

Lo sviluppo sostenibile come sfida per le città del XXI secolo: insegnamenti tratti dall'esperienza di Freiburg im Breisgau

Antonietta Mazzette, Sara Spanu¹

Riassunto. *Entro il 2050 il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle città. Quali caratteri dovranno avere le città del XXI secolo per garantire una buona qualità di vita ai loro abitanti, in termini di benessere materiale e culturale, oltre che di coesione sociale? È opportuno fare riferimento agli indicatori utilizzati dalla Commissione europea nello stabilire la graduatoria delle Green cities: mobilità eco-compatibile, aumento delle aree verdi, riduzione del consumo del suolo e coinvolgimento della popolazione nella diffusione di buone pratiche. Questo articolo propone alcune riflessioni relative alla sostenibilità ambientale e sociale, che rappresentano questioni aperte e controverse. La prima parte richiama l'attenzione su tre ragioni - territoriali, sociali e politiche - che dovrebbero sollecitare l'adozione di politiche sostenibili. La seconda parte è dedicata alla città tedesca di Freiburg in relazione ai traguardi raggiunti in campo ambientale, ma che evidenzia alcuni aspetti critici legati alla partecipazione dei cittadini e, più in generale, al perseguimento della sostenibilità anche in termini sociali.*

Parole-chiave: *sociologia urbana, sviluppo sostenibile, politiche urbane, partecipazione civica, green cities.*

Abstract. *By 2050, 70% of the world population will live in urban areas. Which features should the 21st century cities have in order to guarantee a good quality of life for their inhabitants in terms of material and cultural prosperity, and social cohesion? The answer lies within the indicators used by the European commission in determining the ranking of Green cities: eco-friendly mobility, increase of green areas, reduction of soil consumption, and the involvement of citizens in the urban policymaking processes, just to name a few. This paper presents some notes on urban environmental and social sustainability, which is an open and controversial issue. In the first part, the focus is on three main reasons - territorial, social and political reasons - that should lead us to promote sustainable policies. In the second part, we will present the case study of the German city of Freiburg, widely recognized for its achievements in relation to the environmental sustainability policies adopted, but with some crucial aspects to be explored in terms of social sustainability and citizen participation.*

Keywords: *urban sociology, sustainable development, urban policies, citizen participation, green cities.*

1. Introduzione

Recenti indagini confermano che nel 2050 il 70% della popolazione globale sarà urbanizzata, mentre nell'Unione europea l'80% vive già in città. I dibattiti sulle problematiche urbane sottolineano la necessità di riflettere su quali livelli di sostenibilità dovranno essere raggiunti dalle città in tempi brevi per garantire una buona qualità di vita agli abitanti, in termini di benessere materiale e culturale, oltre che di coesione sociale. Esempi significativi a riguardo sono le politiche urbane che si ispirano agli indicatori utilizzati dalla Commissione Europea nello stabilire la graduatoria delle *Green cities*:

¹ Antonietta Mazzette è professore ordinario di Sociologia urbana presso il Dipartimento di Scienze politiche, scienze della comunicazione e ingegneria dell'informazione, Università di Sassari. Ambiti di ricerca: indicatori sociali per la pianificazione urbana sostenibile; dinamiche sociali nello spazio pubblico; email: mazzette@uniss.it. Sara Spanu è assegnista di ricerca in Sociologia urbana presso lo stesso Dipartimento. Ambiti di ricerca: sostenibilità urbana, forme ed efficacia del coinvolgimento dei cittadini nel governo urbano; email: saraspanu@uniss.it. Antonietta Mazzette ha scritto il paragrafo 2, Sara Spanu ha scritto il paragrafo 3. Entrambe hanno scritto i paragrafi 1 e 4.

mobilità eco-compatibile, aumento delle aree verdi, riduzione del consumo del suolo e coinvolgimento della popolazione nel processo decisionale urbano. Per raggiungere ciascuno degli obiettivi insiti in questi indicatori, è necessaria una *knowledge* applicata di tipo sia tecnologico sia politico-amministrativo, che sarebbe però insufficiente se non si accompagnasse a processi sociali in cui la partecipazione è consapevolmente orientata alla costruzione di un altro modello di sviluppo.

In merito, la città tedesca di Freiburg im Breisgau costituisce uno degli esempi più noti e citati di città sostenibile. In 30 anni dall'adozione di politiche di sostenibilità urbana, il caso di Freiburg è utile per mettere in evidenza punti di forza e debolezza di una *green city*, ovvero i traguardi raggiunti in tema di politiche ambientali e i nodi problematici connessi al coinvolgimento dei cittadini e, più in generale, al perseguimento della sostenibilità anche in termini sociali (SPANU 2013).

2. Perché sostenere le *Green cities*?

Possiamo prendere in considerazione tre ragioni per sostenere le *Green cities* e che dovrebbero sollecitare la promozione di politiche urbane sostenibili:

1. ragioni territoriali;
2. ragioni sociali;
3. ragioni politiche.

2.1

Per quanto riguarda le ragioni territoriali, i continui processi di urbanizzazione del territorio stanno comportando un progressivo aumento del consumo di suolo che è andato crescendo negli ultimi decenni in modo esponenziale, assumendo l'aspetto patologico dello *sprawl*. Questi processi vanno di pari passo con la forte riduzione dei territori agricoli dove, fino a pochi decenni fa, hanno prevalso i sistemi sociali (comunitari) ad essi connessi. L'Unione europea ha più volte indicato il problema del consumo del suolo come un'emergenza perché lo spazio consumato per persona nelle città europee è più che raddoppiato negli ultimi 50 anni e perché negli ultimi 20 anni "l'estensione delle aree edificate in molti Paesi dell'Europa occidentale ed orientale è aumentata del 20%, mentre la popolazione è cresciuta soltanto del 6%" (EEA 2006). C'è un aspetto poco affrontato riguardante l'atomizzazione dei vissuti sociali, derivante, in primo luogo, dalla dispersione delle funzioni e delle attività, in secondo dai processi di espulsione di parti di popolazione urbana dalle aree compatte e centrali. Ciò è dovuto ai cambiamenti strutturali della città che da luogo di produzione materiale per lo più manifatturiera è diventata, per un verso, centro di produzione immateriale, per un altro centro di divertimento e di *loisir*. L'aumento di attività che rientrano nei circuiti dell'accoglienza alberghiera, del consumo e dello svago, ha contribuito ad aumentare la perifericità di funzioni primarie, quali quelle abitative, e perciò ad espellere gli abitanti, a partire da quelli socialmente più vulnerabili.

2.2

Per quanto riguarda le ragioni sociali, il processo di espansione urbana è del tutto scollegato da esigenze sociali di tipo quantitativo, giacché non c'è crescita della popolazione, mentre "subisce l'influenza di diversi altri fattori, che scaturiscono dal desiderio di realizzare nuovi stili di vita in aree periferiche, lontane dal centro delle città" (*ivi*, 6). Lo spostamento di popolazione dalla città cosiddetta compatta verso il territorio

vasto è anche un sintomo di malessere rispetto alle condizioni di vita urbana ed è l'espressione di un processo di espulsione che riguarda *in primis* le popolazioni più vulnerabili, ad esempio giovani, donne e stranieri. Inoltre, la dispersione urbana e, talvolta, la creazione di nuovi insediamenti, non equivale ad una redistribuzione delle qualità urbane nel territorio vasto. Anzi, quasi sempre, questi nuovi insediamenti nascono senza le più elementari dotazioni urbane: scuole, uffici, spazi pubblici, aree verdi, e così via (WOODCRAFT ET AL. 2011).

Va sottolineato che il fenomeno dello *sprawl* ha un peso importante nella determinazione di pratiche sociali che sono ben lontane dall'idea dell'incontro e del *mix* sociale. Ciò perché le forme spaziali incidono sui comportamenti individuali e di gruppo che sono estremamente mobili, senza vincoli sociali stabili e con una natura fortemente intimistica. Comportamenti, dunque, che non esprimono neppure una domanda di quello spazio pubblico che, nonostante i profondi cambiamenti e le difficoltà concettuali, continua ad essere un luogo centrale di incontro e di mescolanza sociale (MAZZETTE 2013). Comportamenti che, dal punto di vista individuale, presentano forme di deresponsabilizzazione e di indifferenza - che in altra sede abbiamo definito di tipo solipsistico (MAZZETTE 2009) - verso ciò che accade agli altri e al mondo sociale circostante; così come, dal punto di vista del gruppo, non consentono di costruire una vita quotidiana nella quale la collettività si possa riconoscere e rappresentare, secondo Sennett (2006, 414), "la disfatta della socialità".

2.3

Per quanto riguarda le ragioni politiche, in questo contesto così denso di contraddizioni di tipo territoriale e sociale, con quali politiche è necessario governare le città del XXI secolo per competere ai livelli più avanzati, non solo in termini di innovazione, creatività e coesione sociale, ma anche di economia sostenibile? Sappiamo che i problemi di sostenibilità sono destinati a crescere e non è un caso che la Commissione europea abbia stilato un elenco di indicatori con l'obiettivo di orientare gli attori urbani verso l'adozione di politiche compatibili. Le *Green cities* si collocano in questo quadro perché hanno mobilità eco-compatibile ed aree verdi, hanno ridotto (o comunque è nelle loro agende) il consumo del suolo e dell'acqua, fanno la raccolta differenziata dei rifiuti urbani e un uso prevalente di energia pulita, coinvolgono la popolazione nella diffusione di buone pratiche. Più nello specifico, il fatto che ogni nuova realizzazione risponda a specifiche esigenze abitative significa che, per un verso, si rende necessario riqualificare il patrimonio abitativo esistente in termini di sostenibilità; per un altro verso, le nuove costruzioni devono rispondere ai principi indicati dalla Commissione europea in termini di 'case passive' sotto il profilo energetico. Inoltre, non consumare suolo (in particolare quello a vocazione agricola) e riutilizzare quello già compromesso è, comunque, l'obiettivo prioritario di città come Vitoria-Gasteiz, Stoccolma, Amburgo, Nantes, Copenaghen, Oslo e Freiburg. Per l'appunto, tutte quelle città che hanno superato con successo gli *steps* imposti dagli indicatori della Commissione europea in materia di *Green cities* e hanno adottato politiche sostenibili di lungo termine. A questo proposito forse vale la pena sottolineare che il 'Memorandum of the European Green Capital' è stato siglato nel 2006 e che la prima capitale *green* è stata Stoccolma nel 2010, mentre quella del 2015 è Bristol. Complessivamente tra le città che hanno concorso prevalgono Paesi del Nord Europa, ma anche città francesi (come Nantes) e spagnole (come Barcellona e Vitoria-Gasteiz); di contro, risultano assenti le città italiane, anche se iniziano ad esserci timidi segnali di interesse: Reggio Emilia si è candidata per il 2016, seppure non sia rientrata tra le quattro finaliste per la selezione definitiva.

3. Il caso di Freiburg

La città di Freiburg è un caso interessante a livello nazionale e internazionale in relazione alle politiche di sostenibilità urbana adottate da oltre 2 decenni.

Quando si parla di sostenibilità urbana bisogna avere in mente un'idea di città intese come

centres of social life, carriers of our economies, and guardians of culture, heritage and tradition [...] understand that our present urban lifestyle, in particular our patterns of division of labour and functions, land-use, transport, industrial production, agriculture, consumption, and leisure activities, and hence our standard of living, make us essentially responsible for many environmental problems humankind is facing (ESCTC 1994).

Questo approccio evidenzia una relazione fra l'ambiente urbano come sistema artificiale e l'ambiente naturale *tout court*. Questo legame produce effetti in termini di adattamento reciproco, nel senso che l'evoluzione di uno dei due sistemi influenza l'evoluzione dell'altro e viceversa (NORGAARD 1984). Il punto è che questi adattamenti possono essere più o meno favorevoli alla vita dell'uomo (DAVICO ET AL. 2009). A questo proposito, basti pensare alle cosiddette 'calamità naturali', che altro non sono che "l'esito finale di un insieme di cause tra loro diverse, di cui buona parte di origine sociale" (MELA ET AL. 1998, 22) e agli effetti nefasti che ne conseguono sia per l'ambiente naturale, sia per l'ambiente sociale.

È per queste ragioni, dunque, che è necessario 'invertire la rotta' e promuovere un approccio alternativo al tema della crescita, che dia ormai per acquisito il fatto che "a stage has been reached when, through the rapid acceleration of science and technology, man has acquired the power to transform his environment in countless ways and on an unprecedented scale" (UN 1972).

In Germania, il dibattito sullo sviluppo sostenibile ebbe particolare enfasi negli anni Settanta, tanto che già nel 1971 il *Bundesregierung* adottò l'*Environmental program*, nel quale venivano fissati ambiziosi traguardi di lungo periodo in materia di politiche ambientali (BUNDESREGIERUNG 1972). Tuttavia, l'entusiasmo iniziale subì un progressivo affievolimento sul finire degli anni Settanta e l'attenzione verso la questione ambientale venne circoscritta all'adozione di strategie di medio termine su controllo delle emissioni, tutela delle falde e gestione dei rifiuti fino ad essere completamente abbandonata nel 1982 dal governo dei cristiano-liberali (JÄNICKE, WEIDNER 1997). Negli stessi anni, la Germania si apprestava a varare un imponente programma di espansione degli impianti nucleari, giustificato dalla necessità di far fronte alla crescita di domanda energetica: uno dei reattori sarebbe dovuto sorgere a Wyhl, un paese nelle vicinanze di Freiburg. L'opposizione all'iniziativa non tardò a manifestarsi da parte delle popolazioni locali, allarmate dagli effetti derivanti dalla presenza di un reattore nucleare, e si estese rapidamente all'intera area, avviando dibattiti e riflessioni sulle alternative in tema di produzione energetica.

Il coinvolgimento della città nei fatti di Wyhl e il successo ottenuto dalle proteste antinucleariste possono essere interpretati come un input per la 'svolta verde' di Freiburg. Negli anni successivi, infatti, la maggiore consapevolezza attorno alla questione ambientale si è tramutata nell'adesione a un modello di governo urbano ispirato alla sostenibilità, di cui si darà conto di seguito con riferimento a:

1. la mobilità urbana;
2. il contenimento del consumo di suolo;
3. il coinvolgimento dei cittadini.

3.1 Mobilità urbana

La città contemporanea si caratterizza per un'*ipertrofia* della mobilità che ha determinato una vasta riorganizzazione del tessuto urbano orientata alla realizzazione di strutture, fra cui parcheggi multipiano, corsie preferenziali, reti di trasporto pubblico per venire incontro alle esigenze di residenti, *city-users*, turisti, *businessmen*, etc (SGROI 2007, 61-62). La rilevanza del tema emerge già nella Carta di Aalborg, che evidenzia come l'impegno per il miglioramento dell'accessibilità, del benessere sociale e dello stile di vita urbano passi attraverso la riduzione della 'mobilità forzata' e degli incentivi ingiustificati e superflui verso l'impiego di veicoli a motore.

Freiburg inizia a rispondere alle necessità di spostamento quotidiano delle popolazioni alla fine degli anni '60 con l'implementazione di un sistema di mobilità di tipo integrato in armonia con la conformazione della città. Così, a partire dalla volontà di ridurre progressivamente l'impatto del traffico veicolare, sono state introdotte e potenziate aree pedonali, piste ciclabili e la rete di trasporto pubblico. Dal 1970 a oggi si è passati da 30 Km di piste ciclabili a 420 Km fra piste ciclabili, percorsi ciclabili e strade a velocità ridotta (30 Km/h). In generale, tra il 1982 e il 1999 c'è stato un aumento del 13% di traffico ciclabile sul traffico urbano totale, così come il trasporto pubblico è aumentato del 7% e le previsioni per il 2020 prevedono l'aumento rispettivamente dell'1% e del 2%. L'estensione attuale del limite massimo di velocità di 30 Km/h in tutte le strade urbane, ad eccezione delle arterie più importanti, ha contribuito a rendere il traffico urbano maggiormente sicuro (STADT FREIBURG 2010).



Fig. 1. Mobilità pubblica nella via principale di Freiburg, Kaiser Joseph-Strasse (foto di Sara Spanu).

C'è da dire anche che la riduzione del carico di traffico automobilistico sulla città non sarebbe stata possibile se il sistema di trasporto su rotaia non fosse stato rapido e facilmente accessibile da qualsiasi punto della città. Un'attenta pianificazione della rete tranviaria consente, infatti, all'80% degli abitanti di Freiburg di avere a disposizione una fermata dell'autobus o del tram entro un raggio di 500 metri.

3.2 Contenimento del consumo di suolo

Contrastare il consumo di suolo destinato all'agricoltura, la crescente impermeabilizzazione del suolo con conseguente aumento del rischio idrogeologico e, infine, la dispersione di popolazione su un'area sempre più vasta è possibile solo attraverso un'attenta pianificazione urbanistica che detti regole certe sull'uso dei suoli e del territorio.

Nel 2006 l'Amministrazione di Freiburg ha adottato il *Flächennutzungsplan 2020* (FNP 2020), lo strumento urbanistico locale che indica la strategia di governo e individua le regole per il territorio urbano ed extraurbano. Il FNP 2020 stabilisce che lo sviluppo urbano non deve coincidere con l'espansione territoriale della città oltre gli attuali confini. L'intento è di tutelare gli spazi aperti esistenti e proseguire con la riqualificazione del patrimonio esistente, sulla scia di quanto fatto con la realizzazione dei quartieri eco-sostenibili di Vauban e Rieselfeld.



Fig. 2. Il quartiere Vauban (foto di Sara Spanu).

Questo approccio al governo del territorio acquisisce rilievo anche in relazione al contributo espresso dai cittadini: l'adozione del principio di non edificare oltre i confini attuali rappresenta, infatti, la sintesi finale espressa da una platea di cittadini al termine di un processo partecipativo pubblico (GRÜGER ET AL. 2006).

3.3 La partecipazione dei cittadini²

Accanto alle forme di coinvolgimento dei cittadini nel percorso di definizione del FNP, la presenza dei *Bürgervereine* contribuisce ad arricchire lo scenario partecipativo urbano, richiamando altre forme di partecipazione 'dal basso' attorno ai temi della città e dei quartieri. Secondo la Dichiarazione di Rio sull'Ambiente e sullo Sviluppo, "*environmental issues are best handled with the participation of all concerned citizens*", in questo sottolineando la necessità che tutti i cittadini possano avere accesso alle informazioni necessarie per poter partecipare pienamente al processo decisionale.

²In questo paragrafo vengono presentati i risultati emersi dalle interviste semi-strutturate che sono state effettuate fra Aprile e Luglio 2010 e che hanno coinvolto membri dei *Bürgervereine* (v. *infra*), esperti in processi partecipativi, architetti e pianificatori del Comune di Freiburg (SPANU 2013).

Ciò risulta centrale per il perseguimento di un

development (and/or growth) that is compatible with harmonious evolution of civil society, fostering an environment conducive to the compatible cohabitation of culturally and socially diverse groups while at the same time encouraging social integration, with improvements in the quality of life for all segments of the population (POLESE, STREN 2000, 15-16).

Il perseguimento di obiettivi di sostenibilità sociale non può prescindere dalle interazioni sociali. In questo senso, la questione della densità abitativa ha acquisito rilevanza crescente. Le comunità compatte e i quartieri costituiscono, infatti, scenari interessanti, poiché l'alta densità di popolazioni facilita le interazioni *face-to-face* (TALLEN 1999), stimolando in questo modo la produzione di *capitale sociale* inteso come "social networks and the associated norms of reciprocity" (PUTNAM 2000, 21). La presenza di questi fattori, insieme a "pride/sense of place and community stability", sono ritenuti significativi nel supportare le comunità locali e i quartieri nel perseguire con maggiori probabilità di successo politiche di sostenibilità sociale (BRAMLEY ET AL. 2006), ma anche nel favorire il senso di responsabilità dei cittadini.

I *Bürgervereine* (Bv) sono gruppi di cittadini attivi nei vari quartieri di Freiburg: ne esistono 18 e ciascun *Bürgerverein* risulta composto mediamente da circa 300 membri. In prevalenza risiedono nel quartiere e questo perché ritengono che farne parte, viverlo quotidianamente consenta di avere una conoscenza diretta delle dinamiche che si sviluppano al suo interno e quindi di poter sfruttare questa conoscenza per attivarsi in maniera specifica.

L'interesse e il senso di responsabilità per ciò che accade nel quartiere costituiscono le motivazioni prevalenti che animano l'impegno dei vari membri. Un impegno che si concretizza, da un lato, attraverso attività di animazione nel quartiere, fra cui iniziative pubbliche prevalentemente di tipo culturale (*readings* letterari, festival, eventi teatrali, festa di quartiere) con lo scopo di promuovere la vivacità locale, creare momenti di aggregazione e scambio fra gli abitanti, adoperandosi, in questo modo, per rafforzare la coesione sociale all'interno del quartiere; dall'altro lato, si propongono come promotori delle istanze provenienti dalle popolazioni del quartiere nei confronti dell'Amministrazione locale (traffico locale, interventi di riqualificazione urbana, etc).

La diffusione e il radicamento delle reti associative di cittadini nei quartieri di Freiburg vanno interpretate come un segnale non solo della fiducia riposta in esse da parte di una quota consistente di popolazione, ma anche della presenza di un diffuso senso civico da intendersi come "risorsa che fornisce motivazioni verso comportamenti 'virtuosi' anche in presenza di 'non convenienze' per i singoli individui" (SAU 2004, 118). Ciononostante, queste stesse pratiche attualmente sembrano andare incontro a una fase di 'stanchezza', causata principalmente dalla carenza del contributo proveniente dalle generazioni più giovani (adolescenti, giovani e adulti *under 50*) dovuta a un disinteresse generalizzato verso ciò che accade al di fuori della loro 'nicchia'. I profondi cambiamenti che hanno interessato i contesti urbani negli ultimi decenni hanno prodotto effetti anche sugli individui. La crescente integrazione del mondo ha, infatti, contribuito alla fuoriuscita delle relazioni sociali dai loro contesti locali di interazione, ricollocandole all'interno di archi di spazio-tempo indefiniti. A fronte dello *stiramento* delle relazioni sociali su scala globale (GIDDENS 1994), si assiste a un indebolimento dei legami comunitari e all'emergere, al contempo, di una condizione di estraneità soggettiva nella nostra società. L'emergere di una crescente 'personalità' (SENNETT 2006) ha contribuito all'insorgere di condizioni di vulnerabilità del singolo e del sentimento opprimente di perdere la "presa sul presente" (BAUMAN 2002) che hanno innescato come conseguenza forme di indifferenza verso ciò che accade attorno.

In un contesto frammentato ed estremamente incerto gli individui sono, dunque, portati ad erigere confini fra sé e l'ambiente circostante e a ritagliarsi nicchie di sicurezza per ragioni di controllo. Sono spazi che appaiono sempre provvisori e mutevoli, così come lo sono i legami che gli individui instaurano con i luoghi della città. Le ragioni alla base del disinteresse rilevato in merito ai Bv di Freiburg necessitano di specifici approfondimenti. Ad ogni modo, la crisi che coinvolge queste esperienze di attivismo sembra rispecchiare, in definitiva, quelle forme di ripiegamento dell'individuo nella sfera privata che Sennett (2012), richiamandosi al *capability approach* di Amartya Sen e Martha Nussbaum, ritiene vadano interpretate come il risultato della rinuncia da parte delle società contemporanee di accrescere le capacità delle persone e di favorire la loro capacità di collaborare. Com'è intuibile, ciò può portare nel lungo periodo al progressivo affievolimento della propensione partecipativa dei cittadini legata al mancato subentro di 'nuove leve', e, di conseguenza, a un inevitabile indebolimento del ruolo svolto dai *Bürgervereine*.

4. Conclusioni

Nei prossimi decenni la popolazione urbanizzata è destinata ad aumentare e questo impone una serie di riflessioni sui livelli di sostenibilità che le città dovranno raggiungere. Le *Green cities* rappresentano esempi virtuosi di città impegnate nel perseguimento degli obiettivi sanciti dalla Commissione europea per le città sostenibili. Freiburg costituisce una buona pratica in relazione alle politiche di sostenibilità ambientale adottate per il miglioramento della mobilità urbana e la riduzione del consumo di suolo. Analogamente, il caso di Freiburg offre spunti interessanti anche in relazione alle forme di partecipazione dei cittadini nelle questioni del governo urbano, fra cui si possono distinguere forme di coinvolgimento 'dall'alto' su temi generali di rilevanza urbana e forme di attivazione 'dal basso' su scala ridotta (quartiere). Quest'ultimo punto ha evidenziato una serie di criticità, riconducibili a fenomeni sociali in atto nei contesti urbani e che rendono più faticoso il perseguimento di uno sviluppo sostenibile anche di tipo sociale. Il che non significa che alla dimensione sociale non debba essere attribuita la stessa importanza delle altre due dimensioni (ambientale ed economica). Al contrario, ciò deve indurre a una riflessione più approfondita sul concetto di sviluppo sostenibile, che tenga conto anche delle dinamiche in atto nelle società contemporanee: non farlo, equivarrebbe a condannare la sostenibilità ad uno sviluppo 'zoppo'.

Riferimenti bibliografici

- BAUMAN Z. (2002), *La società individualizzata*, Il Mulino, Bologna.
- BRAMLEY G., POWER S., DEMPSEY N.. (2006), "What Is 'Social Sustainability'; And How Do Our Existing Urban Forms Perform In Nurturing It?", Paper presentato alla *Planning Research Conference*, London, 5-7 Aprile, <http://www.city-form.org/uk/pdfs/Pubs_Bramleyetal06.pdf> (ultima visita: Aprile 2014).
- BUNDESREGIERUNG DEUTSCHLAND (1972), *Umweltpolitik. Das Umweltprogramm der Bundesregierung*, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart.
- DAVICO L., MELA A., STARICCO L. (2009), *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*, Carocci, Roma.
- EEA (2006), *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Report No. 10/2006, Copenhagen.
- ESCTC - EUROPEAN SUSTAINABLE CITIES & TOWNS CAMPAIGN (1994), *The Aalborg Charter*, Aalborg, <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/aalborg_charter.pdf> (ultima visita: Aprile 2014).
- GIDDENS A. (1994), *Le conseguenze della modernità*, Il Mulino, Bologna.
- GRÜGER C., SCHUBERT A., KOCH K. (2006), "Bürgerorientierte Kommune konkret!", in SELLE K., (a cura di) *Planung neu denken*, Rohn Verlag, Dortmund, pp. 528-540.

- JÄNICKE M., WEIDNER H. (1997), "Germany", in JÄNICKE M., WEIDNER H. (a cura di), *National Environmental Policies: A Comparative Study of Capacity-Building*, Springer, Heidelberg-New York, pp. 133-155.
- MAZZETTE A. (2009 - a cura di), *Estranee in città*, Franco Angeli, Milano.
- MAZZETTE A. (2013 - a cura di), *Pratiche sociali di città pubblica*, Laterza, Roma-Bari.
- MELA A., BELLONI M.C., DAVICO L. (1998), *Sociologia dell'ambiente*, Carocci, Roma.
- NORGAARD R.B. (1984), "Coevolutionary agricultural development", *Economic Development and Cultural Change*, vol. 32, n. 3, pp. 525-546.
- POLESE M., STREN R. (2000), *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto.
- PUTNAM R.D. (2000), *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*, Simon and Schuster, New York.
- SAU R. (2004), *Il paradigma repubblicano. Saggio sul recupero di una tradizione*, Franco Angeli, Milano.
- SENNETT R. (2006), *Il declino dell'uomo pubblico*, Bruno Mondadori, Milano (ed. or. 1974).
- SENNETT R. (2012), *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano.
- SGROI E. (2007), "Nuove rappresentazioni urbane: luoghi per consumare, luoghi da consumare", in MAZZETTE A., SGROI E., *La metropoli consumata*, Franco Angeli, Milano, pp. 37-79.
- SPANU S. (2013), *Governo sostenibile della città e partecipazione dei cittadini: il caso di Freiburg im Breisgau*, Università di Sassari, <<http://eprints.uniss.it/8388>> (ultima visita: Aprile 2014).
- STADT FREIBURG (2010), *Umweltpolitik in Freiburg*, Dezernat für Umwelt, Schule, Bildung und Gebäudemanagement, Freiburg.
- TALEN E. (1999), "Sense of Community and Neighbourhood Form: An Assessment of the Social Doctrine of New Urbanism", *Urban Studies*, vol. 36, n.8, pp.1361-1379.
- UN - UNITED NATIONS (1972), *Declaration of the United Nations. Conference on the Human Environment*, Doc. A/Conf.48/14/Rev. 1 (1973).
- WOODCRAFT S., HACKETT T., CAISTOR-ARENDAR L. (2011), *Design for Social Sustainability, Homes & Communities Agency*, <<http://www.homesandcommunities.co.uk/download-doc/6344/10744>> (ultima visita: Aprile 2014).