

#14

Planning for all generations

Per una pianificazione multigenerazionale

Edited by GU | Generazione Urbana

settembre_dicembre 2017
numero quattordici
anno cinque

URBANISTICA 
giornale on-line di
urbanistica
ISSN:
2531-7091

- Mildred E. Warner |
- Gregory Smith |
- Adam Bronfin, Rachel Liu
& Kai Walcott |
- Gray Brakke, Amelia Visnauskas,
Eduardo C. Dañobeytia,
Raquel Blandon & Joshua Glasser |

- Carlo Cellamare |
- Nicola Vazzoler |
- Madeleine Galvin |
- Tishya Rao, Ehab Ebeid,
Graham Murphy & Edna Samron |
- Giovanni Attili |

URBANISTICA **ire**

giornale on-line di
urbanistica
journal of urban
design and planning
ISSN: 2531-7091

Comitato di redazione

Editor: Giorgio Piccinato

Editor in chief: Nicola Vazzoler

Secretary: Francesca Porcari

Editorial staff: Simone Ombuen, Anna Laura Palazzo, Lucia Nucci

iQuaderni: Elisabetta Capelli, Sara Caramaschi, Lorenzo Barbieri

Rubriche: Flavio Graviglia

Social e comunicazione: Viviana Andriola, Domenica Bona

Graphic design: Janet Hetman

Comitato scientifico

Thomas Angotti, *City University of New York*

Oriol Nel-lo i Colom, *Universitat Autònoma de Barcelona*

Carlo Donolo, *Università La Sapienza*

Valter Fabietti, *Università di Chieti-Pescara*

Max Welch Guerra, *Bauhaus-Universität Weimar*

Michael Hebbert, *University College London*

Daniel Modigliani, *Istituto Nazionale di Urbanistica*

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, *Universidade Federal do Rio de Janeiro*

Vieri Quilici, *Università Roma Tre*

Christian Topalov, *École des hautes études en sciences sociales*

Rui Manuel Trindade Braz Afonso, *Universidade do Porto*

<http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/dipsu/>

ISSN 2531-7091



La qualità scientifica del Quaderno è garantita da una procedura di peer review ad opera di qualificati referees anonimi esterni.

Progetto grafico / Nicola Vazzoler

Impaginazione / Giulio Cucurullo

Data di pubblicazione: Roma, gennaio 2018

In copertina:

Roma, Parco degli Acquedotti.

Foto di Serena Muccitelli

edito da



con il supporto di



per informazioni



#14

settembre_dicembre 2017
numero quattordici
anno cinque

september_december 2017
issue fourteen
year five



in questo numero
in this issue

Topic/Tema >

Planning for all generations

Per una pianificazione multigenerazionale

a cura di / edited by GU | Generazione Urbana

Viviana Andriola & Serena Muccitelli

Generazione Urbana_p. 5

Framing a multigenerational approach to planning. The Italian context

Per una pianificazione multigenerazionale. Il caso italiano

Mildred E. Warner_p. 17

Multigenerational Planning: Theory and Practice

La pianificazione multigenerazionale: teoria e pratica

Gregory Smith_p. 25

The pedagogy of an urban studies workshop focused on age-friendliness in selected Rome neighborhoods

La pedagogia di un laboratorio di ricerca urbana sulla condizione
di vita di giovani ed anziani in alcuni quartieri di Roma

Adam Bronfin, Rachel Liu, Kai Walcott_p. 33

Can Regeneration be Multigenerational? A case study of Piazza Alessandria

La rigenerazione urbana può essere multigenerazionale?
Il caso studio di Piazza Alessandria

G. Brakke, A. Visnauskas, E. C. Dañobeytia, R. Blandon, J. Glasser_p. 43

Path Dependence and Social Reciprocity in an Unplanned Neighborhood

Path dependence e rapporti sociali
in un quartiere non pianificato

Carlo Cellamare_p. 53

“Epiphanic” peripheries, re-appropriation of the city and dwelling quality

Periferie epifaniche, riappropriazione della città e qualità dell'abitare

Nicola Vazzoler_p. **63**

TOD: un racconto fra sostenibilità e accessibilità

TOD: a tale between sustainability and accessibility

Madeleine Galvin_p. **71**

Living Next to a Transit Node: A Livability Audit of Age-Friendliness

Abitare vicino a un nodo di trasporto:

valutare la qualità della vita per bambini e anziani

Tishya Rao, Ehab Ebeid, Graham Murphy, Edna Samron_p. **79**

Exercising the 'Right to Tufello' by Local Institutional Actors

Esercitare il "Diritto al Tufello"

Giovanni Attili_p. **89**

Pratiche informali e istituzioni. Per una politica dell'attenzione

Informal practices and institutions. Towards a politics of attention

Apparati/Others >

Profilo autori/**Authors bio** p. **98**

Parole chiave/**Keywords** p. **101**

Planning for all generations

Per una pianificazione multigenerazionale



TOD: un racconto fra sostenibilità e accessibilità

@ Nicola Vazzoler |

TOD |
Mobilità |
Accessibilità |

TOD: a tale between sustainability and accessibility

TOD |
Transit |
Accessibility|

Transit Oriented Development (TOD) is a New Urban approach conceived by Peter Calthorpe and Doug Kelbaugh in the USA in the late twentieth century. In 1993, after the Congress for the New Urbanism (CNU), TOD and Traditional Neighbourhood Development (TND) gave rise to New Urbanism (NU). TOD suggests: growth on a regional level through compact development and integrated mobility; concentrated market, residence, work and services near local public transport stops; pedestrian-friendly networks that connect local destinations; diverse housing types; preservation of open spaces; a focus on public spaces; infill and redevelopment along transit corridors within existing neighbourhoods (Dittmar et al. 2004).

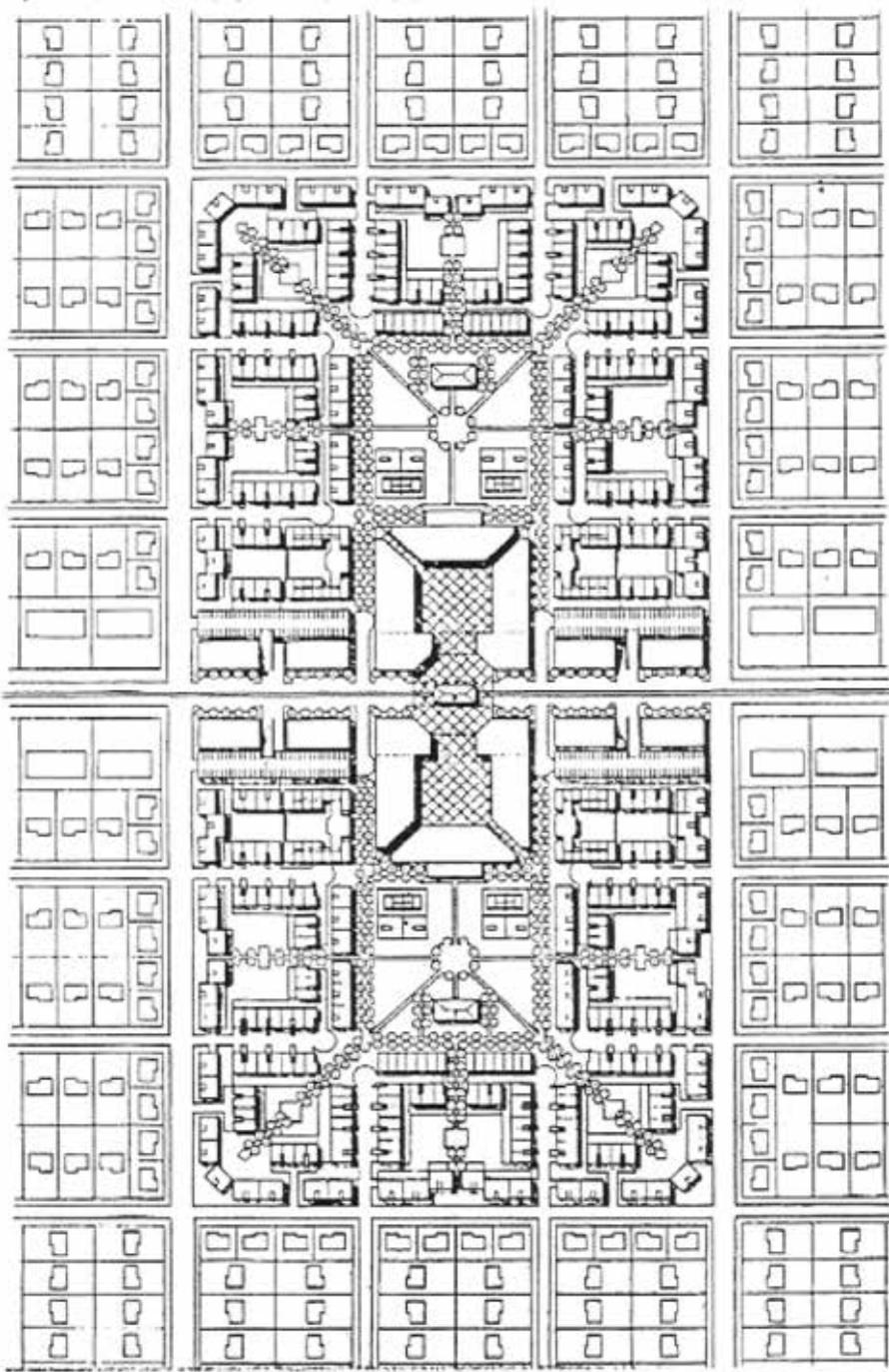
This paper outlines a tale about TOD: the historical context, how the model developed by Calthorpe and Kelbaugh works, its features (smart trends and sustainability), and accessibility issues raised by TOD.

TOD è l'acronimo di *Transit Oriented Development*, un approccio *new urban* pensato da Peter Calthorpe e Doug Kelbaugh sul finire del secolo scorso, negli Stati Uniti. Nel 1993, il TOD assieme al *Traditional Neighborhood Development* (TND) dà vita al *New Urbanism*¹ (NU), dopo il *Congress for the New Urbanism* (CNU). Il TOD propone di: organizzare la crescita a livello regionale attraverso sviluppi compatti e integrati con la mobilità; concentrare il commercio, la residenza, il lavoro e i servizi nei pressi delle fermate del trasporto pubblico locale (TPL); creare reti di strade pedonali che colleghino direttamente le destinazioni locali; fornire un mix di abitazioni diverse per tipo e costo; conservare lo spazio aperto extraurbano; porre lo spazio pubblico al

¹ Conosciuto anche come Neotraditional Urbanism.

PEDESTRIAN POCKET

HOUSING 1,000 UNITS BACK OFFICE 43,500 SF RETAIL 18,000 SF DAYCARE 4 FACILITIES OPEN SPACE 8 ACRES



centro del progetto; incoraggiare l'*infill* e la riqualificazione lungo i corridoi di transito entro i quartieri esistenti (Dittmar et al. 2004). Il presente contributo propone un racconto del modello ideato da Calthorpe e Kelbaugh, attraverso un percorso che mette in sequenza: il contesto storico di riferimento, il funzionamento e i caratteri fondativi del TOD (un accenno alle tendenze *smart* e al carattere sostenibile del NU), alcune declinazioni di accessibilità che il TOD suggerisce.

Lo scarto post-moderno

Il pensiero *New Urban*, nato negli anni '80, si presenta con forme e nomi diversi (NU, TND, TOD, *Urban Villages*, *Urban Renaissance*, *Smart Growth*, ecc.), a seconda che ci si trovi su continente europeo o americano, ma in generale si osservano principi progettuali condivisi: una forma urbana compatta, centri e confini ben definiti, varietà nella proposta dei trasporti, un tessuto misto e a grana fine, tipi residenziali diversi, spazi pubblici attraenti e funzionanti e strade che favoriscano l'uso da parte dei pedoni (Grant 2006). L'approccio *New Urban* si è posto in netto contrasto con la produzione urbanistica corrente, poco sostenibile, e con la tradizione modernista che proponeva, in particolare, una netta separazione funzionale e fisica fra le parti.

Per Lyotard (1984) la postmodernità è una condizione culturale che ha accettato il fallimento dei grandi sistemi interpretativi e ha proposto prospettive fra loro eterogenee rinnegando le verità assolute. Entro questa cornice di cambiamento, deviazione, scarto, si sono prodotte dagli anni '50/'60 visioni urbane alternative² a quanto fino ad allora adottato, fra queste si ricordano: l'"estetica aperta" del Team10³ (Ellin 1999) che includeva nella progettazione la prospettiva degli utenti sostenendo un cambio nell'approccio agli studi urbani e bypassando i principi universali proposti nei CIAM (Welter 2005); il "*Movement for the reconstruction of the European city*"⁴, componente del neo-razionalismo migrata negli anni '70 in nord Europa (Leon Krier⁵ e Maurice Culot fra i più importanti portavoce) per la quale la città preindustriale diventava un modello di resistenza contro i principi della pianificazione funzionalista e un'alternativa al corrente sistema basato sul profitto (Ellin 1999). Le teorie di Krier e Culot diventarono riferimenti del pensiero *New Urban* così come alcune riflessioni sviluppate da Jane Jacobs, Kevin Lynch e Christopher Alexander che dagli anni '60 produssero importanti critiche alla produzione edilizia post bellica⁶. In particolare Jane Jacobs, nel suo libro "*Death and Life of Great American Cities*" del 1961, criticava le forme urbane generate dalla pianificazione modernista e sosteneva che la "vitalità urbana" deriva da densità, mix di usi e quartieri diversificati (Grant 2006; Porta 2002).

Tendenze smart

Sul finire degli anni '80 i modelli di sviluppo correnti, che producevano dispersione insediativa, cominciarono a destare preoccupazioni di carattere ambientale. Negli Stati Uniti, dove già dagli anni '70 si cercava una soluzione alla dispersione insediativa (Ingram et al. 2009), si avanzarono ipotesi di sviluppo spaziale più sostenibili. E però con gli anni '90 che qui si affermò lo *Smart Growth* (SG) ovvero un movimento di crescita alternativo (Burchell et al. 2000; Grant 2006; Ingram et al. 2009) in cui progettisti, amministratori, *developers*, ecc. definiscono e promuovono modelli di sviluppo urbani più compatti, una maggiore tutela dell'ambiente e un miglior uso dei mezzi di trasporto, favorendo i pedoni, l'uso di biciclette e mezzi alternativi in opposizione allo *sprawl*.

Fig.1_ Calthorpe Associates, planimetria di un Pedestrian Pocket (Calthorpe,1989).

2_ Soprattutto sul continente europeo, secondo Ellin (1999).

3_ Il Team10, un gruppo di progettisti e teorici, che riunì diverse idee durante il X CIAM di Dubrovnik del 1956 e sancì un cambiamento che era già in essere all'interno del movimento moderno.

4_ Supportato da alcuni documenti condivisi fra i quali la "La dichiarazione di Palermo" del 1978 a firma di Leon Krier, Pierluigi Nicolini, Angelo Villa, Maurice Culot e Antoine Grumbach.

5_ Krier propone un ragionamento sulla forma della città fatta di comunità urbane complete e finite e sui suoi materiali strutturanti (la strada, le piazze e i quartieri), sul mix funzionale (generatore di urbanità), sulla gerarchia (definito dallo spazio pubblico che è distinto da quello privato) e sui suoi limiti che non avrebbero dovuto superare i 35 ettari e 15.000 abitanti (Harvey 2010; Ellin 1999).

6_ Assieme alla pianificazione funzionalista e al modello Garden city che auspica l'integrazione fra città e campagna.

Lo SG reitera i principi del NU, ponendo però meno attenzione al design (Grant 2006).

Il NU è un movimento di riforma urbana nato da esperienze anni '80 con l'obiettivo di sperimentare una forma di pianificazione e progettazione urbana multi-scalare. Rifacendosi alla città tradizionale, il NU cerca di opporsi allo *zoning* funzionalista e alla proliferazione suburbana (Rispoli 2012; Ellin 1999). TOD e TND sono modelli fondamentali del NU, nello specifico: il TOD concepito da Calthorpe e Kelbaugh lavora a una scala territoriale e intende ridisegnare la dispersione suburbana intervenendo sugli insediamenti esistenti o investendo su nuovi sviluppi lungo le linee di trasporto pubblico al fine di produrre sacche concentrate, ovvero aree a uso misto di densità medio-alta che includono abitazioni a prezzi accessibili e uffici (Ellin 1999; Thomas&Cousin 1996); il TND, di Duany e Plater-Zyberk, è successore della *Neighborhood Unit* formulata nel 1929 da Clarence Perry per il *New York Regional Plan* (Duany&Plater-Zyberk 2011) e promuove insediamenti localizzati, compatti e pedonali di dimensioni finite ispirati ai tessuti urbani prebellici (Ellin 1999; Thomas&Cousins 1996; Neuman 2005). Il CNU del 1993, fra i cui fondatori troviamo anche Duany e Plater-Zyberk, è il principale ente che promuove lo sviluppo di quartieri basati sulla "Carta del CNU" del 1996 e sul "codice urbano" (*Form-based code*) che costituisce l'elemento di raccordo tra scale di progetto (Rispoli 2012). La Carta, al fine di ridurre la congestione del traffico, aumentare l'offerta di alloggi a prezzi accessibili e rallentare lo *sprawl*, sostiene la pianificazione regionale, progetti urbani contestualizzati e mix funzionali. Contemporaneamente fornisce linee guida per il progetto urbano riguardanti la conservazione, la sicurezza stradale, la bioedilizia e il recupero di terreni abbandonati.

Il modello

Il TOD considera quindi le implicazioni della sostenibilità entro una forma urbana che, incorporando elementi teorici provenienti dalla tipizzazione europea, dal regionalismo critico, dall'*advocacy planning* e dalla consapevolezza ambientale ed energetica, assume le caratteristiche di un quartiere pedonale delimitato, contenuto e vivace (Ellin 1999). La proposta di Calthorpe e Kelbaugh⁸ è legata al riconoscimento dei limiti economici e ambientali dei modelli di sviluppo. Calthorpe suggerisce che il TOD può essere una risposta alle trasformazioni di cui è esso stesso espressione, ovvero "*the transformation from the industrial forms of segregation and centralization to the decentralized and integrated forms of the post-industrial era. And perhaps, TOD⁹ express the positive environmental and social results of a culture adjusting itself to this new reality*" (Calthorpe 1989, p.356).

Il modello utilizza il sistema di trasporto pubblico (in particolare lo spostamento su metropolitana leggera) come *driver* di sviluppo e su di esso struttura il territorio e i quartieri integrati ad una fermata di trasporto: Calthorpe descrive la sacca "*as a balanced, mixed-use area within a quarter-mile or a five-minute walking radius of a transit station. The functions within this 50-to 100-acre zone include housing, offices, retail, day care, recreation, and park. (...) People have a choice: walk to work or to stores within the TOD¹⁰; take the light rail to work or to shop at another station; car pool on a dedicated right-of-way; drive on crowded freeways*" (Calthorpe 1989, p.352). L'intento quindi è quello di creare un ambiente di vita che attraverso un mix di usi, che supportano a loro volta una varietà di mezzi di trasporto (piedi, bus, metropolitana leggera, auto – meglio se condivisa - ecc.), offre diverse

7_ Pocket: TOD è conosciuto anche come Pedestrian Pocket.

8_ Come spiegano Dittmar et al. (2004) al TOD viene associata anche la ricerca del Prof. Robert Cervero di Berkeley che si è concentrata sul rapporto tra transito e sviluppo metropolitano sottolineando il rapporto tra la forma urbana e tipo di transito più adatto.

9_ L'autore nel testo parla di PP.

10_ L'autore nel testo parla di PP.ne fra città e campagna.

possibilità di scelta. A una scala più ampia il trasporto pubblico (la metropolitana leggera) non verrebbe più utilizzato per collegare aree a bassa densità abitativa con le aree commerciali del centro ma piuttosto servirebbe per collegare diversi nodi decentralizzati ad alta densità e specializzati. Il traffico pendolare centro-periferia verrebbe spezzato in una moltitudine di movimenti multidirezionali e ridotto nella consistenza perché uffici, negozi, servizi e abitazioni sarebbero concentrati nei pressi delle stazioni. Il TOD lavora lungo le linee di trasporto con nuovi quartieri oppure innestandosi nei sobborghi esistenti, recuperando materiali urbani inutilizzati. Tale revisione dei tessuti urbani alla scala territoriale rientra all'interno di uno schema tipico del NU: il "transetto" che propone l'idea di un gradiente del costruito che va dal più rurale al più urbano e diventa un codice di regolamentazione. Il transetto promuove un modello urbano composto da una sequenza di ambienti abitabili che soddisfano una gamma di bisogni umani. Il riferimento esplicito è il lavoro di Alexander Von Humboldt¹¹, il *Natural Transect*, una sezione geografica disegnata alla fine del XVIII secolo e che mostra una sequenza di *habitat* dove piante, animali e minerali prosperano in rapporto simbiotico (Duany&Plater-Zyberk 2011)¹².

Accessibilità

La descrizione del modello apre al tema accessibilità e che si spinge oltre l'intento di rendere facilmente raggiungibili, a piedi o col trasporto pubblico, le dotazioni e i servizi concentrati in un'area ben definita. È possibile infatti ampliare il ragionamento e abbozzare alcune possibili declinazioni del tema che il modello, così com'è stato descritto dagli autori, suggerisce.

Nel TOD lo spazio pubblico non è più solo il luogo del mezzo privato: "*Mobility and privacy have increasingly displaced the traditional commons, which once provided the connected quality of our towns and cities. Our shared public space has been given over to the car and its accommodation, while our private world has become bloated and isolated. As our private world grows in breadth, our public world becomes more remote and impersonal. As a result, our public world becomes more remote and impersonal*" (Calthorpe 1989, p.356). La diminuzione dell'uso dell'automobile, unita alla volontà di restituire valore urbano allo spazio pubblico, rende lo spazio pubblico fruibile e sicuro perché osservato e vissuto 24 ore su 24. Le strade, per esempio, non sono più solo il luogo dello scorrimento dell'auto ma anche della socializzazione, animate dalle abitazioni e dalle attività. La strada viene progettata quindi attorno al pedone, non vi è più una netta separazione fra luoghi della circolazione e luoghi dello stare, come auspicato invece dalla pianificazione modernista. Un atteggiamento coerente con i principi del NU e con quanto auspicato dai teorici di riferimento, fra i quali Jane Jacobs.

Il TOD intende poi fornire a ciascun tipo di famiglia un'abitazione che soddisfi le singole esigenze a prezzi accessibili: coppie con o senza figli e *single* trovano spazio nelle *townhouses* e nei duplex con giardino e garage inclusi mentre gli anziani in edifici tradizionali a due o tre piani, dotati di spazi privati e comuni, posizionati vicini ai parchi, alle stazioni e ai negozi così da eliminare i problemi di marginalizzazione tipici di queste fasce di età. I diversi tipi edilizi adottati, generalmente bassi e compatti, edificabili secondo le proprie possibilità economiche, sono fra loro mixati e giustapposti ad aree verdi destinate al gioco e all'incontro, le trame dei percorsi pedonali innervano la "tasca". Questo non solo garantisce l'accesso a case appropriate da parte di differenti utenze ma aiuterebbe a reintegrare gruppi sociali e di età marginalizzati

11_ Il ricorso alle teorie ambientaliste ed ecologiche alle volte sembra essere utile alla sola legittimazione delle scelte teoriche e progettuali (Grant 2006).

12_ Interessante osservare come il tema degli ambienti di vita posti in rapporto fra loro, e in sequenza entro una sezione territoriale, non è un tema nuovo nella disciplina urbanistica. Alcuni anni prima il Teamio propose un ragionamento sulle associazioni comunitarie e umane nello spazio e nel tempo, partendo da una reinterpretazione della Valley Section di Patrick Geddes (anche in questo caso lo sguardo si sposta al mondo dell'ecologia). Come suggerisce Welter (2005), quello che Geddes vedeva come un'evoluzione storica delle forme di comunità il Teamio lo interpreta come una contemporanea dispersione di insediamenti umani, ai quali viene sovrapposta la "scala delle associazioni" un diagramma concettuale che mette in relazione le diverse parti sparse sul territorio: tutto è parte di una struttura, anche le piccole comunità.

(Calthorpe 1989). Il TOD quindi include nella progettazione il mixaggio sociale (proponendo tipologie abitative di diverso tipo e a prezzi diversi) ma anche aspetti generazionali dedicando parte del ragionamento alle necessità delle fasce di età più avanzante per limitare processi di esclusione (come si muovono e di che cosa hanno bisogno?).

Per David Harvey (2010) la cultura postmoderna vede la città come frammentata, un *collage* di forme del passato e del presente sul quale sembra essere sfuggito il controllo. Alla pianificazione sembra essere preferito il disegno urbano. Il TOD propone, invece, alla scala territoriale uno sguardo sistematico, non si concentra cioè solo sul singolo quartiere ma cerca di ristabilire un "ordine" a livello metropolitano. Infatti il modello è destinato a formare una rete i cui nodi, le sacche, variano notevolmente fra loro in base ai diversi contesti in cui vengono applicati e all'offerta proposta (alcuni nodi potrebbero fornire centri commerciali, altri centri culturali, ecc.). L'aspetto interessante è che i nodi sono connessi fra loro da aste di mobilità che permettono agli utenti un facile accesso a risorse di portata sovralocale sparse sul territorio, anche a distanze notevoli. Il TOD inoltre, sembra appropriarsi del *collage* postmoderno e, intervenendo sull'esistente, mette a sistema anche i centri urbani maggiori, il patrimonio e le aree destinate a uffici o al commercio esistenti, garantendo l'accesso alla rete anche a quella fetta di popolazione residente nello *sprawl* e non a stretto contatto con i nuovi quartieri.

Applicazione?

Il TOD nasce quindi con l'intento di superare l'approccio funzionalista e le patologie determinate dai modelli di urbanizzazione che hanno generato lo *sprawl*¹³. Calthorpe e Kelbaugh, come visto, avanzano un modello che può essere descritto attraverso alcune declinazioni di accessibilità: alle dotazioni e ai servizi, facilmente raggiungibili a piedi o con il TPL; allo spazio pubblico, una riconquista della strada urbana; alla casa, una reintegrazione dei gruppi sociali svantaggiati; alla città, una messa a sistema dell'area metropolitana. Il TOD va applicato ex novo (più impegnativo perché secondo gli autori poco sostenibile economicamente, Calthorpe 1989) o adattato all'esistente. Quest'ultimo approccio comporta la predisposizione di un progetto urbano, integrato con una strategia di mobilità più ampia, che metta in campo diversi strumenti. Il modello TOD non si materializza solo per l'aderenza di un quartiere ad un nodo dei trasporti. Il modello andrebbe governato da attori pubblici e privati che lo sostengono con politiche e progettualità utili a: favorire il trasporto pubblico e limitare l'uso del mezzo privato, eliminando così le congestioni del traffico; produrre mixaggio sociale, salvaguardando così le fasce più deboli dall'espulsione; produrre mix funzionale favorendo determinati servizi rispetto ad altri; pensare, progettare e mantenere uno spazio pubblico che permetta la socializzazione; ecc. Quindi affinché l'adattamento funzioni, o ancor prima prenda avvio, vi è la necessità di una condivisione di strategie, obiettivi e progettualità a più livelli, anche fra i cittadini. E proprio nel recupero (inteso sia come riciclo di aree abbandonate sia come ripensamento di quartieri abitati, siano essi parte dello *sprawl* che del centro consolidato) che il TOD potrebbe abbandonare i formalismi *new urban* per confrontarsi con le diverse condizioni contestuali (fisiche, sociali e ambientali). Con un processo di adattamento alle singole resistenze locali il modello assume caratteristiche processuali, progettuali e formali diverse e conduce ad una contaminazione degli stili di vita esistenti (fra cui quelli sostenuti dalla dispersione insediativa) piuttosto che ad una loro sostituzione / eliminazione.

Fig.2_ Confronti, dall'alto: un esempio di "Natural Transect", concepito per la prima volta da Alexander Von Humboldt nel '700 (fonte: pinterest); il "Urban to Rural Transect" di Duany A. e Plater-Zyberk (<http://www.dpz.com>); la Valley Section di Patrick Geddes (https://transect.org/natural_img.html); "Scale of Association" del Team10 (<http://www.team10online.org/team10/text/doorn-manifesto.htm>).

13_ In questo senso il termine urbanism presente nel movimento di riforma urbana entro il quale il TOD ricade, il NU, mostra la particolare attenzione che gli studi urbani e la pratica hanno cominciato a mostrare riguardo la dispersione insediativa. "Non sembra un caso, allora, che il diffondersi del termine urbanism in paesi anglofoni, dove ci si è tradizionalmente riferiti a questo genere di pratiche con le parole design (urban, city design) e planning (city, town, urban, regional, spatial planning), sia concomitante con l'affermarsi della preoccupazione per lo sprawl e con la proliferazione degli studi sui suoi effetti e le sue cause" (Gabellini 2010; p.54).

bibliografia

- Burchell RW., Listokin D. & Galley CC 2000, "Smart Growth: more than a ghost of urban policy past, less than a bold new horizon", *Housing Policy Debate*, vol.11, no 4, pp.821-879.
- Burgess R. 2000, "The compact city debate: a global perspective", in Jenks M. & Burgess R., a cura di, *Compact Cities. Sustainable urban forms for developing countries*, pp. 9-24.
- Calthorpe P. 2004. "Foreword", in Dittmar H. & Ohland G., a cura di, *The New Transit Town*, Island Press, Washington.
- Calthorpe P. 1989. "The Pedestrian Pocket", in Kelbaugh D., a cura di, *The Pedestrian Pocket Book: A New Suburban Design Strategy*, Princeton Architectural Press, New York, pp. 350-356.
- Dittmar H. & Ohland G. 2004. *The New Transit Town*, Island Press, Washington.
- Duany A. & Plater-Zyberk E. 2011. *The Lexicon of the New Urbanism*, Version 3.2, on-line, disponibile su: <http://www.dpz.com>
- Ellin N. 1999, *Postmodern urbanism*, Princeton Architectural Press, New York, ed.or. 1996.
- Gabellini P. 2010, *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma.
- Grant J. 2006, *Planning the Good Community: New Urbanism in Theory and Practice*, Routledge, New York, ed. eBook.
- Harvey D. 2010, *La crisi della modernità*, Il saggiatore, Milano, ed.or. 1990.
- Ingram G.K., Carbonell A., Hong Y. & Flint A. 2009, *Smart Growth Policies: An Evaluation of Programs and Outcomes*, Cambridge MA, Lincoln Institute of Land Policy, on-line, disponibile su: http://www.lincolnst.edu/pubs/1880_Making-Room-for-a-Planet-of-Cities-urban-expansion
- Jacobs J. 2009, *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino, ed.or. 1961.
- Lyotard F. 1984, *The Postmodern Condition: A Report on Knowledge*, University of Minnesota Press, Minneapolis, ed.or. 1979.
- Neuman M. 2005, "The compact city fallacy", *Journal of Planning Education and Research*, no. 25(1), pp.11-26.
- Rispoli F. 2012, *Progetti di territorio nel contesto europeo*, FUS, Firenze.
- Porta S. 2002, *Dancing streets. Scena pubblica urbana e vita sociale*, Edizioni Unicopli, Milano.
- Thomas L. & Cousins W. 1996, "A new compact city form: concepts in practice", in Jenks, M., Burton E. & Williams K., a cura di, *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, E & FN Spon, Oxford.
- Vazzoler N., 2015. "Intensità urbana e modelli di città compatta sul finire del '900", in Andriola V. & Vazzoler N., a cura di, *iQuaderni di UrbanisticaTre*, 04, pp.37-44, on-line, disponibile su: http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/dipsu/wp-content/uploads/2014/07/U3_quaderni_04_vazzoler1.pdf
- Welter V.M. 2005, "In-between space and society. On some British roots of Team10 urban thought in the 1950s", in Risselada M. & van den Heuvel D., a cura di, *TEAM10 1953- 81. In search of a Utopia of the present*, NAI Publishers, Rotterdam

UB

QUADERNI

#14

settembre - dicembre 2017
numero quattordici
anno cinque

URBANISTICA tre
giornale on-line di
urbanistica
ISSN:
2531-7091

È stato bello fare la tua conoscenza!
cercaci, trovaci, leggici, seguici, taggaci, contattaci, ..

It was nice to meet you!

search us, find us, read us, follow us, tag us, contact us, ..

