

Urbanpromo, Milano  
18 Novembre, 2015

# Le aree «Transit Oriented Development» (TOD)

Come aree di intervento prioritario per la rigenerazione integrata delle città

**Sandro Fabbro,**

Coordinatore Commissione INU «Politiche di rete, delle infrastrutture e dell'innovazione»

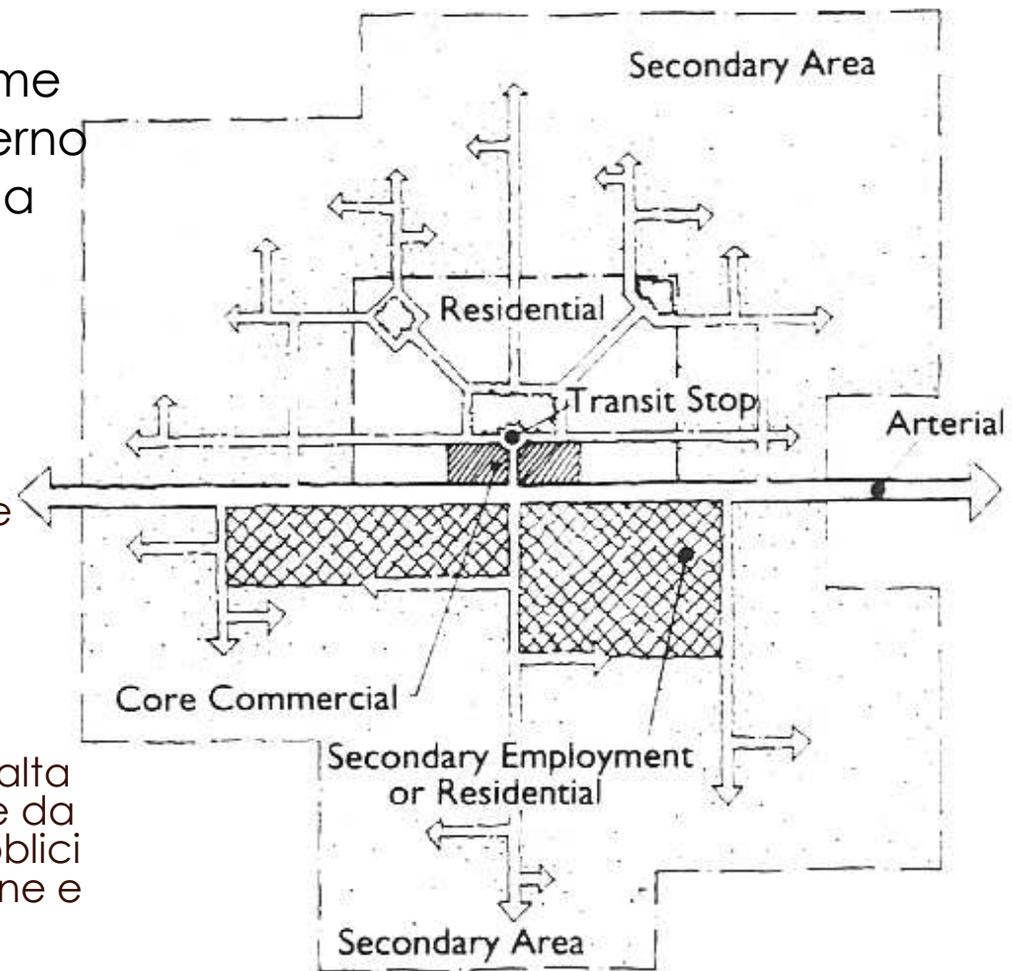


# Transit Oriented Development (TOD)

Il TOD nasce negli Stati Uniti come un nuovo approccio per il governo della mobilità sostenibile e per la riduzione dello sprawl urbano.

Il TOD (Calthorpe, 1993) si può definire come una **“Pratica riqualificazione e densificazione di aree delle stazioni esistenti e di progetto”**.

E' un insediamento di densità medio-alta posizionato entro un raggio pedonale da una fermata o stazione dei mezzi pubblici veloci, progettato in modo da favorirne e facilitarne l'uso.



TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT

## 1. Motivazioni del TOD:

- Necessità di rilanciare gli investimenti in ambito urbano e regionale
- Ponendo un freno ai processi di diffusione e dispersione insediativa e riportando abitanti in città
- Ponendo un freno alla mobilità privata e possibilmente aumentando la domanda di TPL

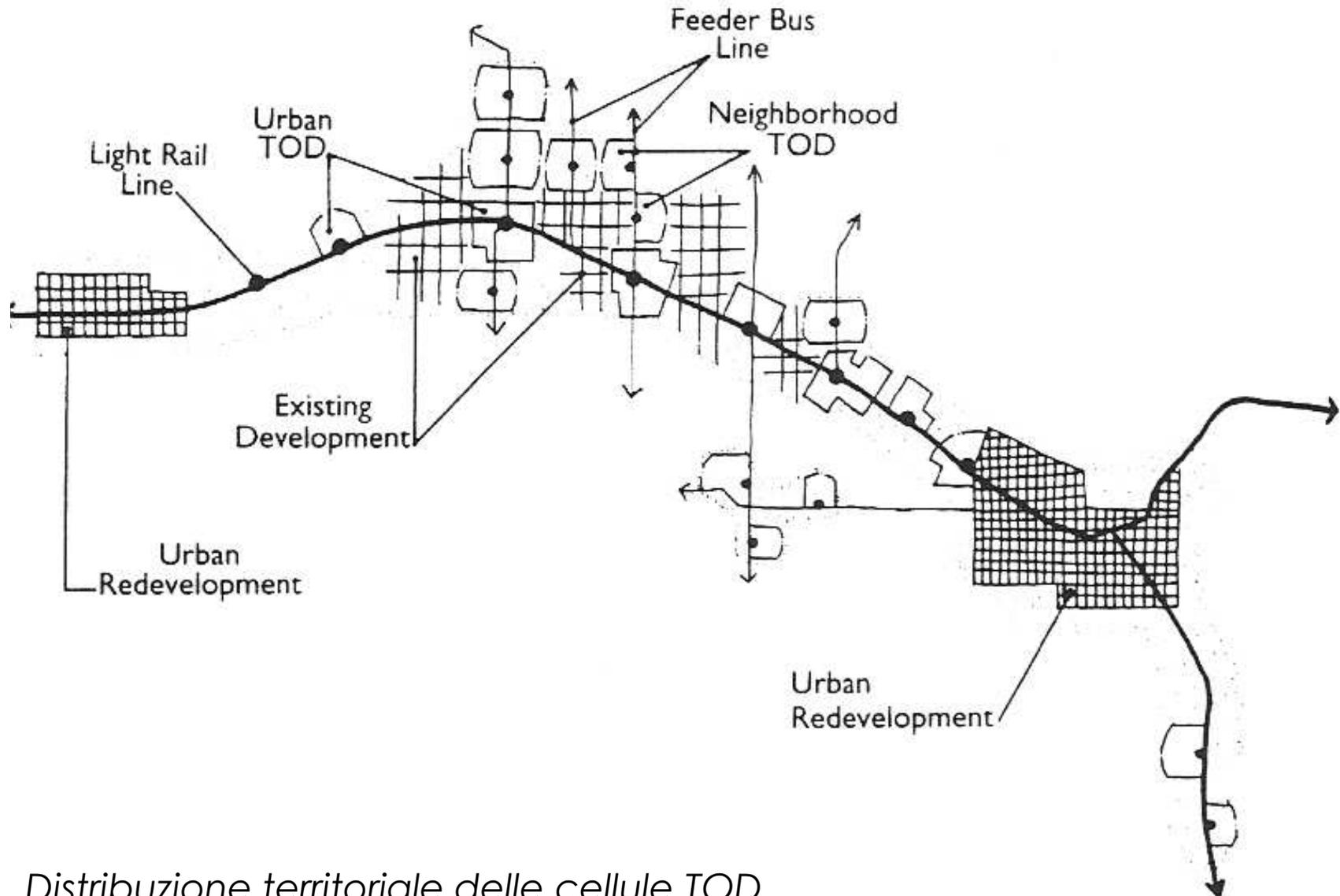
## 2. Pre-requisiti del TOD:

- Rete ferroviaria con stazioni urbane;
- Aree dismesse o da riqualificare nei pressi delle stazioni urbane

## 3. Missione del TOD:

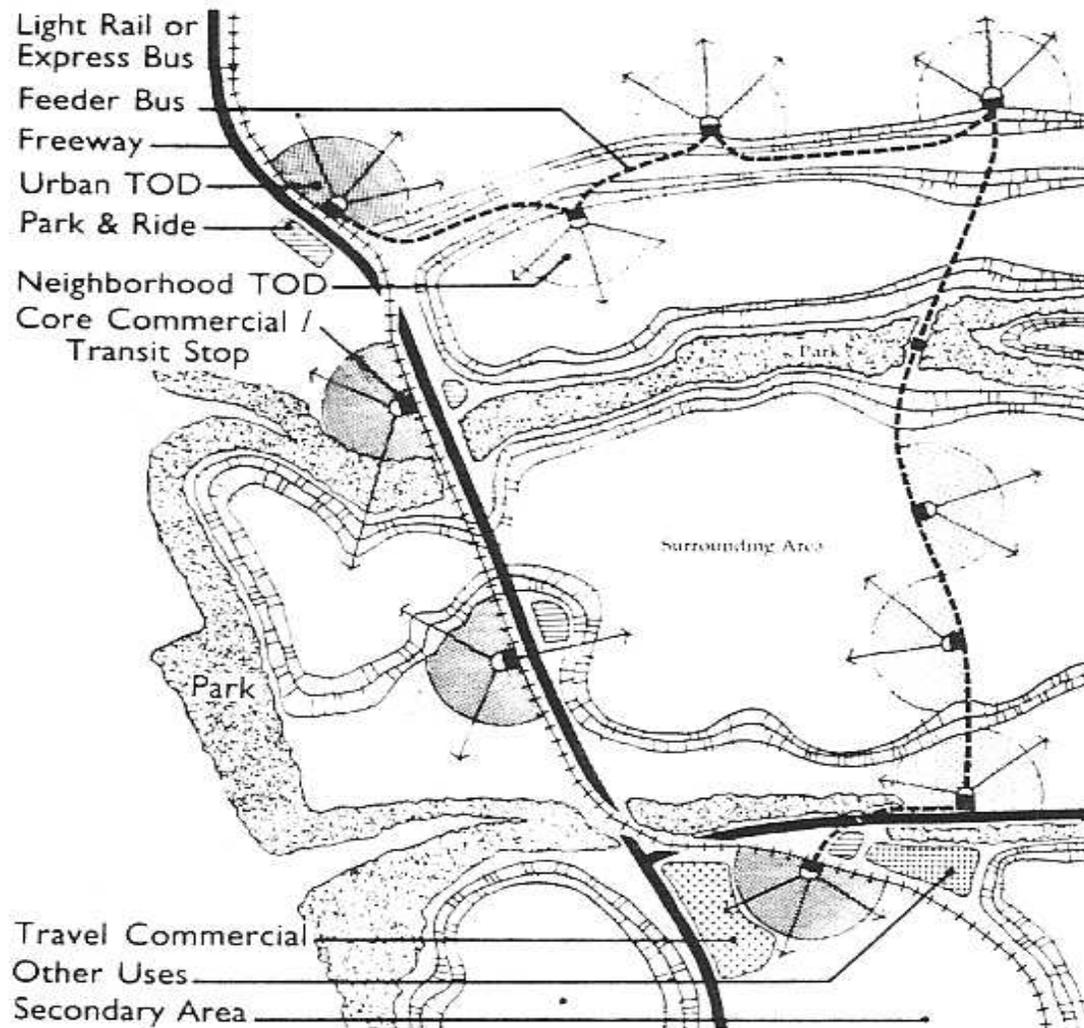
- Le aree delle stazioni diventano determinanti nella riorganizzazione dei sistemi urbani (*Bertolini 1999*)

# La rete territoriale dei TOD

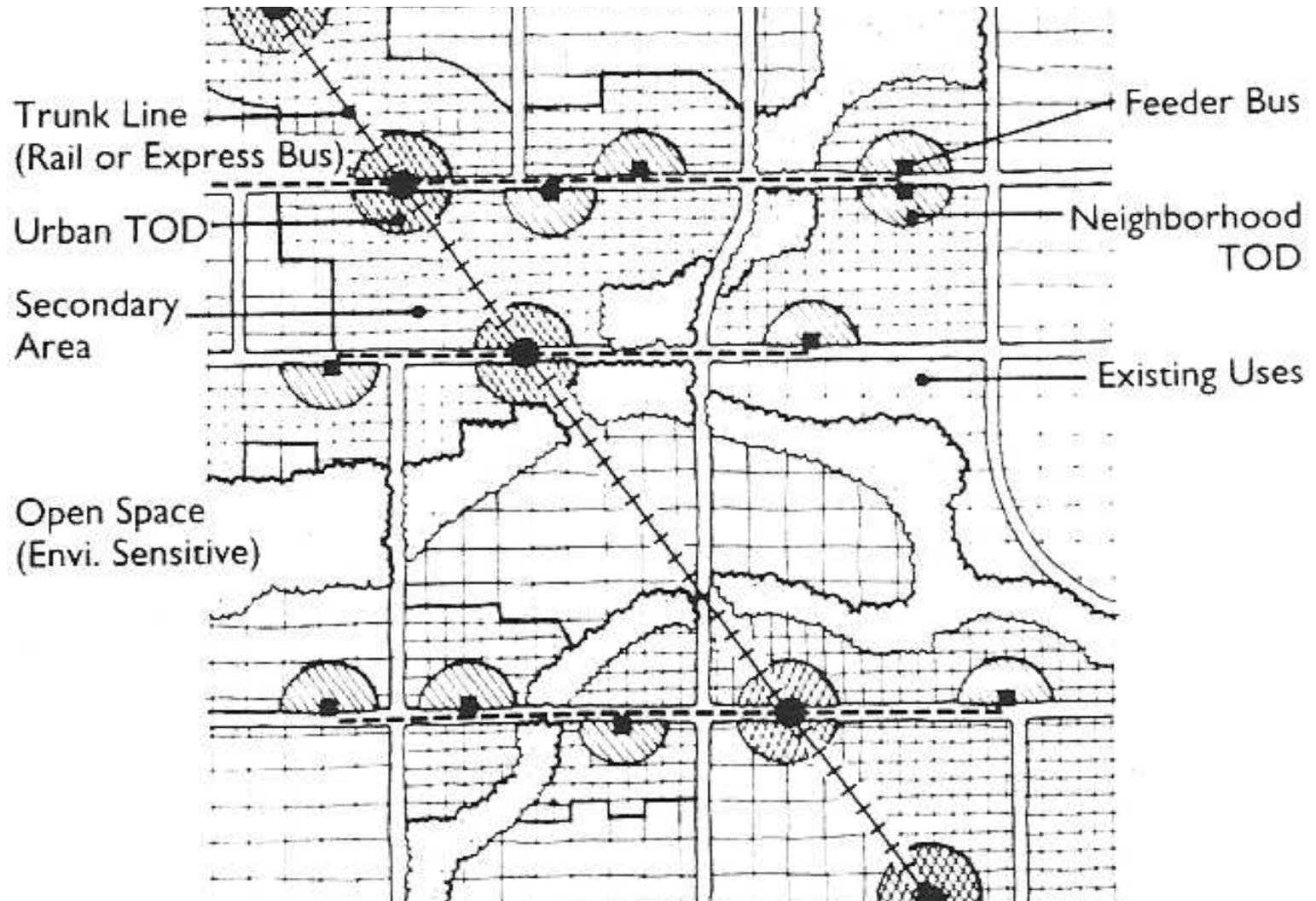


• *Distribuzione territoriale delle cellule TOD*

## La rete dei TOD si integra con le infrastrutture blu e verdi



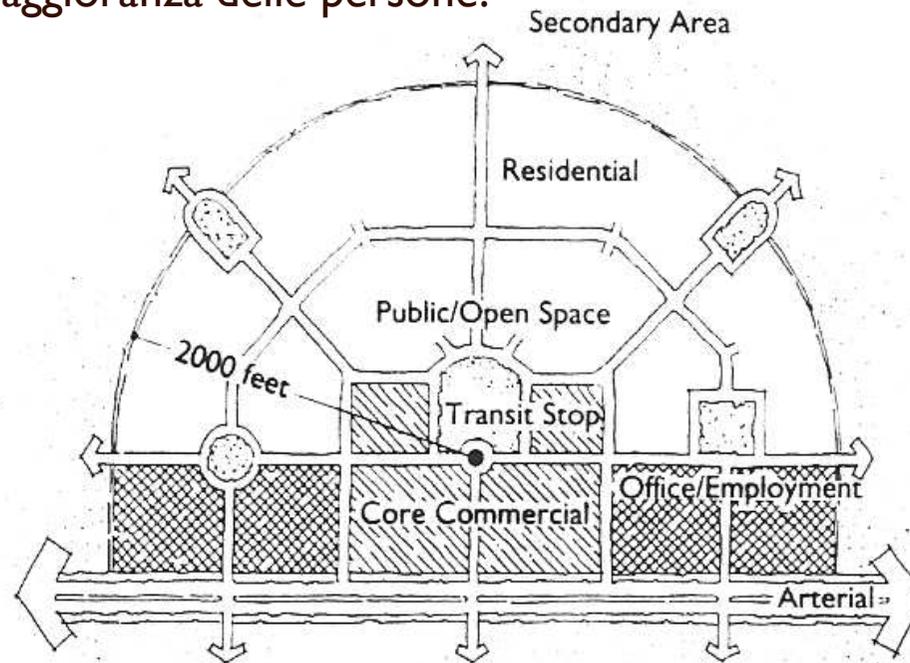
## La rete urbana e sub-urbana dei TOD



## La cellula TOD

La dimensione della cellula TOD va determinata caso per caso. Dovrà esserci un necessario adattamento alle condizioni locali: struttura urbana, rete stradale, aree dismesse etc.

Il raggio teorico di 2000 piedi (600 metri) dal nodo del trasporto pubblico rappresenta una distanza confortevole da percorrere a piedi (ca. 10 minuti) per la maggioranza delle persone.



*La cellula TOD (Transit-Oriented Development)*

## Effetti primari e secondari del TOD

	<b>Settore pubblico</b>	<b>Settore privato</b>
<b>Benefici primari</b>	Incremento degli spostamenti e ricavi per le aziende di trasporto	Incremento dei valori dei suoli per diverse destinazioni d'uso
	Sviluppo economico del territorio	Incremento di opportunità di impresa
	Rivitalizzazione e riqualificazione di aree urbane	
<b>Benefici secondari / indotti</b>	Riduzione della congestione e costi ad essa relativi (consumo di carburante, inquinamento ambientale)	Incremento di attrattività delle aree per investitori privati
	Incremento dei ricavi attraverso tasse ICI	
	Riduzione dello sprawl urbano e riduzione di consumo di suolo	
	Riduzione dei costi associati alla costruzione di infrastrutture per il trasporto privato	
	Rafforzamento delle relazioni istituzionali	
	Aumento della competitività del sistema territoriale	
	Aumento sicurezza delle aree di stazione	

• *(Arrington e Parker, 2001)* •

## Effetti sui valori immobiliari del TOD

Città	Incremento dei valori immobiliari per residenze (in ¼ di miglia dalla stazione)
Philadelphia	+6.4%
Boston	+6,7%
Portland	+10,6%
San Diego	+17%
Chicago	+20%
Dallas	+24%
Santa Clara County	+45%

*(Arrington e Parker, 2001)*

# Attori del TOD

## **Regioni**

- Favorire la rigenerazione del capitale territoriale regionale
- Migliorare la sostenibilità del sistema territoriale regionale
- Favorire uno sviluppo policentrico efficiente del sistema territoriale regionale
- Ridurre la dispersione insediativa

## **Governi locali**

- Favorire la rigenerazione delle aree e delle attività urbane
- Ridurre l'inquinamento atmosferico grazie ad un maggiore TPL

## **Agenzie di trasporto**

- Incrementare il numero di passeggeri
- Aumentare la qualità del servizio
- Favorire lo sviluppo delle aree di proprietà intorno alle stazioni

## **Altri stakeholders**

- Comunità locali: incrementare la vivibilità e la qualità della vita
- Associazioni ambientaliste: ridurre l'inquinamento



## Opportunità del TOD nel contesto italiano

- Il TOD è la cellula primaria dei processi di rigenerazione urbana e territoriale (i casi di Palermo e di Firenze)
- Va improntato a obiettivi e criteri di riqualificazione delle città in un contesto di valorizzazione e interconnessione territoriale e di coerenza territoriale con una scala più ampia (il caso dell'Umbria)
- Gli interventi devono essere definiti in cooperazione e copianificazione tra esperti di discipline diverse

**La sfida del TOD è quella di favorire la ricostruzione di centralità redistribuendo rendita (perché attiva una maggiore mobilità sostenibile, crea nuovi e più funzionali spazi pubblici, favorisce la nascita di nuove funzioni urbane ecc.).**

**Un'Agenda urbana con 100 TOD cambierebbe l'Italia!**

