

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

09

città e grandi eventi

ieri oggi
e domani



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol.5 n.9 (Dicembre 2012)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Sommario/Table of contents

Editoriale/Editorial

I Grandi Eventi nei processi di formazione e trasformazione della città /
The Mega Events in the processes of foundation and transformation of the city
Mario COLETTA

Interventi/Papers

- Grandi eventi e rigenerazione urbana negli anni della grande trasformazione di Genova: 1992-2004 / *Mega events and urban regeneration in the years of the great transformation of Genoa: 1992-2004*
Francesco GASTALDI 23
- Australia: Perth, città dell'altro mondo / *Australia: Perth, a city of another world*
Andrea Marçel PIDALÀ, Dave HEDGCOCK 37
- Le forme disarticolate dell'urbanistica neoliberale del XXI secolo: il caso del Forum 2004 di Barcellona / *The disarticulated forms of neoliberal urbanism in the XXI century: the case of Barcelona Forum 2004*
Angelino MAZZA 53
- Grandi e piccoli eventi nelle città di mare per mutamenti urbani sostenibili: i casi studio di Lorient e Valencia / *Mega and small events in the coastal cities for sustainable urban development: the case studies of Lorient and Valencia*
Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Stefania OPPIDO 73
- Il "Grande Evento" e la trasformazione della città: Pechino 2008 / *The "Mega Event" and the urban development: Beijing 2008*
Francesco VARONE, Gianluca CARAMIELLO 91

Rubriche/Sections

- Recensioni/Book reviews 109
- Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/ *Debates, meetings, interviews and conferences*
- Christo e il velo che rivela
Francesca PIROZZI 125
- Il coinvolgimento locale nella progettazione dei grandi eventi: bottom up a Corviale / Roma
Saverio SANTANGELO 130
- Artecinema 2012: 17° Festival Internazionale di film sull'arte contemporanea. Focus su architettura e spazio pubblico
Candida CUTURI 135

Studi, Piani e Progetti/ *Studies, Plans and Projects*

Il volume “Viaggio tra i vulcani d’Italia e di Francia tra Illuminismo e Romanticismo: acqua, aria, terra, fuoco: storia per immagini” di Adriana Pignatelli Mangoni e Vincenzo Cabianca
Francesco FORTE 139

I grandi eventi: i quartieri come sperimentazione ambientale e sociale
Valeria MAURO 149

Il Piano per l’*Infrastruttura Verde* di Londra e la gestione della *Olympic Park Legacy*
Antonio ACIERNO 155

Rassegna legislativa/*Legislative review*

Disegno di legge quadro in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo
Anna ABATE 167

Australia: Perth, a city of another world.

Andrea Marçel Pidalà, Dave Hedgcock

Abstract

In July 2011 in Perth (Western Australia), the 3rd *World Congress of Planning School* (WPSC 2011) took place; the WPSC 2011 was the 3rd edition of the international debate between professors, researchers and university schools of planning that come under the many regional and mainland abbreviations¹. That two previous world congress took place in Shanghai and Mexico City, this is the first time that the Congress decides not to



¹ At WPSC 2011 (www.wpsc2011.com.au) the following regional associations, under the general acronym GPEAN (Global Planning Education Association Network), participated: Association of African Planning Schools (AAPS), Association of Collegiate Schools of Planning [USA] (ACSP), Association of Canadian University Planning Programs (ACUPP), Association of European Schools of Planning (AESOP), Latin American Association of Schools of Urbanism and Planning (ALEUP), National Association of Urban and Regional Post-graduate and Research Programs [Brazil] (ANPUR), Australia and New Zealand Association of Planning Schools (ANZAPS), Association for the Development of Planning Education and Research (APERAU) and the Asian Planning Schools Association (APSA).

abstract

take in consideration big metropolitan cities but a city of medium dimension like Perth, known also to be, together with Honolulu, one of the remotest city of the planet. The reason of this choice is due first to the organisation available at the University of Western Australia and second the intention to highlight the City of Perth, and a country that is to say Australia, which seems in the imagination of the European and north-western countries, a city belonging to another world. The city that gave hospitality to the Congress, whose theme was Planning Futurès – Futures Planning. Planning in an Era of Global (Un)Certainty and Transformation had as outcome a good opportunity to give a glance and understand the different dynamics related to the process of transformation of urban and regional planning on the planet. In this way Australia became, on the occasion of the WPSC 2011, at the eyes of the planners that participated, a new Scenario process for the research in urban and regional planning systems and also for the professional operator.

In this era of transformation uncertainty, full of conflicts and trends towards globalization, there is a fragment of the world that offers new explorative practice in the urban and regional field, a part of land still not well known and that allows as a natural occasion and opportunity to reflect and experiment a new form of urban and regional planning.

Since long ago Australia has always been for foreigners a very strong attraction and a very interesting and curious big land to explore. As a globetrotter, and how Italo Calvino always emphasized this, we want to know places, to relate to the city, landscape, and explore the surroundings, this practice is usually in the common sensibility of the planners to find in the last stage a vision-project for the territory. We are usually (planners), an explore with the desire of survey, analyses and to make a synthesis-plan with our vision of the city and landscape, urban spaces, with projects, plans, programs and intentions, to deal with complexity and regeneration of the city and society.

Keywords:

Perth, Australia, innovative planning

Australia: Perth, città dell'altro mondo

Andrea Marçel Pidalà, Dave Hedgcock

Fornire un quadro esaustivo rispetto al processo di trasformazione della città di Perth, grazie al piano di Gordon Stephenson e all'influenza, sulle dinamiche di sviluppo della città, che esso ha avuto non è un'operazione semplice all'interno del *paper* richiesto dalla rivista, tuttavia si è tentato di fornire un quadro descrittivo il più completo possibile e che fornisca al lettore un'introduzione alla comprensione dei processi storici della pianificazione della città e del territorio del Western Australia, molto distante dai sistemi urbani e territoriali europei. Il *World Planning School Congress*, svoltosi a Perth nel 2011, si è offerto come occasione per riflettere su una città e su un sistema di pianificazione misconosciuto. Il contributo presentato è stato elaborato in due parti ove l'*abstract* è attribuito a Marçel Pidalà insieme al paragrafo 1.4, mentre il paragrafo 1, 1.2, 1.3 sono attribuiti a Dave Hedgcock. La traduzione del testo di Dave Hedgcock è stata curata da Marçel Pidalà.

1. L'impianto urbanistico di Perth e la firma di Gordon Stephenson.

L'interesse verso la pianificazione urbana e territoriale emerge in Australia a seguito della Federazione degli Stati Australiani nel 1901, e si focalizza sulle seguenti questioni: 1) l'importazione e l'influenza dell'ideologia dell'approccio della pianificazione urbanistica del Regno Unito d'Inghilterra; 2) Il degrado delle città australiane all'inizio del XX secolo strettamente connesso al bisogno di pianificare e sviluppare bene le città capitali, come parte essenziale del processo nazionale di sviluppo; 3) l'entusiasmo per la riforma della pianificazione. (Webb, 1979).

Questi primi fattori hanno dato luogo ad un movimento di pressione popolare sui primi governi statali per l'introduzione della legislazione urbanistica e per un più effettivo intervento nel processo di sviluppo del territorio, ed infine nella produzione di città ricche, belle ed efficienti (Freestone 2010). Non mancano, tuttavia, in quegli anni significative resistenze verso la proposta di legislazione ed in particolar modo da parte dei proprietari terrieri i cui interessi erano stati istituzionalizzati nello Stato dai precedenti governi parlamentari (Hedgcock, Yachtifiel, 1992). Per tutta la prima metà del XX secolo la maggior parte degli Stati avevano già avviato norme e politiche urbane per controllare gli aspetti più critici del processo di sviluppo delle città e del territorio. Nello Stato del Western Australia la legislazione urbanistica fu adottata nel 1928 e distingueva al suo interno tre livelli di pianificazione: 1) il controllo della suddivisione dei terreni basato essenzialmente sulle agenzie di Stato con l'istituzione della Commissione (che poi diventerà negli anni 50' la WAPC¹) di pianificazione; 2) il controllo della crescita urbana della città capitale (Perth) direttamente dettato dal Piano per l'area metropolitana; 3) il controllo sull'uso e sullo sviluppo dei suoli a livello locale mediante le

¹ Western Australia Planning Commission per un approfondimento si veda www.wapc.com.au

pubbliche amministrazioni con l'obbligo di redazione dei piani regolatori generali.

Il controllo sulle divisioni dei terreni ebbe un grande successo e presto la Commissione Urbanistica (come abbiamo già sottolineato, la Western Australia Planning Commission) stabilì un minimo di standard² da osservare per assicurare che il nuovo sviluppo fosse adeguato unitamente ai servizi per la comunità e correttamente organizzato in osservanza alle richieste locali ed anche in funzione dei regimi immobiliari o relativamente alle proposte delle agenzie che curavano la compravendita dei terreni. Gli standard includevano le differenti fasi dello sviluppo dei terreni, le regole per le larghezze minime per le strade, la previsione dell'impianto fognario, la previsione di spazi pubblici, compreso il drenaggio delle acque (Hedgcock, Hibbs, 1992). Il primo piano di area metropolitana della città di Perth fu prodotto nel 1930 ed innestava una serie di iniziative volte a dare alla città un'immagine di "Capitale" dello Stato del Western Australia.

Questo piano prevedeva la proposta di un sistema di trasporto integrato stabilendo alcuni principi fondamentali: l'individuazione di spazi verdi e di interventi chiave per lo sviluppo del centro città, la previsione adeguata di spazi pubblici e l'individuazione di centri culturali. Come accade spesso il piano non possedeva una cogenza normativa in quanto non "statutario"; passarono, quindi, molti anni e governi affinché si realizzassero le ambizioni dello strumento.

La grande depressione del 1930 e gli anni della seconda Guerra Mondiale comportarono che pochi atti di pianificazione venissero implementati nella legislazione del Western Australia. Aumentava l'esigenza di perseguire l'obiettivo di dimostrare anche al Regno Unito che il governo del Western Australia avrebbe posseduto un proprio sistema di pianificazione di valore; quindi a seguito degli anni della Guerra e in relazione anche alle trasformazioni urbane europee, guardando tra l'altro con vero interesse allo stile degli urbanisti europei, il governo australiano si assicurò il servizio di Gordon Stephenson, che in Australia colse l'occasione per implementare una nuova stagione di pianificazione del territorio e consolidare la sua fama. In due brevi anni tra il 1953 ed il 1955 il professor Gordon Stephenson insieme a Alistair Hepburn (urbanisti ed entrambi inglesi) prepararono il piano per l'area metropolitana di Perth e Fremantle, ma la cosa più importante fu che oltre a disegnare la città metropolitana il piano pose in essere una nuova struttura efficiente della pianificazione urbanistica (definita statutory) come sistema di interventi e regole che successivamente serviranno la città di Perth per cinquanta anni (Hill and Stokes, 1992).

"Perth era un'incantevole città in quei giorni.
A parte dell'aggiunta di alloggi nell'area periurbana e delle scuole,
la città non ha cambiato quasi nulla del proprio aspetto
dall'inizio degli anni trenta. Le più alte costruzioni si trovavano
dove sorgeva il Royal Perth Hospital, che era ancora in costruzione,
il Lawson flats e la torre CML sulla Sherwood Court.
Le macchine stavano appena prendendo il sopravvento,

² Tali standard potrebbero essere assimilabili agli standard definiti in Italia dal DM. 1444/1968 per l'attuazione dei piani regolatori generali.

Fig. 1 -Plan for Metropolitan Region Perth and Fremantle, 1955, G.Stephen-son e J.A. Hepburn, Carta dell'uso del suolo (estratto dal Piano di Area Metro-politana)



benchè avevano già sfornato il lungomare con i suoi tappeti erbosi e la curva stradale che si dirigeva nell'area di Mount Bay Rd. Camminare lungo la Terrace su Hay Street era delizioso e il tram di Hay Street era ancora funzionante". (Gordon Stephenson,1968)

Il potere conferito alle pubbliche amministrazioni, e alle municipalità dell'area metropolitana, di preparare la pianificazione statutaria (la quale possedeva cogenza normativa) risultò un appesantimento per la normale pianificazione del territorio dell'epoca, principalmente per l'assenza di urbanisti esperti, secondariamente per la gestione affidata ai piccoli i quali erano finanziariamente fragili e trovavano forti difficoltà alla comprensione e all'attuazione di un processo innovativo così forte e impattante sullo spazio e la società di quell'epoca. Tale frammentazione rendeva fragile e discontinua la pianificazione dell'area metropolitana. Le pubbliche amministrazioni dei piccoli comuni, compresi nell'area metropolitana, mancavano di esperti di pianificazione urbana e territoriale (con adeguato know-how ed expertise) ed in particolare mancavano nella sicurezza di identificarsi nel loro ruolo, nella loro identità e quindi più in generale nella pianificazione di area metropolitana (Berry, 1922). Questo era l'ostacolo fondamentale che veniva, invece, superato da Gordon Stephenson e Alistair Hepburn con la redazio-



Fig. 2 -Plan for Metropolitan Region Perth and Fremantle, 1955, G.Stephenson e J.A. Hepburn, Carta di Zoning. (estratto dal Piano di Area Metropolitana)

ne del Piano di Area Metropolitana, il quale imponeva (anche in relazione dell'auto-revolezza dell'urbanista) una forte direzione e sicurezza al settore della pianificazione urbana e territoriale conferendo una nuova identità. Negli anni '60 i piani urbanistici comunali avevano iniziato la loro produzione e cominciarono ad implementarsi, con cautela, sotto la direzione del Piano di Area Metropolitana, stabilendo ristretti usi del suolo, controllati attraverso l'applicazione del controllo zonale orientato (zoning) ed applicato su una crescente gamma di luoghi e, soprattutto, gestendo lo sviluppo della forma fisica della città attraverso il controllo e la gestione dell'edilizia (l'indice di densità, l'altezza e le proporzioni delle costruzioni, dei fabbricati e dei parcheggi, le richieste specifiche da osservarsi per l'armonizzazione con il paesaggio circostante). I tre pilastri della pianificazione urbana e territoriale (regolamentare - statutaria, metropolitana e locale) venivano finalmente messi in piedi verso la fine degli anni '60, quando i loro prescrittivi e deterministici approcci per lo sviluppo futuro ed il controllo erano molto rigidi soprattutto in virtù delle significative e crescenti pressioni sull'area metropolitana di Perth (MRPA, 1972). A seguito dello slancio del Piano Stephenson-Hepburn, i pianificatori (allora professionalmente pochi, ma numerosi nei ruoli) risposero alla sollecitazione culturale e professionale, introducendo un piano di tipo strategico per l'area

Fig. 3 -Perth Key Metropolitan Plans
(Estratto da *BoomTown 2050*, di Richard Weller)

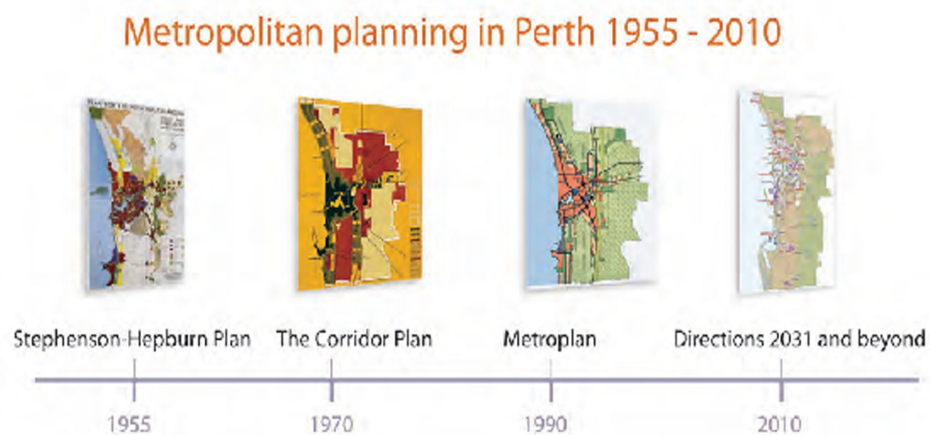


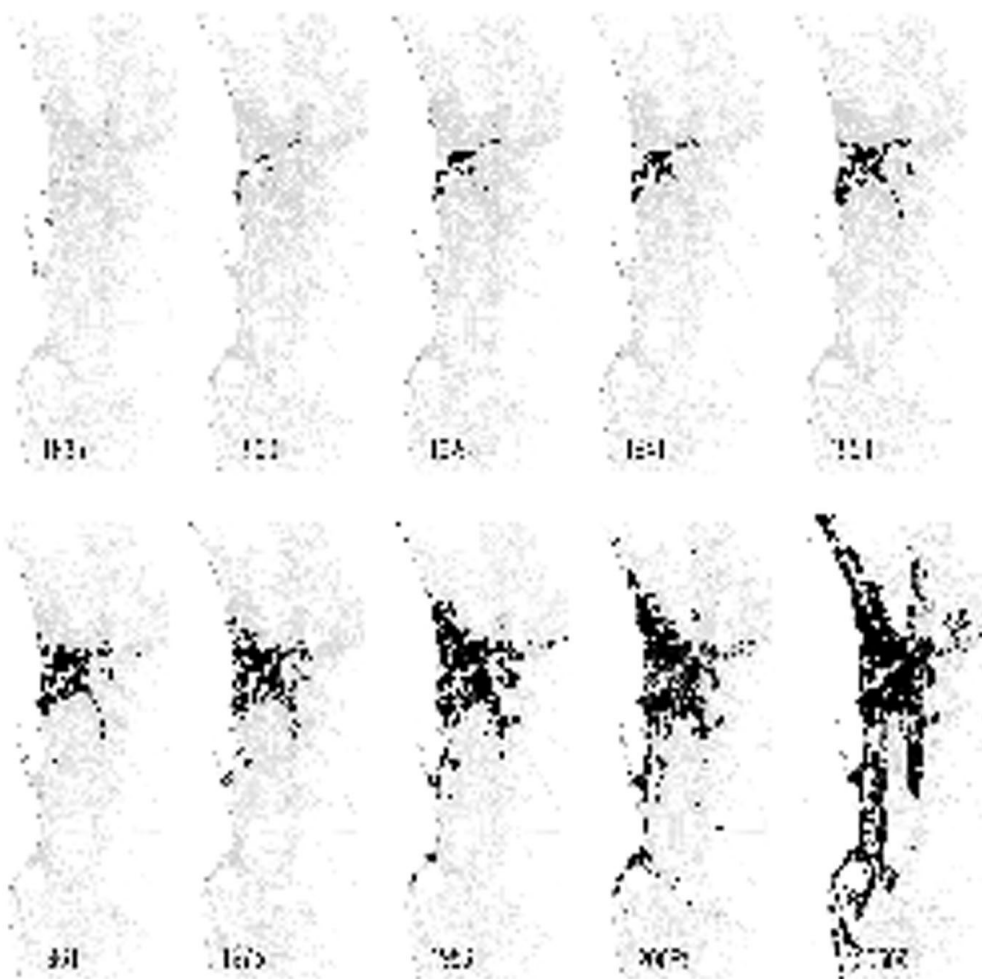
Fig. 4 -Perth Suburbia



metropolitana regionale al fine di individuare sul “piano concettuale” (piano idea) un lungo termine che informasse e implementasse le leggi ed i livelli regolamentari a cui il piano si riferiva, dunque venne redatto il “Corridor Plan” che fu adottato nel 1970. Da allora nuove strategie metropolitane vennero preparate e attuate con intervalli di circa 20 anni. Attualmente l’area metropolitana possiede il Piano Strategico di Perth³ ed il Documento di Indirizzo - Direction 2031 adottato nel 2010.

³ Per un approfondimento su “Perth Vision 2029” si può consultare il website www.cityofperth.gov.au.

Fig. 5 -The historical growth of the City



1.2 Il sistema di pianificazione nel Western Australia: I risultati attuali.

Il risultato più ovvio, dello sviluppo e dell'applicazione dei principi della pianificazione urbana e territoriale storica, è stato quello di aver prodotto una città che è caratterizzata da buoni servizi, bassa densità, sviluppo delle aree suburbane (centrate sulle connessioni auto-treno), l'attenzione è stata posta negli anni all'alta densità del cuore commerciale e alle attività di ufficio che supportano lo Stato del Western Australia il quale risulta centrato sull'attività mineraria. Le questioni chiave della pianificazione urbana e territoriale dell'area metropolitana di Perth oggi sono le seguenti:

- L'Urbanizzazione delle aree periurbane e trasporto;
- La Rigenerazione Urbana dell'area centrale della Città di Perth;
- Le Aree limitrofe alla città e gli spazi pubblici di interesse regionale.

Fig. 6 -Perth greens Suburbi (foto di Dave Hedgcock)



L'Urbanizzazione delle aree periurbane: è stata un'icona della cultura e della società australiana degli ultimi cento anni (Stretton, 1975). I primi investimenti nei trasporti pubblici e nelle infrastrutture (linee ferroviarie, tram e bus) hanno permesso la diffusione della componente residenziale della città nella prima metà del XX secolo. Una volta che la separazione tra residenza e posto di lavoro si è stabilizzata, divenne la regola all'interno della cultura australiana e perlopiù accolta anche da generazioni di immigrati che cercavano una via di fuga e condizioni urbane differenti rispetto alla loro terra di origine⁴.

I prezzi bassi della terra, terreni ben serviti con la promessa di una propria casa era l'esca che attraeva la nuova popolazione nel Western Australia. Con la larga diffusione di auto private, negli anni '60 il modello delle aree suburbane viene rinforzato dal governo del Western Australia trasferendo gli investimenti, destinati in generale ai trasporti, alla costruzione di strade sicure, anche più distanti, nelle aree limitrofe assicurando una linfa vitale per l'impiego e costruzione di strutture e servizi della regione metropolitana. La pianura costiera sulla quale Perth si estendeva presentava inoltre pochi impedi-

⁴ Interessante è lo studio condotto da J. Gentili, C.Stransky e C.Iraci, nel 1982, che analizzava I movimenti dei flussi migratori dall'Europa ed in particolare dall'Italia in un periodo di circa centoventi anni. Per un approfondimento si veda "Italian Migration to Western Australia 1829-1946", Dipartimento di Geografia dell'Università del Western Australia.

menti per il suo sviluppo, ed il fiume e l'oceano rappresentavano anche un aspetto di comodità e fascino, dunque il tappeto suburbano fu velocemente spianato per incontrare le necessità della crescente popolazione strutturandosi nel tempo nell'area sub-urbana. Entro la fine del XX secolo l'area metropolitana si diffuse notevolmente (attraverso il fenomeno dello sprawl⁵) per centinaia di chilometri lungo la costa e circa una trentina di chilometri verso l'entroterra. Questo spazio urbano è largamente dominato da modeste residenze, case singole, case per famiglie tre quarti delle quali di proprietà privata (ABS, 2006). I Trasporti: le questioni legate ai trasporti della città sono state dominate dalle auto private per gli ultimi cinquant'anni e Perth ora conta uno dei più alti livelli di densità di auto private al mondo (2.1 auto per abitante in casa, WAPC 2004). I governi nel tempo hanno

risposto con la costruzione di reti stradali ed autostradali, oltre ad arterie stradali secondarie fitte che servono i movimenti e i flussi di andata e ritorno dentro e fuori la città e l'area metropolitana di Perth. Recentemente il governo ha riconosciuto l'insostenibilità di tale approccio e l'investimento nei trasporti è stato rimpiegato per il potenziamento dei trasporti pubblici, in particolare nell'industria pesante per la costruzione ed il prolungamento della linea ferroviaria⁶.

L'area del centro città, il Central Business Districts (CBD): allineata lungo la banchina dello Swan River⁷ è sempre stato il cuore economico della città di Perth e in generale dello Stato del Western Australia. Nella seconda metà del XX secolo, l'economia manifatturiera declinava e la forte crescita di servizi a supporto di essa, grazie alle miniere, trasformava il centro città in un vitale e complesso distretto di affari, che oggi impiega circa il 20% dei lavoratori della popolazione della città (PCC, 2010). Questo ha portato ad un globale risviluppo e a un ridisegno reale della città producendo un distretto di uffici in verticale che ha sostituito gli edifici più vecchi del centro di Perth. Inoltre, per andare incontro al dictates dell'uso di auto private, l'accesso stradale ed i parcheggi divennero di uso dominante nel suolo del centro città. Il centro città rimane anche il fulcro commerciale e di intrattenimento, ma questa dominazione è stata ridotta negli ultimi cinquant'anni in quanto i centri commerciali sono stati progettati e sviluppati in luoghi esterni alla corona urbana spostando così masse di fruizione. La mancanza di energia (determinata dall'assenza di fruizione del centro) e di vita nel CBD di Perth, particolar-



Fig. 7 -Coastal Foreshore Riserve (foto di Dave Hedgcock)

⁵ Fenomeno anche oggi noto in Italia e che attrae diversi studiosi della disciplina urbanistica.

⁶ Anche in Australia si sta tentando di ripiegare sulla "cura del ferro".

⁷ Il Fiume Swan che caratterizza la città di Perth la quale si affaccia su di esso.

mente dopo le ore di ufficio, ha fatto descrivere la città, nella guida internazionale di “Lonley Planet” come “Dullsville” - città noiosa. Da quel momento la città di Perth ha cercato di arricchire il suo carattere attraverso l'espansione residenziale e la diversificazione culturale e di intrattenimento (Gehl, 1994). I centri⁸ storici delle aree suburbane e delle municipalità collocate in adiacenza alla città di Perth sono vecchi di circa un centinaio di anni e hanno, nonostante tutto, resistito ad un'enorme forza di pressione travolgente causata dall'emergere di nuove dinamiche di crescita della città. Nell'ultimo mezzo secolo questi minuti centri storici hanno affrontato con grandi difficoltà la pressione del rinnovamento per lo sviluppo dell'edilizia residenziale mantenendo il loro carattere di aggregazione e di compattezza (spesso preservati nella loro struttura) perdendo, però, i reali perimetri dei tessuti storicizzati, rigenerati nella forma *urbis*.

Gli Spazi Pubblici di interesse regionale: originariamente indicati nel Piano di Area Metropolitana di Gordon Stephenson, hanno cercato di preservare le componenti chiave dell'assetto naturale dell'ambiente e del territorio; in particolare la costa e le aree pertinenti, gli argini e le aree di pertinenza fluviale (*foreshore*), il sistema delle aree umide e la facciata ripida che fa da sfondo alla città nella parte orientale. L'aspetto realmente interessante della pianificazione di questo settore è la tassa imposta, intrepidamente, ai non residenti proprietari terrieri. Tale imposta ha prodotto un reddito corrente sin dal 1963 ed è stata responsabile dell'assetto territoriale e ambientale, da un lato consentendo l'avvio della ripresa economica dello Stato e la sua gestione, dall'altro ha garantito la protezione dei valori ambientali (Dooley e Pilgrim, 2010).

Questo ha prodotto un freno all'antropizzazione diffusa, creando ulteriori aree estensive di spazi pubblici aperti e rivolti al relax, ed ai momenti ricreativi per la popolazione. In particolare ha consentito e preservato l'accesso pubblico per tutte le aree di costa e di pertinenza fluviale dell'area metropolitana diventando parte integrate⁹ al sistema di vita della città di Perth.

1.3 Le sfide per la pianificazione urbana e territoriale del futuro

Perth, negli anni, è stata ottimamente servita dal sistema di pianificazione e in generale è considerata una città che ha fornito ottimi risultati di sviluppo ai suoi residenti; risultati che hanno prodotto un alto livello di efficienza funzionale, abbracciando in modo equo tutte le considerazioni e proteggendo le risorse vitali dell'ambiente. Questo è stato ottenuto con un processo democratico di governance che ha risposto in modo obiettivo alle richieste da parte di una larga gamma di portatori di interessi rivolti al bene della comunità.

Ad oggi si presentano ancora grandi sfide significative per la pianificazione a cui si do-

8 Si fa riferimento agli Hotel Brisbane, Northbridge, Ledeerville, gli “Hotel” erano identificativi del centro geografico dell'area suburbana. La loro tutela si è avviata negli anni 70 attraverso il movimento per la difesa dell'Australian Housing Style (Keding, 1979) permettendo loro di rimanere intatti sino ad oggi e di sviluppare attorno ad essi la nuova forma urbana.

9 In tal senso le aree di “foreshore” sono le aree per il *lisure* (che coincide con i momenti all'aria aperta tipici della cultura australiana come il BBQ party) della popolazione residente.

vrà dare risposta così come si è risposto alle sfide che si ponevano all'inizio del secolo scorso.

Le questioni emergenti per le sfide del futuro sono tre:

- La Città Globale;
- La Densità territoriale;
- Il Cambiamento climatico.

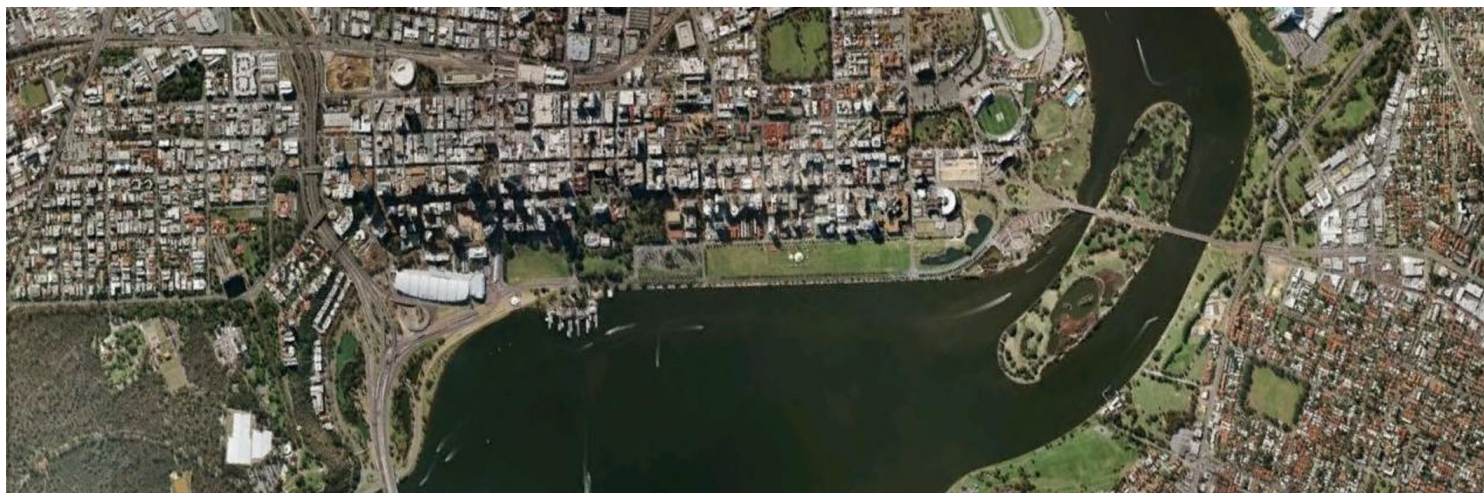
In questo momento di grande concorrenza globale all'interno del pianeta, la competizione tra le città per l'attrazione internazionale di capitali umani, finanziari, energetici e quant'altro è davvero intensa (Harvey, 2004). Come seconda città capitale più isolata al mondo, Perth inizia con un significativo svantaggio. Nonostante ingenti capitali finanziari investiti Perth non fornisce le molte attrazioni che caratterizzano le città globali (come Sidney, Melbourne o oltreoceano come Shangay e San Francisco), vi è, infatti, una carenza di alloggi sia per residenti che per visitatori nel CBD e le strutture culturali sono molto limitate, tutto questo si somma alla mancanza di energia e vitalità che caratterizzano le città "palco del mondo" (Gehl, 1994).

La forma urbana di Perth è rimasta imprigionata nella sua storia, visto che la maggior parte del suo cambiamento è avvenuto nell'ultima parte del XX secolo, essa è caratterizzata da una bassa densità e quindi da una diffusione eccessiva delle automobili che condizionano in modo pesante la vita quotidiana dei singoli individui.

Chiaramente tale forma urbana non si addice all'imperante stile di vita del XXI secolo dove gli alti costi dell'energia di trasporto, la diminuzione sempre maggior del nucleo familiare, la crescente aspettativa di servizi e comodità e la protezione dei margini ambientali saranno tutti volti a condannare l'attuale forma urbanistica di Perth ad uno storico anacronismo.

Il cambiamento climatico ha già iniziato a colpire tutto il pianeta, in Australia in particolare ha iniziato a dare i primi segnali nella parte Sud-Est del Western Australia.

Le estati iniziano a divenire più lunghe, calde ed intense, le tempeste divengono sempre più frequenti rispetto al passato. Inoltre avanza sempre più la restrizione delle acque e anche il suo prezzo fluttua sostanzialmente; la distribuzione dell'acqua per i consumatori urbani sta perdendo la propria sicurezza. La domanda di energia si è notevolmente impennata, gli abitanti rispondono alle alte temperature installando condizionatori d'aria per ogni abitazione e avendo la piscina personale in giardino. Queste tecnologie introdotte nella "vegetazione" manifestano forti difficoltà nell'adattarsi all'ambiente naturale e al paesaggio, con impatti significativi sulle pressioni urbane e territoriali. Gli incendi dei boschi divengono sempre più frequenti e più difficili da controllare. Gli eventi alluvionali periodicamente distruggono gli argini dei fiumi. Questa è la nuova realtà ambientale. Ovviamente questi non sono problemi solo a carico della pianificazione urbana e territoriale, ma in ogni caso la pianificazione ed i pianificatori giocano in tutto ciò, da sempre, un ruolo certamente importante in queste sfide per il futuro prossimo sia per Perth e la sua area metropolitana che in tutte le altre parti del mondo.



CITY of PERTH 2029 VISION and FOUR YEAR STRATEGIC PLAN Beginning 2009

Fig. 8 - Scorcio dall'alto della città di Perth (google earth)

1.4 Tendenze della pianificazione urbana e territoriale. Dinamiche in atto

La città di Perth risulta formata da un tessuto urbano che non può lasciare indifferenti gli urbanisti che hanno avuto il piacere di visitarla. Guardandola dall'alto e percorrendola si scorge una città ben pianificata, ben organizzata, si distinguono nitidamente le strutture della viabilità urbana, della residenza, dell'industria e del commercio, sono evidenti le grandi aree verdi che costituiscono una sorta di greenbelt della città, ma si configurano anche come grandi greenways che entrano nella città garantendo la giusta proporzione ecologica: abitanti-spazi pubblici. Lo Swan River che attraversa la città completa questo unico ecosistema.

Perth possiede una classica orditura urbana derivata dal piano regolatore di Gordon Stephenson¹⁰ completatasi negli anni più recenti. La città oggi contiene in tutta la sua

¹⁰ 1908-1997 è stato un architetto ed urbanista inglese, autore del "Plan for Metropolitan Region Perth and Fremantle", nel 1955 redatto insieme ad Alistair Hepburn. Riconosciuto come una delle figure più preminenti dell'urbanistica razionalista dello scorso secolo. Gordon Stephenson ha preso parte alle collaborazioni con Le Corbuiser e Sir Pratick Abercombie (con quest'ultimo per la redazione del "Great London Plan") ed ha avuto solide interazioni con Lewis Mumford. Stephenson ha condotto la sua attività urbanistica in tre continenti : Europa (Francia ed Inghilterra), Canada (Halifax, Toronto e Nova Scotia), Australia (Perth e Camberra) dove oltre a produrre piani e studi sulla pianificazione urbana e territoriale ha insegnato presso le Università di Liverpool, Perth, Toronto (cfr "On Human Scale" di Gordon Stephenson, edito da Fremantle press, Crisitina De Marco, 1992, Perth, WA).

regione metropolitana circa 1.500.00 abitanti distribuiti in parte nel centro (con la scelta di segno di città verticale) ed in parte nell'area extraurbana adiacente, con la scelta di insediamenti orizzontali tipici del Federations Style¹¹.

Percorrendo la città a piedi ci si accorge che offre un suggestivo skyline, dove svettano, sulla Sant George Terrace, i tre grattacieli più alti del Western Australia e dove vi è la sede del CBD¹² della City. Collegamenti in ferrovia e le freeways (con la presenza di tunnel sotterranei in area urbana) connettono la città con le principali polarità urbane minori come Freemantle, Basselton, Bambry e Broome Port Headland. Inoltre è presente la linea ferroviaria, la Indian Pacific, che collega la città di Perth con Sidney e risulta essere la linea ferroviaria più lunga del mondo, dopo la Transiberiana, con una lunghezza di 4376 km.

La città possiede un'economia basata su un volume d'affari molto elevato, la City è sede di amministrazioni e del sistema dirigenziale formato da banche, Istituti di ricerca e sviluppo ed alta finanza; molteplici sono le economie di scala legate al settore industriale del Western Australia. Il sistema dirigenziale vede all'interno, oltre la componente dei capitali australiani, anche capitali finanziari provenienti dall'esterno dell'Australia in particolare dalla Cina e dal Giappone. Perth, possiede oggi un discreto livello di sostenibilità sociale (con un rapporto amore/odio tra le estrazioni culturali dei suoi abitanti¹³), ambientale (risorse ambientali paesaggistiche non fortemente erose da attività antropiche e naturali¹⁴), economica (vi è ancora possibilità di benessere economico altamente remunerativo) che la distingue nel panorama delle città internazionali, proprio per il suo stile di vita e per la sua strategica posizione geografica all'interno (che comprende anche il ruolo di capitale, di città creativa e culturale, di città di permanenza) del Western Australia da collocarsi naturalmente come "porta di ingresso a sud del nuovo mondo". L'area metropolitana di Perth presenta, come da tradizione, anche una stimolante attività di pianificazione urbana e territoriale¹⁵ con interventi generali e puntuali (interessante è il recente progetto di riqualificazione urbana di Claisebrook, East Perth e il progetto per il Waterfront e Riverside dello Swan River) che vedono la partecipazione di grandi studi di architettura, australiani ed internazionali, e di urbanistica come

11 Che corrisponde ai criteri delle tipologie edilizie inglesi (Uk) ma con alcune fondamentali differenze: le dimensioni sono molto più grandi all'esterno della città; dentro la città in genere invece i lotti sono stretti e profondi ed hanno sul prospetto solo l'ingresso mentre il passaggio e garage per le automobili è posto da dietro nel "backyard". Per ulteriori approfondimenti sul Federations Style si consiglia [http:// federations-house.wikispaces.com](http://federations-house.wikispaces.com).

12 Il Central Business District che è costituito dalla griglia urbana di strade che si intersecano in San George Terrace, William Street, Hay Street e Murray Street.

13 Non è ovviamente un mistero il conflitto sociale tra gli abitanti "colonici" e "nativi" (aborigeni) con cui tutta l'Australia continua ad affrontare mediante politiche e strategie l'integrazione sociale completa. Non a caso Kevin Rudd il primo ministro laburista (in carica dal 2007 al 2010) aveva riconosciuto i maltrattamenti inflitti agli aborigeni e chiesto scusa ai nativi pubblicamente nel febbraio 2008. Per un approfondimento sui conflitti sociali e razziali in Australia si veda "Stories of The Stolen generations" (Storie della Generazione rubata), di Hill M., Publisher Pearson Education Australia, 2008, ISBN 17407073549781740707350.

14 Tuttavia come mette in evidenza Dave Hedgcock (in Planning perspective from Western Australia, a reader in theory and practice, Fremantle Press, Perth, 2010) "Urban Water problems-Water Sensitive Design" si sono acuitizzati molto i problemi legati alla risorsa acqua per cui sarà necessario intervenire attraverso una pianificazione più ecologica degli insediamenti che tenga conto della scarsità d'acqua.

15 Per un ulteriore approfondimento si invita a visitare <http://online.planning.wa.gov.au/perthcitybuilding>.

Hassell (attualmente lo studio si è occupato già della realizzazione del Evolution Consortium al 140 di Wiliam Street di Perth e dedicato proprio a Gordon Stephenson), a testimonianza dell'interesse che si sta riscoprendo per questa città. Inoltre da qualche anno si stanno sperimentando processi di urban regeneration di alcuni quartieri della città e pratiche di strategic and community planning con il coinvolgimento di abitanti e portatori di interesse nella costruzione di uno Scenario's Future per la città di Perth. Siamo certi che questa Città dell'altro mondo continuerà ancora a stupirci.

REFERENCES

- Australian Bureau of Statistics (ABS) (2006) Census of Population and Housing, ABS, Canberra.
- Berry C. (1992) "The Evolution of Local Planning in Western Australia" in Hedgcock D. and Yiftachel O. (eds) Urban and Regional Planning in Western Australia; Historical and Critical Perspectives, Paradigm Press, Perth.
- Dooley B. and Pilgrim A. (2010) "Regional Parks: From Concept to Reality in a Multi Agency Environment" in Alexander I et al (eds) Planning Perspectives from Western Australia, Fremantle Press, Perth.
- Environmental Protection Authority (2008) State of the Environment Report, EPA, Perth.
- Fogg A.S. (1974) "Australian Town Planning Law; Uniformity and Change", University of Queensland Press, Brisbane.
- Freestone R., (2007) "Designing Australian Cities", Sidney, UNSW Press,.
- Freestone R., Hammett S., (2000) "The Australian metropolis: a planning history", Allen & Unwin, StLeonards,
- Freestone R. (2010) "Urban Nation; Australia's Planning Heritage" CSIRO Publishing, Melbourne.
- Gehl J. (1994) "Public Spaces and Public Life in Perth", Department of Planning and Urban Development, Perth.
- Harvey D. (2000) "Spaces of Hope", University of California Press, Los Angeles.
- Hedgcock D. and Hibbs T. (1992) "Perth's Suburban Traditions: From Orthodoxy to Innovation" in Hedgcock D. and Yiftachel O. (eds) Urban and Regional Planning in Western Australia; Historical and Critical Perspectives, Paradigm Press, Perth.
- Hedgcock D., Yiftachel O., (1992) "Urban and Regional Planning in Western Australia", Paradimpres
- Hedgcock D., (2010) "Planning perspective from Western Australia, a reader in theory and practice".
- Hill R. and Stokes R. (1992) "The Evolution of Metropolitan Planning in Western Australia" in Hedgcock D. and Yiftachel O. (eds) Urban and Regional Planning in Western Australia; Historical and Critical Perspectives, Paradigm Press, Perth.
- Kahn S. (2010) "Current Policy Initiatives to Solve the Urban Transportation Problems in Perth: Room for optimism?" In Alexander I et al (eds) Planning Perspectives from Western Australia, Fremantle Press.
- Kendig H. (1979) "New Life for Old Suburbs", Allen and Unwin, Sydney.
- Landry C., (2007), "Capital City : A Clean Vision for Perth", in "Creative Capital", Form Magazine, Perth.
- Metropolitan Region Planning Authority (MRPA) (1972) "Report on the Corridor Plan for Perth", MRPA, Perth.
- Perth City Council (PCC) (2010) "Workforce Profile: City of Perth", PCC, Perth.
- Pidalà A.M. e Hedgcock D., (2011), "Assessing the relationship between planning education and practice". Comparative case studies from Italy and Australia". WPSC WORLD CONGRESS, PERTH (WA) 2011. In Atti del Congresso Mondiale del WPSC, Luglio 2011 svoltosi presso la città di Perth Western Australia- ISBN: 978-1-74052-237-3, The University of Western Australia.

- Pidalà A.M. (2011), “A Perth le scuole di pianificazione europee si confrontano” in IL GIORNALE DELL’ARCHITETTURA, Sezione Mondo, n.95, Giugno 2011, Umberto Allemandi editore.
- Pidalà A.M. (2010), “Invece, con il piano strategico, Perth guarda al 2029. Avviato il processo concludersi per il bicentenario della fondazione della città, porta sud dell’Oceania” in IL GIORNALE DELL’ARCHITETTURA, Umberto Allemandi editore, Anno 9, N.83, pag. 28, Sezione Città e Paesaggi, Aprile, 2010.
- Sandercock L. (1977) “Cities for Sale” Melbourne University Press, Melbourne.
- Seddon G. (2004) “Sense of Place: A Response to an Environment; Swan Coastal Plain”, Western Australia, Bloomings Books, Melbourne.
- “Spazio e Società / Space & Society 63”, Luglio - Settembre 1993.
- Stephenson G., (1992), “On a Human Scale. A life in city design”, Freemantle Arts Centre Press, Fremantle, Australia.
- Stephenson G., “The design of central Perth: some problems and possible solution”, a study made for the Perth central area design coordinating Committee, UWA, 88 pp, ISBN 085564107X
- Stephenson G. E Hepburn A., (1955) “Plan for the metropolitan region Perth and Freemantle” Atlas and Report. FiftyYears of Regional Planning, WAPC, 1955.
- Stretton H. (1975) “Ideas for Australian Cities”, Georgian House, Melbourne.
- Webb M. (1979) “Urban Expansion, Town Improvement and the Beginning of Town Planning in Metropolitan Perth” in Gentilli J. (ed) Western Landscapes, University of Western Australia Press, Perth.
- Weeller R. (2010), “Boomtown 2050”, UWA.
- Western Australian Planning commission (2011) “Directions 2031 and Beyond”, WAPC, Perth.
- Western Australian Planning Commission (2004) “Network City: A Community Planning Strategy for Perth and Peel”, WAPC Perth.

Andrea Marcel Pidalà

*Università degli Studi di Palermo
e-mail: dott_ampidala@libero.it*

Dottore di Ricerca (PhD) in Pianificazione Urbana e Territoriale, Cultore della Materia in Urbanistica (2012), Università degli Studi di Palermo. Research Associate – Seasonal Teaching alla Curtin University of Technology (2010-2011), Perth, Western Australia.

Dave Hedgcock

*Planning and Bulding Department Curtin University of Technology
e-mail: d.hedgcock@curtinedu.com.au*

Professore Ordinario di Urbanistica, Curtin University of Technology dell’Università degli Studi di Perth, Australia. Già Direttore del Dipartimento di Urbanistica della Curtin University of Technology di Perth.