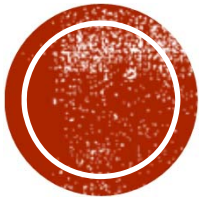
SPRAWL URBANO

I QUADERNI DELL'ISEA



VOLONTARI PER PASSIONE

I TERMINI CITTÀ DIFFUSA, DISPERSIONE URBANA, SPRAWL URBANO O SPRINKLING



SONO USATI PER INDICARE FENOMENI URBANISTICI CONNOTATI DALLA CRESCITA RAPIDA E DISORDINATA DI UNA CITTÀ

ISEA ONLUS
VOLONTARI PER PASSIONE

I QUADERNI DELL'ISEA

E' UN FENOMENO SI MANIFESTA NELLE ZONE PERIFERICHE, DATA LA CONNOTAZIONE DI AREE DI RECENTE ESPANSIONE E SOTTOPOSTE A CONTINUI MUTAMENTI

ISEA ONLUS

VOLONTARI PER PASSIONE

I QUADERNI DELL'ISEA



ISEA ONLUS

VOLONTARI PER PASSIONE

I QUADERNI DELL'ISEA

NON CONTROLLATA ESPANSIONE DI AREE URBANE

sprawl <*spròol*> s. ingl., usato in it. al masch.

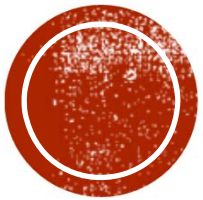
Termine inglese che significa «espansione» (e come forma verbale «espandersi»). Riferito alla città

(*s. urbano, urban s.* o *suburban s.*)

è sinonimo di locuzioni come *città diffusa* e designa le espansioni a bassa densità e ad alto consumo di territorio proprie di molte aree urbanizzate contemporanee.

IL SEGNO CARATTERISTICO DELLA DISPERSIONE URBANA È LA BASSA DENSITÀ ABITATIVA IN CITTÀ DI MEDIE E GRANDI DIMENSIONI (OLTRE I 100.000 ABITANTI); TRA GLI EFFETTI DI TALE FENOMENO, VI SONO LA RIDUZIONE DEGLI SPAZI VERDI, IL CONSUMO DEL SUOLO, LA DIPENDENZA DALLE AUTOVETTURE A CAUSA DELLA MAGGIORE DISTANZA DAI SERVIZI, DAL POSTO DI LAVORO, DAI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, E IN GENERALE PER LA MANCANZA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ ALTERNATIVA COME PISTE CICLABILI, MARCIAPIEDI O ATTRAVERSAMENTI PEDONALI ADEGUATAMENTE CONNESSI

LA DISPERSIONE URBANA È CARATTERIZZATA DALL'ELEVATO CONSUMO DI TERRENO: LA PRESENZA DI AREE COMMERCIALI, RESIDENZIALI ED INDUSTRIALI DISTINTE TRA LORO E SEPARATE DA



STRADE E ZONE VERDI-AGRICOLE

ISEA ONLUS
VOLONTARI PER PASSIONE

I QUADERNI DELL'ISEA

COME RISULTATO, I LUOGHI DOVE LE PERSONE VIVONO, LAVORANO, ACQUISTANO E SI DIVERTONO SONO DISTANTI TRA LORO, E VIENE A MANCARE IL LIMITE TRA CITTÀ E CAMPAGNA

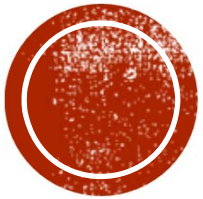
LA BASSA DENSITÀ ABITATIVA È L'ULTERIORE ELEMENTO CARATTERISTICO: GLI EDIFICI VENGONO REALIZZATI CON UN NUMERO LIMITATO DI PIANI E SONO SEPARATI TRA LORO; MOLTO SPAZIO È RISERVATO AI PARCHEGGI E ALLE STRADE POICHÉ QUESTO MODELLO INSEDIATIVO È FUNZIONALE RISPETTO ALL'USO DELL'AUTOMOBILE CHE CONSENTE DI RAGGIUNGERE IN POCO TEMPO DISTANZE CONSIDEREVOLI, CHE NELLA CITTÀ PREINDUSTRIALE NON ERANO PRATICABILI.

IL RISULTATO DI QUESTO SVILUPPO URBANO È CHE IL TERRENO VIENE URBANIZZATO AD UN TASSO SUPERIORE RISPETTO ALL'EFFETTIVO INCREMENTO DELLA POPOLAZIONE. IN ALCUNI LUOGHI LA POPOLAZIONE CHE CRESCE DELL'UNO O DUE PER CENTO PUÒ CAUSARE UN INCREMENTO DELL'USO DEL TERRENO FINO AL TRENTA PER CENTO

A CAUSA DEL FATTO CHE LA CRESCITA DELLA CITTÀ PROCEDE AD UN RITMO ACCELERATO, GLI EDIFICI TENDONO AD ESSERE SIMILI GLI UNI AGLI ALTRI.

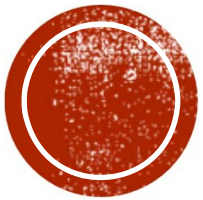
COSTRUITI A PARTIRE DAGLI STESSI PRINCIPI ARCHITETTONICI, QUESTA URBANIZZAZIONE È CARATTERIZZATA DALL'ESTREMA OMOGENEITÀ E DA UN DISEGNO PREVALENTEMENTE UNIFORME DELL'AMBIENTE COSTRUITO

ALCUNI ESEMPI DI QUESTO FENOMENO SONO LE COMUNITÀ DEL NORD DI MILANO, LOS ANGELES IN CALIFORNIA, L'AREA METROPOLITANA DI WASHINGTON DC, E ATLANTA IN GEORGIA.



IL NUOVO SVILUPPO È SPESSO A BASSA DENSITÀ DI POPOLAZIONE, E LE METROPOLI CRESCONO IN SENSO ORIZZONTALE PIUTTOSTO CHE VERTICALE (IL CHE PROVOCHEREBBE L'ALTA DENSITÀ).

Il movimento ecologista e un numero crescente di esperti di urbanistica disapprovano per molte ragioni la dispersione urbana come modello di sviluppo



ISEA ONLUS

VOLONTARI PER PASSIONE

I QUADERNI DELL'ISEA

Molte aree metropolitane si possono meritare il titolo di "area urbana con più dispersione urbana".
L'area urbana di New York copre più terreno di qualsiasi altra città, circa 8.684 chilometri quadrati. La più bassa densità di popolazione tra le grandi città (oltre 1 milione di abitanti) del mondo è Atlanta, che copre 5.084 chilometri quadrati (1.963 miglia quadrate), per una popolazione di soli 3.499.840 abitanti ed una densità di 690 persone per chilometro quadrato (1.783 per miglio quadrato). Questo valore è circa un terzo della densità di New York.
La città più "densa" del mondo è Hong Kong, con circa 3.500.000 di persone in 70 chilometri (27 miglia), ed una densità di 48.571 per chilometro quadrato (128.000 per miglio).

A volte la dispersione urbana è chiamata con il neologismo di "Los Angelizzazione", nonostante alcuni ritengano che sia un termine improprio.

Los Angeles è stata una delle prime aree urbane a bassa densità, come risultato di un elevato tasso di possesso di autovetture ottenuto prima degli altri, ma è diventata molto più densa nell'ultimo mezzo secolo, principalmente a causa del poco spazio disponibile e dell'altissima richiesta di case dovuta ad un boom demografico.

Secondo i dati dichiarati dall'Ufficio del Censimento Americano, l'area urbana di Los Angeles (area in continuo sviluppo) ha incrementato la sua densità del 50% tra il 1950 ed il 2000.
Nel 2000, era l'area urbana più densa degli Stati Uniti, con 7.068 persone per miglio quadrato. Al secondo posto c'è San Francisco con 6.127 ed al terzo New York con 5.309. Si fa spesso confusione su questo fatto, dal momento che la densità a New York (escludendo la periferia) è molto più alta di quella della Città degli Angeli.
Il miglior risultato di Los Angeles è dovuto ad una maggior densità nelle aree suburbane, simili ai valori delle periferie parigine.

La dispersione urbana è un sinonimo di suburbanizzazione: l'espansione geografica di aree urbane oltre i propri confini. Oltre il 90 per cento di sviluppo urbano negli Stati Uniti, Regno Unito, Giappone, Canada e Australia è localizzato nelle periferie negli ultimi decenni. Le periferie sono cresciute di circa il 115 per cento nei maggiori centri urbani dell'Europa Occidentale, a causa della perdita di popolazione del centro della città (trend demografico metropolitano urbano e suburbano).

Nel complesso periurbanizzazione indica l'avanzata disordinata della città nella campagna, che va ad assumere una trama diffusa, nota anche come città senza centro.
In Italia il fenomeno è anche chiamato **città diffusa**, a sottolineare appunto il passaggio da una città compatta dai confini definiti, a una città "esplosa" sul territorio.
La metropolizzazione dispersa del nord est italiano ha avuto e ha tutt'ora costi ambientali notevoli in termini di consumo di suolo e di qualità dell'ambiente periurbano.

PANORAMICA SULLA DISPERSIONE URBANA

SEPARAZIONE DEL TERRENO USATO PER VARI PROPOSITI

- **Un fatto che i detrattori considerano caratteristico della dispersione urbana è la separazione fisica dello spazio usato per varie attività: residenziale, shopping center, uffici, istituzioni civiche, e strade. (Duany Plater-Zyberk & Company)**

ISEA ONLUS
VOLONTARI PER PASSIONE

I QUADERNI DELL'ISEA

PANORAMICA SULLA DISPERSIONE URBANA

ZONE RESIDENZIALI

Le zone residenziali sono grandi porzioni di terreno formati esclusivamente da case appena costruite. Duany e Plater-Zyberk affermano che questa suddivisione "viene a volte chiamata villaggio, città, o vicinato dagli architetti, il che è un'imperfezione visto che questi termini denotano posti che non sono esclusivamente residenziali e che forniscono una ricchezza di esperienza non presente in queste aree." Gli isolati spesso sono attraversati da strade curve e vicoli ciechi, che a volte disorientano. Alcune zone possono avere pochi punti di accesso, il che causa traffico sulle principali vie con gravi congestioni. (Duany Plater-Zyberk & Company)

Un'altra lamentela fatta agli isolati residenziali è che spesso le case sono identiche per forma, colore e materiali; a volte persino indistinguibili. Gli alberi e la vegetazione esistente vengono a volte sradicati e rimpiazzati, rendendo le strade nude e vuote. Questo è soprattutto vero in quelle zone che precedentemente erano costituite da campagna. Le stesse case sono spesso non ben costruite, adattandosi solo alle basi dell'edilizia e spesso disegnate dal costruttore piuttosto che da esperti architetti, rendendole simili a scatole, blande e non originali.

PANORAMICA SULLA DISPERSIONE URBANA

CENTRI COMMERCIALI

I centri commerciali sono aree composte da negozi al dettaglio tipo negozi d'abbigliamento, elettronica, ecc. I negozi possono essere di varie dimensioni, dalla boutique al supermercato. Molti centri commerciali suburbani sono a piano unico e spesso disegnati per essere raggiunti esclusivamente via macchina. È raro trovare un centro commerciale vicino ad una zona residenziale visto che molte persone preferiscono viverci lontano. Duany e Plater-Zyberk contrappongono al centro commerciale il negozio all'angolo, alternativa ai grossi centri, e considerano il centro commerciale come il meno compatibile con i quartieri residenziali. (Duany Plater-Zyberk & Company)

Le catene di fast food sono comuni nelle periferie. Sono solitamente costruite in aree nuove con basso costo dei locali, dove la popolazione sta aumentando con tassi vertiginosi e il traffico automobilistico tende a limitare sviluppi successivi. Schlosser è convinto del fatto che le catene di fast food accelerino la dispersione urbana, contribuendovi con i loro enormi parcheggi, insegne luminescenti ed architettura basata sulla plastica (Schlosser). Duany e Plater-Zyberk credono che questo rinforzi solamente un comportamento distruttivo di crescita in una gara senza fine per tentare di fuggire dalla dispersione urbana con il solo risultato di crearne altra. (Duany Plater-Zyberk & Company)

PANORAMICA SULLA DISPERSIONE URBANA

PALAZZI - UFFICI

I palazzi-uffici sono posti creati esclusivamente per aziende che ci costruiscono luoghi di lavoro, solitamente uffici. Il palazzo-ufficio contemporaneo nacque dalla visione modernistica di grattacieli circondati da un ambiente utopico simile ad un parco per preservare spazi aperti, nonostante la maggior parte di essi contengano al loro interno piccoli giardini accessibili solo tramite automobile, usati anche per andare a mangiare durante la pausa pranzo.
Duany e Plater-Zyberk credono che nel vicinato tradizionale la vicinanza del posto di lavoro, dello spazio ristorante e dei negozi durante il giorno sia un componente essenziale per il bilanciamento della vita urbana. Inoltre, asseriscono che la prossimità del posto di lavoro alla propria abitazione dà anche alle persone la possibilità di andarci a piedi o in bicicletta e che senza questo tipo di interazione tra i vari componenti della vita il mondo urbano è destinato a cadere. (Duany Plater-Zyberk 6, 28)

PANORAMICA SULLA DISPERSIONE URBANA

STRADE

- **L'ultimo dei componenti della dispersione urbana elencati dai detrattori è costituito dalle strade che uniscono i luoghi identificati sopra.**
- **Parzialmente a causa del fatto che molte comunità si sono abituate all'idea che i loro abitanti posseggano un'auto, la vita media di un abitante di periferia consiste di 13 viaggi al giorno.**
- **Molti considerano questo fatto come fortemente isolante in senso sociale e sicuramente pessimo per l'ambiente.**

PRO E CONTRO

Molte misurazioni usano la quantità di edifici come indice del progresso. Quando una città si espande lateralmente, vengono costruite nuove case, vengono sviluppati progetti di trasporto e il valore delle proprietà è più alto nelle nuove zone dell'area metropolitana.

In più, molti proprietari di case negli Stati Uniti, Canada e Australia hanno mostrato una preferenza per lo stile di vita suburbano. Tra le ragioni citate, vi è la una preferenza per la bassa densità abitativa (dal momento che a volte abbassa l'inquinamento acustico e aumenta la privacy), scuole migliori, e minori tassi di criminalità (anche se la quantità di incidenti spesso rende più pericoloso vivere in periferia che in città). Gli argomenti contro la dispersione urbana sono tanti e potenti. Studi recenti hanno evidenziato che le persone che vivono in aree con dispersione urbana hanno uno stile di vita meno sane delle controparti più urbane. La ragione principale è la tendenza dei suburbani a dipendere dall'automobile per gli spostamenti, laddove in città spesso si cammina o si prendono mezzi pubblici, incrementando l'esercizio fisico.

PRO E CONTRO

Dopo un'esplosione di dispersione urbana nella seconda metà del XX secolo negli Stati Uniti, alcuni svantaggi economici sono stati riconosciuti a queste aree. Quando i cittadini vivono in spazi più larghi, piuttosto che ad alta densità, l'uso della macchina spesso diventa endemico ed il trasporto pubblico spesso diventa molto più costoso, forzando i cittadini a costruire superstrade più grandi e parcheggi, che a loro volta decrementano la quantità di terreno tassato, e decrementano la voglia di possedere terreni vicino a queste infrastrutture.
Fornire servizi come acqua, fogne ed elettricità diventa più costoso rispetto ad aree densamente popolate.
Inoltre l'aumento della superficie occupata dalle infrastrutture riduce la quantità di suolo permeabile, e quindi diminuisce l'apporto di acqua nelle falde acquifere.

PRO E CONTRO

In più, la dispersione urbana spesso consuma terreno che potrebbe invece essere usato per fini naturali, come riserve d'acqua, foreste, agricoltura e svago.
Uno sviluppo intelligente o il "Neo Urbanismo" sono spesso proposti come soluzione alla dispersione urbana.
La dispersione urbana non è il solo modo di incrementare lo sviluppo di una città; molte aree urbane in città giapponesi, di Hong Kong o europee che hanno piani regolatori mostrano maggior valore delle abitazioni rispetto a quelle dei sobborghi.

PRO E CONTRO

Infine, alcuni sostengono che quelle che a volte sono considerate qualità dei sobborghi, come l'omogeneità di cultura e società, in realtà crea quartieri per persone della stessa razza, cultura e stato sociale.
Essi sostengono che lo sviluppo stratificato è stato istituzionalizzato nei primi anni cinquanta e sessanta con la pratica illegale delle aziende che fornivano lo stesso servizio a prezzi diversi per quartieri diversi (redlining) per evitare ad alcune persone di accedervi. Questa pratica viene a volte chiamata razzismo istituzionale, ed il termine inglese per la risultante separazione razziale è *White Flight*. Mentre il razzismo è attualmente raro nelle pratiche edilizie, la politica dei prezzi diversi può limitare coloro che vorrebbero prendere casa in questi quartieri ad una sola porzione della società. Qualcuno ha fatto notare che l'attività dei prezzi multipli causata in parte dalla dispersione urbana ha avuto ramificazioni negative sulle scuole pubbliche visto che molti nuclei familiari sono stati attirati fuori dalla città verso sobborghi più ricchi.

PRO E CONTRO

Gli ammiratori della bassa densità abitativa sostengono che abbia i suoi vantaggi. Ad esempio, l'intensità del traffico tende ad essere minore, la velocità aumenta e, come risultato, l'inquinamento atmosferico tende ad essere minore.
Comunque, questa argomentazione ignora il fatto che la dispersione urbana incrementa il traffico veicolare, il quale aumenta l'inquinamento nella regione nel suo intero, e il traffico più veloce aumenta morti e feriti.

PRO E CONTRO

I favorevoli dicono anche che gli automobilisti statunitensi, approfittando della dispersione urbana, arrivano sul lavoro più velocemente rispetto ai colleghi europei o giapponesi, dove le densità sono superiori.
Ma questo potrebbe essere semplicemente un risultato ottenuto dal governo con gli sforzi rivolti al miglioramento di velocità e flusso del trasporto, mentre in Europa e Giappone, lo sforzo è più orientato verso l'efficienza del trasporto pubblico.
Questa scusa ignora anche che nelle città europee e giapponesi molti pendolari non devono neanche guidare.

PRO E CONTRO

Un ulteriore argomento usato a favore dei quartieri a bassa densità è che riducono la probabilità di morte in caso di attacchi terroristici o militari, incluse le armi atomiche o altre armi di distruzione di massa.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

I QUADERNI DELL'ISEA

ISEA ONLUS

VOLONTARI PER PASSIONE