

## GREEN BELTS AS A MEANS OF MANAGING THE LANDSCAPE AT THE EDGE OF THE CITY

## LE CINTURE VERDI COME STRUMENTI PER LA GESTIONE DEL PAESAGGIO AI MARGINI DELLE CITTÀ

Cliff Hague\*

Traduzione di Antonella Valentini\*\*

### *Summary*

This paper will review the theory and practice of green belts as instruments of urban containment in a European context. It will point to the emphasis given to the compact city in the European Spatial Development Perspective. It will then review and compare some of the practices in different parts of Europe. Particular emphasis will be given to a comparison of policy and implementation in Scotland and the Netherlands.

The analysis will show that green belts are used to pursue a number of policy aims: they are not exclusively a tool to manage landscape resources. Furthermore they have social and economic impacts as well as landscape impacts. There are also important questions about the relation between policy and implementation. Finally recommendations are made for a more active design and management approach to planning land at the edge of the city as part of strategic spatial planning practice.

### *Key-words*

Green Belts, Urban Fringes, Landscape Management.

### *Abstract*

L'intervento esamina la teoria e la pratica delle cinture verdi come strumento di contenimento urbano all'interno del contesto europeo. Si evidenzia l'importanza attribuita alle città compatte nell'European Spatial Development Perspective e pertanto si riflette mettendo a confronto alcune pratiche in differenti parti di Europa. Una particolare enfasi è posta alla comparazione delle politiche e dell'implementazione in Scozia e in Olanda.

L'analisi mostra che le cinture verdi sono finalizzate a perseguire numerosi obiettivi di politiche di piano: esse non sono esclusivamente uno strumento per gestire le risorse del paesaggio; infatti hanno impatti economici e sociali allo stesso stregua degli impatti paesaggistici. Ci sono inoltre importanti questioni circa la relazione tra le politiche e l'implementazione. Raccomandazioni conclusive sono volte ad un più attivo disegno e approccio gestionale alla pianificazione del territorio ai confini della città come parte integrante della pratica di pianificazione spaziale strategica.

### *Parole chiave*

Cinture verdi, margini urbani, gestione del paesaggio.

\* Professore di Pianificazione e Sviluppo Spaziale all'Università Heriot-Watt di Edinburgo fino al luglio 2006, attualmente è ricercatore *freelance*, impegnato nel campo della pianificazione e sviluppo urbano e regionale.

\*\* Architetto specializzata in Architettura dei Giardini e Progettazione del Paesaggio e Dottore di Ricerca in Progettazione paesistica, Università di Firenze.

Come gestire il paesaggio ai margini delle città è una questione importante che coinvolge l'intera Europa. L'Agenzia Europea per l'Ambiente (2006) ha evidenziato il problema posto dalla dispersione urbana, osservando che tale espansione sta avendo luogo in modo sparso attraverso tutta l'Europa" e che questa è la maggiore sfida comune che l'Europa urbana deve fronteggiare<sup>1</sup>.

Questo saggio affronta i seguenti temi:

- quali sono le caratteristiche delle aree urbane di margine;
- aree di margine e identità dei luoghi;
- la città compatta quale approccio europeo per lo sviluppo delle aree di margine urbano;
- le cinture verdi come strumento di pianificazione per gestire le aree di margine;
- le politiche europee per la pianificazione e gestione delle frange urbane;
- lezioni per la gestione dei paesaggi di margine;
- alcune idee per una agenda europea di ricerca sulla pianificazione e progettazione del paesaggio ai margini urbani.

#### QUALI SONO LE CARATTERISTICHE DELLE AREE DI FRANGIA URBANA?

Le aree di margine sono spesso viste in termini negativi dagli urbanisti europei. In Italia, per esempio, è celebrata la qualità di nuclei urbani e di piccoli insediamenti di collina, ma il modo in cui il territorio ai margini viene sviluppato è sentito come un problema. Frasi come "campagna urbana" oppure "trapunta a chiazze urbanizzate e aree tascabili agricole" sono usate per descrivere i territori immediatamente al di là della città<sup>2</sup>.



Figura 1. Le aree di margine urbano come "paesaggio sotto pressione": nuovi sviluppi dell'area di frangia sud-est di Edimburgo, giugno 2007.

<sup>1</sup> European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge*, EAA Report No 10/2006, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006, pag. 5.

<sup>2</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEEKERS, HARRY SMITH, con ANDREW ROBINSON e ROSIE BUSHNELL, *Review of Green Belt Policy in Scotland*, Scottish Executive Social Research, Edinburgh (UK) 2004, pag. 90.



Figura 2. “Paesaggio di servizio”: le aree di margine come corridoi per le linee elettriche: Uppsala, Svezia.

Mentre l’Agenzia Europea per l’Ambiente<sup>3</sup> vede l’Europa del Sud come un’area a particolare rischio di dispersione urbana, denigranti osservazioni sulle aree di margine sono senza dubbio monopolizzate dagli italiani. Come notano Gallent, Andersson e Bianconi, “le aree di frangia sono generalmente descritte come un paesaggio brutto, trasandato e anonimo”<sup>4</sup>. Ancora, essi scrivono, le aree di margine sono percepite come carenti di ordine e pertanto si pensa che abbiano ben scarsa attrattività. Questi territori, così poco amati, sono facilmente ignorati da ricercatori e professionisti. Ad ogni modo, si può capire che le aree di frangia sono estremamente importanti. Gallent, Andersson e Bianconi le definiscono “paesaggi sotto pressione”<sup>5</sup>. I margini urbani sono molto dinamici in termini economici e il loro effettivo sviluppo è critico per la vitalità delle città da cui l’economia europea dipende. La sfida ai margini delle città non è quella di fermare la crescita urbana, ma di pianificare, disegnare e gestire tali territori in maniera da contribuire ad uno sviluppo sostenibile.

In Inghilterra le aree di margine sono state definite “quelle zone di transizione che iniziano ai margini delle aree densamente urbanizzate e diventano progressivamente più rurali rimanendo chiari però sia un uso del suolo che una influenza mista, urbana e rurale, prima di lasciare il passo alla campagna più intatta”<sup>6</sup>. Questo concetto di continuità tra il tessuto urbano e quello rurale è però di dubbio valore, poiché esso impone un modello di ordine e una differenza urbano-rurale in una situazione che nei fatti è caratterizzata dal disordine e dalla urbanizzazione della campagna. Ciò si specchia nelle politiche di pianificazione che hanno cercato di tenere distinti urbano e rurale – politiche che sono state sorpassate da nuove forme di sviluppo e di mobilità crescente.

<sup>3</sup> European Environment Agency, op. cit., 2006, pag. 5.

<sup>4</sup> NICK GALLENT, JOHAN ANDERSSON, MARCO BIANCONI, *Planning on the Edge: The Context for Planning at the Rural-Urban Fringe*, Routledge, London and New York 2006, pag. 72.

<sup>5</sup> NICK GALLENT, JOHAN ANDERSSON, MARCO BIANCONI, *Planning on the edge: England’s rural-urban fringe and the spatial-planning agenda*, in “Environment and Planning B: Planning and Design”, 33, 2006, pag. 461.

<sup>6</sup> Countryside Agency, *The state and potential of agriculture in the urban fringe*, Unpublished project brief, Cheltenham 2002. Citato in NICK GALLENT, JOHAN ANDERSSON, MARCO BIANCONI, op. cit., London and New York 2006, pag. 5.

Le aree di margine sono il luogo dove si trovano importanti, ma spesso impopolari, usi del suolo, come discariche, impianti di fognature, stazioni per l'elettricità, parcheggi scambiatori. Sono aree attraversate da linee infrastrutturali e prossime a centri esistenti di impiego e divertimento, dove è possibile che il terreno sia utilizzato per nuovi sviluppi insediativi. A meno che non vi sia disponibilità di spazi che possano essere riutilizzati all'interno della città, infatti, questi sono luoghi dove è plausibile che si collochino nuovi insediamenti, se l'obiettivo è quello di contenere la mobilità. Infine, queste sono fondamentalmente percepite come aree dove la città minaccia di soverchiare la campagna.

Vi è, ovviamente, qualche verità dietro l'immagine negativa delle aree di margine. Terreni a basso costo e iper-mobilità hanno fatto delle aree di frangia gli elementi chiave per una serie di usi per l'impiego e per il divertimento, non meno che per il commercio. La vendita al dettaglio non è solo un servizio vitale, ma anche una importante industria. Nel Regno Unito, ad esempio, il commercio fornisce lavoro a una su dieci delle persone in età lavorativa; le vendite a dettaglio rendono conto per il ventiquattro per cento della spesa del Prodotto Domestico Lordo e gli *outlets* contano per il cinquanta per cento degli investimenti di proprietà istituzionalmente sostenuti (British Retail Consortium 2000). Questa industria estremamente competitiva sa bene che la massima produttività è ottenuta quando può costruire grandi complessi simili a capannoni nelle aree di margine che presentano una buona accessibilità alla rete autostradale.

La discussione sulle politiche di sviluppo per le aree di margine urbano necessita anche di riconoscere il cambiamento intrinseco dell'agricoltura. Al momento che i metodi di produzione sono diventati più intensivi, l'agricoltura è diventata una minaccia crescente per i paesaggi culturali e per l'eredità naturale. La ristrutturazione di fattorie è vista come una emergenza della "post-produzione agricola". Questi cambiamenti sollevano importanti questioni su quale tipo di paesaggio stiamo cercando di conservare e gestire ai margini delle città. Usi di tipo rurale come centri di equitazione possono funzionare fuori da edifici che sembrano simili a industrie moderne o magazzini.



Figura 3. "Business-scape" - "Paesaggio degli affari". Un Business-park alla periferia ovest di Edimburgo.

La qualità del paesaggio ai margini urbani varierà da luogo a luogo. Non c'è motivo per dire che si debba difendere dagli insediamenti. Invece le aree di frangia sono inevitabilmente un paesaggio caratterizzato dalla frammentazione, non solo perché essi funzionano come una "conduttura" verso l'area urbana principale. Il Centro per l'Ecologia Urbana e Regionale ha disaggregato le aree di margine in "margine urbano", "frangia interna", "frangia esterna"<sup>7</sup>. Questa articolazione tipologica con la sua implicita supposizione di una continuità, non è di aiuto. Essa sottolinea la natura delle aree di margine come un paesaggio con il proprio diritto e fornisce anche una classificazione descrittiva piuttosto che finalizzata alle azioni progettuali e politiche. In questo senso dovremmo chiederci come appare una "frangia sostenibile"? Per iniziare a rispondere alla domanda abbiamo necessità di riconoscere le componenti dei paesaggi di margine e la loro implicita ragione per essere tali. La tabella riportata in figura 4 è un primo tentativo in questa direzione.

<i>Componenti di paesaggio</i>	<i>Principali usi</i>	<i>Ragioni di essere</i>	<i>Implicazioni per la sostenibilità</i>
Paesaggio delle istituzioni, voluminosi, enormi parcheggi ma con sistemazioni paesaggistiche	Università, ospedali	Necessita una grande quantità di terreno, preferibilmente in un ambiente piacevole il più possibile economico	Accresce la dipendenza dalle auto a meno che non vi sia integrazione con i trasporti pubblici; allontana le istituzioni da coloro a cui serve
Paesaggi dello shopping, grossi edifici voluminosi con enormi parcheggi e strutture pubblicitarie	Grandi magazzini, centri commerciali, centri per il giardinaggio, fattorie per la vendita di prodotti	Terreni a basso costo capaci di grande rendita	Aumento dell'uso delle auto; sostituzione di aree aperte con superfici impermeabilizzate
Paesaggi dell'intrattenimento, simili a quelli dello shopping	Cinema, stadi, alberghi, centri ippici, campi da golf	Simili ai paesaggi dello shopping con i quali spesso condividono i luoghi	Maggior uso dell'auto e superfici impermeabili; ripercussioni sulla risorsa acqua dovute ai campi da golf in aree aride
Paesaggi degli affari, edifici isolati con parcheggi e dotazioni stradali	Business parks, science parks, magazzini	Accessibilità alla viabilità veloce e possibilità per edifici funzionalmente efficienti in un paesaggio ben disegnato	Accresce la mobilità ma consente di ottenere edifici ad alta efficienza energetica
Paesaggi dei servizi, frammenti ritagliati all'interno del paesaggio naturale	Strade, aeroporti, ferrovie, linee elettriche aeree, fognature, discariche	Connessioni verso e dalla città	Alcuni usi attraggono altre attività ai confini della città; altri usi sono necessari ma non accettabili nelle aree densamente costruite
Paesaggi depressi, spesso terreni degradati e inutilizzati	Fattorie o aree contaminate o zone soggette a discariche	Usi residuali dei luoghi su cui mirano gli speculatori o dove il miglioramento del terreni non è commercialmente interessante	Risorse sprecate

Figura 4. La frangia urbana: componenti del paesaggio e esiti della sostenibilità.

<sup>7</sup> Centre for Urban and Rural Ecology, *Sustainable Development in the Countryside around Towns*, Countryside Agency, Cheltenham 2002, pag. 18.

## AREE DI MARGINE E IDENTITÀ DEI LUOGHI

Le aree di margine sono spesso viste mancanti di identità. Il pesante sviluppo è il prodotto di un consumo di massa o di un uso istituzionale. C'è così una uniformità che fa sentire questi spazi come un "luogo qualunque" ed infatti una parola spesso usata per definire le periferie è "anonime". Un'altra descrizione a queste aree è che sono "non-luoghi". "Paesaggi di transizione" è un'altra frase che esprime la loro natura funzionale. Si veda Gallent, Andersson e Bianconi<sup>8</sup> per una disanima di come le aree di margine sono tipicamente rappresentate.

Nuovi sviluppi delle aree di frangia possono essere spesso visti come un cambiamento del carattere della città, specialmente se la dimensione, la scala e il carattere dell'insediamento è lontano dallo stile locale delle aree più vecchie. Per esempio, la piccola città scozzese di Ellon è ora la sede di oltre novemila persone. Questo rappresenta un accrescimento di cinque volte il nucleo originario a partire dagli anni Sessanta, con la maggior parte della crescita nel periodo tra la metà del 1980 e la metà del 1990. Case moderne prese dai cataloghi standard delle grandi compagnie di costruzione sono ora dominanti in città. Mentre le politiche di pianificazione hanno impedito una dispersione degli insediamenti e assicurato che ancora oggi esista un limite urbano forte, non si è stati in grado di conservare la tradizionale identità di antico villaggio di Ellon.

Un importante paesaggio di frangia ha a che fare con la sistemazione paesaggistica degli insediamenti. Un insediamento è più distintamente riconoscibile se vi è un chiaro margine visuale. Questa considerazione ha vincolato le politiche di cintura verde, come vedremo più avanti. Comunque dobbiamo riconoscere che i luoghi non hanno più una sola identità<sup>9</sup>.

## UN' AREA MULTI-FUNZIONALE SOTTO PRESSIONE

In definitiva quelle di margine sono aree che pongono le maggiori questioni ai pianificatori e ai progettisti di paesaggio. Sono raramente celebrate, spesso denigrate e principalmente concepite come aree di transizione tra due diversi tipi di paesaggio – urbano e rurale. Comunque questa interpretazione convenzionale sottostima l'importanza delle frange come aree multi-funzionali che stimolano il cambiamento, aree dove nuovi sviluppi si aggiungono alla città. Questo è importante per la sostenibilità, come si è visto nella tabella della Figura 4. Pertanto, come le politiche di pianificazione hanno trattato questi paesaggi così complessi e contribuito alla loro gestione? Le domande sono rilevanti in tutta Europa; così, come le politiche europee hanno risposto?

## LA CITTÀ COMPATTA IDEALE

"L'evidenza dimostra che la dispersione urbana ha accompagnato la crescita delle aree urbane attraverso l'Europa negli ultimi cinquanta anni"<sup>10</sup>. Nel 1990 la Commissione Europea ha pubblicato il Green Paper sull'Ambiente Urbano<sup>11</sup>. Qui si sottolinea l'importanza della città nella storia, nella cultura e nell'economia d'Europa. Esso "stabilisce un filo narrativo sulla natura dell'urbanizzazione in Europa che da allora fa eco in tutti i documenti

---

<sup>8</sup> NICK GALLENT, JOHAN ANDERSSON, MARCO BIANCONI, op. cit., London and New York 2006, pagg. 76-81.

<sup>9</sup> CLIFF HAGUE, PAUL JENKINS (editors), *Place Identity, Participation and Planning*, Routledge, London and New York 2005.

<sup>10</sup> European Environment Agency, op. cit., Luxembourg 2006, pag. 9.

<sup>11</sup> Commission of the European Communities, *Green Paper on the Urban Environment*, EUR 12902 EN, Commission of the European Communities, Brussels 1990.

dell'Unione Europea e che essenzialmente contrappone la classica città compatta alla dispersione urbana”<sup>12</sup>.

La stessa storia è evidente nel report del 2006 dell'Agenzia Ambientale Europea. Similmente Apel et al. hanno scritto: “L'espansione diffusa delle aree urbanizzate (in particolare nelle zone più esterne alle aree urbane) e la persino più pronunciata segregazione di differenti usi del suolo, non solo mettono a rischio gli spazi aperti, ma producono alti costi sociali per urbanizzazione e trasporti, crescita del consumo di energia, inquinamento dell'aria e acustico e generalmente minacciano la cultura europea e la relativa capacità e conquista di una integrazione sociale e culturale, di tolleranza e responsabilità per i beni comuni”<sup>13</sup>.

L'approvazione del contenimento urbano è stata reiterata nello Schema Spaziale dello Sviluppo Europeo, nel quale si scrive specificamente: “Gli Stati membri e le autorità regionali dovrebbero perseguire il concetto della ‘città compatta’ (città a corta distanza) al fine di un miglior controllo sulle future espansioni urbane. Questo include, ad esempio, la minimizzazione dell'espansione all'interno di un quadro di attente localizzazioni e politiche insediative, come nelle periferie e nella regioni costiere”<sup>14</sup>.

Così come lo sviluppo della pianificazione spaziale in Europa, anche queste idee sono state fortemente influenzate dagli Olandesi. La città compatta è diventata una politica ufficiale nei Paesi Bassi nel 1988. L'obiettivo era quello di proteggere spazi aperti di valore nei dintorni delle città esistenti e di localizzare nuovi sviluppi al fine di minimizzare l'esigenza di trasporti, cioè all'interno delle aree insediate o, dove era necessaria l'urbanizzazione di aree libere, nell'immediata adiacenza.

Comunque, dobbiamo notare che molti aspetti delle politiche pubbliche in Olanda sono cambiati negli anni recenti e vi è una maggiore propensione verso una posizione sensibile al mercato<sup>15</sup>. E' altresì interessante notare che la Carta Strategica<sup>16</sup>, concordata dai ministri urbani degli Stati membri che si sono incontrati a Lipsia nel 2007, sebbene faccia riferimento frequente alla dispersione urbana, non vi ci si sofferma. Invece il documento si concentra sulla perdita urbana, sui trasporti, la sicurezza e la competitività.

Così vi è il riconoscimento a livello della EU che ciò che accade ai margini urbani è importante, ma si percepisce l'inizio di una divergenza tra l'attuale agenda europea “lavoro e crescita” e il tradizionale concetto di città compatta. Naturalmente la stessa Unione Europea non ha nessuna competenza legale nel campo della pianificazione spaziale. Così l'applicazione del ESDP e delle politiche sulla città compatta sono lasciate agli Stati membri e alle autorità regionali e locali. Una ricerca di Bramley et al.<sup>17</sup> ha osservato che gli approcci per il controllo dello sviluppo ai margini della città variano considerevolmente da paese a paese. Un possibile sistema all'interno del Regno Unito è stato l'uso delle cinture verdi.

---

<sup>12</sup> CLIFF HAGUE, *Urban containment: European experience of planning for the compact city*, in GERRIT-J KNAAP, HUIBERT HACCOU, KELLY J. CLIFTON, JOHN W. FRECE, (editors) *Incentives, Regulations and Plans: The roles of states and nation states in smart growth planning*, Cheltenham (UK) and Northampton, MA (USA) 2007, pag. 19.

<sup>13</sup> DIETER APEL, M. LEHMBROCK, TIM PHAROAH, J. THIEMANN-LINDEN, *Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich*, Deutsches Institut für Urbanistik (difu), Berlin 1997, pag. 455. Citato in JAN SCHEURER, *Urban Ecology: Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards sustainability in neighbourhood communities*, PhD Thesis at Murdoch University, Perth (Australia) 2001, pag. 171, downloadable from [www.murdoch.edu.au](http://www.murdoch.edu.au)

<sup>14</sup> Commission of the European Communities, *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable development of the Territory of the EU*, Office for the Official Publications for the European Communities, Luxembourg 1999, pag. 22.

<sup>15</sup> Cfr. NEEDHAM, FALUDI, 1999; KUHN, 2003; VAN DER VALK, 2002; BERTOLINI, LE CLERQ, 2003.

<sup>16</sup> THOMAS FRANKE, WOLF-CHRISTIAN STRAUSS, BETTINA REIMANN, KLAUS J. BECKMANN, *Integrated Urban Development – A Prerequisite for Urban Sustainability in Europe*, Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, Berlin 2007, downloadable from <http://www.bmvbs.de>

<sup>17</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004.

## STORIA DELLE CINTURE VERDI

L'idea che sta alla base dell'uso della cintura verde è che la dispersione urbana possa essere fermata una volta che la città ha raggiunto una certa dimensione e un nuovo insediamento può essere inaugurato in prossimità, ma a una distanza di sicurezza<sup>18</sup>. Questa nozione è stata particolarmente sviluppata in Inghilterra in risposta alla città industriale del XIX secolo, sebbene la sua applicazione non sia stata limitata a solo questo paese. Invece, come Hague ha osservato<sup>19</sup>, l'elemento catalizzatore per la diffusione dell'idea di cintura verde probabilmente si è imposto attraverso l'opera di Ebenezer Howard che aveva visto per se stesso la rapida diffusione di insediamenti alla fine del XIX secolo in America.

In Gran Bretagna negli anni Quaranta ci fu una forte reazione contro lo sviluppo urbano non controllato che aveva inghiottito così tanto terreno agricolo attorno alle città negli anni Trenta. Per esempio, la città di Edimburgo si era raddoppiata in estensione tra il 1919 e il 1939. Questo aveva portato il governo centrale a supportare una politica di contenimento urbano e di dispersione controllata della popolazione. Dal 1955 in poi in Inghilterra e un paio di anni più tardi in Scozia, le cinture verdi divennero uno strumento ufficialmente invocato al fine di raggiungere questi obiettivi.

## L'ESPERIENZA SCOZZESE DELLE POLITICHE SULLE CINTURE VERDI

Una serie di questioni critiche possono essere poste in relazione alle cinture verdi, tra cui:

- Quali sono gli obiettivi che stanno dietro le politiche delle cinture verdi?
- Quanto è importante la qualità del paesaggio nella designazione di una cintura verde?
- Quanto è importante l'ecologia in tale designazione?
- Le cinture verdi sono permanenti?
- Quali usi sono accettabili all'interno delle cinture verdi?
- Come una cintura verde può condizionare la gestione del territorio?

Per esplorare siffatte domande, questo scritto attinge ora dalla ricerca sulle politiche delle cinture verdi in Scozia di Bramley<sup>20</sup>.

Gli obiettivi delle cinture verdi scozzesi furono stabiliti dal governo centrale nel 1960 e ribaditi nel 1985<sup>21</sup>. Essi sono:

- Mantenere l'identità delle città stabilendo una chiara definizione dei loro confini fisici e prevenendone la saldatura.
- Attrezzare la campagna ai fini ricreativi e istituzionali di vario genere.
- Mantenere l'assetto paesaggistico delle città.

Negli anni Novanta altri due obiettivi relazionati furono aggiunti alle cinture verdi attraverso la pratica locale e le azioni di supporto dello Scottish Office. Questi erano ridurre le necessità di spostamenti e contemporaneamente promuovere la rigenerazione attraverso lo sviluppo guidato della città centrale e dei siti dismessi. Oltre ciò, nei primi anni del secolo corrente, alcuni piani cominciarono anche a considerare le cinture verdi in relazione allo sviluppo sostenibile<sup>22</sup>.

C'è una generale condivisione che questi obiettivi sono stati felicemente raggiunti. Per esempio, il consiglio responsabile della cintura verde attorno ad Aberdeen ha affermato che è stata prevenuta "una dispersione non necessaria"<sup>23</sup>. Comunque deve essere notato che l'area

---

<sup>18</sup> Cfr. CLIFF HAGUE, op. cit. 2007, pag. 17.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004.

<sup>21</sup> Scottish Office, *Scottish Circular 24/1985: Development in the Countryside and Green Belts*, Scottish Office Development Department, Edinburgh 1985.

<sup>22</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004, pag. 21.

<sup>23</sup> Aberdeen City Council and Aberdeenshire Council, *North East Scotland Together: Finalized Aberdeen and Aberdeenshire Structure Plan 2001-2016*, Aberdeen City Council and Aberdeenshire Council, Aberdeen 2001, pag. 50.

costruita si è estesa per il sedici per cento tra il 1975 e il 1998<sup>24</sup>. In verità, tutti questi obiettivi e le loro assunzioni sottolineate possono essere cambiate.

Hague ha mostrato<sup>25</sup> che i costruttori non hanno riconosciuto la coalescenza degli insediamenti come un fattore possibile di riduzione della domanda di mercato per le loro proprietà in questi insediamenti. Per di più, nel caso di Aberdeen, gli effetti della politica della cintura verde sono stati quelli di forzare lo sviluppo scavalcando proprio la cintura verde: invece di esservi una crescita incrementale della stessa città, i nuovi insediamenti hanno preso luogo attrono ai margini di qualche piccola città nelle immediate vicinanze. Così Portlethen, una piccola città a circa dieci chilometri a sud di Aberdeen ha avuto un incremento del diciotto per cento nel proprio patrimonio edilizio tra il 1991 e il 1998. E' evidente che l'impatto di tale aumento sostanziale di nuove case cambi l'identità delle città più piccole<sup>26</sup>.

Alla luce della revisione del lavoro già citato di Bramley et al. e della consultazione seguente, lo Scottish Executive ha pubblicato un nuovo rapporto sulle cinture verdi. Questo riafferma in larga misura il valore delle cinture verdi, ma attribuisce una maggiore enfasi alla loro gestione, sottolineando, nel paragrafo 9, anche che "la politica di cintura verde non è finalizzata alla protezione del patrimonio naturale"<sup>27</sup>.

Mentre l'assetto paesaggistico delle città risulta tra gli obiettivi, la qualità del paesaggio non è attualmente d'interesse per la designazione di un'area come cintura verde. Questa è essenzialmente un concetto geometrico bidimensionale e non necessariamente protegge il paesaggio migliore. Le cinture verdi sono viste dai pianificatori e da gran parte della popolazione come un mezzo per difendere il territorio aperto contro le pressioni dell'urbanizzazione. In ogni caso, ciò può essere fatto attraverso altri meccanismi – non dipende nell'aver designato una cintura verde e l'evidenza dimostra che, almeno nel Regno Unito, le cinture verdi non sono immuni dai nuovi sviluppi urbani. Comunque è il caso di sostenere che le valutazioni paesaggistiche dovrebbero essere prese in considerazione nei processi di designazione delle cinture verdi, così come la protezione dovrebbe essere rafforzata dove ritenuta opportuna.

Simili considerazioni possono essere fatte per le qualità ecologiche e ambientali delle cinture verdi. Le cinture verdi non sono designate come unità ecologiche e siti ecologicamente importanti possono essere protetti nel Regno Unito attraverso altre modalità. In passato si è pensato che il mantenimento dell'uso agricolo fosse di per sé degno di nota e che fosse uno strumento per conservare la natura. L'evidenza dell'impatto distruttivo dell'agricoltura intensiva sugli abitanti, accanto alle eccedenze agricole in Europa, hanno scardinato il caso per la assoluto mantenimento di terreno agricolo.

Mentre spesso la popolazione crede che una cintura verde implichi un veto permanente sui nuovi sviluppi insediativi, la realtà nel regno Unito è piuttosto differente. Non solo è un sistema discrezionale di controllo pianificatorio (in contrasto con il meno flessibile sistema dello zoning ovunque in Europa), ma i confini della cintura verde sono rivisti e di tanto in tanto nuove aree sono *rilasciate* per nuovi insediamenti. La ricerca scozzese ha esaminato vari piani, concludendo che: "il comportamento generale di questi piani è stato quello di trattare la cintura verde come duratura e permanente – frasi come 'lungo termine' ricorrono con frequenza. Comunque ciò è leggermente attenuato dalla misura in cui i confini sono stati rivisti, nuovi insediamenti sostanzialmente residenziali sono stati permessi e, soprattutto, importanti usi non residenziali all'interno di alcune aree di cintura sono stati consentiti"<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Aberdeen City Council, *Aberdeen City Local Plan Consultative Draft*, Aberdeen City Council, Aberdeen 1998, pag. 3.

<sup>25</sup> CLIFF HAGUE, "Identity, Sustainability and Settlement Patterns", in CLIFF HAGUE, PAUL JENKINS (editors), *Place Identity, Participation and Planning*, Routledge, London and New York 2005, pagg. 159-182.

<sup>26</sup> CLIFF HAGUE, op. cit., 2005, pag. 168.

<sup>27</sup> Scottish Executive, *Scottish Planning Policy 21: Green Belts*, Scottish Executive, Edinburgh 2006, downloadable from <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006>

<sup>28</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004, pag. 34.

La realtà è che concessioni di terreno di cintura per nuovi sviluppi sono molto spesso localizzate ai margini degli attuali insediamenti. Per esempio, ad Edimburgo agli inizi degli anni Novanta le pressioni abitative erano talmente forti che un rilascio di terreno dalla cintura verde adiacente a una grande area di tipo sociale-residenziale fu considerato essenziale. Questa area rimossa dalla cintura verde era abbastanza ampia per accogliere circa quattromila abitazioni. Fin dalle sue origini, definite in un piano del 1949, in tutti i milleseicento ettari della cintura verde di Edimburgo sono stati sviluppati altri usi (attualmente la cintura verde ammonta a diciassettemila ettari)<sup>29</sup>.

I costruttori sanno bene tutto questo e conseguentemente non trattano la cintura verde come un'area in cui non si otterranno mai permessi. Anzi, essi scelgono di comprare terreni se possono essere ottenute licenze di costruzione. La differenza di valore di mercato tra un terreno agricolo e un terreno urbano è enorme; si così incentivano i proprietari terrieri a fare in modo che le proprie aree diventino tanto degradate da rafforzare la possibilità del loro sviluppo. Naturalmente la natura della cintura verde varia. Non solo il paesaggio è differente da una cintura verde all'altra, ma anche le circostanze economiche più generali. Le cinture verdi hanno una maggiore probabilità di essere efficaci quando la pressione allo sviluppo agisce in un mercato forte e i pianificatori possono limitare *la fornitura* di aree essendo in una posizione di forza per costringere gli imprenditori a preferire determinate localizzazioni. In situazioni dove lavoro e crescita sono deboli, i pianificatori si trovano in una condizione di debolezza e i politici locali sono propensi a favorire lo sviluppo piuttosto che la conservazione della cintura verde.

Il caso di North Lanarkshire illustra alcune di queste pressioni. North Lanarkshire è situato a nord-est di Glasgow ed è un'area di piccole città, con una considerevole parte di territorio tra queste designata come porzione della Glasgow and Clyde Valley Green Belt. È una vecchia area industriale, con molti terreni abbandonati e contaminati e con un livello di disoccupazione piuttosto alto. La già citata ricerca di Bramley et al. nota che "le interviste sul caso di studio di North Lanarkshire sembrano indicare che in certe circostanze la politica delle cinture verdi può essere secondaria ad altre priorità di sviluppo più pressanti economicamente"<sup>30</sup>. I dati su North Lanarkshire mostrati nelle tabelle delle Figure 5 e 6 confermano questo quadro.

<i>New Land Use</i>	<i>Nos.</i>	<i>% Approved</i>	<i>Area (Hec.)</i>	<i>% Area approved</i>
Residential	69	58	172	25
Telecoms	22	86	1	94
Business / Storage	16	94	58	100
Minerals / Waste	5	60	27	51
Other, incl. Leisure	39	81	137	88
TOTAL	151	71	395	60

Figura 5. Elementi della pianificazione nella Green Belt in North Lanarkshire (2001-03).

<i>Previous Use</i>	<i>Number</i>	<i>% Approved</i>	<i>Area (Hectare)</i>	<i>% Area approved</i>
Greenfield	128	71	283	72
Brownfield	23	70	112	28
TOTAL	151	71	395	60

Figura 6. Elementi della pianificazione in North Lanarkshire (2001-03) per tipo di territorio.

<sup>29</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004, pag. 39.

<sup>30</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004, pag. 66.

Dunque, quali usi sono appropriati all'interno della cintura verde? La risposta non è facile. La ricerca scozzese è arrivata alla conclusione che mentre il governo definisce politiche e obiettivi per le cinture verdi, non spiega con chiarezza che cosa è accettabile e cosa invece non lo è. In particolare, vi sono molte ambiguità circa gli "usi istituzionali" che in caso di università o ospedali possono essere i maggiori insediamenti che generano un volume di traffico non diverso da quello, per esempio, dei centri commerciali. La ricerca ha inoltre evidenziato che le autorità locali avevano la possibilità di identificare "eccezioni" alla generale supposizione contro i maggiori insediamenti all'interno della cintura verde e ha osservato che alcuni critici hanno visto in ciò un mezzo per le autorità "a prendere decisioni opportunistiche per attirare particolari sviluppi, soprattutto quelli economici"<sup>31</sup>. Dovrebbe essere chiaro ora che le cinture verdi non sono quelle che sembrano essere. Pertanto, come la presenza della cintura verde può influenzare la gestione del paesaggio? Di nuovo vi sono molte differenze tra luogo e luogo ma il punto fondamentale è che le cinture verdi non sono realmente uno strumento per la gestione del paesaggio, mentre la designazione di cintura non impedisce programmi di miglioramento ambientale, per esempio, non è automatico che li favorisca. Similmente, esigenze come l'accesso pubblico, elemento chiave e controverso dei territori di margine urbano, non sono direttamente indirizzati dalla designazione della cintura verde. Fondamentalmente c'è necessità di azioni positive di gestione dei terreni per far funzionare la cintura verde così come questa è intesa, certamente riguardo all'accesso dalle aree urbane per gli usi ricreativi e il potenziamento delle qualità ambientali. Per esempio, un problema comune nelle cinture verdi, come in ogni altro luogo dei margini urbani, è la presenza di discariche non autorizzate di rifiuti domestici o aziendali. Una effettiva gestione è richiesta per prevenire questi abusi e per pulire l'immondizia quando occorre.



Figura 7. Discarica non autorizzata nella cintura verde di Edimburgo.

---

<sup>31</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004, pag. 104.

Le opportunità per il miglioramento del paesaggio identificate dalla ricerca scozzese includono<sup>32</sup>:

- Migliore sintonia degli schemi agro-ambientali alle situazioni dei territori periurbani.
- Forestazione urbana.
- Miglioramento ambientale e paesaggistico di parti della cintura verde come “porte di accesso” agli insediamenti.
- Riuso dei terreni abbandonati all’interno delle cinture verdi.

In seguito alla ricerca sopra citata alcuni cambiamenti sono stati fatti dallo Scottish Executive (2006). In particolare la nuova politica riconosce l’importanza dei piani di gestione, condivisi tra le autorità locali, proprietari terrieri e altri soggetti interessati, per massimizzare i benefici delle aree di cintura.

#### ALTRE PRATICHE EUROPEE DI PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLE AREE DI MARGINE

Nel progetto di ricerca compiuto per lo Scottish Executive sono state analizzate alcune pratiche straniere. Un interessante approccio di gestione delle aree di margine è quello di Helsinki.

Il nuovo Master Plan (piano di sviluppo strategico) di Helsinki del 2002 è finalizzato a preservare i limiti naturali con gli insediamenti vicini; nella pratica questo obiettivo è seguito alla lettera. Con l’ottanta per cento della terra di proprietà pubblica, la Città di Helsinki ha il monopolio sul processo di pianificazione. Questo determina *quale* tipo di uso del suolo è scelto, *quanto* spazio è usato, *dove* questo è localizzato, *quando* è costruito e *chi* lo attua in funzione della offerta più competitiva. La “buona pratica” di Helsinki è pertanto efficace, l’unico argomento tende ad essere il mercanteggiamento sulla *qualità* dell’ambiente. Occasionalmente vi sono delle aree verdi che sono sottoposte allo sviluppo urbano, ma la protesta della popolazione è tale che generalmente sono queste proposte sono ritirate. Ne risulta che, passeggiando in qualsiasi area periferica attorno a Helsinki, si può vedere una rete di percorsi nel bosco per lo svago estivo e percorsi da scii invernali. Una visita alla periferia della città mostra un sistema ricreativo ben usato sia in estate che in inverno.

L’alto livello della proprietà pubblica dei terreni è sia critico per l’esito di Helsinki sia anche inusuale in Europa. Comunque, l’esperienza da qualche altro luogo della Scandinavia può essere più trasferibile. Un esempio l’esperienza di Stoccolma: la pianificazione strategica e la forma urbana sostenibile.

A Stoccolma, il piano generale approvato nel 1952 ipotizzò di gestire la crescita urbana attraverso nuovi sobborghi focalizzati attorno alle stazioni del metrò, vicino alle quali la densità era alta. Questo creò contemporaneamente una struttura verde di parchi e aree aperte che interrompeva le periferie. Il risultato odierno è che la popolazione gode nei sobborghi di una qualità della vita alta, ma ancora raggiunge facilmente la città, le sue attrezzature e i centri lavorativi. Le politiche di pianificazione correnti mantengono questo cuore verde e accolgono i “grandi contenitori” di oggi come magazzini di vendita, saloni espositivi delle autovetture, eccetera, nei corridoi infrastrutturali, traendo vantaggio dai luoghi vicino i nodi stradali. Comunque, i cunei verdi portano l’ambiente naturale nel cuore della città. E’ attribuita una grande enfasi sullo sviluppo dei siti abbandonati e sugli usi misti, ma lo sviluppo sta andando nei comuni vicini, dietro i confini della città. Durante gli anni Novanta una media di trentaduemila persone si muoveva entro la regione di Stoccolma annualmente. I cambiamenti non sono stati privi di problemi, con crescenti riferimenti alla segregazione dei poveri in qualche vecchio quartiere, ma d’altra parte questo è legato a una lunga tradizione di uguaglianza. La pianificazione dei corridoi verdi di Stoccolma ha permesso alla regione più importante economicamente della Svezia di crescere senza sacrificare la qualità ambientale che la rende una attrazione per la sua altamente qualificata forza-lavoro.

---

<sup>32</sup> GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEKERS, HARRY SMITH, op. cit. 2004, pag. 41.



Figura 8. Stoccolma: corridoi verdi portano spazi aperti di elevata qualità fin dentro il cuore della città.

Si può imparare però anche dagli Olandesi, ad esempio dalla espansione pianificata paesaggisticamente di Groningen.

Un gruppo di consulenti è stato chiamato a produrre proposte per lo sviluppo della città, della campagna e del sistema acquatico per un'area che si sviluppa per circa dieci-quindici chilometri dal lato occidentale della città di Groningen. L'area, che include quattro piccole città e pochi villaggi, è principalmente una zona di fattorie per la produzione di latte e latticini. I consulenti definirono le priorità per lo sviluppo quali "proteggere e rafforzare le qualità ecologiche, paesaggistiche e ricreative" e nel loro rapporto enfatizzarono i paesaggi culturali di questa zona. Fu condotta anche una analisi completa dei caratteri insediativi, come pure geologici, idrologici, paesaggistici ed ecologici.

Il progetto prodotto immaginava di "abbracciare i vuoti". Gli obiettivi includevano una chiara transizione tra la città e la campagna; una rete di percorsi ricreativi estesa dal centro della città; una immagine spaziale del paesaggio che fosse ancora definita dalle aziende agricole; il mantenimento della natura aperta della campagna e potenziamento dei paesaggi culturali<sup>33</sup>.

Alla fine, pur essendo critici su quanto accade alle cinture verdi scozzesi, si deve riconoscere una caratteristica positiva e cioè il coinvolgimento attivo delle organizzazioni dei volontari nella gestione. Un esempio, l'Edinburgh Green Belt Trust.

L'Edinburgh Green Belt Trust lavora in associazione alle comunità locali, proprietari terrieri e altre organizzazioni per creare un paesaggio sostenibile, ben gestito e accessibile all'interno e intorno ad Edimburgo, East Lothian e Midlothian. Il Trust sviluppa progetti ambientali locali e incoraggia il coinvolgimento individuale ed della comunità nella

---

<sup>33</sup> CLIFF HAGUE, op. cit., 2005, pagg. 178-179.

protezione e valorizzazione ambientale. Nel 2006 il Trust ha cambiato il proprio nome in Edinburgh and Lothians Green Space Trust, manifestando così il riconoscimento che la cintura verde è sì importante, ma non l'unica!<sup>34</sup>

#### LEZIONI SULLA GESTIONE DEI PAESAGGI DI FRANGIA URBANA

La pressione per lo sviluppo ai margini urbani è evidente in quasi tutta l'Europa. Essa riflette un vantaggio che una localizzazione periferica vicino alla rete dei trasporti può offrire. In particolare, si ha una crescita elevata dei settori relativi al divertimento e al commercio, per entrambi dei quali è prioritaria la distanza in termini di tempo in macchina e l'ampio parcheggio. Comunque la città compatta come "città delle corte distanze" presume che la prossimità definisca i modelli di spostamento e pertanto i brevi viaggi che possono essere fatti a piedi o con i trasporti pubblici indurranno le persone a non usare le loro auto per raggiungere le attrezzature a maggiore distanza.

Lo sviluppo urbano policentrico ideale sostenuto nel ESDP implica che la popolazione abbia opzioni multiple per raggiungere i luoghi di lavoro, i negozi e le attrezzature ricreative. Nel prendere le decisioni la prossimità sarà solo uno dei fattori contro molti e non sarà necessariamente equiparato alla accessibilità. Hague ha sostenuto che questo è già il caso del Randstad<sup>35</sup>. Allo stesso modo Mommaas ha indicato che i viaggi di piacere sono ora un aspetto chiave del movimento in Olanda, e che questo è probabile voler dire un viaggio ai confini della città, non verso il centro città<sup>36</sup>.

Sebbene queste tendenze riflettono un futuro stile americaneggiante, della dispersione insediativa e della dipendenza dalle auto, questo non è un esito inevitabile. Pianificatori e urbanisti devono riconoscere la realtà che queste tendenze sono forti e, ragionevolmente, non possono essere completamente contrastate. Il problema è come gestire il cambiamento, non come prevenirlo. Questo scritto ha sostenuto che le cinture verdi, certamente così come sono praticate in Scozia, non sono una soluzione a meno che il concetto sia radicalmente reinterpretato.

La vera sfida è trovare modi attraverso la pianificazione spaziale strategica, il progetto e la gestione per fare della frangia un paesaggio sostenibile. C'è molto che può essere imparato dall'esempio di Stoccolma, che ha un paesaggio di alta qualità e un vasto sistema di spazi aperti dentro la città, ma che è riuscita a conservare ciò e contemporaneamente favorire la crescita economica e un relativamente ugualitario modello sociale. La stabilità a lungo termine nella pianificazione strategica ha giocato un ruolo chiave, accanto all'uso positivo dei corridoi di sviluppo.

La valutazione e progettazione paesaggistica, selettiva e effettiva protezione a lungo termine della qualità dei paesaggi, è importante. Comunque sopra tutto la gestione necessita di essere costruita all'interno di strategie. Una debolezza del tradizionale disegno architettonico che è evidente nelle cinture verdi è che questo enfatizza una forma disegnata sulla carta e dimentica l'importanza delle abilità alla negoziazione, comunicazione, monitoraggio, valutazione, eccetera<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> Cfr. <http://www.ewgbt.org.uk>

<sup>35</sup> Cfr. CLIFF HAGUE, op. cit. 2007.

<sup>36</sup> H. MOMMAAS, "Recreation is now a leading factor of the physical planning of the Netherlands", in T. BAART, T. METZ, T. RUIMSCHOTEL (editors), *Atlas of Change: Re-arranging the Netherlands*, NAI Publishers and Ideas on Paper, Rotterdam (Netherlands) 2000.

<sup>37</sup> Per maggiori approfondimenti sulle abilità necessarie ai pianificatori in un contesto internazionale, si veda HAGUE CLIFF, WAKELY PAT, CRESPIEN JULIE, JASKO CHRIS, *Making Planning Work: A guide to approaches and skills*, ITDG Publishing, Rugby 2006.

## ALCUNE IDEE PER UNA AGENDA EUROPEA DI RICERCA SULLA PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE PAESAGGISTICA AI MARGINI URBANI

Alla fine come possono essere testate e sviluppate alcune di queste idee ed argomenti? C'è certamente l'opportunità per una preziosa ricerca di collaborazione europea sul compito della gestione dei margini urbani. Suggerirei tre questioni aperte che possono essere focalizzate attorno a questa ricerca internazionale e comparativa, e cioè:

- Analisi istituzionali. Quali organizzazioni, con quale abilità e prospettive, riescono a gestire i cambiamenti ai margini urbani?
- Analisi sulle identità. Come lo sviluppo e la gestione dei margini può influenzare l'identità dei luoghi?
- Strumenti. Quali strumenti di protezione e valorizzazione sono usati per gestire i margini?

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Aberdeen City Council, *Aberdeen City Local Plan Consultative Draft*, Aberdeen City Council, Aberdeen 1998.

Aberdeen City Council and Aberdeenshire Council, *North East Scotland Together: Finalized Aberdeen and Aberdeenshire Structure Plan 2001-2016*, Aberdeen City Council and Aberdeenshire Council, Aberdeen 2001.

APEL DIETER, LEHMBROCK M., PHAROAH TIM, THIEMANN-LINDEN J., *Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich*, Deutsches Institut für Urbanistik (difu), Berlin 1997.

BERTOLINI L., LE CLERQ, F., *Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multi-modal region*, in "Environment and Planning A", 35, 2003, pagg. 575-589.

BRAMLEY GLEN, HAGUE CLIFF, KIRK KARRYN, PRIOR ALAN, RAEMAEKERS JEREMY, SMITH HARRY, with ROBINSON ANDREW and BUSHNELL ROSIE, *Review of Green Belt Policy in Scotland*, Edinburgh, UK: Scottish Executive Social Research 2004.

British Retail Consortium, *Quarterly Economic Monitor*, 10, August 2000.

Centre for Urban and Rural Ecology, *Sustainable Development in the Countryside around Towns*, Countryside Agency, Cheltenham 2002.

Commission of the European Communities, *Green Paper on the Urban Environment*, EUR 12902 EN, Commission of the European Communities, Brussels 1990.

Commission of the European Communities, *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable development of the Territory of the EU*, Office for the Official Publications for the European Communities, Luxembourg 1999.

Countryside Agency, *The state and potential of agriculture in the urban fringe*, Unpublished project brief, Cheltenham 2002.

European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge*, EAA Report No 10/2006, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006.

GALLEN NICK, ANDERSSON JOHAN, BIANCONI MARCO, *Planning on the Edge: The Context for Planning at the Rural-Urban Fringe*, Routledge, London and New York 2006.

GALLEN NICK, ANDERSSON JOHAN, BIANCONI, MARCO, *Planning on the edge: England's rural-urban fringe and the spatial-planning agenda*, in "Environment and Planning B: Planning and Design", 33, 2006, pagg. 457-476.

FRANKE THOMAS, STRAUSS WOLF-CHRISTIAN, REIMANN BETTINA, BECKMANN KLAUS J., *Integrated Urban Development – A Prerequisite for Urban Sustainability in Europe*, Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, Berlin 2007, downloadable from <http://www.bmvbs.de>.

HAGUE CLIFF, "Identity, Sustainability and Settlement Patterns", in CLIFF HAGUE, PAUL JENKINS (editors), *Place Identity, Participation and Planning*, Routledge, London and New York 2005, pagg.159-182.

HAGUE CLIFF, "Urban containment: European experience of planning for the compact city", in GERRIT-J KNAAP, HUIBERT HACCOU, KELLY J. CLIFTON, JOHN W. FRECE, (editors), *Incentives, Regulations and Plans: The roles of states and nation states in smart growth planning*, Cheltenham (UK) and Northampton, MA (USA) 2007, pagg. 17-35.

HAGUE CLIFF, JENKINS PAUL (editors), *Place Identity, Participation and Planning*, Routledge, London and New York 2005.

HAGUE CLIFF, WAKELY PAT, CRESPIAN JULIE, JASKO CHRIS, *Making Planning Work: A guide to approaches and skills*, ITDG Publishing, Rugby 2006.

KUHN M., *Greenbelt and Green Heart: separating and integrating landscapes in European city regions*, in "Landscape and Urban Planning", 64, 2003, pagg. 19-27.

MOMMAAS H., 'Recreation is now a leading factor of the physical planning of the Netherlands' in T. BAART, T. METZ, T. RUIJSCHOTEL (editors), *Atlas of Change: Rearranging the Netherlands*, NAI Publishers and Ideas on Paper, Rotterdam (Netherlands) 2000.

NEEDHAM BARRIE, FALUDI ANDREAS, *Dutch Growth Management in a changing market*, in "Planning Research and Practice", 14 (4), 1999, pagg. 481-489.

SCHEURER JAN, *Urban Ecology: Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards sustainability in neighbourhood communities*, PhD Thesis at Murdoch University, Perth (Australia) 2001, downloadable from <http://www.murdoch.edu.au>

Scottish Executive, *Scottish Planning Policy 21: Green Belts*, Scottish Executive, Edinburgh 2006, downloadable from <http://www.scotland.gov.uk/Publications/2006>

Scottish Office, *Scottish Circular 24/1985: Development in the Countryside and Green Belts*, Scottish Office Development Department, Edinburgh 1985.

VAN DER VALK, A., *The Dutch Planning experience*, in "Landscape and Urban Planning", 58, 2002, pagg. 201-210.

#### RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

Figure 1, 2, 3, 7, 8: Fotografie di Cliff Hague.

Figura 4: Elaborazione dell'autore.

Figure 5, 6: GLEN BRAMLEY, CLIFF HAGUE, KARRYN KIRK, ALAN PRIOR, JEREMY RAEMAEEKERS, HARRY SMITH, with ANDREW ROBINSON and ROSIE BUSHNELL, *Review of Green Belt Policy in Scotland*, Edinburgh, UK: Scottish Executive Social Research 2004, pag.142, pag. 141.

Testo acquisito dalla redazione della rivista nel mese di novembre 2007.

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.