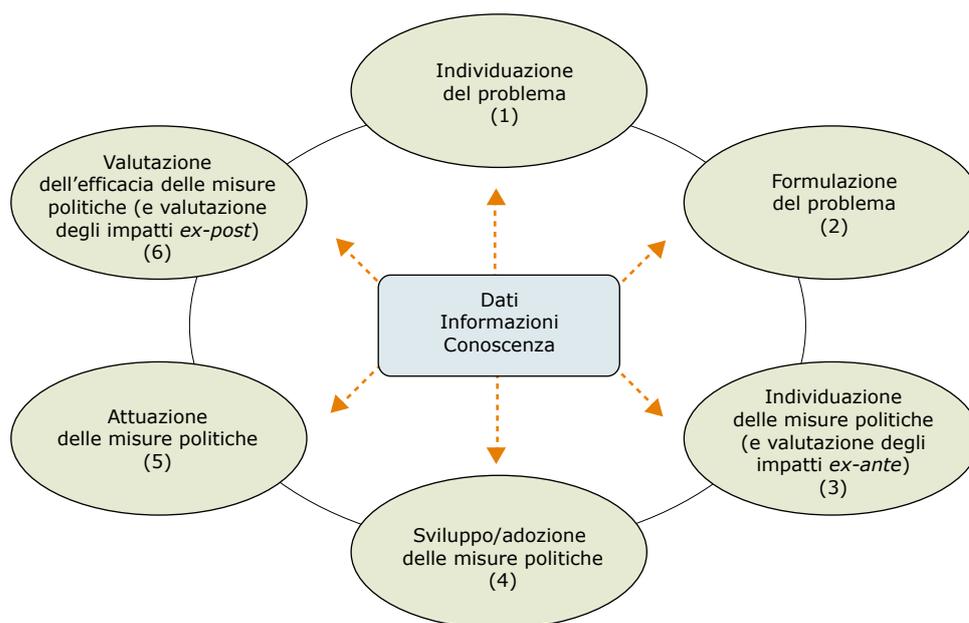
Tuttavia, l'attuale tendenza verso nuove aree urbane caratterizzate da minore densità sta determinando un aumento dei consumi. Lo spazio consumato per persona nelle città europee è più che raddoppiato negli ultimi 50 anni. Negli ultimi 20 anni, l'estensione delle aree edificate in molti paesi dell'Europa occidentale ed orientale è aumentata del 20 %, mentre la popolazione è cresciuta soltanto del 6 %. In particolare, quello dei trasporti (mobilità) rimane un problema di vitale importanza per la pianificazione e la gestione urbanistica. Le infrastrutture dei trasporti segnano profondamente il paesaggio, in diversi modi, basti pensare, ad esempio, all'impermeabilizzazione del suolo, che aumenta gli

effetti delle inondazioni, o alla frammentazione delle aree naturali.

La mobilità e l'accessibilità sono fattori essenziali per la coesione territoriale europea, nonché elementi fondamentali per il miglioramento della qualità della vita delle comunità. Il numero di chilometri percorsi nelle aree urbane su strada è previsto in aumento del 40 %, tra il 1995 e il 2030. Il numero di veicoli posseduti nei nuovi paesi della UE (UE-10) non ha ancora raggiunto, tuttavia, lo stesso livello di quello dell'UE-15. Tutto ciò lascia presagire che la crescita vera e propria debba ancora verificarsi.

Si prevede che, se non si farà nulla, la congestione stradale aumenterà sensibilmente entro il 2010, e i costi che ne deriveranno saliranno approssimativamente

Figura 2 Fasi principali del ciclo delle politiche, sostenute da dati, informazioni e conoscenza



Fonte: AEA.

all'1 % del PIL UE. Tuttavia, gli interventi sulle infrastrutture dei trasporti non dovrebbero essere limitati alla semplice costruzione di nuove strade e ferrovie. Lo sviluppo delle infrastrutture dovrebbe essere inserito in un approccio globale, che tenga in considerazione l'impatto effettivamente prodotto dagli investimenti finalizzati alla creazione e al sostegno delle economie locali e urbane. Dovrebbe essere parte di uno sviluppo equilibrato e policentrico che riduca i danni all'ambiente.

Le strategie e gli strumenti destinati al controllo della sovraccrescita urbana dipendono strettamente dalle attuali realtà dei molteplici livelli interconnessi di governo, da quello locale a quello europeo. Ciò è particolarmente evidente in relazione ai consistenti flussi finanziari che influenzano i bilanci delle attività di pianificazione del territorio. Attualmente, le politiche di pianificazione rispecchiano spesso la logica del mercato. Sarebbe auspicabile che riflettessero piuttosto una visione di sviluppo urbano, in cui la sensibilità alle questioni ambientali e sociali fosse perfettamente inserita nell'ambito delle politiche di ordinamento del territorio. Questo deve coinvolgere tutte le fasi del ciclo di sviluppo

delle politiche, a partire dalle fasi di individuazione del problema e di formulazione della proposta, fino all'attuazione e alle fasi di valutazione dell'efficacia e degli impatti. Questo potrebbe produrre diversi vantaggi, ad esempio:

- garantire coerenza politica in tutte le fasi del ciclo delle politiche (si veda la figura 2);
- accrescere la cooperazione tra le agenzie preposte allo sviluppo del territorio attraverso tutti i livelli di responsabilità;
- utilizzare efficacemente i fondi strutturali e di coesione della UE, in linea con le normative ambientali, al fine di evitare e di attenuare l'espansione incontrollata;
- correggere le anomalie del mercato che portano all'espansione incontrollata, agendo sugli indicatori di prezzo relativi ai terreni, dentro, intorno e tra le aree urbane;
- raccogliere e condividere esempi di buone prassi per sviluppare città compatte;
- creare aree verdi all'interno delle città.

Bibliografia

AEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, relazione AEA n. 10/2006, Agenzia europea dell'ambiente, Copenhagen.

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Tel.: +45 33 36 71 00
Fax: +45 33 36 71 99

Web: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries

