



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

Criteri per la pianificazione di una città oltre l'auto: criticità e prospettive

Giovedì, 18 Maggio 2023

Massimo Ciuffini
Ciuffini@susdef.it



Un progetto di



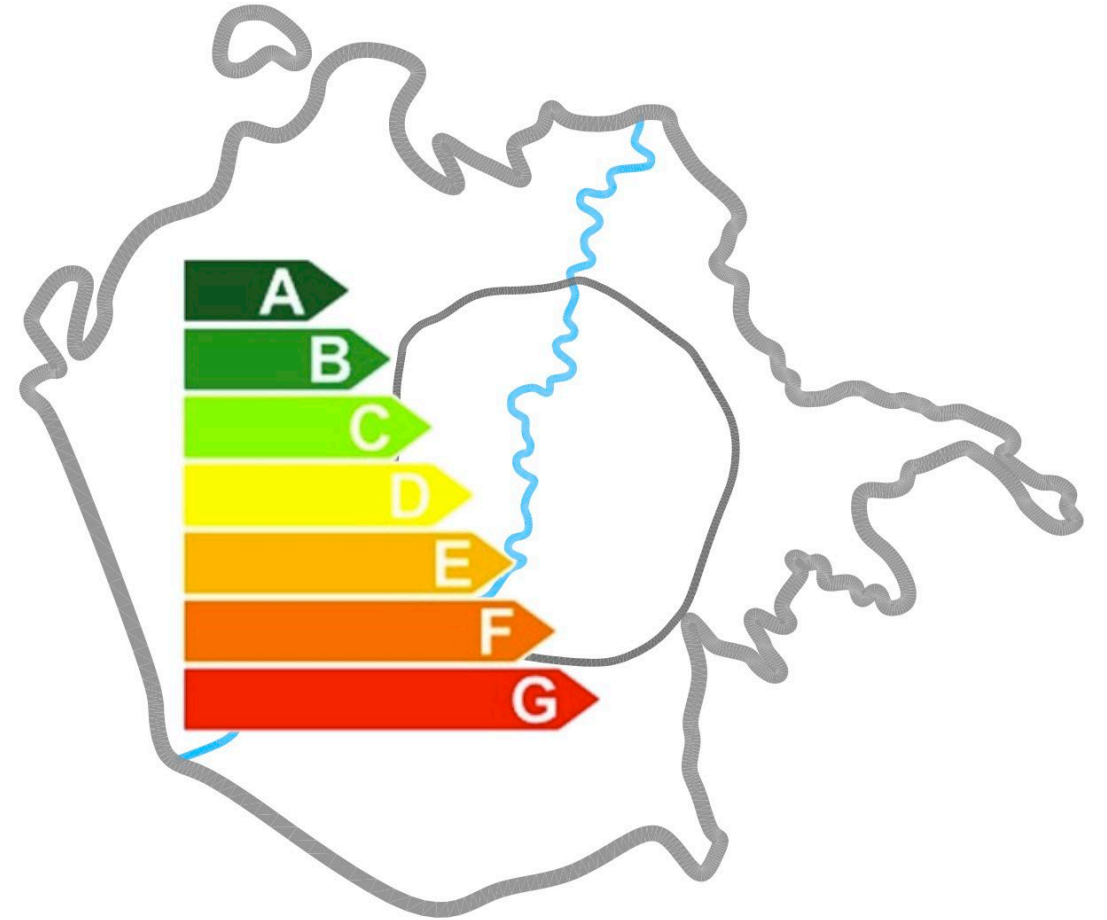
Knowledge partner



Dalla casa alla città



Dal fabbisogno energetico per il riscaldamento/raffrescamento...



...al fabbisogno energetico per gli spostamenti

Dal 29 luglio al 14 agosto 1933 il piroscafo *Patris II* fu teatro del quarto incontro dei **Ciam** (**Congrès Internationaux d'Architecture Moderne**). Circa cento tra architetti, pittori, musicisti e poeti, provenienti da sedici diverse nazioni, in una crociera attraverso il Mediterraneo da Marsiglia ad Atene diedero vita a un incontro che avrebbe avuto un'enorme influenza per la pianificazione urbana del XX secolo



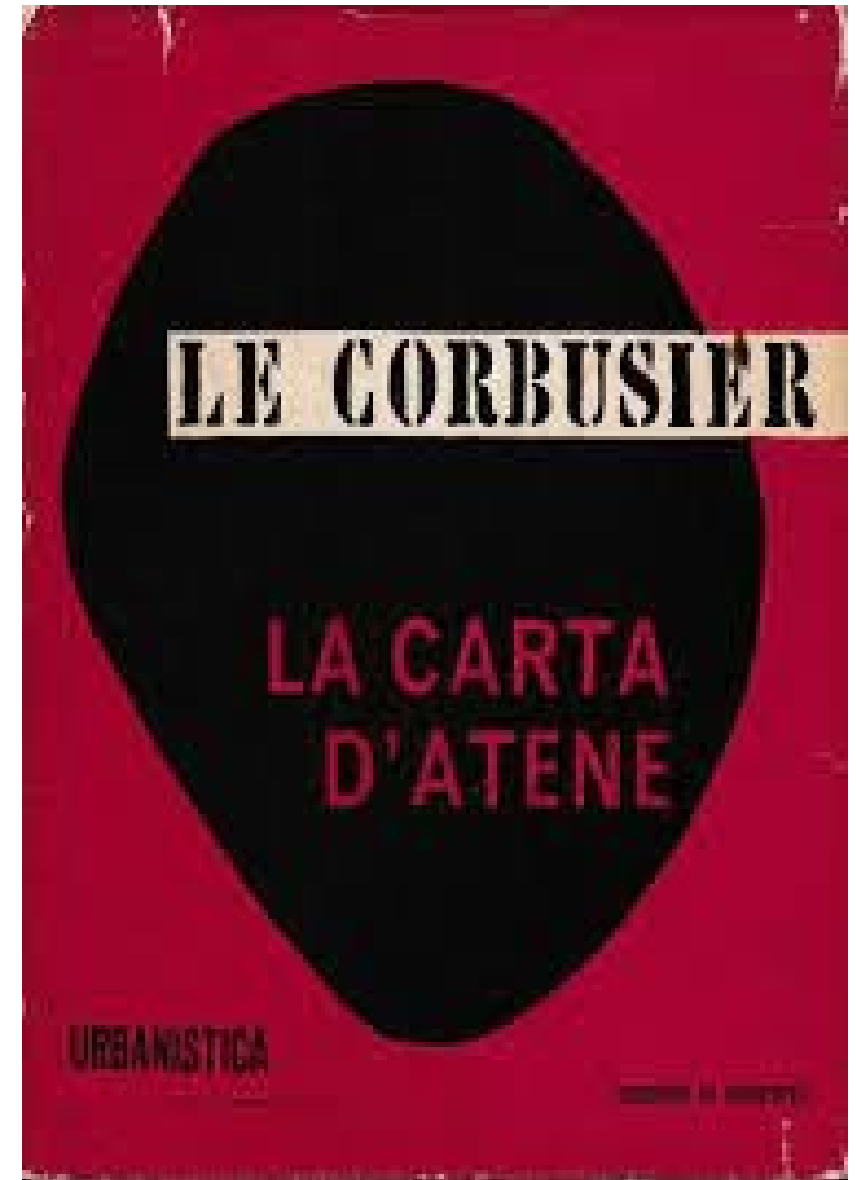


Fernand Leger, Laszlo Moholy Nagy, Sigfried Giedion, Josep Lluís Sert, Alvar Aalto, Cornelis van Eesteren, Giuseppe Terragni, Pietro Maria Bardi, Piero Bottoni, Gino Pollini, Le Corbusier

- La Carta fu pubblicata nel **1938**
- Il documento, in 95 punti, fissa i **principi fondamentali della pianificazione della città contemporanea**

I punti sono così articolati:

- *Generalità*
 - 1-8 La città e il suo territorio
- *Stato attuale delle città, critica e rimedi*
 - 9-29 Abitazioni
 - 30-40 Divertimenti
 - 41- 50 Lavoro
 - 51-64 Circolazione
 - 65-70 Patrimonio storico
- *Conclusioni*
 - 71-95 Punti della dottrina



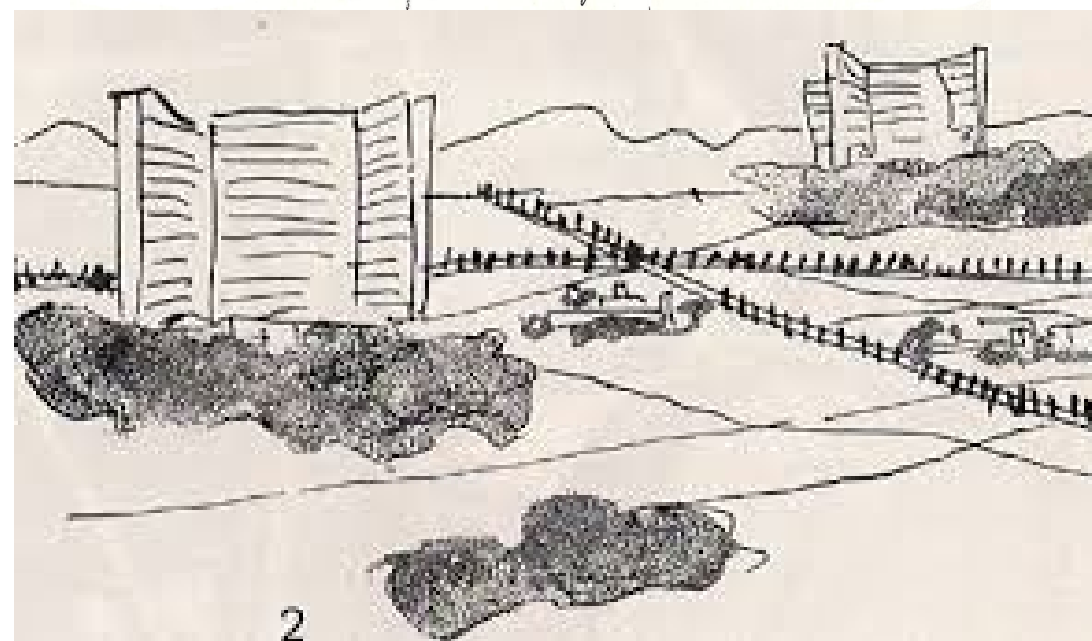
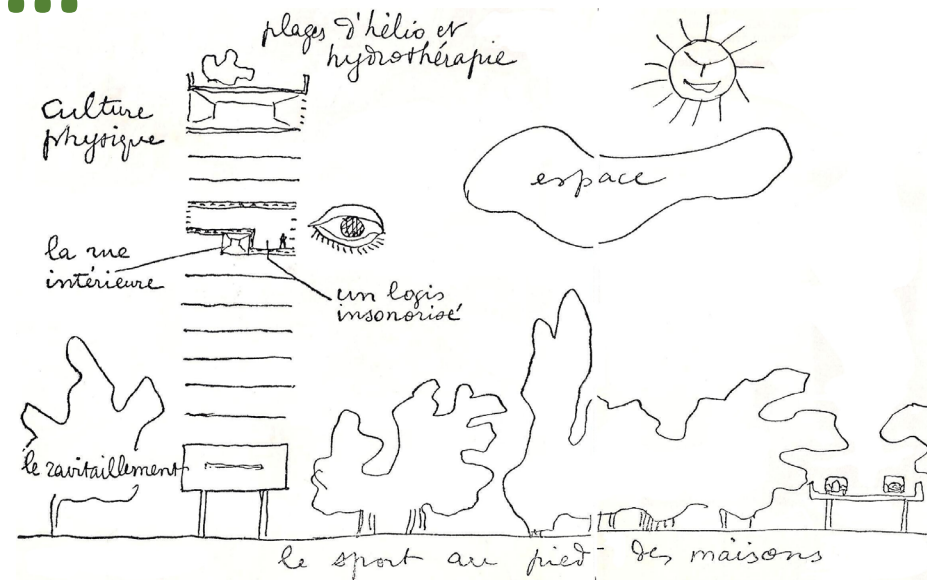
Alcuni punti significativi...

27. Divieto di allineamento delle abitazioni lungo le vie di comunicazione (divisione dei percorsi da destinare ai pedoni da quelli da destinare ai mezzi meccanici).

28. Innalzare edifici elevati.

(sfruttare le risorse tecniche moderne, queste tipologie permettono di lasciare una maggiore quantità di spazio da dedicare ai servizi).

29. Lasciare terreno libero per ampie aree verdi tra gli edifici.



Altri dei punti significativi della Carta...

52. Le grandi vie di comunicazione sono state concepite per accogliere pedoni e carri, non sono idonee per i mezzi di trasporto motorizzati

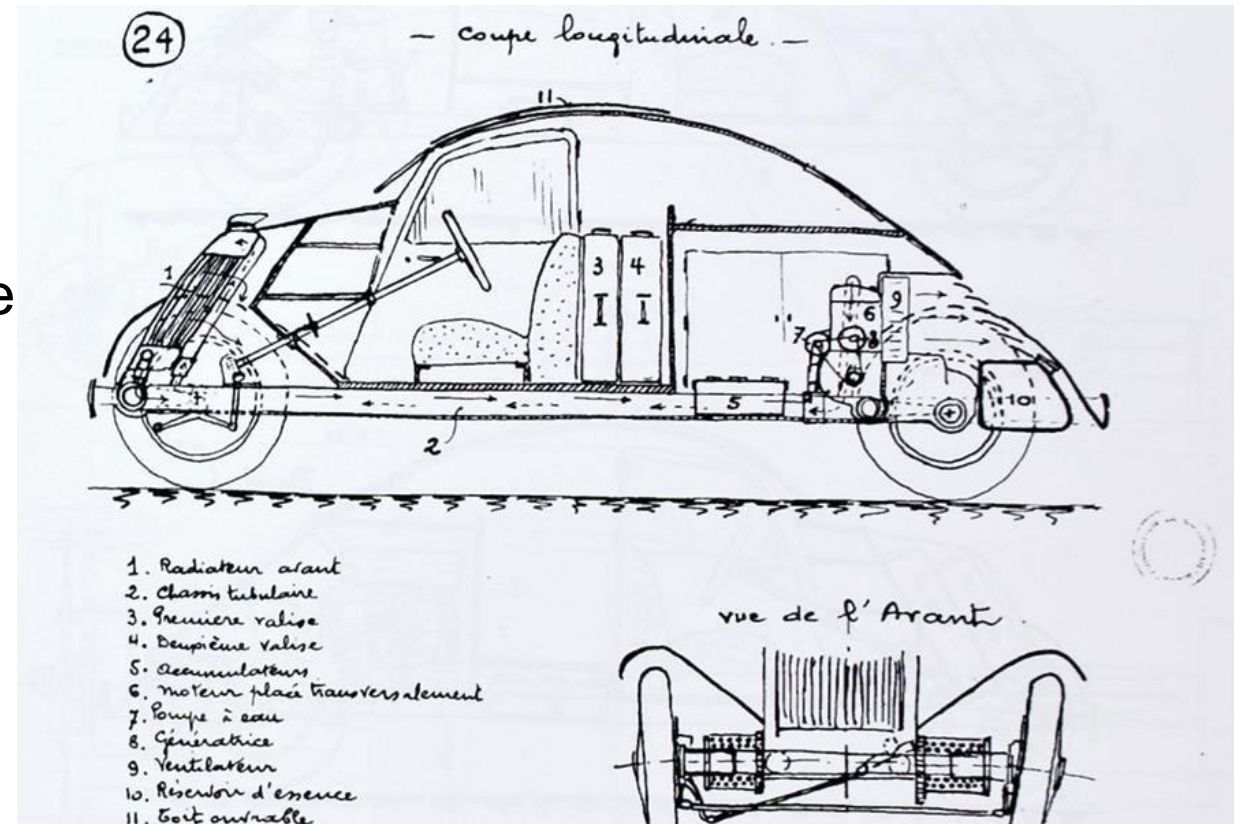
53. Non rispondenza tra le nuove velocità meccaniche e la dimensione inadeguata delle strade.

54. Eccessiva vicinanza tra gli incroci delle strade (provocano danni alla funzionalità del motore).

55. Larghezza delle strade insufficiente, difficoltà nell'allargarle.

56. Mancanza di esattezza, elasticità, diversità, conformità delle strade che devono contemporaneamente rispondere a più fruitori (pedoni, macchine, autocarri, tram e filobus).

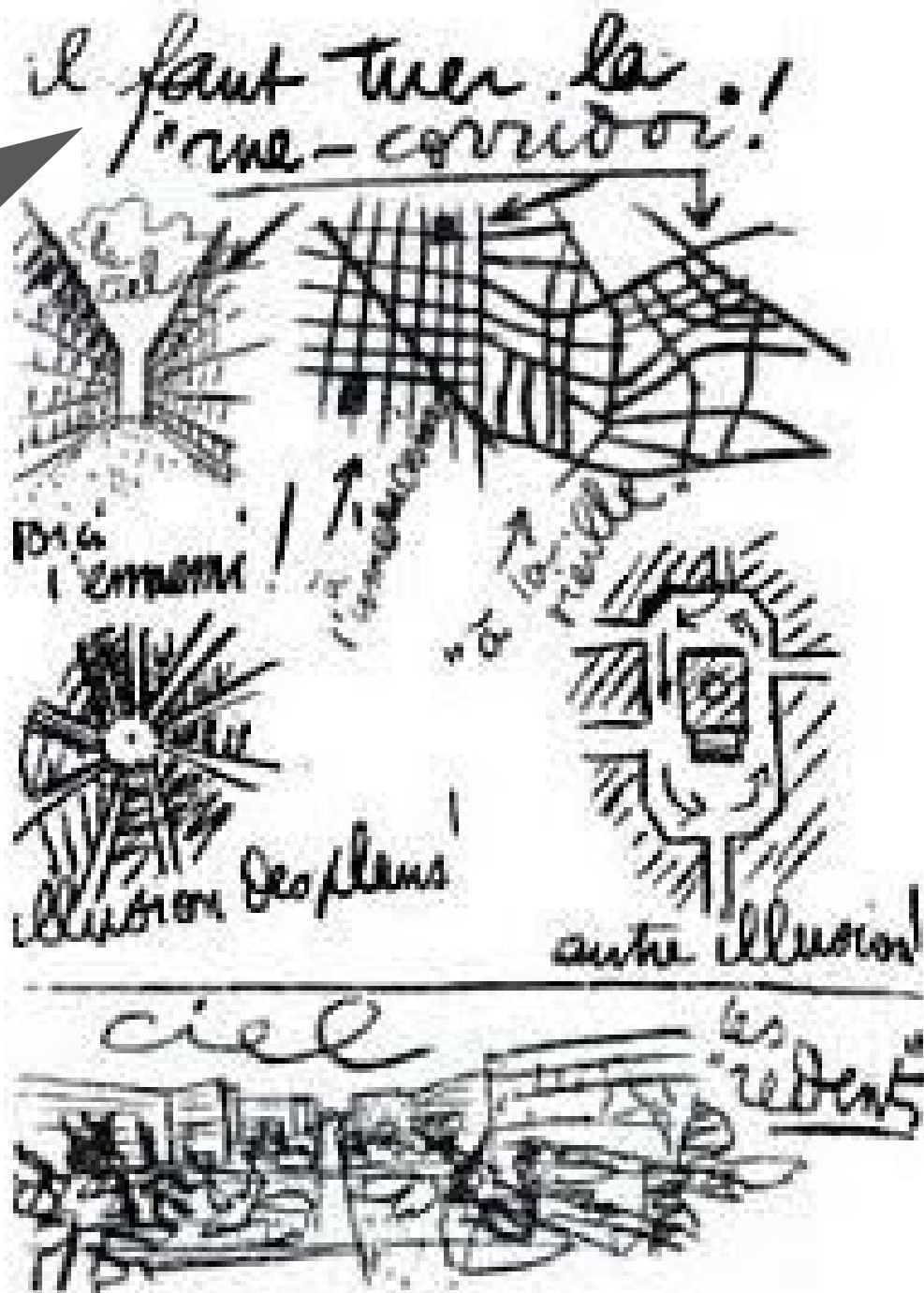
58. Rete stradale ferrata ostacolo all'espansione della città ed all'urbanizzazione



Bisogna uccidere la «strada – corridoio»



«Eccolo il nemico»





Plan Voisin

Perché, ancora oggi, ha senso parlare di questa «storia»?

- Questi paradigma non è mai stato superato veramente...
- ...e **convive, ancora oggi nel nostro ordinamento**
- ...uno degli esempi più eclatanti è il **decreto 1444/68**, decreto attuativo della L. 765/67
- ...conosciuto anche come **decreto standard** e tutt'ora alla base di tutte le leggi urbanistiche regionali



Art. 3: gli standard minimi di parcheggio

art. 3. Rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi

Per gli insediamenti residenziali, i rapporti massimisono fissati in misura tale da assicurare per ogni abitante - insediato o da insediare - la dotazione minima, inderogabile, di **mq 18** per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a **parcheggio...**

Tale quantità complessiva va ripartita, di norma, nel modo appresso indicato:

- a) mq 4,50 di aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo;
- b) mq 2,00 di aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi (uffici P.T., protezione civile, ecc.) ed altre;
- c) mq 9,00 di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con esclusione di fasce verdi lungo le strade;
- d) mq 2,50 di aree per parcheggi**

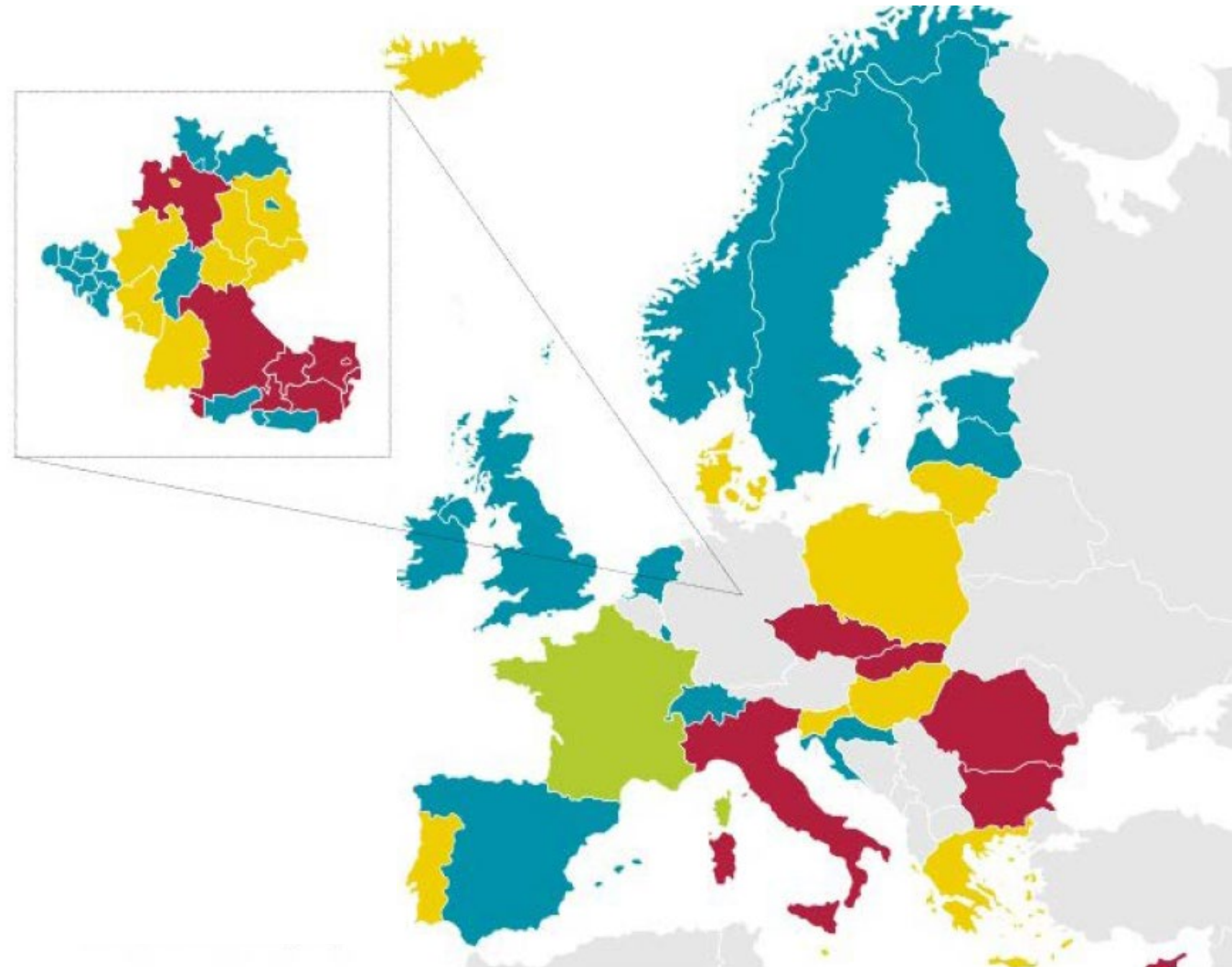
Art. 3: gli standard minimi di parcheggio

art. 5. ...I rapporti massimi...per gli insediamenti produttivi, sono definiti come appresso:

- 1) nei nuovi insediamenti di carattere industriale o ad essi assimilabili compresi nelle zone D) **la superficie da destinare** a spazi pubblici o destinata ad attività collettive, a verde pubblico **o a parcheggi** (escluse le sedi viarie) non può essere inferiore al 10% dell'intera superficie destinata a tali insediamenti;
- 2) nei nuovi insediamenti di carattere commerciale e direzionale, a 100 mq di superficie lorda di pavimento di edifici previsti, deve corrispondere la quantità minima di 80 mq di spazio, escluse le sedi viarie, **di cui almeno la metà destinata a parcheggi...**

Normative in materia di parcheggi per i veicoli in Europa

-  Maximum limits to the amounts of off street parking provided are incorporated in national/regional legislation
-  Neither regulations nor guidelines at national/regional level: non-binding regulations may exist
-  National/regional regulations require minimum amounts of parking: local authorities can deviate e.g. mobility management measures
-  National/regional regulations require strict minimum amounts of parking



Fonte: Gli standard per i parcheggi come strumento di orientamento per la pianificazione urbana e della mobilità - come rendere gli standard per i parcheggi più sostenibili - Progetto Park4SUMP e Push&Pull,

Art. 7. Limiti di densità edilizia

I limiti inderogabili di densità edilizia per le diverse zone territoriali omogenee sono stabiliti come segue:

1) Zone A):

- per le operazioni di risanamento conservativo ed altre trasformazioni conservative, **le densità edilizie di zona e fondiaria non debbono superare quelle preesistenti**, computate senza tener conto delle sovrastrutture di epoca recente prive di valore storico-artistico;

- per le eventuali nuove costruzioni ammesse, la densità fondiaria non deve superare il 50% della densità fondiaria media della zona e, in nessun caso, i 5 mc/mq;

2) Zone B) ...non sono ammesse densità fondiarie superiori ai seguenti limiti:

- 7 mc/mq per comuni superiori ai 200 mila abitanti;
- 6 mc/mq per comuni tra 200 mila e 50 mila abitanti;
- 5 mc/mq per comuni al di sotto dei 50 mila abitanti.

...Sono ammesse densità superiori ai predetti limiti quando esse **non eccedano il 70% delle densità preesistenti.**

3) Zone C): i limiti di densità edilizia di zona risulteranno determinati dalla combinata applicazione delle norme di cui agli artt. 3, 4 e 5 e di quelle di cui agli artt. 8 e 9, nonché dagli indici di densità fondiaria che dovranno essere stabiliti in sede di formazione degli strumenti urbanistici, e per i quali non sono posti specifici limiti.

art. 8. Limiti di altezza degli edifici.

Le altezze massime degli edifici per le diverse zone territoriali omogenee sono stabilite come segue:

1) Zone A):

- per le operazioni di risanamento conservativo **non è consentito superare le altezze degli edifici preesistenti**, computate senza tener conto di soprastrutture o di sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture;
- per le eventuali trasformazioni o nuove costruzioni che risultino ammissibili, l'altezza massima di ogni edificio **non può superare l'altezza degli edifici circostanti di carattere storico-artistico**;

2) Zone B):

- **l'altezza massima dei nuovi edifici non può superare l'altezza degli edifici preesistenti e circostanti**, con la eccezione di edifici che formino oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni planovolumetriche, sempre che rispettino i limiti di densità fondiaria di cui all'art. 7.

3) Zone C):

- contigue o in diretto rapporto visuale con zone del tipo A): le altezze massime dei nuovi edifici non possono superare altezze compatibili con quelle degli edifici delle zone A) predette.

4) Edifici ricadenti in altre zone: **le altezze massime sono stabilite dagli strumenti urbanistici in relazione alle norme sulle distanze tra i fabbricati di cui al successivo art. 9.**

art. 9. Limiti di distanza tra i fabbricati

Le distanze minime tra fabbricati per le diverse zone territoriali omogenee sono stabilite come segue:

...

2) Nuovi edifici ricadenti in altre zone: **è prescritta in tutti i casi la distanza minima assoluta di m. 10 tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti;**

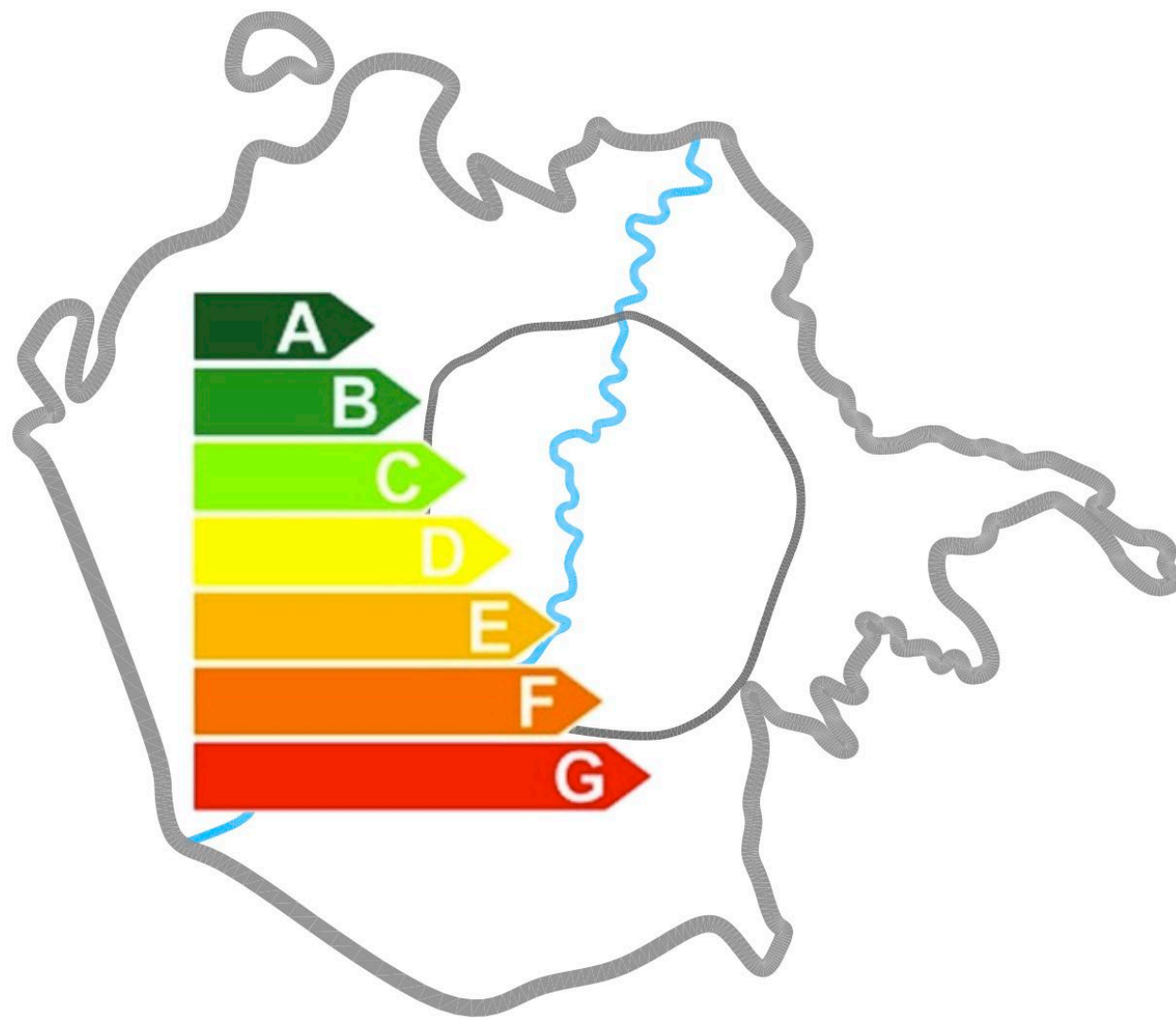
3) Zone C): è altresì prescritta, tra pareti finestrate di edifici antistanti, **la distanza minima pari all'altezza del fabbricato più alto**; la norma si applica anche quando una sola parete sia finestrata, qualora gli edifici si fronteggino per uno sviluppo superiore a ml. 12.

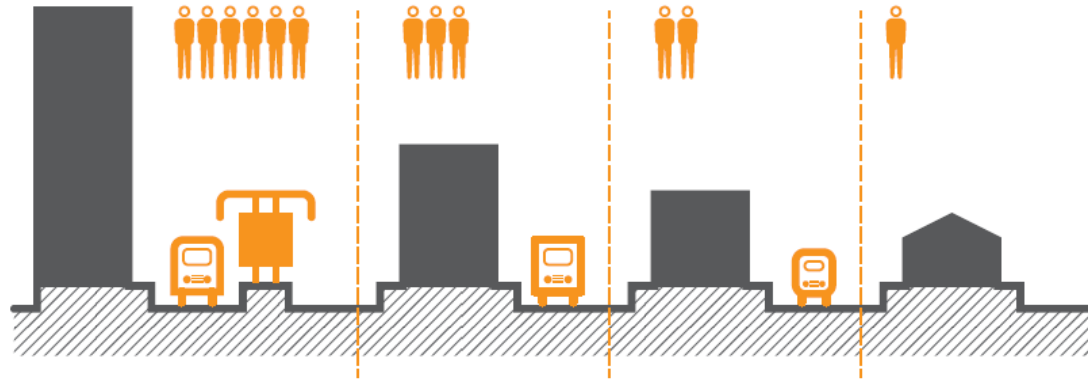
Le distanze minime tra fabbricati - tra i quali siano interposte strade destinate al traffico dei veicoli (con esclusione della viabilità a fondo cieco al servizio di singoli edifici o di insediamenti) - debbono corrispondere alla larghezza della sede stradale maggiorata di:

- ml. 5,00 per lato, per strade di larghezza inferiore a ml. 7;
- ml. 7,50 per lato, per strade di larghezza compresa tra ml. 7 e ml. 15;
- ml. 10,000 per lato, per strade di larghezza superiore a ml. 15.

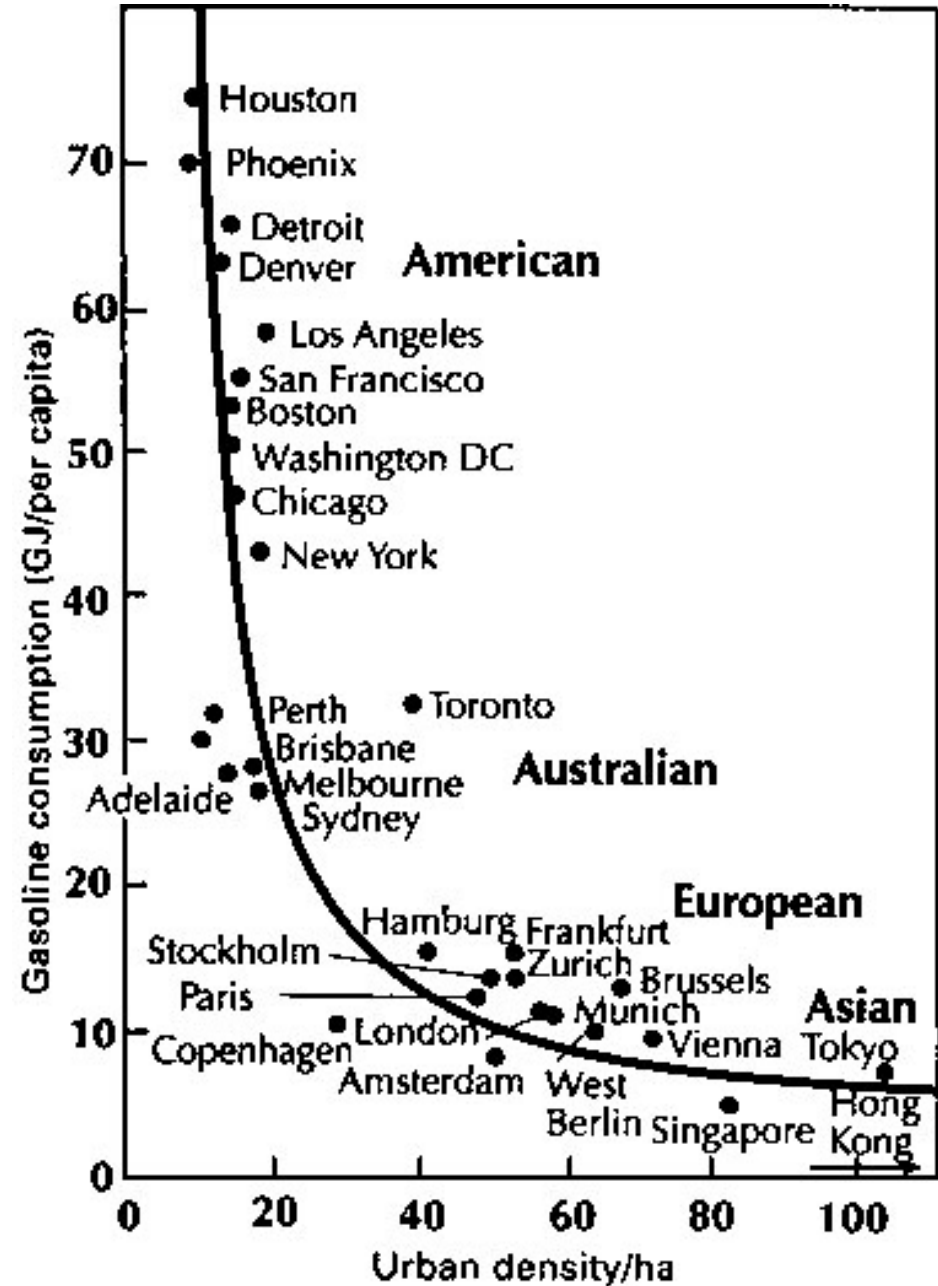
...

...quali sono i fattori strategici di una città «passiva», per i consumi energetici dei trasporti?



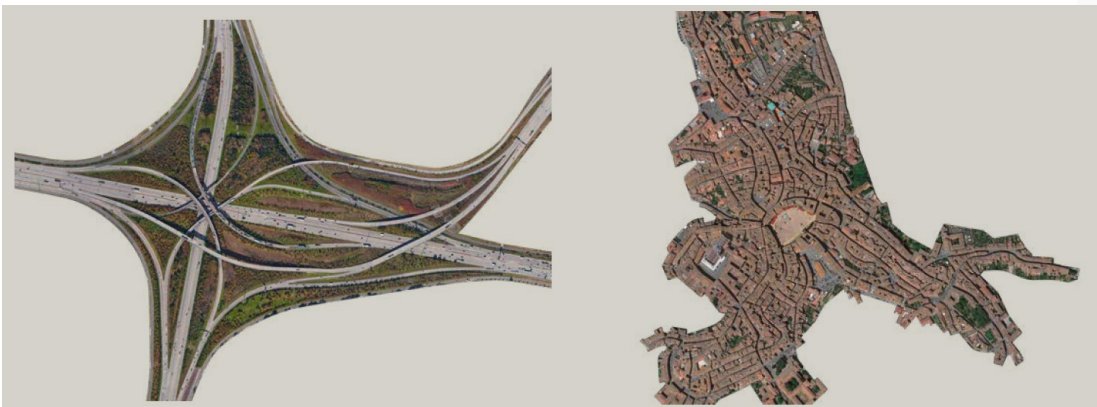


1 Densità / Density is destiny



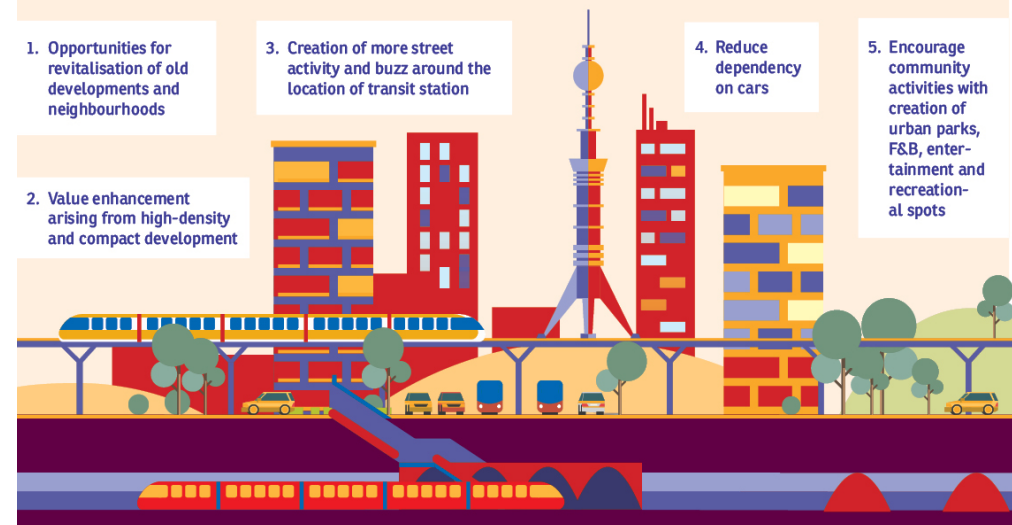


2 Compattezza



3 Localizzazione ABC / «The right Business at right place»

Benefits of TOD projects



Profilo di accessibilità delle aree

Zona	accessibilità auto	accessibilità TP
A	bassa	alta
B	media	media
C	alta	bassa
R	bassa	bassa

Profilo di mobilità delle attività

indicatore	u.m.
intensità occupati	occupati/ mq di attività
intensità utilizzo dell'auto	% uso dell'auto privata
intensità di visitatori	visitatori/mq attività
intensità logistica merci	T/anno/mq



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

Grazie!

Massimo Ciuffini
Ciuffini@susdef.it



Un progetto di



Knowledge partner

