

Friburgo tra mito, eredità e sfide future nella Germania in crisi

Francesco Berni, Università per stranieri di Perugia

bdesign.24@gmail.com

Friburgo in Brisgovia rappresenta un caso emblematico di successo delle politiche sostenibili in Europa. La città tedesca, simbolo della transizione ecologica, viene analizzata riflettendo sulle recenti tensioni tra crescita insediativa e sostenibilità all'interno di una concezione peculiare del significato di 'natura' in Germania intrisa di valori identitari e mitologici radicati nella storia del popolo tedesco e un quadro geopolitico critico in forte mutazione. Il tessuto urbano friburghese rappresenta un interessante punto da cui osservare queste dinamiche che mescolano mitologia, identità e pragmatismo a partire da Vauban, quartiere-simbolo della città verde, fino al controverso progetto di Dietenbach in corso di realizzazione. Dai casi studio emergono domande centrali sull'eredità del modello di pianificazione tedesco ed europeo, oggi messo alla prova da crisi economiche, politiche e ambientali.

Parole chiave: *sostenibilità urbana*, *ecoquartieri*, *consumo di suolo*, *battaglia di Teutoburgo*, *restringimento urbano*, *resilienza*

Freiburg: Myth, Legacy, and Future Challenges in Crisis-Stricken Germany

Freiburg im Breisgau stands as a prominent example of successful sustainable urban policy in Europe. The German city, emblematic of ecological transition, is examined in the context of recent tensions between urban growth and sustainability, within a uniquely German understanding of 'nature' – deeply embedded with identity and mythological values, rooted in the history of the German people and associated with the figure of the Germanic leader Arminius, all within a rapidly evolving geopolitical framework. Freiburg's urban fabric offers an interesting vantage point from which to observe these dynamics, where mythology, identity, and pragmatism intertwine – from Vauban, the emblematic green district, to the controversial Dietenbach project currently under development. These case studies raise key questions about the legacy of the German and European planning models, which today are being tested by economic, political, and environmental crises.

Keywords: *urban sustainability*, *ecodistricts*, *land consumption*, *battle of the Teutoburg Forest*, *urban shrinking*, *resilience*

Contributo ricevuto il 02/01/2026
Contributo accettato il 13/03/2026

ISSNe 2531-7091
DOI 10.3280/u3q30-2025oa21460
Articolo scientifico

U3 iQuaderni#30/2025

Copyright © FrancoAngeli This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial - NoDerivatives License.
For terms and conditions of usage please see:
<http://creativecommons.org>

27

La ricerca della sostenibilità nella città europea

Per decenni, le città europee hanno impostato le proprie politiche urbane in base ai principi di sostenibilità ambientale e riconversione ecologica.

I risultati raggiunti sono contraddittori, frammentati e disomogenei tra i diversi paesi.

In Italia ad esempio, le forti disuguaglianze territoriali tra città connesse e territori marginali evidenziano dinamiche e approcci molto diversi tra le varie aree del paese nel modo di fronteggiare le sfide ambientali (Barca, 2021; De Rossi, 2018). A prescindere dalla posizione geografica, esistono dinamiche che sembrano accomunare le difficoltà di molte realtà territoriali nell'intraprendere l'impervia strada della sostenibilità. Una di queste è sicuramente il controllo della crescita insediativa, obiettivo che evoca implicitamente l'idea di stabilire dei limiti allo sviluppo.

Elemento cardine delle politiche di sostenibilità europee, esso rappresenta un fondamento disatteso nelle principali aree metropolitane italiane che, nonostante l'inverno demografico, continuano imperterrite a registrare quantità notevoli di superfici impermeabilizzate (Pileri, 2024; Ispra, 2023).

Le ragioni sono legate sicuramente ad aspetti economici e legislativi ma soprattutto culturali.

Rispetto proprio alla dimensione culturale, nei contesti occidentali, l'ideologia neoliberista che ha dominato per decenni il pensiero politico ed economico ha estremizzato gli effetti estrattivi del capitalismo finanziario riportando al centro, non solo la questione dei beni comuni (Ostrom, 1990; Harvey, 1993; Arena, 2006) ma anche profonde riflessioni rispetto al modo "disincantato" di leggere e concepire l'ambiente che ci circonda (Latouche, 2020; Federici, 2021). Aspetto, questo, rintracciabile anche nel modo di disegnare e progettare il territorio spesso ridotto a foglio bianco o spazio da sfruttare come se fosse un "asino" (Magnaghi, 2000).

Una metafora efficace, quella usata da Magnaghi, che riporta ad una riflessione da sempre centrale nella storia urbanistica moderna che possiamo ricondurre al concetto di carico urbanistico. In altre parole, comprendere il peso che può supportare un certo quartiere o territorio oggetto di trasformazione introducendo dei limiti. Si tratta di un atto spaziale che, in Europa, ha avuto spesso richiami generali alla mitologia classica, si pensi alla Grecia antica e alla sua idea di *cosmos* nonché ai miti come quello di Icaro (Fermani, 2022). Pertanto si è dinanzi a una questione di lungo corso, che ha attraversato la storia della filosofia occidentale sin dai tempi delle *polis* greche con Aristotele ma attuale più che mai oggi di fronte a fenomeni di urbanizzazione planetaria (Brenner, 2016; Soja, 2000) legati ad un mondo globale e interconnesso.

Il controllo della crescita, nella pratica progettuale, risulta un principio molto complesso da attuare anche per un'oggettiva difficoltà nel tradurre tutto questo in strumenti operativi.

Tuttavia, la concezione di crescita propria del modello capitalista attuale si contrappone a nuovi sguardi che indicano un modo differente di concepire il territorio come "bene comune" ispirando pratiche e casi studio sviluppati, in particolare, dalla crisi economica del decennio passato (Arena, Iaione, 2012). Tuttavia si è ancora distanti dal trasformare tutto questo in politiche strutturate o per giunta, tradurre in realtà concetti come quello di "decrescita felice" teorizzato da Latouche (2020) che si è registrato di fatto solo nei contesti marginali esclusi dai flussi glo-

bali e dai presunti benefici economici non risultando l'esito di una precisa scelta ma piuttosto frutto di una condizione di crescente periferizzazione.

La coscienza ambientale europea auspicata da Alexander Langer è maturata in modo forte a partire dagli anni settanta anche a causa di disastri ecologici come Chernobyl e la vulnerabilità mostrata da varie crisi di approvvigionamento energetico sono riuscite solo in parte a incentivare la svolta ecologica europea.

Alcuni autori vedono però una forte contraddizione nel concepire una decisa spinta verso una transizione ecologica all'interno di un modello capitalista, estrattivo per natura, disegnando di fatto due sfere quasi inconciliabili (Harvey, 1993; Krugman, 1999) quelle tra economia capitalistica e ambiente. Questo paradosso si traduce concretamente in politiche e progetti che hanno tentato, in modo spesso maldestro, di integrare armonicamente la crescita con forme di mitigazione ambientale. Un processo con diverse sfumature che ha visto una variegata gamma di interventi tra forti limitazioni allo sviluppo insediativo e azioni di mero *greenwashing*. In questo la Germania ha rappresentato da sempre un punto di riferimento come laboratorio innovativo per le politiche ambientali e progetti di rigenerazione ecologica orientate alla sostenibilità. Basti pensare alla imponente riconversione avviata nel vasto bacino della Ruhr e altre esperienze pilota come quelle avviate nella città di Friburgo che è riconosciuta a livello globale come caso esemplare di sviluppo urbano sostenibile.

Eppure anche in altri contesti europei, l'aumento esponenziale dei fenomeni climatici estremi sembra aver accelerato il carattere urgente verso una transizione ecologica con percorsi di cambiamento radicali. Tuttavia, nel momento in cui c'è stato il tentativo di avviare politiche europee incisive come il *Green Deal*, le condizioni a contorno unite alle proteste di molti cittadini ha portato a ridimensionare l'azione amministrativa da parte della Commissione Europea.

Il conflitto in Ucraina, la guerra commerciale tra stati con l'aggressiva politica americana sui dazi, la corsa alla reindustrializzazione e al riarmo disegnano scenari imprevedibili dove le priorità sembrano spostarsi dal focus ecologico e ambientale. Chiaramente rimane un tema di transizione giusta al pari di una cultura emergente che risulta profondamente contraria all'emergenza climatica e alle evidenze scientifiche prodotte nel tempo di cui il massimo promotore è il presidente americano Donald Trump. Notiamo quindi spinte differenti che rivelano diversi modi di concepire la natura esaltando la sua mitica robustezza e imperturbabilità ma al contempo, ne evidenziano la fragile e vulnerabile costituzione (Schwarz, Thompson, 1990).

L'emergere in modo preponderante di una di queste forze contrapposte e le nuove ondate nazionalconservatrici (Piketty, Sandel, 2025) che stanno investendo il mondo occidentale come plasmeranno le politiche di sostenibilità nel prossimo futuro?

E ancora, siamo di fronte anche ad un cambiamento culturale del nostro rapporto con la natura? In tal senso, è interessante osservare cosa stia succedendo nella culla europea dello sviluppo sostenibile, la Germania, analizzando la questione attraverso i cambiamenti che stanno avvenendo a Friburgo in Brisgovia, città *green* per eccellenza che sembra incarnare a pieno le contraddizioni suddette come specchio di questi fenomeni alla scala locale.

La città “mito” delle politiche green europee

La scelta del caso studio è legata all'immagine quasi mitologica che ha rappresentato la città in questi decenni come manifesto concreto di quell'Europa verde immaginata da Alexander Langer (Langer, 2011) nonché la sua connessione con un'eredità antica che sembra aver forgiato nel tempo l'identità tedesca intorno al mito della natura come luogo di rifugio, protezione e rispetto (MacGregor, 2014).

Friburgo ha avuto un'evoluzione virtuosa come città pioniera della sostenibilità, dell'urbanismo verde, dei trasporti pubblici efficienti, delle case passive e del rispetto per il suolo divenendo nel tempo un riferimento a livello internazionale.

La città con i suoi 220.000 abitanti si trova nel *Land* meridionale del Baden-Württemberg al confine con la Francia e la Svizzera circondata dalla Foresta Nera.

La spinta verso la sostenibilità arriva negli anni settanta con le proteste contro il nucleare di cui è celebre la vittoria del movimento ambientalista nel 1975 contro la costruzione di una centrale a Wyhl am Kaiserstuhl nei pressi di Friburgo. Sono anni complessi in Germania con una prima parte degli anni settanta segnati da politiche ambientali ambiziose di lungo periodo ridimensionate successivamente in favore di un vasto programma energetico impostato sulla costruzione di impianti nucleari (Jänicke, Weidner, 1997).

Questo, unito ai crescenti impatti dell'industria pesante tedesca e alle piogge acide che devastarono interi tratti di foresta con il *waldsterben*, spinsero sempre di più i cittadini verso posizioni ecologiste. Questi elementi vanno ricondotti all'interno di un profondo legame tra il popolo tedesco e la natura, un tema ricorrente sia nella cultura che nell'identità e mitologia nazionale.

Le foreste, in particolare, non sono solo elementi del paesaggio, ma incarnano valori spirituali, culturali e storici simbolo della purezza e dell'autenticità dell'anima tedesca. Mentre nei paesi mediterranei come l'Italia, la natura selvatica come quella di un bosco è stata spesso vista come pericolo da addomesticare (Zoppi, 1995), in Germania assume significato opposto, come luogo di rifugio (MacGregor, 2014).

Un episodio mitico che ha segnato in modo emblematico tutto questo è la battaglia della Foresta di Teutoburgo nel 9 d.C., dove il capo germanico Arminio sconfisse per la prima volta le legioni romane proprio grazie all'aiuto delle foreste (Fig. 1). Si tratta di un evento mitizzato nel corso dei secoli come simbolo della resistenza germanica e dell'identità nazionale (Fig. 2). Questa dimensione simbolica non rimane confinata al piano culturale, ma probabilmente ha storicamente influenzato anche il modo di concepire il rapporto tra città e territorio con ricadute anche nella pianificazione tedesca. La tutela del paesaggio, il contenimento del consumo di suolo e l'integrazione di corridoi ecologici e grandi sistemi verdi all'interno del tessuto urbano riflettono una visione in cui la natura non è soltanto risorsa da sfruttare, ma elemento identitario da preservare e rendere accessibile. In molte città tedesche, e in modo particolarmente evidente a Friburgo, ciò si traduce in strumenti di pianificazione che mantengono una forte continuità tra spazio urbano e paesaggi forestali circostanti, attraverso infra-



Fig. 1 - Dipinto di Peter Janssen del 1873 che rappresenta Hermann (Arminius) durante la battaglia nella foresta di Teutoburgo (Fonte: sito web PICRYL, <https://picryl.com>)

strutture verdi, fasce di rispetto e sistemi di parchi che penetrano nella città collegandola ai contesti naturali.

In tal senso, a Friburgo il tessuto urbano è innervato da infrastrutture ecologiche e ambientali con cinque polmoni verdi che, come dita di una mano, entrano in città sviluppando una prossimità e l'accessibilità diretta con la Foresta Nera.

La pianificazione delle infrastrutture e della mobilità della città è orientata alla sostenibilità da decenni (Buehler, Pucher, 2011; Beim, Haag, 2010) con un territorio extraurbano innervato da super ciclabili (Fig. 3) che connettono il centro città con frazioni e paesi dell'hinterland favorendo l'uso della bicicletta anche per lo spostamento fuori porta e per i pendolari.

I quartieri della città sono stati trasformati sistematicamente in zone trenta con una revisione della viabilità basata sull'individuazione di *Fahrradstraße* (Fig. 4) cioè strade dedicate propria-

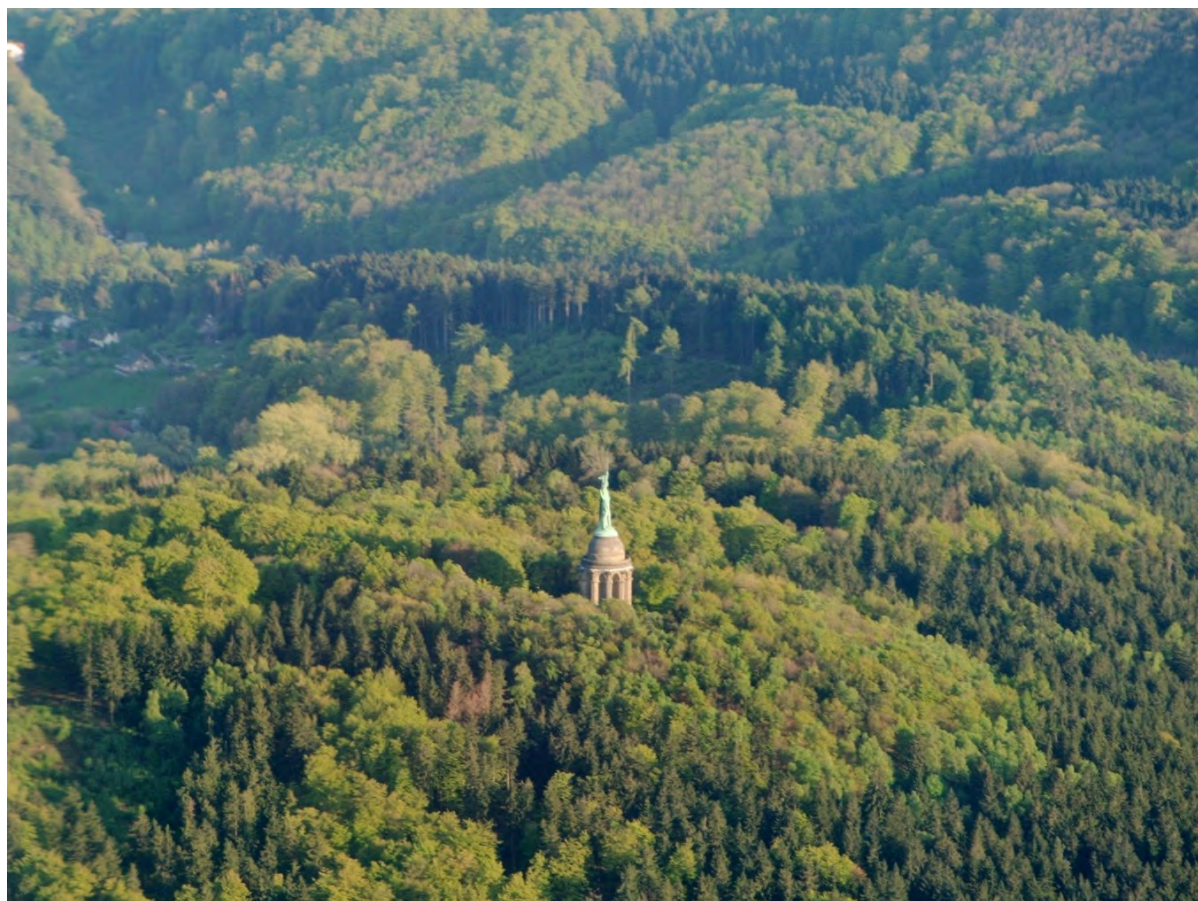


Fig. 2 - Monumento dedicato ad Arminio nella foresta di Teutoburgo (Foto: Bernd Sieker)

mente alle biciclette. Nel 2025, la quota di traffico ciclabile è del 33%, dieci punti percentuali in più rispetto al 2017 (Mobilität in Deutschland, Kurzbericht, 2025¹).

La continuità politica delle amministrazioni che hanno sempre convintamente sostenuto programmi elettorali *green* è uno degli ingredienti di successo del modello Friburgo. Per vent'anni ad esempio, dal 1982 al 2002, il partito *Die Grünen* ha governato la città costruendo di fatto un laboratorio internazionale sulla sostenibilità a cielo aperto coinvolgendo anche le università del territorio portando alla creazione di un polo per le industrie e l'alta tecnologia. Inoltre la partecipazione civica nei processi decisionale è stata sempre alla base delle scelte della città e all'interno di questa cornice si sono sviluppati i nuovi quartieri Vauban e Rieselfeld all'inizio degli anni '90 (Fratini, 2013).

1 <https://haendewegvomdietenbachwald.de/>.



Fig. 3 - Esempio di superciclabile esterna alla città di Friburgo (Foto: Francesco Berni)



Fig. 4 - Esempio di *Fahrradstraße*, Friburgo (Foto: Francesco Berni)



Fig. 5 - Trasporto pubblico nel quartiere di Vauban, Friburgo (Foto: Francesco Berni)



Fig. 6 - Esempio di strada-gioco nel quartiere di Vauban, Friburgo (Foto: Francesco Berni)

Il quartiere emblema della sostenibilità

Il luogo più emblematico di Friburgo manifesto del suo approccio alla sostenibilità urbana è sicuramente Vauban nella prima periferia. Si tratta di un quartiere ecosostenibile emblema dell'approccio progettuale "short distances" legato alla prossimità urbana adottato in tutta la pianificazione urbana della città. Con l'approvazione del piano urbanistico locale nel 2006, lo sviluppo insediativo viene limitato con l'intento di preservare gli spazi aperti e puntare sulla riqualificazione dell'esistente. Su questa scia si pone la realizzazione di quartieri sostenibili come Vauban (Mazzette, Spanu, 2015).

L'intervento sorge su un'area dismessa di circa 42 ettari occupata da un insediamento militare legato all'occupazione francese con alcune caserme che vennero rilevate dalla municipalità di Friburgo nel 1992. Vauban si sviluppa a partire da una piazza con isolati compatti distribuiti lungo un *boulevard* alberato principale attraversato da un tram dove si concentrano le funzioni e servizi (Fig. 5). Su questa si attestano strade a ferro di cavallo a doppio senso che creano isole residenziali senza automobili con la possibilità di accedere a spazi verdi attrezzati. Si tratta molto spesso di strade 'gioco' a 10 km/h scaricate dal traffico veicolare anche grazie all'ausilio di un parcheggio multipiano disposto al bordo del quartiere (Fig. 6). Un aspetto importante da considerare è il processo di realizzazione di Vauban che nasce da energie civiche raccolte intorno ad un forum che è stato capace di convogliare la protesta contro il nucleare intorno ad una visione condivisa che si basa su un'alternativa tangibile: la realizzazione di un nuovo quartiere modello di sostenibilità (Mazzette, Spanu, 2015).

L'approccio fortemente bottom up è stato supportato e sostenuto dalla municipalità.

Gli esiti delle assemblee cittadine hanno permesso di approfondire il progetto con l'elaborazione di linee guida sulle quali è stato strutturato un concorso internazionale per la definizione di un masterplan complessivo nel 1994 (Fratini, 2013). Con la realizzazione, Vauban è diventata una *best practice* internazionale conosciuta in tutto il mondo come manifesto della città di Friburgo. Dal punto di vista urbano, Vauban ha prodotto effetti rilevanti sia nell'organizzazione dello spazio sia nei comportamenti di mobilità. La forte integrazione tra densità residenziale, mix funzionale e trasporto pubblico ha favorito un significativo ridimensionamento dell'uso dell'automobile, incentivando forme di mobilità attiva come bicicletta e spostamenti pedonali. La struttura compatta degli isolati, unita alla presenza diffusa di spazi pubblici e aree verdi di prossimità, ha contribuito a rafforzare la dimensione di quartiere e la qualità della vita urbana. Proprio questi elementi – densità controllata, priorità alla mobilità sostenibile e partecipazione civica nei processi decisionali – hanno reso Vauban un modello spesso citato nel dibattito internazionale sulla progettazione di ecoquartieri, pur con evidenti difficoltà di replicazione integrale in contesti urbani con condizioni istituzionali e culturali differenti.

La città modello nella Germania in crisi

Le recenti elezioni tedesche hanno segnato il riemergere di forze neo conservatrici di estrema destra con *Alternative für Deutschland* e la vittoria di misura della coalizione guidata dal leader



Fig. 7 - L'area di intervento su cui è prevista la realizzazione del nuovo quartiere di Dietenbach (Fonte: Comune di Friburgo)

dei Cristiano-Democratici, Friedrich Merz che ha trovato l'appoggio dei Socialdemocratici mostrando tutti i limiti della *Große Koalition* (Ruhle, 2025).

Le speranze di prosperità passate sembrano svanire nel confronto tra Cina e Stati Uniti come anche l'ottimismo di Angela Merkel, aperta ad accogliere rifugiati visto la crescita di frange di estrema destra (Risen, 2025).

In questo contesto incerto e mutevole si sta avviando la realizzazione del nuovo quartiere di Dietenbach in pieno territorio agricolo e forestale (Fig. 7).

L'area ospiterà circa 16.000 persone con 6.900 appartamenti di cui il 50% dei quali destinato ad affitto sovvenzionato e la sua conclusione è prevista per il 2042 (Fig. 8).

Un paradosso rispetto al classico approccio radicalmente ecologista della città che ha scatenato molte polemiche. La vocazione agricola del contesto e la parte boscata simbolo di una natura ancora viva e presente ai margini della città verrà sacrificata perché la città ha bisogno di crescere. Un'idea fortemente combattuta da diversi attivisti e cittadini che hanno dato vita all'iniziativa popolare "Rettet Dietenbach" letteralmente "Salviamo Dietenbach" che si impegna a preservare l'area e ad opporsi alla costruzione del nuovo ecoquartiere².

2 www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf.



Fig. 8 - Rendering del nuovo quartiere di Dietenbach (Fonte: Comune di Friburgo)

Il loro impegno porta ad una intensa campagna di raccolta firme che sfocia in un referendum cittadino nel febbraio del 2019. Tuttavia l'esito referendario ne decreta la sconfitta con il 60% di favorevoli alla realizzazione di nuove abitazioni.

L'evidente spaccatura dell'opinione pubblica friburghese è affrontata da una interessante intervista al giovane sindaco Martin Horn che analizza la questione come un conflitto tra due dimensioni di sostenibilità che riguardano la sfera sociale con la necessità di avere case abbordabili e quella ambientale con l'obiettivo di mantenere intatta la risorsa suolo (Lutz, 2019).

La scelta del luogo è parte di un lungo percorso avviato dal 2012 al 2018 con l'avvio degli studi preparatori per l'individuazione dell'area supportati da proiezioni demografiche che mostrano la necessità di nuovi alloggi.

Il progetto urbanistico di Dietenbach è stato concepito cercando di integrare l'espansione residenziale con criteri avanzati di sostenibilità ambientale. Il masterplan prevede una struttura urbana compatta organizzata in quartieri di prossimità collegati da un asse centrale servito dal tram e da una rete capillare di percorsi ciclabili e pedonali.

Una quota significativa di spazio è destinata a parchi, corridoi ecologici e aree verdi. Dal punto di vista energetico ed edilizio, gli edifici sono progettati secondo standard elevati di efficienza

energetica, mentre la presenza di servizi di quartiere e funzioni miste mira a ridurre la necessità di spostamenti quotidiani. In questo senso Dietenbach rappresenta il tentativo della città di conciliare la crescente domanda abitativa con i principi della pianificazione sostenibile pur mostrando tuttavia, una contraddizione di fondo, occupando nuove aree agricole con un forte impatto sulla risorsa suolo.

Nel 2024 sono stati inaugurati l'inizio dei lavori con la posa della prima pietra a cui ha partecipato il cancelliere Olaf Scholz.

La questione della casa è una priorità nazionale della politica dei socialdemocratici tedeschi che sostengono la costruzione di nuovi quartieri in tutta la Germania (Connolly, 2021). Tutto questo porta ad interrogarsi rispetto alla decisione di costruire un nuovo grande quartiere consumando un'ampia porzione di suolo e di bosco in un contesto connotato da una profonda incertezza economica e politica come quello tedesco.

La crisi climatica come fu un tempo la minaccia nucleare non sembra sufficiente a riportare al centro delle posizioni forti rispetto al porre limiti alla crescita insediativa contrapponendola ad esigenze di carattere sociale.

La direzione che sembra indicare Friburgo è quella di un compromesso tra sviluppo e sostenibilità come elementi da tenere insieme seppur apertamente in contraddizione tra loro.

Se è vero che spesso, per spiegare il nostro legame con ciò che ridefiniamo costantemente come natura ci si è rifatti in passato alla mitologia e che essa trova ancora spazio, risuonando nelle nostre decisioni, potremmo rileggere l'esperienza di Friburgo come sospesa nella sua radicalità tra un'idea di "natura robusta" incarnata dal mito di Arminio capace entro certi limiti di lottare assorbendo la forza del cambiamento e un'immagine di estrema vulnerabilità in cui l'azione umana è orientata alla sua cura, protezione e difesa (Schwarz, Thompson, 1990).

Conclusioni

Il mito di Arminio e della foresta di Teutoburgo, sembra trovare espressione e forma nei principi di difesa della natura della Germania moderna di cui Friburgo rappresenta la sua più alta espressione.

Tuttavia, il vigore e la radicalità appare affievolita alla luce dei recenti mutamenti dello scenario geopolitico ed economico internazionale che vede la Germania in profonda crisi politica, identitaria ed economica al pari del continente europeo.

Così, la contrapposizione tra un'idea di natura fragile e robusta (Schwarz, Thompson, 1990) in uno scenario di recessione economica, non sembra più in grado di orientare efficacemente una progettazione urbana e paesaggistica in chiave sostenibile di cui Friburgo è stato l'emblema per decenni. La guerra in Ucraina, con il conseguente aumento dei costi energetici, base storica del successo industriale tedesco e la politica dei dazi statunitensi rivolta ai paesi con ampi disavanzi commerciali, appaiono come fattori che spingono la Germania verso una profonda spirale di declino. L'aumento dell'inflazione, l'acuirsi delle fratture sociali

con l'avanzata di forze di estrema destra trovano forma in una recessione che sembra aver indotto il governo Merz a infrangere un dogma cardine della politica economica tedesca degli ultimi decenni: la rigidità sul deficit pubblico (Pitel, 2024). Segnali importanti che sembrano riflettersi inevitabilmente anche nelle politiche urbanistiche e paesaggistiche di una città come Friburgo.

A tal proposito, le foreste che circondano la città, il cui danneggiamento originò, dagli anni settanta, la sua rivoluzione ecologica, sembrano evocare un'antica eredità culturale che trova risonanza nel rammentato episodio di Teutoburgo come massima espressione simbolica.

Un mito, profondamente radicato nell'immaginario del popolo tedesco, che mostra una natura fondante l'identità nazionale riflettendo aspirazioni, paure e valori collettivi. In tutto questo, Friburgo ha mostrato nel tempo un'attitudine nel rinnovare questa storia di lunga durata, trasfigurato in una città divenuta esse stessa mito, simbolo globale della sostenibilità grazie anche ad un'economia che per decenni ha goduto di ampi margini di crescita, sostenuti dal forte *surplus* commerciale con gli altri paesi. Ma come spesso accade nei miti, questo equilibrio sembra oggi essersi incrinato con nuove tensioni che mettono alla prova la sua vocazione ambientalista. Nello specifico, i due casi studio analizzati permettono di osservare concretamente questa traiettoria. Da un lato, il quartiere Vauban rappresenta l'espressione più compiuta del paradigma friburghese della sostenibilità urbana: densità compatta, forte integrazione tra mobilità pubblica e mobilità attiva, riduzione dell'uso dell'automobile e un processo decisionale fortemente partecipato dal basso. Dall'altro lato, il nuovo progetto di Dietenbach mostra le tensioni che oggi attraversano questo modello. Pur adottando criteri avanzati di sostenibilità urbanistica – struttura compatta, servizi di prossimità, trasporto pubblico e standard energetici elevati – esso implica tuttavia il consumo di nuove aree agricole e forestali, mettendo in evidenza il difficile equilibrio tra la crescente domanda abitativa e la tutela della risorsa suolo. Considerati insieme, i due casi sembrano evidenziare un passaggio da una stagione di sperimentazione ecologica radicale a una fase più complessa, in cui la pianificazione urbana è chiamata a mediare tra obiettivi ambientali, pressioni demografiche e nuove condizioni economiche.

Le scelte urbanistiche recenti, come il nuovo quartiere di Dietenbach, segnano quindi, un passaggio verso logiche di crescita screditando l'impianto culturale e ideologico su cui la città ha costruito la propria immagine?

Il legame profondo tra natura, identità e mito, incarnato dalla memoria di Arminio, si rivela oggi nell'ambito di uno scenario complesso, rinvigorito e al tempo stesso contraddetto, come a indicare una delicata fase di trasformazione. Resta dunque aperta una domanda: Friburgo è la punta di un cambiamento strutturale, che annuncia la fine di un paradigma urbano fondato sulla radicalità ecologica, oppure il preludio a una sua metamorfosi, capace di rinnovare un mito di lungo periodo in nuove forme connesse alle sfide del nostro tempo?

Bibliografia

- Arena G. (2006). *Cittadini attivi*. Bari: Laterza.
- Arena G., Iaione C. (2015). *L'età della condivisione*. Roma: Carocci.
- Barca F. (2021). *Disuguaglianze, conflitto, sviluppo*. Roma: Donzelli.
- Beim M., Haag M. (2010). Freiburg's way to sustainability: the role of integrated urban and transport planning. In: Schrenk M., Popovich V., Zeile P., a cura di, *Real CORP 2010 Cities for Everyone. Liveable, Healthy, Prosperous*. Raleigh, US: Lulu Press.
- Bert P. (1989). Freiburg – Städtebau nach 1945. *Freiburger Forum: Ein Magazin von Stadt, Universität und Freiburger Hochschulen*, 14.
- Bert P. (1994). Anknüpfungen an Vorkriegsplanungen. In: Ecker U.P., a cura di, *Freiburg 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau*. Waldkirch: Waldkircher Verlag, pp. 85-89.
- Brenner N. (2016). *Stato, spazio, urbanizzazione*. Milano: Guerini.
- Bundesregierung Deutschland (1972). *Umweltpolitik. Das Umweltprogramm der Bundesregierung*. Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Buehler R., Pucher J. (2011). Sustainable transport in Freiburg: lessons from Germany's environmental capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5: 43-70.
- Coates G. (2013). The sustainable urban district of Vauban in Freiburg, Germany. *International Journal of Design & Nature and Ecodynamics*, 8(4): 265-286.
- Connolly K. (2021). German parties agree coalition deal to make Olaf Scholz chancellor. *The Guardian*, 24 November.
- De Rossi A., a cura di (2018). *Riabitare l'Italia*. Roma: Donzelli.
- Diel J. (1988). *Karten und Pläne zur Geschichte der Stadtbefestigung*. Freiburg: Stadtarchiv.
- Fairless T., Benoit B. (2025). Germany's economic model is broken, and no one has a plan B. *The Wall Street Journal*, 26 January.
- Federici S. (2021). *Reincantare il mondo*. Bologna: Ombre Corte.
- Fermani A. (2022). *Il concetto di limite nella filosofia antica*. Pistoia: Petite Plaisance.
- Fratini F. (2013a). I quartieri sostenibili di Friburgo. *Urbanistica Informazioni*, 248.
- Fratini F. (2013b). Civitas quo vadis? *Urbanistica Informazioni*, 248.
- Friedrich J. (1975). Soziologische Analyse der Bevölkerungs-Suburbanisierung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, a cura di, *Beiträge zum Problem der Suburbanisierung*. Hannover, pp. 39-80.
- Grüger C., Schubert A., Koch K. (2006). Bürgerorientierte Kommune konkret! In: Selle K., a cura di, *Planung neu denken*. Dortmund: Rohn Verlag, pp. 528-540.
- Harvey D. (1993). *La crisi della modernità*. Milano: Il Saggiatore.
- ISPRA (2023). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*. Report SNPA n. 37/2023.
- Jänicke M., Weidner H. (1997). Germany. In: Jänicke M., Weidner H., a cura di, *National Environmental Policies: A Comparative Study of Capacity-Building*. Heidelberg-New York: Springer, pp. 133-155.

- Krugman P. (1999). *L'incanto del benessere*. Milano: Garzanti.
- Langer A. (2011). *Viaggiatore leggero: scritti 1961-1995*. Palermo: Sellerio.
- Latouche S. (2020). *Come reincantare il mondo*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Lutz S. (2019). Freiburgs OB Martin Horn will die Dietenbach-Gegner mit einbeziehen. *Badische Zeitung*, 25 February.
- MacGregor N. (2015). *Germany: Memory of a Nation*. New York: Knopf.
- Mahzouni A. (2022). Reducing mobility-related energy use in future cities: the planning process for urban mobility in Dietenbach. In: *Routledge Handbook of Energy Transitions*. London: Routledge.
- Mazzette A., Spanu S. (2015). Lo sviluppo sostenibile come sfida per le città del XXI secolo. *Scienze del Territorio*, 3: 274-282.
- Ostrom E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Piketty T., Sandel M. (2025). *Uguaglianza*. Milano: Feltrinelli.
- Pileri P. (2024). *Dalla parte del suolo*. Bari: Laterza.
- Pitel L. (2024). Will Friedrich Merz get Germany to abandon its fiscal fetish? *Financial Times*, 11 November.
- Risen C. (2025). In anxious era for Germany, boring starts to look good. *The New York Times*, 27 May.
- Ruhle M. (2025). Caro Merz, ora o mai più. In: Limes, n. 3/2025, *America contro Europa*. Roma: GEDI Gruppo Editoriale.
- Ryan S., Thorgmorton J. (2003). Sustainable transportation and land development on the periphery. *Transportation Research Part D*, 8(1): 37-52.
- Schwarz M., Thompson M. (1990). *Divided We Stand: Redefining Politics, Technology, and Social Choice*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Soja E. (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. New Jersey: Wiley-Blackwell.
- Spanu S. (2012). *Governo sostenibile della città e partecipazione dei cittadini: il caso di Freiburg im Breisgau*. Tesi di dottorato non pubblicata, Università di Sassari.
- Stadt Freiburg (2010). *Umweltpolitik in Freiburg*. Freiburg: Dezernat für Umwelt, Schule, Bildung und Gebäudemanagement.
- Zoppi M. (1995). *Storia del giardino europeo*. Bari: Laterza.