

Università degli Studi di Palermo
Dipartimento di Architettura
Dottorato di Ricerca in Architettura
Indirizzo *Recupero dei Contesti Antichi e Processi Innovativi nell'Architettura* XXV Ciclo
Referente Prof. Giuseppe De Giovanni

IL RUOLO DEL PATRIMONIO NEL PROGETTO URBANO MARSIGLIA E TUNISI, CITTÀ DEL MEDITERRANEO



IRENE MAROTTA

AREA 08 - SSD ICAR/14 - Composizione Architettonica e Urbana

TUTOR: Prof. Renzo Lecardane (Università degli Studi di Palermo)

CO-TUTOR: Prof. Boris Grésillon (Aix-Marseille Université)

Any full or partial reproduction of this thesis is allowed provided that the citation source is disclosed.

Università degli Studi di Palermo
Dipartimento di Architettura
Dottorato in Architettura
Coordinatore Prof. Emanuele Palazzotto
Indirizzo *Recupero dei Contesti Antichi e Processi Innovativi nell'Architettura XXV Ciclo*

REFERENTE

Prof. Giuseppe De Giovanni



Area 08 - Settore Scientifico Disciplinare di appartenenza:
ICAR/14 - Composizione Architettonica e Urbana

TUTOR

Prof. Renzo Lecardane (Università degli Studi di Palermo)



CO-TUTOR

Prof. Boris Grésillon (Aix-Marseille Université)



IRENE MAROTTA



**IL RUOLO DEL PATRIMONIO NEL PROGETTO URBANO
MARSIGLIA E TUNISI, CITTÀ DEL MEDITERRANEO**

2012-2014

RINGRAZIAMENTI

Un sentito ringraziamento va al Prof. Renzo Lecardane per l'entusiasmo e la passione verso la ricerca, per l'insostituibile contributo scientifico, il metodo rigoroso e il costante interesse verso i risultati di questo lavoro, per avermi dato l'opportunità di entrare a contatto con la dimensione internazionale della ricerca, per il supporto nello sviluppo della struttura teorica della tesi, per il tempo che mi ha dedicato durante l'intero percorso dottorale e, soprattutto, per avere creduto in me.

Ringrazio tutti i Professori del Collegio dei Docenti del Dottorato in *Recupero dei Contesti Antichi e Processi Innovativi nell'Architettura*, per gli utili consigli con cui hanno alimentato il dibattito intorno al tema di ricerca. Esprimo, in particolare, la mia riconoscenza al Prof. Alberto Sposito e al Prof. Giuseppe De Giovanni, per i suggerimenti scientifici e per il costante interesse verso i risultati del lavoro di ricerca.

È stato, inoltre, di fondamentale importanza il contributo del Prof. Boris Grésillon che mi ha seguita nel periodo formativo in Francia, guidandomi nell'approfondimento degli aspetti legati alla metodologia di ricerca e all'analisi dei casi di studio.

Un ringraziamento particolare per l'aiuto, la disponibilità e il confronto va anche alla Prof.ssa Brigitte Marin *Directrice de la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme* e alla Prof.ssa Maryline Crivello *Directrice de l'Unité Mixte de Recherches TELEMME*, che mi hanno accolta con interesse presso l'UMR TELEMME, *Aix-Marseille Université* di Aix-en-Provence.

Un caloroso ringraziamento va al Prof. Philippe San Marco e a M.me Jacqueline Guillermain, per i preziosi consigli, il sostegno e la grande disponibilità nei miei confronti.

Vorrei, inoltre, esprimere la mia gratitudine ai seguenti studiosi e professionisti:

- L'Arch. Rémy Marciano per l'aiuto, la disponibilità e le preziose informazioni riguardanti il progetto *Euroméditerranée* a Marsiglia.
- L'Arch. Franck Geiling *Directeur de la Division Architecture, Urbanisme et Développement Durable de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée* per gli importanti dati e chiarimenti sull'operazione *Euroméditerranée* a Marsiglia.
- L'Arch. Corinne Vezzoni, il Dott. Patrick Philippe Foulquie ex Direttore della *Friche la Belle de Mai*, la Dott.ssa Odile Thiery responsabile comunicazione della *Friche la Belle de Mai* e

il Dott. David Mateos Escobar del *Centre Max Weber* per la disponibilità e le interessanti riflessioni sulla città di Marsiglia.

- L'Arch. Federico Wulff della *Cardiff University* per le accurate considerazioni e i preziosi spunti e suggerimenti scientifici rivolti ai temi di questa ricerca.

- Il Prof. Alexandre Grondeau dell'*Aix-Marseille Université* per la disponibilità e l'interesse mostrato nei confronti del lavoro ricerca svolto.

- L'Arch. Zoubeïr Mouhli *Directeur Général de l'ASM de Tunis* per le importanti informazioni riguardanti gli interventi dell'ASM a Tunisi.

- Il Dott. Ahmed Ferjaoui ex *Directeur Général de l'Institut National du Patrimoine (INP)*, l'Arch. Bechir Mazigh e il Dott. Soow Dauda dell'*Agence de mise en valeur du Patrimoine et de promotion culturelle (AMVPPC)* che hanno fornito delle preziose indicazioni e della documentazione di grande importanza per il lavoro di ricerca.

Infine, un ringraziamento speciale va:

ai miei genitori che mi hanno trasmesso l'amore per la cultura e che mi hanno sempre aiutata, sostenuta e incoraggiata, anche nei momenti di maggiore difficoltà;

a mia sorella Gaia per l'affetto, il sostegno e l'incoraggiamento;

a Starlight per l'aiuto, lo scambio dialettico e il confronto;

a Goffredo per essermi stato accanto nei momenti più difficili e più entusiasmanti del periodo finale del dottorato.

INDICE

IL RUOLO DEL PATRIMONIO NEL PROGETTO URBANO MARSIGLIA E TUNISI, CITTÀ DEL MEDITERRANEO

DESCRIPTIF DE LA THESE

0.1	<i>Problématique et hypothèses de travail</i>	I
0.2	<i>Cas d'étude</i>	V
0.3	<i>Objectifs de la recherche</i>	VI
0.4	<i>Structure de la thèse</i>	VII
0.5	<i>Références et méthodes</i>	XVI
0.6	<i>Bilan et perspectives de la recherche</i>	XIX
	<i>Notes et Références Bibliographiques</i>	XXXII

INTRODUZIONE

Struttura della ricerca e campo d'indagine	1
--	---

CAPITOLO 1

Patrimonio urbano e culturale nel Mediterraneo

1	Definizioni	22
1.1	Patrimonio urbano: questioni e metodi in Europa	46
1.2	Influenze e prospettive a Sud del Mediterraneo	65
	Note e Riferimenti Bibliografici	88

CAPITOLO 2

Progetto urbano e città sostenibile

2.	Il progetto urbano nella città consolidata	100
2.1	Fenomeni di valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico	116
2.2	La ricerca nel Mediterraneo: il <i>Plan Bleu</i>	132
2.3	Nuovi orizzonti in Europa	138
2.4	Il progetto urbano nel Maghreb: Tunisia e Marocco	162

2.5	Nuove strategie sostenibili a Sud del Mediterraneo	175
2.6	Interventi sostenibili mediterranei, esperienze a confronto: Genova, Barcellona, Montpellier, Sfax e Casablanca	188
	Note e Riferimenti Bibliografici	217

CAPITOLO 3

Temî per il patrimonio della città

3	Il territorio dell'obsolescenza	234
3.1	Aree dismesse e nuove centralità	240
3.2	<i>Re-cycling</i> e trasformazione	257
3.3	Patrimonio architettonico e tessuto urbano nella città storica	277
	Note e Riferimenti Bibliografici	287

CAPITOLO 4

Casi di studio

MARSIGLIA

4.1	Marsiglia e il suo porto: una storia di profonde mutazioni economiche, urbane e sociali	294
4.1.1	La 'città sulla città'	304
4.1.2	<i>Euroméditerranée I: Cité de la Méditerranée, Joliette, Belle de Mai</i>	307
4.1.3	<i>Euromed II: il progetto dell'ÉcoCité</i>	333
4.1.4	Conclusioni	345
4.1.5	Interviste	
	Arch. Remy Marciano, progettista di <i>Euromed II</i>	350
	Arch. Franck Geiling, Direttore della Sezione Architettura, Urbanistica e Sviluppo Sostenibile dell'EPAEM	358

TUNISI

4.2	Tunisi: dalla Medina alla <i>ville neuve</i>	372
4.2.1	Tutela, valorizzazione e trasformazione del patrimonio	380
4.2.2	La Medina: dalla grande <i>Mosquée Zitouna</i> alla <i>Zaouia</i> di <i>Sidi Ibrahim Riahi</i>	386
4.2.3	La <i>ville neuve</i> : patrimonio del XX secolo.	398
4.2.4	Conclusioni	407
4.2.5	Intervista	
	Arch. Zoubeir Mouhli, Direttore Generale dell'ASM di Tunisi	411
	Note e Riferimenti Bibliografici	418

CONCLUSIONI	
Bilancio e prospettive	425
BIBLIOGRAFIA RAGIONATA	439
Riferimenti iconografici	457

TABLE DES MATIERES

LE RÔLE DU PATRIMOINE DANS LE PROJET URBAIN

DESCRIPTIF DE LA THESE

0.1	Problématique et hypothèses de travail	I
0.2	Cas d'étude	V
0.3	Objectifs de la recherche	VI
0.4	Structure de la thèse	VII
0.5	Références et méthodes	XVI
0.6	Bilan et perspectives de la recherche	XIX
	Notes et Références Bibliographiques	XX
		XII

INTRODUCTION

	Structure de la recherche et champ d'application	1
--	--	---

CHAPITRE 1

Le patrimoine urbain et culturel en Méditerranée

1	Définitions	22
1.1	Patrimoine urbain : problématiques et méthodes en Europe	46
1.2	Influences et perspectives au Sud de la Méditerranée	65
	Notes et Références Bibliographiques	88

CHAPITRE 2

Le projet urbain et la ville durable

2	Le projet urbain dans la ville consolidée	100
2.1	Phénomènes de mise en valeur du patrimoine urbain et architectural	116
2.2	La recherche en Méditerranée: le Plan Bleu	132
2.3	Nouveaux horizons en Europe	138
2.4	Le projet urbain au Maghreb: Tunisie et Maroc	162

2.5	Nouvelles stratégies durables au Sud de la Méditerranée	175
2.6	Interventions durables méditerranéens, comparaison des expériences: Gênes, Barcelone, Montpellier, Sfax, Casablanca	188
	Notes et Références Bibliographiques	217

CHAPITRE 3

Thèmes pour le patrimoine de la ville

3	Le territoire de l'obsolescence	234
3.1	Patrimoine et nouvelles centralités	240
3.2	<i>Re-cycling</i> et transformation	257
3.3	Patrimoine architectural et tissu urbain dans la ville historique	277
	Notes et Références Bibliographiques	287

CHAPITRE 4

Cas d'études

MARSEILLE

4.1	Marseille et son port: une histoire de profondes mutations économique, social et urbain	294
4.1.1	La « ville sur la ville »	304
4.1.2	Euroméditerranée I: Cité de la Méditerranée, Joliette, Belle de Mai	307
4.1.3	Euromed II : le projet de l'ÉcoCité.	333
4.1.4	Conclusions	345
4.1.5	Interviews	
	Remy Marciano, architecte de l'équipe de Euromed II	350
	Franck Geiling, Directeur de l'architecture de l'urbanisme et du développement durable de l'EPAEM	358
	Notes et Références Bibliographiques	

TUNIS

4.2	Tunis: de la Médina à la ville neuve	380
4.2.1	Sauvegarde, mise en valeur et transformation du patrimoine	386
4.2.1	La Médina: de la grande <i>Mosquée Zitouna</i> à la <i>Zaouia de Sidi Ibrahim Riahi</i>	398
4.2.2	La ville neuve: patrimoine du XXe siècle	407
4.2.3	Conclusions	
4.2.4	Interview	411
	Zoubeir Mouhli, Directeur Général de l'ASM de Tunis	418
	Notes et Références Bibliographiques	

CONCLUSIONS	
Bilan et perspectives	425
BIBLIOGRAPHIE	439
Références iconographiques	457

DESCRIPTIF DE LA THESE

0.1 Problématique et hypothèses de travail

La recherche s'occupe du rapport entre les nouvelles modalités de transformation de la ville méditerranéenne et les nouvelles stratégies de régénération et valorisation du patrimoine matériel et immatériel.

Comprendre quel est le rôle du patrimoine dans le processus de transformation et croissance de la ville méditerranéenne, à travers la pratique du projet urbain, est la question principale de la thèse, qui se place dans le cadre des recherches sur les modalités de transformation de la ville contemporaine. La recherche enquête, également, sur la relation qui existe de nos jours entre le patrimoine et le développement durable, notions qui ne sont plus antithétiques mais complémentaires, dans une construction réciproque de symbolologies et de différences, conduisant à leur redéfinition.

La culture méditerranéenne retrouve son caractère dans la ville, définie par une multiplicité d'aspects particuliers et hétérogènes. En ce sens, nous nous sommes référés à certains cas d'études spécifiques de l'Europe méditerranéenne et du Maghreb, capables de tenir compte des éléments patrimoniaux, géographiques, morphologiques, économiques, sociaux, politiques et culturels, renonçant une vision stéréotypée du « mythe méditerranéen » (Gravagnuolo 1994: 7-19).

Notre hypothèse souhaite, donc, mettre en évidence le rôle actuel du patrimoine comme vecteur de la transformation de la ville méditerranéenne grâce à l'implication des acteurs, des habitants et des usagers. Notre objectif est d'affirmer le rôle central du projet urbain, notion multiforme, ensemble de pratiques en évolution continue, comme l'instrument privilégié pour intervenir sur la ville consolidée, surmontant les préjugés architecturaux et urbains, grâce à un échange constant entre les disciplines et les domaines de la connaissance. Cette relation entre patrimoine et projet urbain retracée ici, à l'aide des projets et des réalisations sélectionnées, permet d'aborder, d'une part, le thème de la mise en valeur des centres antiques et, d'autre part, le thème de l'obsolescence des sites et des architectures désaffectés. Certains projets lancés, ces dernières années en Méditerranée, révèlent une façon inédite de comprendre le développement de la métropole à partir du patrimoine, en tant qu'accélérateur du changement urbain, avec une attention renouvelée au tissu historique et à l'exigence d'une transformation durable, condition nécessaire pour la transmis-

sion de l'existant dans l'avenir. Notre objectif, donc, est de démontrer que le projet urbain a modifié les modalités d'intervention sur la ville à travers la mise en valeur et la transformation du patrimoine.

Aujourd'hui, la notion de patrimoine est comprise dans son sens le plus large ; il n'est plus entendu de façon abstraite, mais comme une «globalité urbaine», montrant une double nature : matériel et immatériel. Le patrimoine ne comprend pas seulement les monuments, mais aussi le tissu urbain, les réseaux infrastructurels, les zones industrielles et productives d'intérêt historique, le paysage naturel et la culture immatérielle des lieux et de ses habitants (2001 Choay : 287). Le patrimoine est, en outre, considéré comme une ressource potentielle à l'origine du processus de patrimonialisation, ce dernier peut être défini comme l'appropriation par une communauté des signes matériels et immatériels de la mémoire d'un territoire, à travers leur valorisation et leur transmission au fil du temps.

Le patrimoine, représente une ressource latente, que les villes utilisent pour le lancement de stratégies urbaines de reconquête de la centralité dans leur territoire. La mise en valeur et la sauvegarde du patrimoine peut, en effet, développer le capital social et humain local et devenir un puissant vecteur de communication et d'identité, encourageant les citoyens à participer à la construction de l'image de soi que la ville ou le territoire projette à l'extérieur. Le patrimoine, dans ses différentes significations, est devenu donc une ressource territoriale et identitaire et un moyen de développement économique qui se traduit par son omniprésence dans plusieurs projets urbains. Les politiques territoriales, mises au point par des acteurs publics et privés, sont ainsi un accélérateur de plusieurs interventions telles que: la réhabilitation de parties de la ville et leur gentrification progressive, le développement du tourisme et du marketing territorial, la légitimité des projets à grande échelle, l'idéation de politiques territoriales et d'autres encore. Enfin, la mise en valeur du patrimoine met en évidence une nouvelle image de la ville, c'est-à-dire le fond de ses politiques urbaines. Donner une nouvelle image de la ville fait partie du processus de patrimonialisation et il est utilisé par de nombreux projets urbains contemporains.

Un autre aspect à relever est, encore, la corrélation entre les notions de patrimoine et de développement durable, qui apparaissent comme consensuelle. L'exigence de protéger et de transmettre le patrimoine, héritage culturel défini comme un « bien commun », est aujourd'hui une réalité largement consolidée. En même temps la volonté de proposer des modèles de développement durable « qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »¹ (Brundtland 1987) s'inscrit parfaitement aux réflexions sur la mise en valeur du patrimoine ; cela peut être considéré comme une ressource non renouvelable qu'il faut protéger, économiser et mettre en valeur. Les actions entreprises par certaines villes méditerranéennes semblent intégrer ce nouveau paradigme, que ce soit en termes de transports, de gestion des déchets, d'infrastructures, mais surtout de projets durables sur la ville existante. Le projet urbain intervient donc sur le patrimoine par sa valorisation, sa récupération, sa transformation, sa réutilisation

et son recyclage durable, en respectant les conditions de la *forma urbis* et en se comparant avec la réalité de la ville compacte.

Afin de comprendre les raisons pour lesquelles le projet urbain est devenu l'instrument privilégié pour la transformation de la ville consolidée, il est nécessaire de souligner comment les prévisions, supposées et théorisées par le mouvement moderne sur l'extension de la ville n'ont pas eu lieu. Les approches rationnelles et fonctionnelles de la croissance urbaine n'ont pas servi à arrêter l'extension incontrôlée des villes touchées par des phénomènes d'urbanisation exceptionnels produisant ainsi certaines grandes conurbations métropolitaines en peu de temps (Marinoni 2005). Dans la dernière décennie on a assisté à une inversion de tendance causée par différents facteurs. En premier lieu, à partir des années soixante en Europe a été menée une critique au *sprawl*, née de l'opposition aux principes du mouvement moderne, c'est-à-dire à la ville étendue, divisée en zones monofonctionnelles, et à son extension incontrôlée. Les politiques urbaines ont donc mis l'accent sur « la construction de la ville sur la ville », à travers des stratégies innovantes de relecture de l'existant; cela a entraîné une attention renouvelée par rapport au patrimoine architectural et urbain et à ses éléments morphologiques et typologiques.

En deuxième lieu, la prise de conscience concernant les problèmes environnementaux, notamment le risque du réchauffement global, a forcé le lancement de mesures drastiques et a stimulé la réflexion architecturale sur ces thèmes. La diffusion, donc, des principes de la durabilité environnementale et de la théorie de la « décroissance heureuse » au lieu du développement illimité des ressources, formulée par le sociologue Serge Latouche au début de 2000, et aussi l'aggravation de la crise économique internationale, ont causé, du point de vue urbain, une attention renouvelée à la régénération durable de la ville. Aussi du point de vue environnemental, l'étalement urbain a causé la pollution et le gaspillage des ressources énergétiques et territoriales. Ces modalités urbaines se sont révélées antiéconomiques, puisqu'elles nécessitent d'investissements publics et privés onéreux et elles causent une détérioration de la qualité de vie des citoyens.

Dans ce contexte, les valeurs urbaines exprimées dans la ville compacte ont été privilégiées, dans les usages et les significations différents: tissus urbains, patrimoine, paysage et infrastructures multifformes, une ville dense caractérisée par une pluralité de formes, d'habitants et d'acteurs. La ville compacte semble être devenue, donc, le point de départ pour la construction de la « ville durable ». Comme explique Cyria Emalianoff: « La vision et les pratiques de la ville durable retournent comme un gant les principes fondamentaux de la charte d'Athènes. La réflexion sur la ville durable est née d'une relecture critique des évolutions urbaines contemporaines, prenant notamment à partie la croissance de la motorisation individuelle et de l'étalement urbain, le fonctionnalisme et le zonage qui en sont des moteurs, l'usage dissipatif des ressources, entraînant des pollutions de fond persistantes, ou encore la sectorisation de l'action publique » (Emalianoff 2004: 24). La ville durable exige, donc, le rejet de la table rase au profit de la transformation de 'la ville sur la ville' à travers le principe de superposition et de reconstruction permanente. À notre avis, il est possible

d'affirmer que c'est le résultat et la poursuite des réflexions déjà mises en œuvre précédemment sur la critique à l'étalement urbain.

C'est un retour à la ville existante à travers sa relecture contemporaine, grâce à des actions de régénérations et de reconversion des zones industrielles qui ont été progressivement abandonnées, des sites obsolètes, pour la plupart des cas, situés aux marges de la ville. Travailler sur la ville compacte signifie travailler sur le remplacement, l'achèvement, la transformation et le recyclage des zones marginales et abandonnées ; sur la densification et sur l'ajout de nouveaux fragments de l'existant ; des pratiques qui sont toutes à la base des processus de requalification urbaine. Après des années de consommation du sol, la ville en revient maintenant à s'agrandir sur elle-même, à travers la réutilisation et la réinvention du sol déjà utilisé précédemment. Il s'agit de « projets de sol », qui s'occupent aussi des réseaux infrastructurels : voies ferrées désaffectées, infrastructures industrielles, portuaires et routières. En ce sens, le projet urbain est parmi les procédures plus appropriées pour exprimer les principes de la ville compacte.

Ces questions se retrouvent dans la pratique urbaine des villes de l'arc méditerranéen, qui vivent aujourd'hui une période de profondes mutations liées à la réutilisation et à la régénération des zones marginales. Les interventions de requalifications des sites et des architectures désaffectées, considérées elles aussi comme patrimoine urbain, ont récemment inversé la tendance à l'abandon et à la destruction, en lui donnant un nouveau cycle de vie durable dans le futur. Ces pratiques s'inscrivent dans un contexte de compétitions des villes méditerranéennes ; les administrateurs et les entrepreneurs investissent de plus en plus sur la régénération du patrimoine, en visant à l'attractivité de ces lieux et à la promotion internationale.

Au cours des dernières années, en effet, différentes villes méditerranéennes ont réalisé des projets urbains liés aux thèmes de la durabilité et strictement rapportés au contexte naturel et urbain des lieux. Ces projets, outre aux aspects techniques et scientifiques, ont ainsi attribué une grande importance à la qualité de vie, à l'espace public et à la requalification urbaine de la ville. Ces opérations ont l'ambition de fournir une méthodologie urbaine durable inédite, qui au contraire des interventions réalisées en Europe du Nord, essaient encore plus de se concentrer sur les particularités du lieu et du climat. Si les villes du bassin Nord de la Méditerranée ont accueilli, depuis longtemps, aussi les thèmes liés à la durabilité environnementale dans leur processus de modification, celles du Sud et de l'Est n'ont commencé que récemment ce parcours de sédimentation qui essaie de tenir compte de ces enjeux.

La recherche essaie à identifier certains thèmes fédérateurs concernant la mise en valeur et la transformation du patrimoine, qu'il est possible de retrouver dans les projets urbains durables lancés au cours de cette dernière décennie : l'obsolescence, les lieux désaffectés et les nouvelles centralités, le patrimoine architectural et le tissu urbain de la ville historique avec le *re-cycling* et la transformation. Précisément, ces thèmes ont été analysés à travers l'étude de deux villes dans le bassin du Nord et du Sud de la Méditerranée : Marseille et Tunis.

0.2 Cas d'étude

Le choix de concentrer les cas d'études à Marseille et à Tunis a été motivé par des considérations d'ordre général et particulier. Tout d'abord, malgré les différences évidentes entre les opérations réalisées, les deux villes sont comparables pour la capacité d'introduire de nouveaux contenus sur le thème du patrimoine dans le projet urbain en Méditerranée. Deuxièmement, dans les deux cas, la valorisation et la transformation du patrimoine est devenue une occasion pour activer la régénération de parties de la ville. Dans ces villes qui, en effet, ont activé un « laboratoire urbain » à étudier avec grande attention, est présente une réflexion sur la relation que le patrimoine peut établir avec le territoire contemporain.

Dans ce contexte, il est intéressant de constater que les actions de requalification du patrimoine architectural et urbain ont été convergentes, pour certains aspects, incorporant aussi le thème du développement durable. Parallèlement à la mise en valeur du patrimoine matériel, ces villes ont pris conscience, avec différentes modalités, de l'importance de la protection de leur patrimoine culturel immatériel, qui représente l'histoire et les traditions d'une communauté. Il s'agit de projets, qui ont l'ambition d'accroître leur attractivité et leur visibilité internationale, sélectionnés pour leur apport privilégié aux nouvelles exigences de l'espace public et de l'habitat, à travers des actions intégrées qui tentent de se référer, dans leurs buts, au développement durable, articulé selon le développement économique, la cohésion sociale et la protection de l'environnement.

Ces cas d'études peuvent sembler apparemment non comparables, mais comme explique l'historien Marcel Detienne on ne peut « comparer que l'incomparable » (Detienne 2009), toutefois cela doit être effectué selon certaines conditions ; il faut, d'une part, que les objets comparés soient de la même famille en confrontant un certain nombre de caractéristiques communes et, d'autre part, qu'ils présentent certains contrastes en leur donnant une relative singularité. Marseille et Tunis offrent une situation optimale d'un double point de vue ; en effet, même si elles appartiennent à des contextes culturels et environnementaux fortement différents entre elles, elles ont été sélectionnées pour les actions lancées, sur la valorisation du tissu historique et des zones marginales. Ces villes ont été choisies, également, pour leur ambition de donner une nouvelle image basée sur la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel.

La ville de Marseille a été choisie pour le Projet Euroméditerranée (1995-2030), qui se développe depuis différentes années, dans lequel est approfondi, en particulier, le thème de l'obsolescence de l'architecture et des lieux désaffectés, transformés en nouvelles centralités urbaines. La ville de Tunis a été individuée pour les projets emblématiques sur le patrimoine matériel et immatériel élaborés par l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) dans la ville historique. Si de l'expérience de Marseille émerge un projet urbain à grande échelle sur les sites marginaux, considérés comme partie du patrimoine urbain et architectural ; de l'expérience de Tunis émerge, au contraire, la capacité et les issues de la sauvegarde et de la valorisation du tissu historique, qui à travers des projets ciblés, ont donné au patrimoine un nouveau rôle porteur dans la ville.

La notion de patrimoine, comprise de manière différente dans les deux villes méditerranéennes, montre comment Marseille a activé une réévaluation de son histoire portuaire et industrielle, pendant longtemps tombé dans l'oubli, en se réappropriant de ces lieux significatifs qui risquaient d'être effacés. Il s'agit de sites et architectures qui sont devenus, récemment, les nouveaux symboles de la ville ; la réutilisation et le recyclage de certaines constructions a contribué à changer ses fonctions originaires. La ville de Marseille a éliminé les traces de son passé pendant de nombreuses années. Durant la Seconde Guerre mondiale la ville a été fortement endommagée ; ces agressions au tissu historique ont été perpétuées aussi dans l'après-guerre, rappelons la construction de l'autoroute A7 qui a percé une partie du centre ancien et la réalisation de nouvelles architectures, qui ne sont pas intégrées au tissu urbain. Aujourd'hui, au contraire, Marseille redécouvre son patrimoine productif, composé de friches industrielles, hangars et infrastructures.

L'exemple de la ville de Tunis démontre, au contraire, comment viser sur la requalification de la ville historique a arrêté le processus de dégradation et d'abandon de la part des résidents. La Medina a, en effet, perdu son rôle de centralité urbaine, politique, économique et sociale. Dans ce contexte les projets réalisés par l'ASM pour la Médina et la ville neuve ont activé et réhabilité une partie du patrimoine urbain et architectural, en valorisant, encore, la sphère immatérielle, fortement présente, comprenant les savoir-faire, les techniques artisanales et constructives, les activités commerciales et les façons de vivre le tissu historique ; à travers l'implication des habitants et des acteurs nécessaires pour la réussite de ce processus de réappropriation de la Médina.

0.3 Objectifs de la recherche

L'objectif principal de ce travail de recherche a été de comprendre et de vérifier les méthodologies d'intervention de mise en valeur et de transformation du patrimoine urbain et architectural en Méditerranée. Avant d'identifier ces axes d'intervention, sur un domaine d'étude complexe et peu étudié, la recherche a visé à répondre à certaines questions: Qu'est-ce qu'on comprend par patrimoine matériel et immatériel dans les rives Nord et Sud de la Méditerranée? Quels sont les outils de requalification urbaine pour intervenir dans la ville consolidée? Comment on concilie le thème du développement durable avec celui de la valorisation et de la transformation du patrimoine? Existe-t-il un modèle de ville durable méditerranéenne?

Sur le plan méthodologique le but que nous avons voulu poursuivre a été l'analyse et la comparaison d'une sélection de projets urbains centrés sur la valorisation et la transformation du patrimoine et, en particulier, sur leur ambition à s'inspirer aux principes de la durabilité environnementale. Le successif approfondissement de la recherche met en évidence certains thèmes centraux et formule de nouvelles hypothèses et réflexions à vérifier. Ces réflexions, qui essayent à introduire des propositions inédites, soulignent le thème du patrimoine comme possible accélérateur des transformations urbaines de la ville méditerranéenne.

Sur le plan opérationnel le travail de recherche a analysé en profondeur les deux

cas d'études au Nord et au Sud de la Méditerranée, dans le but de comprendre l'ample *iter* du projet et en essayant de définir une méthode concernant les thèmes liés au patrimoine urbain et à la durabilité.

La recherche a visé à contribuer à la définition d'un thème encore peu enquêté, élargissant la connaissance sur les projets urbains liés au patrimoine et à la durabilité environnementale; en comparant des cas d'étude inédits liés par des stratégies de transformation communes.

0.4 Structure de la thèse

La recherche, structurée en quatre parties, se développe par l'introduction au sujet en termes généraux, pour passer ensuite à l'examen détaillé des exemples sélectionnés.

Pour comprendre le rôle du patrimoine dans le projet urbain en Méditerranée, il a été nécessaire de définir le patrimoine architectural, urbain et immatériel. Le premier chapitre de la recherche, intitulé « Le patrimoine urbain et culturel en Méditerranée », vise à comprendre les notions de patrimoine urbain et culturel immatériel et quelles sont les relations entre ces définitions, dans ses différentes acceptions, en Europe et dans les Pays du Maghreb.

Alors qu'en Europe la réflexion sur la notion de patrimoine urbain a été lancée depuis le début du XXe siècle, avec les recherches de Gustavo Giovannoni et les premières expériences de sauvegarde et de mise en valeur des centres anciens ; au Sud de la Méditerranée, ces questions sont apparues qu'à partir des années soixante-dix, grâce au travail de sensibilisation des Organisations Internationales, qui ont contribué à la reconnaissance et à sa mise en valeur. Ces actions ont aidé à faire comprendre le lien étroit entre la notion de patrimoine urbain et les aspects sociaux et culturels d'une communauté. Le patrimoine composé d'éléments matériels et immatériels, est donc le témoignage de l'histoire ancienne ou récente de la ville. Si en 1972 en Europe la « Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel », rédigé par l'UNESCO en 1972, a lancé le débat sur la notion de patrimoine culturel immatériel; toutefois, au Sud de la Méditerranée l'importance de la sauvegarde et de la mise en valeur de l'identité culturelle a été acceptée en 2003 par la diffusion et la mise en œuvre des principes de la « Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel ».

Le patrimoine apparaît aujourd'hui une notion polysémique qui comprend désormais simultanément la dimension architecturale, territoriale, littéraire, plastique, ethnologique, linguistique; il comprend donc les objets naturels, les œuvres culturels, matériels et immatériels, les traditions, les savoir-faire, les usages passés et présents, valorisés en raison de leur intérêt historique, identitaire, scientifique et artistique.

Le domaine de la protection et de la mise en valeur du patrimoine de la ville a été conduit à travers l'important travail de recherche théorique effectué par des architectes, des conservateurs et des historiens européens qui ont fortement influencé la pratique architectural et urbaine. Rappelons à cet égard les principes énoncés dans la « Charte de Gubbio » de 1960, qui ont mis en évidence la nécessité d'intervenir avec des nouvelles

approches sur le tissu historique, n'opérant plus à travers des épisodes individuels de restauration, mais selon une stratégie globale, avec l'attribution de fonctions et rôles pour tous les composants du système urbain consolidé. Dans la Charte émerge également un aspect particulier : pour préserver le tissu historique, il n'est pas nécessaire de sauvegarder exclusivement le patrimoine, mais il faut protéger les citoyens qui y vivent. Avec le projet pour le centre historique de Bologne en 1969 ces principes ont été mis en œuvre pour la première fois, devenant une référence de grande importance pour tous les autres projets réalisés les années suivantes. L'expérience de Bologne a, en effet, essayé de surmonter l'idée du tissu urbain historique entendu comme entité intouchable; au contraire, il est considéré comme un lieu où il est possible d'améliorer la qualité de vie des habitants, réaménageant les bâtiments, les tracés et les espaces publics existants. On comprend, donc, que pour sauvegarder la ville ancienne il est nécessaire de la transformer et de la valoriser conformément à son identité et de protéger même la population la plus défavorisée, en créant les conditions pour qu'elle ne soit pas obligée de l'abandonner.

Il est donc possible d'affirmer que les recherches et les projets sur la ville consolidée, réalisés depuis les années Soixante-dix en Europe, l'analyse urbaine, la recherche sur la relation entre la morphologie et la typologie et la notion de *principio insediativo*, ont jeté les bases pour un intérêt au contexte comme fondement du projet.

Au cours des dernières années, l'attention au contexte a été combinée aux thèmes de la réutilisation et du recyclage du patrimoine urbain, de plus en plus présente dans les projets de transformation de la ville future (Secchi 2010: 4). A cause de la crise économique émergente et de la critique à l'étalement urbain, la réutilisation et le recyclage sont opposés au gaspillage immobilier et des ressources; conduisant une réflexion sur la capacité des architectures, des sites obsolètes et des endroits abandonnés de surmonter la valeur historique et de traverser le temps.

En ce qui concerne les Pays du Sud de la Méditerranée les recherches et les actions de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine sont déficitaires par rapport à ceux effectués dans la rive Nord. Parmi les causes de ce déficit sur ces sujets et questions il y a un rejet du passé. Au cours du XXe siècle a été, en effet, favorisé l'idée de progrès et de ville moderne, par opposition au patrimoine architectural et urbain considéré comme un frein à la sortie du sous-développement. Durant les années Soixante-dix, les Pays du Maghreb et du Machrek ont progressivement mis en place des politiques de préservation et de valorisation du patrimoine. Cet intérêt pour la ville consolidée a été propagé à travers l'activité des Organismes de Coopération Internationale, notamment par le travail de l'UNESCO, de l'ICOMOS et de la Banque Mondiale. Ces organisations, en plus de réfléchir sur l'énonciation et la formulation de la notion de patrimoine urbain et immatériel, ont contribué à la rédaction de textes juridiques pour en définir le domaine et en assurer leur sauvegarde, influençant les travaux des États adhérents.

Ces chartes et Conventions ont eu pour objectif de faire comprendre que la préservation du patrimoine doit être intégrée dans des actions cohérentes pour le

développement économique et social et doit faire partie des interventions de planification territoriale qui comprennent de nouvelles approches de gestion et de conservation, liées aux principes de la durabilité environnementale. Le patrimoine est compris, donc, comme une ressource centrale pour le développement et la mise en valeur des territoires.

Cependant, le travail des Organisations Internationales est insuffisante, le patrimoine peut paraître une ressource concrète dans le cas où la population et les administrateurs locaux lui attribuent, non seulement une valeur culturelle ou historique, mais aussi une valeur économique, susceptible d'être un facteur important de croissance du territoire. Pour atteindre ces objectifs, il est important que la population comprend l'importance historique et sociale de son patrimoine; il faudrait également intégrer sa valeur potentielle dans les études et les stratégies économiques menant à des actions concrètes pour le développement de la ville. À cet égard, dès les années soixante-dix, à Tunis ont été lancés des projets pour le réaménagement du patrimoine urbain, réalisés par l'ASM et financés par la ville et l'UNESCO, qui ont contribué à sauver la Médina de la destruction; comme le projet de requalification du quartier *Hafsia*.

Aujourd'hui, les récentes expériences urbaines lancées au Sud de la Méditerranée mettent en évidence cette volonté renouvelée, de la part des administrations publics, des privés et des citoyens de travailler sur le tissu historique à travers sa requalification, en lui attribuant le rôle de centralité urbaine, avec l'ambition de l'intégrer avec le reste de la ville.

Le deuxième chapitre intitulé « Le projet urbain et la ville durable » interroge, en premier lieu, la définition de projet urbain, afin de comprendre la signification et les caractéristiques qui le distinguent. Il analyse également les recherches et les projets européens qui, dans le passé, ont influencé le développement et la pratique de cet outil de planification de la ville. Ce chapitre étudie, aussi, les causes qui ont transformé le projet urbain parmi les stratégies privilégiées pour la transformation du patrimoine urbain et architectural et les questions qui l'ont lié à la notion récente de « ville durable ». Pour ces raisons, nous avons essayé d'expliquer le concept de développement durable et d'approfondir ses retombés du point de vue urbain en Méditerranée. Le chapitre traite brièvement, les recherches menées par le Plan Bleu sur la requalification durable du patrimoine urbain des villes méditerranéenne. Nous avons, encore, étudié la pratique du projet urbain au Sud de la Méditerranée, qui présente des caractéristiques différentes du contexte européen, mais des objectifs et des finalités communs. Enfin, pour comprendre comment les thèmes du projet urbain et de la ville durable soient compris et traités en Europe et au Maghreb, ont été étudiées quelques expériences à Gênes, Barcelone, Montpellier, Sfax et Casablanca.

Le projet urbain est un outil flexible qui réunit plusieurs pratiques et compétences, puisqu'il s'applique aux villes existantes, dans une réalité complexe dans laquelle les éléments matériels et immatériels sont liés par des relations établies au fil du temps, avec lesquels le projet se confronte. Il s'agit d'une pratique qui a marqué une période de transition

entre la manière traditionnelle de penser l'architecture et l'urbanisme et une nouvelle approche, plus ouverte aux transformations et au débat. Pour ces raisons, la recherche et les réflexions sur la notion de projet urbain sont aujourd'hui toujours en cours.

Pour analyser le rôle du patrimoine dans le projet urbain, il a été nécessaire de comprendre en profondeur la signification de cette notion multiforme, composée d'un ensemble de pratiques en évolution continue. La recherche a identifié et synthétisé certains éléments particuliers du projet urbain à travers les définitions de Giuseppe Marinoni (2005) et de Manuel de Solà Morales (1998), retrouvés dans certains exemples contemporains.

Il a été important d'étudier les recherches et les interventions qui, dès la moitié du XXe siècle, ont marqué le début de ce regain d'intérêt pour le patrimoine urbain. A partir des années Soixante, le concept de projet urbain a été développé par la réélaboration des théories sur l'architecture et la critique de la ville fonctionnaliste, qui à travers les recherches sur la ville historique, ont conduit à la naissance du « mouvement de reconstruction critique de la ville européenne » (Marinoni, 2005: 16). Nous nous référons, à cet égard, aux recherches sur la ville historique réalisées par Aldo Rossi et Carlo Aymonino par des études sur la morphologie urbaine et les éléments typologiques de la ville.

Nous avons étudié aussi les recherches effectuées, au cours des années Soixante-dix, par Antoine Grumbach, qui a réfléchi sur l'idée de la « de la construction de la ville sur la ville » en opposition à la pratique de la table rase. Dans la même période, d'autres architectes comme Bernard Huet et Leon et Rob Krier ont concentré leur recherche sur les interventions à appliquer sur la ville historique. Ces études sur la reconstruction de la ville européenne ont jeté les bases théoriques sur la construction de l'expérience de l'IBA 84 à Berlin. La reconstruction de la ville de Berlin est devenue une action exemplaire dans laquelle le projet d'architecture urbaine a représenté, pour la première fois, une alternative à la pratique de l'expansion de la ville, suivant au contraire l'idée de construire la ville sur elle-même. De ces recherches et projets a émergé une nouvelle façon de comprendre la ville, orientée vers la compréhension du patrimoine urbain et de ses éléments morphologiques et typologiques. Les projets de transformation de la ville ne peuvent pas négliger la compréhension des aspects liés à la forme urbaine, est donc mis en évidence le concept de « architecture urbaine » qui se confronte avec le contexte existant.

Depuis les années quatre-vingt, en Europe sont lancés de grands événements internationaux accompagnés par d'exceptionnels changements politiques et économiques. Ces nouveaux enjeux ont créé la nécessité de réfléchir à nouvelles stratégies urbaines qui peuvent s'adapter aux nouvelles exigences de transformation de la ville contemporaine. De nombreuses villes européennes ont répondu à ces besoins de changement en lançant d'ambitieux projets urbains, comme les interventions pour les Jeux Olympiques de Barcelone et la démission des zones industrielles et portuaires de plusieurs villes européennes comme Amsterdam et Rotterdam. Ces expériences ont marqué une période de transformations urbaines ambitieuses impliquant de grandes parties de la ville, où ont été réalisées de nouvelles architectures, mais aussi de nouveaux espaces publics et des

infrastructures, expérimentant d'inédits modes de vivre et d'habiter.

A partir de ce moment, le projet d'architecture urbaine est devenu l'instrument pour la transformation du territoire. Le projet urbain se confronte, donc, avec de nouveaux terrains d'action conciliant les aspects architecturaux et urbanistiques. Ces interventions démontrent, également, une réelle opportunité de travailler d'une manière positive sur le tissu urbain de la ville consolidée, poursuivant et accentuant les réflexions critiques sur l'étalement urbain. Les recherches menées dans cette période ont démontré que l'étalement urbain provoque la pollution et le gaspillage des ressources énergétiques et territoriales. Il est possible d'affirmer, en effet, qu'au cours de ces dernières années, les réflexions sur la durabilité environnementale ont été conjuguées aux recherches sur la transformation de la ville compacte, créant la notion de « ville durable » comme conséquence à la critique de l'étalement urbain, pour une croissance rationnelle des territoires. Récemment, ces réflexions ont été renforcées en raison du phénomène de la crise économique qui a favorisé la transformation durable des villes existantes. Il y a eu, en effet, un abandon progressif du phénomène d'éco-quartiers de nouvelle fondation au profit de la réalisation d'éco-cités et d'éco-régions, projets de régénération urbaine durable qui se confrontent avec la ville existante et son territoire.

Le projet urbain durable, peut donc s'occuper du patrimoine architectural et urbain, en garantissant sa conservation et évolution dans le temps. Pour cette raison, il est plus approprié pour la recherche l'acceptation du signifié de durable, liée à un développement 'de longue durée' en mesure de satisfaire les besoins des générations présentes et futures. Il est donc possible d'affirmer que l'attention au patrimoine, présente entre les caractéristiques de la ville durable, est en accord avec les méthodologies opérationnelles du projet urbain. La ville durable peut, en effet, être interprétée comme une conséquence de la réflexion sur le développement de la ville, créée par la mise en œuvre du projet urbain. Pour ces raisons, on peut dire que cette procédure est devenue l'instrument privilégié pour l'actuation des transformations durables dans la ville consolidée.

Au cours des dernières années, ont été réalisées plusieurs études et recherches pour comprendre la nature et les caractéristiques du phénomène de la durabilité environnemental du point de vue économique, urbain et social. Nous avons étudié, à cet égard, le travail de recherche scientifique sur ces thèmes dans le domaine méditerranéen, effectué par l'équipe multidisciplinaire du *Plan Bleu*. Rappelons les études menées en ce sens par cet observatoire et l'Union européenne, avec les pays qui ont adopté la Convention de Barcelone, y compris la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable (SMDD). Ce texte a pour objectif de devenir le cadre de référence pour l'élaboration de politiques relatives au développement durable dans les Pays méditerranéens. Parmi les différents problèmes et questions concernant l'avenir des villes du bassin méditerranéen, ces études mettent en évidence l'importance du patrimoine comme un des éléments centraux pour le développement urbain durable.

Ces thématiques ont été récemment accueillies également au Maghreb, où le projet

urbain durable est devenu un instrument en cours d'expérimentation principalement au Maroc et en Tunisie. Depuis l'an 2000, en réponse aux graves problèmes environnementaux, aussi les villes du Sud de la Méditerranée ont lancé la phase 'verte' de l'aménagement urbain. L'intérêt pour les thèmes liés au développement urbain durable a été accueilli grâce aux Organisations Internationales et à l'Union Européenne. Toutefois, cette pratique est comprise, conçue et gérée de manière différente qu'en Europe, puisqu'au Sud de la Méditerranée la notion de projet urbain est en cours d'apprentissage soit du point de vue théorique soit du point de vue méthodologique et opérationnel ; c'est un processus en continue évolution dans lequel les recherches et les expériences européennes sont combinées avec des réalités urbaines très différentes de la culture occidentale.

Il ne faut pas oublier également que les opérations urbaines menées ont été souvent utilisées par les Pays Arabes comme stratégies communication de l'action publique ; on retrouve, en effet, une volonté claire de la part des villes du Maghreb d'élaborer une stratégie de marketing territorial dans le but de conférer une image renouvelée et positive à l'échelle internationale, d'attirer de nouveaux investisseurs et d'obtenir des financements européens et internationaux (Barthel, Verdeil 2013: IV). Un autre élément clé pour comprendre la pratique du projet urbain au Maghreb est le financement de ces opérations par les investisseurs privés, principalement par les holding des Pays du Golfe, et le développement de partenariats public-privés pour les gérer. En outre, pour faire face aux problèmes technologiques et conceptuels, et pour répondre, de façon appropriée, aux normes internationales requises pour définir une intervention 'durable', les promoteurs de ces opérations impliquent des concepteurs étrangers, principalement français. Pour les investisseurs l'implication d'architectes célèbres est, en effet, importante pour réaliser des projets urbains qui répondent aux 'normes' internationales du développement durable, afin d'être reconnus et d'avoir un poids dans ce domaine à l'échelle mondiale. Récemment, au Maghreb ont été conçu des 'méga projets urbains' concernant la réalisation de villes et de quartiers écologiques de nouvelle fondation. Parallèlement à ces opérations ambitieuses ont été menés des projets pour la régénération durable des zones dégradées et marginales de la ville, qui comprend également le tissu historique, que dans les villes du Sud de la Méditerranée ont perdu le rôle de centralité urbaine (Lecardane 2011: 421). Comme cela s'est passé dans les villes des Etats-Unis et en Europe, les projets pour la requalification des *waterfront* et des zones abandonnées des villes maghrébines pourraient devenir aujourd'hui des opérations exemplaires, des laboratoires du projet urbain durable à travers lesquels expérimenter de nouvelles méthodologies, inventer de nouveaux partenariats et réfléchir sur la façon d'intervenir de manière innovante sur l'existant.

Enfin, le deuxième chapitre a mis en évidence le réseau d'échange de lignes d'intervention et de méthodologies menées entre les villes des deux rives de la Méditerranée, en analysant certaines interventions à Gênes, Barcelone, Montpellier, Sfax et Casablanca, avec l'objectif de comparer quatre réalités différentes, liées à la mise en œuvre de grands projets de régénération urbaine durable et à la transformation du patrimoine

urbain et architectural de la ville. En particulier, le chapitre traite de la réhabilitation du port de Gênes (1990-2010), une référence pour toutes les villes qui vont transformer les anciennes zones industrielles et les ports en de nouvelles centralités culturelles et de loisirs. En ce qui concerne la ville de Barcelone a été choisi le projet 22@ (2000 - en cours). Ce projet, en dépit de ses résultats inférieurs aux attentes, a essayé de lancer une stratégie fortement à l'avant-garde de transformation et de *re-cycling* d'un quartier industriel dégradé dans une nouvelle centralité urbaine, à travers l'utilisation de technologies intelligentes et de formes innovantes de développement économique.

Enfin, nous avons étudié l'opération 'de Montpellier à la mer', un projet d'une éco-cité sur les lieux irrésolus et fragmentaires, sur les aires d'accès à la ville et sur les zones commerciales obsolètes, sur les vieux quartiers résidentiels dégradés. Au Sud de la Méditerranée ont été identifiées deux exemples vertueux de renouvellement et de régénération des zones obsolètes: le projet *Casa Anfa* (2006 - 2016) à Casablanca, qui prévoit la régénération du site de l'ancien aéroport international d'Anfa et l'intervention *Taparura* (2006 - en cours) à Sfax, un exemple intéressant de régénération durable d'une partie du *waterfront* fortement polluée. Il s'agit d'interventions qui reflètent certains des thèmes centraux qui se trouvent dans différents projets urbains réalisés en Méditerranée. Il est également intéressant de constater que les actions dans le domaine de la transformation urbaine de chacune des villes étudiées, ont des objectifs et des résultats similaires. A travers ces expériences, nous pouvons comprendre le phénomène de la transformation de la ville sur elle-même, grâce à la conversion de sites industriels abandonnés en de nouvelles centralités, le recyclage des architectures obsolètes et la mise en valeur du tissu urbain de la ville historique. Ces opérations démontrent également le passage récent à la durabilité environnementale, en réponse aux critiques au développement incontrôlé des territoires.

Dans le troisième chapitre, intitulé « Thèmes pour le patrimoine de la ville », la recherche a traité et explicité d'abord le thème de l'obsolescence en architecture ; une notion vaste et complexe qui comprend des aspects économiques et sociaux. Du point de vue architectural l'obsolescence concerne les édifices et les sites industriels et productifs survécus à leurs fonctions d'origine. Le cycle d'usage pour lesquels ils ont été réalisés, en effet, a été irrémédiablement interrompu.

Le deuxième thème identifié aborde l'obsolescence des architectures et des zones abandonnées et marginales nées à cause des phénomènes de démantèlement et de relocalisation des activités industrielles à l'intérieur de la ville qui deviennent aujourd'hui de nouvelles centralités urbaines, grâce à la mise en œuvre de projets urbains durables, visant à leur régénération économique, sociale, culturelle et environnementale. Dès la moitié du siècle dernier, en occident ont été réalisées de nombreuses interventions pour la régénération de ces sites et architectures abandonnées, en donnant une image renouvelée; ces ambitieux projets urbains ont eu le mérite de les reconnaître comme partie du patrimoine matériel et immatériel de la ville, en les considérant comme des ressources à

mettre en valeur et à rendre accessibles aux citoyens, afin de réactiver le développement économique et social, interrompu depuis longtemps (Lecardane, Tesoriere 2012: 35).

Le troisième thème concerne le *re-cycling* du patrimoine industriel et productif abandonné. Au cours des dernières années, à cause de la crise économique mondiale et en raison de la nouvelle conscience environnementale, on a compris l'importance de ces constructions, qui représentent une partie de l'histoire de la ville; pour cette raison, le projet d'architecture vise à identifier des stratégies créatives de recyclage, à travers la réintroduction dans un nouveau cycle de vie durable. Recycler, en d'autres termes, c'est donner une nouvelle valeur et un nouveau sens à ce qu'il a perdu; c'est une action écologique qui pousse l'existant vers l'avenir transformant les déchets en nouvelles centralités. Il ne s'agit pas de conserver ou de réutiliser l'existant, au contraire, dans la pratique du *re-cycling* la valeur est le changement et la transformation.

Enfin, le dernier thème concerne la transformation et la mise en valeur du patrimoine architectural et du tissu urbain historique, qui surtout au Sud de la Méditerranée, est devenu une partie marginale par rapport aux zones émergentes de la ville contemporaine. Les données du Plan Bleu montrent que dans les années à venir, il y aura une nouvelle augmentation de la population dans les villes côtières du Sud de la Méditerranée (Plan Bleu 2012). Pour ces raisons, en dépit de leur dépeuplement et de leur marginalisation par rapport au reste de la ville, la gestion des centres anciens est une problématique de grande importance pour le développement économique et social des territoires du Sud. En réponse à ces questions, certains projets urbains en Méditerranée essayent de donner une nouvelle centralité à la ville historique, à travers la régénération de l'espace public et la récupération durable des architectures existantes.

Le quatrième chapitre est centré sur l'analyse des projets urbains de Marseille et Tunis; pour comprendre les raisons du choix de ces villes, il est important de souligner que la comparabilité de ces cas d'études ne s'appuie pas nécessairement sur des similitudes évidentes. La comparaison porte principalement sur des « sociétés visiblement différentes » (Smelser 1982) ; son utilité est majeure si le phénomène est présent sous des formes en apparence similaire entre deux sociétés qui sont évidemment différentes. Les cas d'études choisis ont été étudiés ensuite par rapport aux thèmes exposés en précédemment, en analysant les projets axés sur la mise en valeur et la transformation du patrimoine matériel et immatériel, en soulignant les nombreuses différences concernant les problèmes, la gestion et les résultats des réalités spécifiques.

En ce qui concerne le thème des lieux désaffectés et des nouvelles centralités, nous avons choisi le cas du projet Euroméditerranée (1995-2030) à Marseille, dans ses deux phases : Euromed I (1995-2015) et Euromed II (2008-2030). Cette opération de grande envergure, qui couvre une surface de 480 hectares, comprend certains quartiers portuaires, productifs et résidentiels au nord et à l'est de la ville.

En ce qui concerne la première étape du projet, nous avons analysé les projets de

requalification du patrimoine portuaire et industriel, qui ont permis la réappropriation de nombreuses architectures abandonnées et d'une partie du front de mer au nord du Vieux-Port, en plein centre-ville. Ce projet urbain a donné une nouvelle identité culturelle à une zone portuaire abandonnée et oubliée par la ville, grâce à la réalisation de nouvelles architectures et à la transformation de vieux édifices industriels en infrastructures culturelles, qui sont devenues les symboles de la ville à l'occasion de l'événement culturel européen Marseille Provence 2013. Le projet Euroméditerranée a donc abordé les thématiques de l'obsolescence et du recyclage donnant aux bâtiments emblématiques de l'histoire industrielle de la ville de nouvelles fonctions en majorité culturelles. Une des expériences les plus significatives, en ce sens, se trouve dans le quartier de la Belle de Mai, où a été lancé le réaménagement de l'ancien complexe industriel de l'usine de tabac, la Friche de la Belle de Mai, devenue aujourd'hui un des plus importants lieux de création et d'expérimentation d'art contemporain de la ville. Le projet pour la Friche, conçu par l'agence d'architecture ARM, a eu pour objectifs : d'adapter l'architecture industrielle aux nouvelles utilisations en respectant son identité, de créer de nouveaux espaces publics à l'échelle de la ville et de réaliser un réaménagement durable avec des coûts très soutenus.

La deuxième phase d'Euroméditerranée concerne, également, la mise en valeur d'une zone industrielle abandonnée de 170 hectares, au nord d'Euromed I. Toutefois, dans ce cas, le projet urbain utilise le thème de la durabilité environnementale pour transformer ce lieu marginal en une nouvelle centralité. L'objectif du projet est la création d'une « éco-cité méditerranéenne » à l'intérieur de la ville, qui pourra devenir un modèle pour les autres villes de la Méditerranée. Cette opération prévoit, encore une fois, le recyclage de vieux édifices industriels, transformés pour la majorité en équipements publics.

En ce qui concerne la transformation et la mise en valeur du patrimoine architectural et du tissu urbain de la ville historique, deux projets réalisés dans la ville de Tunis par l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) ont été identifiés comme emblématiques : la mise en valeur d'un parcours urbain qui relie les espaces publics et le patrimoine architectural de la Médina (2008), de la mosquée *Zitouna* à la *Zaouina de Sidi Ibrahim Riahi* et le plan de revitalisation urbaine de *l'avenue Bourguiba* et de *l'avenue de France* (1999), qui a requalifié les espaces publics et les monuments à l'intérieur de cet important axe urbain.

Le premier projet, qui comprend un parcours d'un kilomètre à l'intérieur de l'une des parties les plus anciennes de la Médina, a pour objectif : de promouvoir et de valoriser son patrimoine urbain, de récupérer les bâtiments d'intérêt historique et architectural, de sensibiliser le public aux valeurs de son habitat local, de réaliser un projet au profit de l'économie locale et de lancer des interventions concernant les principes de la durabilité environnementale.

Le deuxième projet urbain réalisé à Tunis est le réaménagement d'un axe dans le quartier appelé ville neuve ou hypercentre réalisé pendant la période du protectorat français (1881-1956)¹. Ce projet a eu le mérite de réévaluer une partie de la ville négligée depuis longtemps, grâce à la requalification des espaces publics et à la préservation des bâtiments

d'intérêt architectural et historique.

Ces opérations urbaines réalisées par l'ASM ont eu le mérite de surmonter les propositions liées exclusivement à la récupération des monuments historiques, en encourageant les interventions intégrées qui répondent de manière égale aux conditions de l'habitat, des espaces publics, des services et des activités. En outre, ces projets de réaménagement de la ville historique ont fait reconnaître la valeur culturelle et l'importance de la Médina et de la ville neuve, dans le processus de planification urbaine de la ville.

0.5 Références et méthodes

La recherche a pour objectif d'approfondir le rôle du patrimoine dans le projet urbain de la ville, en référence à la littérature existante en Méditerranée. Rappelons le travail de recherche d'Ariella Masbounji, inspectrice générale de l'administration du développement durable, chargée du programme Ateliers Projet par le Gouvernement français. Les recherches sur les stratégies lancées dans les villes européennes, ces dernières années, ont contribué à définir les questions sur le projet urbain et la ville durable. Quant à la recherche sur la Méditerranée, nous nous référons aux travaux menés par le Plan bleu², observatoire de recherche sur les thèmes de l'environnement et du développement de la Méditerranée. Parmi les différents problèmes et les nombreuses questions sur l'avenir des villes méditerranéennes, cette équipe multidisciplinaire a mis en évidence l'importance du patrimoine de la ville comme un élément central pour le développement urbain durable.

En plus, il est important de souligner l'activité de recherche multidisciplinaire du centre de recherche MMSH (*Maison méditerranéenne des sciences de l'homme*), Aix-Marseille Université, comme le programme *Homère (Hommes, Milieux, Environnement, Ressources en Méditerranée)* de 2012, qui a eu comme objectif l'étude des thèmes concernant les conditions de la transition écologique dans les villes méditerranéennes et la compréhension de comment le développement durable émerge et se concrétise dans un tel contexte.

Enfin, les travaux de recherche sur le développement urbain durable au Sud de la Méditerranée sont en cours d'étude par diverses équipes multidisciplinaires qui réunissent principalement des chercheurs maghrébins et français. Rappelons, à cet égard, le Colloque 'Les villes durables au Maghreb et en Méditerranée: enjeux scientifiques et enjeux opérationnels' organisé à Hammamet en 2010 par le centre de recherche IRMC de Tunis, où ont été analysées différentes expériences urbaines liées aux problématiques du développement durable au Sud et à l'Est de la Méditerranée³. Ces thématiques ont été successivement approfondies dans la recherche 'Ville durable au Sud de la Méditerranée', réalisées par le Pôle Ville et Développement Durable du centre de recherche CEDEJ du Caire⁴. Nous avons, encore, accordé une grande attention aux expositions organisées au cours des dernières années en ce qui concerne les questions sur le patrimoine et sur le développement durable, comme l'exposition 'Grands projets urbains en Méditerranée', sous la direction de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, organisée à

Marseille en 2009 à l'occasion de l'Atelier Climat, Villes et Méditerranée.

A part ces études détaillées et certaines expositions et Colloques réalisés, au cours de ces dernières années, peu de publications concernant le rôle du patrimoine dans la pratique du projet urbain en Méditerranée ont été menées. La plupart de ces publications qui traitent ces sujets sont limitées à divulguer les simples projets sans les insérer dans un cadre général; négligeant les aspects et les problématiques existantes en Méditerranée. En particulier les projets urbains durables, lancés récemment, n'ont pas encore été analysés en termes de contenu et d'objectifs.

Par conséquent, ces considérations sur l'état de l'art ont ouvert le domaine de cette recherche aux réflexions pluridisciplinaires débattues dans les centres de recherche déjà mentionnés sur les thèmes de la récupération et de la régénération du patrimoine urbain et architectural. Suivant cette approche, différentes positions disciplinaires, telles que la diversité géographique, urbaine et architecturale ont été associées à celles à caractère économique et social qui portent sur des aspects indissociables de telles opérations. La recherche a utilisé telle approche pluridisciplinaire à travers la connaissance directe des cas d'étude et l'acquisition de nombreux documents inédits obtenus grâce aux entretiens avec les acteurs des opérations analysées, qui ont rendu possible une compréhension approfondie et la critique des projets urbains abordés et la cohérence des principes adoptés par rapport aux transformations réalisées.

Le travail de recherche doctoral a, en fait, prévu le déroulement d'une partie de la recherche à l'étranger auprès de l'Unité Mixte de Recherche TELEMME (Temps, Espaces, Langages, Europe Méridionale, Méditerranée), qui fait partie de la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Marseille - Aix-en-Provence Université, à Aix-en-Provence. Le laboratoire TELEMME est un centre de recherche multidisciplinaire, le seul en France en Sciences Humaines dont les axes de recherche portent spécifiquement sur les domaines géographiques, sociologiques, historiques et urbains du bassin méditerranéen. Le Co-tuteur qui a suivi l'avancement du travail de recherche à l'étranger a été M. Boris Grésillon, professeur de géographie à Aix - Marseille Université et membre du Laboratoire TELEMME. Durant la période d'étude conduite auprès du Laboratoire TELEMME, ont été suivies les activités du Groupe de Recherche multidisciplinaire Villes, culture et grands projets, dirigé par M. Grésillon, qui analyse la place et les enjeux de la culture dans les politiques urbaines des métropoles euro-méditerranéennes à travers l'étude des grandes opérations de transformation dans les villes méditerranéennes.

L'activité de recherche à l'étranger auprès de l'UMR TELEMME s'est déroulée en deux phases. Au cours de la deuxième année, a été effectuée une première période de trois mois d'étude dans laquelle, nous avons participé aux activités organisées par le laboratoire TELEMME, il était possible d'assister à des séminaires, des conférences et des journées d'étude promue par d'autres laboratoires universitaires et par des associations culturelles sur les thèmes de régénération urbaine des villes méditerranéennes et sur les expériences du Projet Euroméditerranée et de Marseille Provence Capitale Européenne de

la Culture 2013, dont ont été analysés les changements actuels et les possibles retombés futures de ces ambitieuses opérations sur la ville, du point de vue urbain, architectural et social.

Pour connaître le projet Euroméditerranée dans ses deux phases, du point de vue de l'aménagement urbain et de la création architecturale, il a été nécessaire de rencontrer les protagonistes de ces interventions. Nous avons réalisé différentes interviews auprès de professionnels qui travaillent pour la grande opération Euromed et nous avons consulté les dossiers et les dessins de cette intervention. La rencontre avec l'architecte Rémy Marciano, un des concepteurs d'Euromed II, a été très importante pour comprendre les enjeux du projet et de la réalisation d'une éco-cité méditerranéenne dans un contexte marseillais d'une ville aux réalités urbaines complexes. Il y a également eu un entretien avec Corinne Vezzoni, architecte des Archives et Bibliothèque départementales des Bouches-du-Rhône et du Centre de conservation du Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, qui se trouvent à l'intérieur du périmètre de Euromed I. Par la suite, nous avons analysé les objectifs urbains et sociaux d'Euromed I et Euromed II grâce à un entretien avec l'architecte Franck Geiling, directeur de la Division Architecture, Urbanisme et Développement Durable de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée.

Pour obtenir un point de vue critique sur cette complexe opération et sur ses répercussions en termes urbanistiques, économiques et sociaux sur la ville, nous avons effectué différents entretiens avec des urbanistes, des chercheurs, des sociologues et avec les protagonistes des associations et comités d'habitants, comme l'association 'Centre ville pour tous', qui a pris part au processus de concertation sur le projet Euroméditerranée.

Pour avoir un regard précis sur l'histoire de cette intervention, liée aux stratégies politiques et économiques de la ville, nous nous sommes entretenu avec M. Philippe San Marco, de l'École Normale Supérieure de Paris et Vice-président de la Communauté Urbaine Marseille - Provence - Métropole.

Un autre objectif de cette recherche est de comprendre comment un projet culturel peut devenir un projet de transformation de la ville et de valorisation du patrimoine matériel et immatériel. Nous nous sommes donc intéressés à l'événement Marseille Provence 2013 et en particulier au cas de la Friche la Belle de Mai, ancienne friche industrielle transformée en centre culturel, qui est devenu un des lieux symboles de l'événement culturel marseillais. Sur ce sujet nous avons rencontré le fondateur et ancien directeur de la Friche, M. Patrick Philippe Foulquie et Mme Odile Thiery, responsable de la communication de la Friche la Belle de Mai.

Enfin, nous avons profité des ressources documentaires et audio-visuelles dont dispose la Médiathèque de la Maison Méditerranéenne de Sciences de l'Homme très utiles pour comprendre l'état de l'art sur l'histoire de Marseille, ses politiques urbaines, économiques et sociales et ainsi indispensables pour l'avancement de la thèse. Le travail de recherche historique et documentaire a été réalisé aussi auprès de la Bibliothèque Universitaire Saint-Jérôme, des Archives et Bibliothèque départementales des Bouches-du-Rhône et de la Bibliothèque de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille.

Ce travail de recherche bibliographique et documentaire nous a permis de consulter des livres, des recherches et des dossiers nécessaires pour terminer l'étude du cas marseillais, mais aussi celui de Tunis.

Pendant la troisième année de doctorat a été réalisée une deuxième période d'étude de quatre mois auprès du centre de recherche TELEMME, qui a été très importante pour l'avancement et la conclusion de la recherche. Nous avons continué le parcours de connaissance directe des cas d'étude, grâce à l'analyse des phases futures d'Euromed II, actuellement en cours d'actuation, et des problématiques conceptuelles liées à la durabilité environnementale. En plus de participer aux séminaires et journées d'étude sur les thèmes de la régénération urbaine en Méditerranée, au cours de cette période d'étude, a été mise en œuvre la phase finale de la rédaction de la thèse et à la vérification du travail final. Enfin, nous avons effectué une brève période d'étude à Tunis, où nous avons eu la possibilité de rencontrer l'équipe de l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) afin d'enquêter sur les cas d'étude choisis et de prendre vision des documents de projet.

Parmi les rencontres effectuées, rappelons celle avec l'architecte qui a dirigé les projets de requalification de la Médina et de l'Avenue Bourguiba, M. Zoubeir Mouhli, Directeur Général de l'ASM et de l'association 'Patrimoine 19-20', pur la protection et la promotion du patrimoine récente en Tunisie.

Grâce à la participation au Projet A.P.E.R. (Architecture domestique punique, hellénistique et romaine: sauvegarde et mise en valeur)⁵, qui fait partie du Programme de Coopération Transfrontalière ENPI Italie - Tunisie 2007-2013 de l'Union Européenne, il a été possible de rencontrer M. Ahmed Ferjaoui, ex Directeur Général de l'Institut National du Patrimoine (INP) tunisien et M. Bechir Mazigh architecte de l'Agence de mise en valeur du Patrimoine et de promotion culturelle (AMVPPC), qui ont fourni de précieuses indications et des documents de grande importance pour le travail de recherche.

0.6 Bilan et perspectives de la recherche

La recherche a mis l'accent sur la nécessité d'intervenir sur la ville, à partir de son patrimoine, dans son sens le plus large, reconnaissant la valeur des tissus historiques devenus marginaux, des zones portuaires et industriels abandonnées, des bâtiments obsolètes et désormais décontextualisés; sites en attente d'intervention qui contiennent de grands potentialités pour le développement durable de la ville contemporaine.

Le thème de la mise en valeur du patrimoine a été étudié par la pratique du projet urbain dans la ville existante. La recherche a exposé et analysé les théories et les expériences urbaines et architecturales qui sont considérées significatives, en soulignant les caractères spécifiques; constituant un 'fil conducteur' qui a uni les définitions de patrimoine matériel et immatériel avec celles du projet urbain et de la ville durable et la notion d'obsolescence avec la pratique du *re-cycling* et encore plus.

L'objectif de la thèse n'a pas été celui de retracer en détail les événements spécifiques liés à la valorisation du patrimoine ou à la pratique du projet urbain lui-même, mais

de comprendre ce qui n'a pas encore été étudié relatif à la relation entre ces thèmes. La recherche a eu pour objectif de démontrer comment aujourd'hui le patrimoine apparaît parmi les principaux éléments du développement et de la transformation de la ville méditerranéenne, modifiant et développant la pratique consolidée du projet urbain.

Dans cette perspective, la référence à certaines opérations d'aménagement urbain a semblé utile pour comprendre comment les stratégies d'intervention sur le patrimoine mettent en œuvre un modèle de développement alternatif aux pratiques traditionnelles de transformation de la ville.

La thèse doit donc être comprise à travers un bilan du travail accompli, et développée à travers des perspectives de recherche futures. Une telle étude nous a permis de démontrer l'hypothèse initiale et d'analyser les objectifs que la recherche a mis en place depuis ses origines; les résultats obtenus et les questions apparues qui restent ouvertes, seront donc exposés ci-dessous.

Grâce à l'étude des définitions du patrimoine matériel et culturel immatériel, il a été possible de comprendre comment leur sens a été élargi dans le temps et comment il a été mis en œuvre dans le Nord et le Sud de la Méditerranée.

L'évolution cohérente des concepts définis par les Cartes et Recommandations examinées a conduit aujourd'hui à une notion large du patrimoine urbain, conçu comme une stratification de dynamiques urbaines et culturelles anciennes et contemporaines, à travers l'interaction entre l'environnement naturel et bâti (UNESCO 2011).

Au cours des dernières années, la notion de patrimoine culturel immatériel a été ajoutée à la définition de patrimoine urbain. La reconnaissance de la sphère de l'immatériel ou du vivant peut être comprise comme le reflet du passage par un point de vue statique à une vision dynamique du patrimoine, liée à la réalité en constante évolution. La Convention pour la Sauvegarde du patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO (2003) ne vise pas seulement à la préservation de la culture immatérielle, mais aussi à sa création et à sa réélaboration, en encourageant la reproduction et en mettant l'accent sur la nature dynamique de la culture. L'introduction d'une telle notion a donc permis de concevoir différemment le patrimoine comme partie d'un site d'installation humaine qu'il faut gérer de manière intégrée et durable.

La recherche a eu pour objectif de montrer comment la notion de patrimoine ne fait pas partie d'une entité universelle, qu'elle n'est pas un concept abstrait, objectif et univoque en soi, mais qu'au contraire cette notion a plutôt un sens en tant qu'objet matériel et immatériel qui représente la société qui l'a produit. Le patrimoine est, en effet, considéré comme tout ce qu'une communauté a décidé de conserver, de réutiliser ou de transmettre.

Nous pouvons aussi affirmer que le patrimoine urbain, architectural et immatériel, dans ses différentes significations, est devenu une ressource territoriale et identitaire essentielle pour le développement économique, social et urbain de la ville durable, cela est

explicité par son omniprésence dans les nombreux projets urbains réalisés ces dernières années. Aujourd'hui il semble clair que l'avenir de l'humanité dépend de la gestion et de l'aménagement efficace des ressources. La sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine fait partie, donc, des actions visant à établir un équilibre durable entre la croissance urbaine et la qualité de vie des citoyens.

En outre, la mise en valeur du patrimoine immatériel et vivant d'une communauté, encore fortement présente, en particulier, au Sud de la Méditerranée, apparaît, dans de nombreux cas, intégrée dans les stratégies de régénération urbaine, puisque c'est un remède pour éviter le phénomène de la gentrification et pour mettre en valeur la culture du lieu, renforçant le pouvoir d'attraction du territoire.

La requalification du patrimoine est un outil essentiel des politiques publiques, puisqu'elle permet de faire ressortir la ville à l'échelle nationale et internationale, générant des transformations importantes dans les modes d'utilisation et d'appropriation du territoire. Nous constatons donc une forte unité de but entre les politiques patrimoniales et urbaines et l'élaboration de nouvelles méthodologies pour un futur développement durable des territoires.

Aujourd'hui, face à l'étalement de la ville et à l'apparition des questions environnementales et des problématiques sociales et économiques, reconstruire la ville sur elle-même, sans consommer un nouveau sol, semble être devenu une question inévitable. Les quartiers et les architectures, appartenant à un passé plus ou moins récent, sont devenus progressivement des terrains d'expérimentation architecturale, impliquant les habitants et testant de nouvelles façons de réutiliser et de transformer ce qui existe déjà.

Le travail de recherche a eu l'objectif de démontrer que dans les villes de la Méditerranée, parmi les méthodologies d'intervention adoptées pour la valorisation et la transformation du patrimoine, prévaut celle du projet urbain, qui s'intéresse non seulement aux tissus historiques, mais aussi aux territoires de l'obsolescence, aux sites abandonnés et dégradés aux vides urbains, lieux qu'il faut reformer dans de nouvelles formes de réactivation durable.

La thèse a mis en évidence comment les thèmes de la requalification, du réaménagement, de la réutilisation et du recyclage ont retrouvé de la valeur à l'échelle architecturale et territoriale à travers la pratique du projet urbain, qui grâce à ses caractéristiques uniques, a été en mesure de s'adapter et de changer par rapport aux questions et aux thèmes liés à la ville consolidée. Nous avons, en effet, compris l'importance de réfléchir sur le potentiel de ces zones marginales, stratégiques pour l'évolution de la ville du futur, en développant de nouvelles formes d'intervention et en renouvelant le concept d'écologie urbaine. Dans une perspective où nous comprenons de plus en plus la nécessité de réduire la consommation d'énergie, la consommation du sol et de limiter l'utilisation des transports privés, la construction de nouveaux quartiers dans des zones non urbanisées est progressivement découragée et, au contraire, la régénération des tissus urbains existants, à travers des actions de mise en valeur, de transformation et de recyclage, est proposé comme une pratique alternative. Le réaménagement est réalisé, également, à travers des actions de 'densification' par des greffes urbaines dans la ville consolidée et à travers des processus de 'rena-

turalisation' à travers la restitution à vert de terrains agricoles abandonnés, la bonification et l'assainissement des zones polluées et des décharges abandonnées. Ces projets urbains de régénération et de densification de l'existant visent également à réduire le phénomène de l'étalement urbain et de la consommation du sol.

À cet égard, la recherche a identifié et a approfondi certains thèmes centraux récurrents dans la pratique du projet urbain dans la ville existante: le territoire de l'obsolescence, sites désaffectés et nouvelles centralités, le *re-cycling* et la mise en valeur du patrimoine architectural et du tissu urbain.

Le territoire de l'obsolescence comprend des lieux, des bâtiments et des objets abandonnés pour des raisons exclusivement fonctionnelles, à cause de l'interruption de leur cycle d'utilisation. Si dans le passé ils ont été considérés comme des déchets qu'il était nécessaire de démolir, aujourd'hui, un processus de reconnaissance a été accompli, ces sites et architectures sont, en effet, considérés comme partie du patrimoine matériel et immatériel et doivent, donc, être préservés.

L'approche de conservation et de transformation a rendu ces lieux et bâtiments objet d'un regain d'intérêt dans la ville. Les sites désaffectés sont donc considérés comme de potentiels territoires sur lesquels lancer des actions urbaines et architecturales inédites sur les thèmes de l'habitat, du travail, du commerce, des services et de la mobilité. Les projets urbains réalisés, au cours des ces dernières années, ont transformé ces sites en nouvelles centralités, des 'archipels urbains' de lieux denses dans des contextes plus raréfiés (Hertweck, Marot 2013). Ces interventions prévoient souvent la pratique du *re-cycling*, c'est-à-dire des sites et des architectures obsolescents et des zones urbaines et naturelles dégradées qui rentrent dans un nouveau cycle de vie, réduisant les gaspillages, diminuant les coûts d'élimination des déchets et contenant ceux de production du nouveau. L'espace urbain et architectural sont ainsi compris comme des 'ressources renouvelables', pour ces raisons, nous pouvons affirmer que le recyclage est une action qui mène l'existant vers le futur, transformant les déchets en de nouvelles centralités urbaines.

En ce qui concerne la valorisation et la transformation du patrimoine architectural et des tissus urbains historiques le projet urbain intervient sur le réaménagement de l'espace public et sur la réhabilitation durable des bâtiments, réactivant aussi les spécificités des anciens centres à travers l'attention à la mixité, à partir de la valorisation des relations économiques, sociales et spatiales qui relient le patrimoine à son contexte. Ces actions tentent également de redéfinir le rôle du tissu historique dans la ville, assurant son intégration.

A travers ces thèmes apparaissent de nouveaux scénarios possibles concernant la transformation de la ville existante; cela a eu lieu grâce à l'apparition des principes de la durabilité environnementale, qui ont eu comme fondement le concept de décroissance, c'est-à-dire la réduction des consommations, dans le but d'établir des relations d'équilibre écologique entre l'homme et son territoire. La ville durable s'oppose donc à la *Generic City* (Koolhaas 1995) à travers l'attention au recyclage de l'existant et à son contexte, en étendant le sens et les utilisations futures.

Enfin, il est possible d'affirmer que le projet urbain pour la régénération durable du patrimoine peut être compris comme un processus multidisciplinaire étroitement lié au contexte ; puisqu'il prévoit la coopération de différents spécialistes, concepteurs, opérateurs, administrateurs et citoyens qui travaillent sur des domaines urbains spécifiques. C'est une méthodologie flexible capable de changer avec le temps et une pratique inclusive qui peut restituer à la ville consolidée son caractère original de mixité d'usages et d'activités. Le projet urbain peut être compris comme un instrument de transformation, où les tracés et les tissus sont les thèmes clés et l'espace public est le fil conducteur de l'aménagement. Comme nous l'avons déjà souligné plusieurs fois, le projet urbain a également pour objectif la réalisation d'une ville dense en opposition à l'étalement urbain.

Ces thèmes concernant la mise en valeur et la transformation du patrimoine se retrouvent dans les projets urbains réalisés à Marseille et à Tunis, à travers des aspects et des actions différents. Quant à l'expérience d'Euroméditerranée à Marseille, émerge la volonté de se réappropriier des lieux marginaux à présent considérées comme partie du patrimoine matériel et immatériel à travers un projet urbain à grande échelle. Même si la régénération du patrimoine est un des nombreux aspects de cette complexe opération, la sauvegarde de l'image industriel et portuaire figure parmi les objectifs les plus importants et convaincants de cette ambitieuse intervention.

Le Projet Euroméditerranée dans sa première phase a, en effet, réaménagé différentes friches industrielles, en lui donnant un nouveau cycle de vie. En outre, l'événement culturel européen Marseille Provence 2013 a encouragé et accéléré la réutilisation de ces architectures, pour les activités culturelles et de loisir, en les transformant en symboles de l'événement éphémère.

Cependant, Euroméditerranée a réussi à récupérer seulement peu d'architectures industrielles par rapport à la grande quantité de bâtiments présents avant le projet ; beaucoup de ces édifices de propriété de particuliers ont été, en effet, démolis pour construire de nouveaux bâtiments. En outre, aujourd'hui, on craint pour l'avenir du patrimoine industriel recyclé, qui est susceptible d'être sous-utilisé ou abandonné, en raison de la crise économique et des problématiques liées à la fin de Marseille Provence 2013.

Plus en général, en effet, il est possible d'affirmer que l'événement Capitale Européenne de la Culture 2013 a eu un impact positif sur le projet urbain, car il a augmenté sa crédibilité et il a accéléré les chantiers en cours ; cependant, sa conclusion a comporté la normalisation des conditions économiques, urbaines et culturelles, provoquant de considérables problèmes liés à la gestion de nombreuses infrastructures culturelles nées grâce à l'événement, difficiles à administrer pour une des villes les plus pauvres de France, qui tente avec difficulté de surmonter son passé industriel.

Si la première phase d'Euroméditerranée a porté principalement sur la régénération du *waterfront* à travers des architectures emblématiques, très coûteuses et peu durables, visant à donner une nouvelle image de 'ville événementielle' pour la deuxième phase du

projet, la crise économique et l'apparition des principes du développement durable ont conduit à la création d'une 'éco-ville sur la ville', qui est centrée sur le contexte urbain et naturel, caractérisé par des actions urbaines et architecturales moins éclatantes. En effet, on a visé sur les slogans *easy-tech* et *low-cost*, à travers la création d'architectures simples, sans utiliser de nouvelles technologies trop coûteuses. Une stratégie durable et économique a été choisie afin d'encourager la vente et l'achat par les particuliers.

En ce qui concerne les témoignages du passé portuaire et productif de la ville, le projet a prévu le recensement et la classification du patrimoine existant en évitant la démolition par les particuliers. L'objectif d'un tel recensement est, encore une fois, le recyclage des bâtiments les plus importants en termes architecturaux et historiques. Cependant, il est important de souligner que la zone intéressée par Euromed II est un lieu très dégradé, parsemé d'entrepôts industriels abandonnés, d'architectures obsolètes, d'infrastructures surdimensionnées et de fragments de tissu urbain villageois. Il sera donc difficile de récupérer et de transmettre la mémoire d'un lieu oublié par la ville, qui a depuis longtemps perdu son caractère. En effet, le patrimoine culturel immatériel et vivant n'est pas très présent dans ces endroits rarement fréquentés par les citoyens; il est donc difficile de parler d'un véritable renouvellement de cette sphère patrimoniale. Ce qui ressort est, au contraire, le danger de la gentrification de ces lieux, où vivent aujourd'hui les classes les plus faibles qui risquent d'être progressivement expulsées avec l'arrivée de nouveaux habitants.

En outre, si dans le passé, avec la conception de projets urbains pour la 'ville événementielle', nous courions le risque de réaliser des parties de ville 'exceptionnelles', caractérisées par des architectures autoréférentielles et par une mauvaise relation avec le contexte ; aujourd'hui, la question majeure est la standardisation des opérations durables, en raison de l'application stricte des règles de la durabilité environnementale, plutôt que la réalisation d'actions spécifiques pour les besoins des citoyens et du contexte. En effet, nous pouvons affirmer que les projets durables mis en œuvre dans les villes méditerranéennes sont encore fortement liés aux expériences réalisées depuis longtemps en Europe du Nord, provoquant un phénomène possible de standardisation et d'homologation de ces interventions européennes.

Le chantier de l'éco-cité marseillaise vient de commencer, il est donc difficile de comprendre si le réaménagement du patrimoine et les objectifs liés à la durabilité environnementale seront respectés. Certaines parties du *masterplan* restent volontairement peu approfondies pour laisser place à l'initiative privée. Une telle stratégie a des aspects positifs puisqu'elle encourage la participation des investisseurs privés ; il y a cependant le risque qu'ils vont utiliser les thèmes du développement durable comme un prétexte pour des opérations immobilières discutables.

Par les projets réalisés par l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) pour la Médina et la ville neuve de Tunis émerge l'intérêt pour la protection et la valorisation du tissu historique, à travers des actions ciblées, avec l'objectif d'intervenir sur une question encore ouverte, qui nécessite de nouvelles méthodes d'intervention pour donner au patri-

moine un nouveau rôle dans la ville.

Ces interventions ont été centrées sur le réaménagement de l'espace public qui est devenu le thème principal des actions urbaines et architecturales durables. En ce qui concerne la récupération des bâtiments publics et privés, objet d'interventions, nous avons préféré des techniques constructives locales appropriées aux lieux et aux architectures. Les projets de l'ASM ont également tenté d'impliquer directement les citoyens dans le réaménagement du patrimoine urbain et architectural, obtenant de bons résultats concernant la réappropriation du tissu ancien de la part des habitants. Ces projets ont mis en valeur le patrimoine culturel immatériel, encore fortement présent, composé de savoirs-faires, de techniques artisanales et constructives, d'activités commerciales et de façons de vivre le tissu historique.

Les projets urbains pour la Médina et la ville neuve de Tunis sont, donc, un exemple positif de cette pratique durable sur l'existant, qui a impliqué directement les administrateurs, les techniciens, les résidents et les commerçants. Cependant, ces opérations n'ont pas été incluses dans le cadre d'une vision à long terme du développement de la ville et du territoire environnant. Cela a abouti à la fin de ces interventions en raison des problèmes d'instabilité politique de la Tunisie. Comme déjà affirmé précédemment, en effet, les projets de l'ASM ont été bloqués par l'arrivée du 'Printemps arabe' et du gouvernement provisoire, qui ont réduit les actions concernant la protection et la valorisation du patrimoine, privilégiant les politiques économiques et urbaines sur l'implication des investisseurs des Émirats Arabes, pour le lancement de méga projets d'expansion de la ville.

Nous pouvons conclure que la régénération durable du patrimoine matériel et immatériel est fortement liée aux conditions socio-économiques et politiques des régions méditerranéennes. Ces dernières souffrent de réalités complexes et contradictoires exaspérées par la crise économique actuelle, qui implique principalement les Pays du Nord, et par l'instabilité politique et les récents conflits militaires, qui sont en train d'influencer fortement les Pays du Sud de la Méditerranée.

Il semble clair que les politiques de requalification urbaine, pour être efficaces, ne doivent pas compromettre l'existence du tissu social et économique existant. La recherche a montré comment dans le cas des Médinas l'expulsion de la population et des activités commerciales transformerait le caractère des tissus historiques au point de remettre en question les valeurs patrimoniales et donc la validité des politiques de requalification et de conservation. Toutefois, les projets urbains de requalification produisent inévitablement des changements socio-économiques importants, qui sont parmi les objectifs principaux de ces opérations. La ville historique, comme évidemment la ville en général, n'est pas une partie immuable de l'urbain, dans lequel la société et l'économie restent immobiles dans une configuration prédéterminée. La ville est un objet dynamique soumis à une mutation continue, elle oblige les différentes parties qui la composent, y compris le tissu urbain historique, à évoluer constamment à travers un processus d'adaptation et de modifications, parfois souterrain et imperceptible, parfois explicite et violent.

Pour ces raisons toutes les politiques urbaines qui prétendent congeler la ville à un moment précis de son histoire et de son évolution ne peuvent qu'être perdantes, elles visent à compromettre les ressources existantes. Les administrations publiques doivent accompagner les changements pour limiter, autant que possible, les effets spéculatifs mais aussi pour impliquer une partie des acteurs privés pour le bénéfice de la collectivité. Surtout, en ce qui concerne les Médinas il faut, en outre, sensibiliser les habitants sur les pratiques du recyclage des déchets, sur la gestion des eaux, sur la redécouverte des pratiques de construction traditionnelles, révélant un développement durable *low-tech*.

À partir de l'étude du cadre théorique et pratique sur la mise en valeur et la transformation du patrimoine il est possible, enfin, d'affirmer qu'au Nord de la Méditerranée, les réflexions sur l'attention privilégiée au contexte semblent avoir été intégrées avec les thèmes de la réutilisation et du recyclage du patrimoine architectural et urbain, devenus parmi les questions centrales des recherches et des projets urbains sur la transformation de la ville. Il semble, donc, que l'attention est en train d'être progressivement déplacée des thèmes de la protection et de la valorisation du tissu historique vers les questions concernant la transformation des sites marginaux et des architectures mineures qui, il y a quelques années, auraient été voués à la destruction et qui sont aujourd'hui refunctionalisés et considérés comme des terrains d'expérimentation architecturale, puisqu'ils sont reconnus comme partie du patrimoine matériel et immatériel.

En revanche, au Sud de la Méditerranée la sauvegarde et la valorisation du patrimoine architectural et du tissu historique sont toujours au cœur des actions urbaines. Au Maghreb et au Machrek les questions liées à la mise en valeur du patrimoine ont été, en effet, acceptées et traitées différemment par rapport au Nord de la Méditerranée. Les difficultés à comprendre et mettre en œuvre ces thèmes ont été causées par l'instabilité politique et sociale qui a impliqué ces Pays dans le passé et qui continue à persister dans le présent. Cela a comporté que, même aujourd'hui, la dégradation et l'abandon des tissus historiques sont parmi les principales questions sur lesquelles intervenir.

Il a été constaté, en outre, que la forte considération médiatique des thèmes du développement durable a incité certains Pays de la Méditerranée à lancer une phase 'verte' du projet urbain. Utiliser cette stratégie comme instrument du développement économique et urbain, reste la même que les premiers projets urbains réalisés dans les années quatre-vingt-dix, ce qui change est l'image de la ville qui, dans une période de crise immobilière et financière, favorise le thème, aujourd'hui plus fascinante, que le développement durable, devenu un moyen pour attirer les investisseurs et les promoteurs privés. Pour ces raisons donc, différentes études, initiatives et projets largement annoncés pour valoriser l'image de la ville sont lancés dans le but de conquérir de nouveaux utilisateurs, touristes et investisseurs. La diffusion d'un modèle, né en Europe du Nord soulève des interrogations et des critiques. En effet, cette promotion d'un modèle importé du Nord et promu par la Commission européenne vise clairement à la propagation de solutions techniques. Ces références sont, parfois, la cause de la standardisation des projets urbains méditerranéens. La trans-

versalité qui caractérise le développement durable nécessite de ne pas dissocier l'architecture de la ville. Il ne s'agit plus d'isoler et de séparer, mais d'unir, d'analyser les interférences et les interactions. Encore une fois, il semble nécessaire de partir du contexte, du patrimoine culturel matériel et immatériel des lieux, des savoirs-faires et des techniques locales.

Il faut, cependant, souligner que, même si de nombreuses villes méditerranéennes essayent à contribuer à la création d'un modèle de ville durable méditerranéenne, elles conduisent leurs stratégies de développement à mettre en œuvre des actions qui répondent à des problèmes spécifiques. En Espagne, en France, en Italie et au Maroc les performances environnementales s'intègrent souvent avec les procédures ordinaires d'amélioration de l'environnement urbain. Très souvent, les villes modifient leurs procédures ordinaires de production et de requalification urbaine sans toutefois les bouleverser complètement au nom du développement durable. En conclusion, par l'étude des exemples méditerranéens analysés, il est clair que de telles opérations se réfèrent à différentes pratiques d'intervention, conditionnées par les lieux et par les politiques urbaines. Une approche multidisciplinaire est également apparue : elle doit être comptée parmi les éléments spécifiques qui combinent la notion de patrimoine avec le projet urbain, par lequel un tel instrument a conduit à un dialogue entre les différentes disciplines qui doivent nécessairement s'intégrer dans une stratégie collective pour l'avenir durable de la ville existante.

Malgré les différents thèmes et problèmes apparus, nous pouvons affirmer que le patrimoine dans le projet urbain est parmi les éléments centraux de la transformation de la ville méditerranéenne. Le patrimoine urbain, architectural et immatériel apparaît, en effet, comme une ressource territoriale et identitaire essentielle pour le développement économique, social et urbain; dans ce contexte, le projet urbain semble l'un des instruments les plus appropriés pour répondre à ces questions. L'intérêt de cette pratique aux phénomènes patrimoniaux caractérise son actuelle spécificité, change et évolue ses caractéristiques, donnant, en outre, une valeur ajoutée aux endroits intéressés par les opérations futures. Le patrimoine peut, donc, être compris comme l'élément fédérateur et porteur de cet instrument, influant sur la qualité de l'intervention.

Les projets urbains analysés abordent les thèmes de l'obsolescence, des nouvelles centralités, du recyclage et de la durabilité à travers des actions centrales, c'est-à-dire la transformation et la mise en valeur de l'existant, par opposition à sa démolition ; la redéfinition de nouvelles centralités, caractérisées par une mixité fonctionnelle et sociale et par une forte densité ; et la construction de l'espace public, comprise comme le fil conducteur du projet urbain. Les résultats de ces interventions sont, dans certains cas, contradictoires par rapport aux prémisses, parmi les causes l'excessive durée du processus d'aménagement résulte la prioritaire.

Donc, il n'est pas possible d'identifier un modèle commun d'intervention pour la ville durable méditerranéenne, au contraire, il y a un système riche de pratiques méthodologiques liées au contexte urbain et naturel qui donne au patrimoine un rôle central.

Lignes d'intervention

Compte tenu de ces considérations, même s'il n'est pas possible de développer une méthode universellement applicable à tous les projets urbains, la recherche vise à tracer des lignes d'intervention générales pour le choix des stratégies à mettre en œuvre pour le patrimoine urbain et architectural dans les villes méditerranéennes. Les interventions urbaines de valorisation et de transformation du patrimoine de la ville devraient, donc, se concentrer sur les facteurs suivants:

1) *Définir le rôle du patrimoine urbain et architectural dans le cadre d'une vision à long terme de développement de la ville et du territoire environnant.* Il est nécessaire d'intégrer la mise en valeur et la transformation du patrimoine dans les politiques urbaines et territoriales, poursuivant une réflexion sur le rôle qu'il pourrait avoir dans l'avenir de la ville.

2) *Comprendre, parmi les stratégies de régénération urbaine, la valorisation du patrimoine immatériel et vivant d'une communauté,* qui dans le cas des centres anciens comprend les savoirs-faires artisanaux, les réseaux de relations, les modes de vie et sa culture traditionnelle.

3) *Conserver et encourager la mixité de la société locale et de la structure économique.* Pour élaborer un projet urbain qui peut générer des effets positifs à long terme, évitant le phénomène de gentrification, il est nécessaire de mettre en œuvre une stratégie qui permet d'obtenir une riche mixité sociale, conservant les classes sociales pauvres, mais, en même temps, attirant de nouveaux habitants aux revenus plus élevés. Pour faire cela, il est nécessaire que de telles opérations soient lancées et gérées par le secteur public et accompagnés par des mesures de soutien. Les aides financières doivent être données soit aux familles à faible revenu, de sorte qu'elles continuent à vivre dans les quartiers objets d'interventions, soit aux commerçants et en général aux petites entreprises, qui sont à la base de l'économie de la ville. Il est également important de développer des mesures visant à donner aux populations résidentes des conditions de vie et d'emploi, essayant de diminuer la dégradation et le chômage.

Enfin, en ce qui concerne le tissu historique, il est généralement caractérisé par une mixité de fonctions qui ont été conservées dans le temps. Cette richesse d'activités constitue l'une des principales contributions que la ville historique offre au système urbain, se différenciant des nouveaux quartiers, souvent exclusivement résidentiels et commerciaux. Pour éviter que les actions de requalification puissent conduire au monofonctionnalisme tertiaire, lié principalement aux loisirs et au tourisme, il faut établir des mécanismes de soutien pour inciter les activités économiques existantes à rester dans les lieux touchés par l'intervention et à se moderniser, en préservant le caractère original du patrimoine bâti. Cette stratégie devrait être mise en œuvre aussi pour la valorisation des sites dégradés et pour les zones industrielles abandonnées, où il faut favoriser la présence de nouvelles activités économiques, culturelles et productives. Il est nécessaire, donc, de réaliser des services et des activités qui servent d'attracteurs pour donner une image renouvelée à l'extérieur, et qui puissent être mis en réseau, établissant des éléments d'identité du territoire et des liens

étroits entre les services et l'espace public.

4) *Encourager une approche participative de la part des habitants.* La requalification de la ville consolidée doit être fondée sur le consensus et sur la mobilisation des habitants. Les politiques de régénération urbaine doivent présenter une implication forte et directe des citoyens, qui doivent comprendre les objectifs de la réhabilitation comme prioritaires, pour l'amélioration des conditions de vie. Pour cette raison, il est essentiel d'effectuer un travail de sensibilisation sur l'importance de la conservation et de la valorisation du patrimoine matériel et immatériel. Pour mettre en œuvre ces actions il faut impliquer et faire travailler ensemble les administrateurs, les résidents, les associations, les techniciens et les spécialistes.

5) *Mobiliser le secteur privé en conservant le contrôle public.* Aujourd'hui, en Méditerranée les administrations publiques ne disposent plus de ressources nécessaires pour effectuer des opérations ambitieuses de réaménagement de leurs villes; il est donc important de favoriser l'action du secteur privé. Bien que les moyens publics soient restreints, l'intervention publique est une condition indispensable pour la mobilisation des privés. Améliorer les infrastructures et requalifier les espaces publics sont deux des aspects sur lesquels seulement le public peut intervenir. Toutefois, les administrations publiques doivent mettre en œuvre plusieurs autres mesures pour favoriser les particuliers à participer dont, en premier lieu, la création de facilités économiques aux propriétaires et aux résidents, afin qu'ils soient encouragés à réhabiliter leurs propriétés.

6) *Mettre en œuvre une coordination institutionnelle et opérationnelle adéquate.* La coordination entre les nombreux acteurs impliqués, à différent titre, dans les opérations de mise en valeur de la ville consolidée est indispensable pour l'efficacité de l'intervention publique. Cependant, dans la plupart des villes, il y a une multitude d'acteurs publics et privés qui réalisent des stratégies qui sont rarement acceptées dans un cadre d'action commun, présentant des objectifs souvent contradictoires. Pour ces raisons la coordination institutionnelle et opérationnelle constitue un élément essentiel de réussite des stratégies efficaces de requalification.

7) *Garantir le soutien des Organisations de Coopération Internationale.* La requalification du patrimoine est au centre des actions des Organisations de la Coopération internationale depuis de nombreuses années. Pour les villes du Nord de la Méditerranée réussir à inscrire un site dans la 'liste du patrimoine mondial de l'UNESCO' est une réalisation de grande importance pour favoriser le développement économique, social et touristique d'un territoire. La recherche a montré que, au Sud de la Méditerranée, de nombreux programmes et projets ont été réalisés avec l'aide de l'UNESCO, la Banque mondiale et la Banque européenne d'investissements et d'autres institutions de coopération bilatérale, qui ont favorisé l'apparition d'une prise de conscience sur ces thèmes. Ces organisations peuvent contribuer à la réhabilitation des villes historiques au Sud de la Méditerranée avec les subventions aux Gouvernements et aux Municipalités ou avec des prêts à taux réduits. Plus généralement, ils peuvent fournir une aide technique à l'élaboration des réformes qui puissent assurer la protection et la valorisation du patrimoine matériel et immatériel dans le temps. Grâce à l'expérience des Organisations de Coopération Internationale et aux échanges

entre les villes et les pays méditerranéens, il est possible, en outre, de proposer un soutien à la mise en œuvre de stratégies adaptées aux différents contextes, favorisant une large participation des acteurs locaux impliqués dans le réaménagement.

8) *Privilégier des projets pilotes de brève durée.* Les interventions sur des parties de la ville consolidée sont complexes à gérer, car ils risquent de compromettre les délicats équilibres existants, pour cette raison il faut les réaliser dans une brève période de temps, afin de ne pas influencer négativement sur le déroulement des activités et sur les conditions de vie de la population. En outre, les projets doivent avoir un effet démonstratif, pour sensibiliser sur les enjeux du patrimoine et de la durabilité environnementale. En ce sens, une stratégie d'intervention efficace pourrait être fondée sur le lancement de projets pilotes à une échelle urbaine réduite, à réaliser là où les conditions permettent une réalisation rapide. Pour être efficaces et mettre en mouvement les processus de requalification fondés sur des mécanismes endogènes, les interventions devraient aussi être de type multisectorielle, visant à l'amélioration soit des conditions de l'habitat que de l'emploi et des services, sans toutefois prétendre de résoudre tous les problèmes qui sont à la base des conditions de précarité existantes. Cette vision intégrée doit, cependant, être fondée sur des bases pragmatiques et prendre en compte les conditions réelles du contexte dans lequel on opère; tenant compte des ressources limitées des administrations publiques et du secteur privé, en particulier à l'égard du Sud de la Méditerranée.

9) *Valoriser le tissu urbain et aménager l'espace public.* Le tissu urbain doit être compris comme l'élément principal du développement urbain, il doit être conçu comme la structure capable de soutenir et d'alimenter dans le temps les processus de transformation urbaine durable, capable d'adapter ces processus aux besoins des citoyens et de les traduire de manière à ce que ces derniers les comprennent et se les approprient. L'espace public doit devenir l'épine dorsale de l'intervention durable, l'instrument privilégié pour relier les parties marginalisées de la ville et pour améliorer la qualité de vie des citoyens. L'espace public doit donc être considérée comme une véritable 'infrastructure urbaine', c'est-à-dire comme un soutien à l'évolution de la ville.

10) *Utilisez la densité comme une ressource durable.* La réalisation d'un tissu dense doit avoir comme objectif la mise en valeur de la ville existante et la réduction de l'étalement urbain au détriment du sol agricole. La densité facilite la réduction des distances et le recours à l'utilisation des moyens de transports privés et par conséquent les émissions de gaz polluants; favorisant notamment le développement de la mobilité douce et des transports publics.

11) *Concevoir un système de mobilité varié et combiné.* La régénération de la ville ne peut pas être séparée du réaménagement du système de mobilité. Autour des principaux nœuds de transport public se développent, en effet, des services, des possibilités d'emploi, des espaces publics et des résidences à haute densité. Il faut donc concevoir de nouveaux systèmes de transport public et favoriser la mobilité douce, afin de décourager l'utilisation des moyens de transports privés.

12) *Réaliser des actions durables par rapport aux ressources locales.* Prêter attention au contexte naturel et urbanisé, à travers l'utilisation de ressources énergétiques locales, avec l'objectif de produire moins d'émissions de gaz nocifs, d'accroître l'utilisation des énergies renouvelables et de réaliser des méthodes ciblées pour le recyclage des eaux et des ordures.

13) *Privilégier les techniques de construction propres aux lieux où on intervient.* Les techniques de construction traditionnelles, de longue histoire, sont fortement liées au climat et aux matériaux locaux, pour ces raisons ils sont pleinement durables, parce que, dans le passé, la durabilité a été pour ces territoires la seule voie possible pour leur survie. En outre, ces techniques et architectures, sont d'abord en mesure de répondre aux aspects sociaux et culturels de la communauté qui les a produites; ce sont la manifestation concrète de cette même société, la matérialisation de la culture immatérielle du territoire.

14) *Réaliser des architectures durables, reconnues, comprises et reproductibles par la société qui les utilise.* L'architecture durable doit donc prendre en considération le patrimoine matériel et immatériel des lieux, le référentiel des valeurs culturelles, des contenus symboliques et des connaissances techniques.

Questions ouvertes

Le thème du rôle du patrimoine dans le projet urbain a déclenché de nombreuses réflexions et proposé des suggestions pour de possibles recherches futures. Nombreuses sont, en effet, les questions ouvertes concernant la future mise en valeur, transformation et gestion du patrimoine en Méditerranée:

1) *Marseille après l'événement MP 2013.* La ville est en train de vivre un processus de normalisation et de retour progressif aux conditions du pré-événement, aussi à cause de la crise économique ; cette situation est en train de créer des problèmes dans la gestion des infrastructures culturelles réalisées pour l'événement Capitale Européenne de la Culture 2013. Certains bâtiments culturels ont, en effet, dû réduire leurs activités, ils ont été privatisés ou même ont été fermés par manque de fonds. Un bilan détaillé du post-événement n'a pas encore été fait et il manque une analyse claire des stratégies futures de la ville. Quel sera l'avenir de Marseille après l'événement?

2) *Le phénomène des éco-régions méditerranéennes.* Certaines villes méditerranéennes, telles que Marseille, Nice et Montpellier, sont sur le point de commencer d'ambitieuses opérations urbaines durables, qui concernent l'intégration des différentes interventions écologiques, réalisées par plusieurs municipalités dans un seul projet, celui de l'«éco-région». Cette stratégie a l'ambition d'adresser les actions des différents territoires autour du thème commun du développement urbain durable. Quel sera le rôle du patrimoine dans les stratégies des éco-régions méditerranéennes?

3) *La mise en valeur du patrimoine après la révolution arabe.* La Tunisie est en train de réduire progressivement les actions de sauvegarde et de valorisation du patrimoine en raison de l'instabilité politique et des choix faits par le gouvernement provisoire, qui a préféré se concentrer sur la participation des investisseurs des Émirats Arabes, pour favoriser le

lancement de 'méga projets' pour l'expansion des villes. Comment pèseront les nouveaux équilibres politiques sur les actions de requalification du patrimoine?

4) *Les méga projets urbains durables lancés au Maghreb*. Parmi les pays du Sud de la Méditerranée le Maroc est le *leader* des méga projets durables, soit pour le nombre d'opérations lancés soit pour la grande échelle des interventions qui concernent la construction de villes de nouvelle fondation et la régénération de vastes sites abandonnés et dégradés. Comment les méga projets durables du Maghreb traiteront les thèmes liés à la valorisation et à la transformation du patrimoine?

Notes

1) Définition créée par le Premier Ministre norvégien Gro Harlem Brundtland dans son rapport intitulé *Our Common Future* pour la 42^{ème} Session planétaire des Nations Unies, 1987. Voir: D. GAUZIN-MULLER, *Architettura Sostenibile, 29 esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milan 2003, p. 13.

2) Le Plan Bleu est né dans les années soixante-dix dans le cadre du «Plan d'action pour la Méditerranée», par le Programme des Nations Unies pour l'environnement et par la Convention de Barcelone. L'objectif de cet observatoire est de contribuer à la sensibilisation des acteurs et des administrateurs sur les problèmes liés à l'environnement et au développement durable en Méditerranée, en leur fournissant des scénarios et des perspectives pour l'avenir. www.planbleu.org consulté au mois d'octobre 2014.

3) Le Colloque *Les villes durables au Maghreb et en Méditerranée: enjeux scientifiques et enjeux opérationnels* a été réalisé par l'IRMC (*Institut de recherche sur le Maghreb contemporaine*) de Tunis et a été coordonné par les urbanistes Pierre-Arnaud Barthel et Lamia Zaki. Les actes du Colloque ont été publiés dans le livre: BARTHÉL P.-A., ZAKI L. (dir.), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'aube, La Tour-d'Aigues 2011.

4) Le projet de recherche *Ville durable au Sud de la Méditerranée* réalisé par le centre de recherche CEDEJ (*Centre d'Études et de Documentation Économiques, Juridiques et Sociales*) et coordonné par Pierre-Arnaud Barthel (*Pôle Ville et Développement Durable*, CEDEJ), a été financé par l'Agence universitaire de la francophonie (AUF 2010/2012 - *programme Mersi*).

5) L'objectif principal du Projet de Coopération Transfrontalière A.P.E.R., financé par l'Union Européenne, est la mise en valeur et la conservation du patrimoine matériel et immatériel de sites archéologiques de Kerkouane et Utique en Tunisie et d'Agrigente en Sicile. L'équipe de recherche italienne est composée de professeurs et de chercheurs de l'Université de Palerme, membres du *Dipartimento di Architettura, Recupero dei Contesti Antichi e Processi Innovativi nell'Architettura*.

Références Bibliographiques

BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.

BARTHÉL P.-A., ZAKI L. (dir.), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'aube, La Tour-d'Aigues 2011.

BARTHÉL P.-A., VERDEIL E., "Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, circulations et mise à l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire)", in *Dossier Thématique, Eue (Environnement Urbain, Urban Environment)*, N. 7, 2013.

CHOAY F., "Production de la ville, esthétique urbaine et architecture. La question du patrimoine: traitement et ac-

- compagnement" in Roncayolo M. (dir.), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin*, Collection Points Histoire, Seuil, Paris 2001.
- DETIENNE M., *Comparer l'incomparable*, Éditions Le Seuil, Paris 2009.
- DJAMENT-TRANT G., SAN MARCO P., *La métropolisation de la culture et du patrimoine*, Le Manuscrit Eds, Parigi 2014.
- EMALIANOFF C., "L'urbanisme durable en europe : à quel prix?", in *Ecologie & Politique*, SciencePo Les Presses, n. 29, 2004.
- GAUZIN-MULLER D., *Architettura Sostenibile, 29 esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milano 2003.
- GRAVAGNUOLO B., *Il mito mediterraneo nell'architettura contemporanea*, Electa, Naples 1994.
- GRÉSILLON B., *Un enjeu 'capitale': Marseille-Provence 2013*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.
- HUEBER J., PIATON C. (dir.), *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunis 2011.
- KOOLHAAS R., MAU B., *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, New York 1995.
- LATOUCHE S., *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.
- LECARDANE R., "Grandi Progetti urbani nel Mediterraneo. Prospettive di ricerca su architettura e città sostenibile", in GERMANÀ M. L. (dir.), *Permanenze e innovazioni nell'architettura del Mediterraneo. Ricerca, interdisciplinarietà e confronto di metodi*, Firenze University Press, Florence 2011.
- LECARDANE R., TESORIERE Z., "Waterfront e patrimonio militare: la base sottomarina di Saint-Nazaire", in *Agathón*, 2011/2, Offset Studio, Palermo 2012.
- MARINONI G., *Metamorfosi del progetto urbano*, FrancoAngeli, Milan 2005.
- SECCHI B., "Un atteggiamento critico verso il passato", in ADRIANI C. (dir.), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli Editore, Rome 2010.
- UNESCO, *Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel*, Parigi 2003.
- UNESCO, *Recommendation on the historic urban landscape, General Conference, 36th Session*, Parigi 2011.
- UNGERS O. M., KOOLHAAS R., RIEMANN W. P., KOLLHOFF H., OVASKA A., *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di HERTWECK F., MAROT S., Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.

Sitographie

- <http://www.asmtunis.com>, consulté au mois d'octobre 2014.
- <http://www.cedej-eg.org/spip.php?article401&lang=fr>, consulté au mois d'octobre 2014.
- <http://www.euromediterranee.fr>, consulté au mois d'octobre 2014.
- <http://www.mmsh.univ-aix.fr/pole-programmes-transvers/thematiques/Pages/homere.aspx>, consulté au mois d'octobre 2014.
- www.planbleu.org, consulté au mois d'octobre 2014.
- <http://www.projetaper.eu/projet>, consulté au mois d'octobre 2014.
- <http://telemme.mmsh.univ-aix.fr>, consulté au mois d'octobre 2014.

INTRODUZIONE

Struttura della ricerca e campo d'indagine

La ricerca si occupa del rapporto tra le nuove modalità di trasformazione della città mediterranea e le nuove strategie di rigenerazione del patrimonio. Comprendere qual è il ruolo del patrimonio nel processo di trasformazione e crescita della città mediterranea, attraverso la pratica del progetto urbano, è la questione principale della tesi, che si inserisce nel campo delle ricerche sulle modalità di trasformazione della città contemporanea. Il lavoro di ricerca si interroga, inoltre, su quale sia il rapporto che oggi lega il patrimonio e lo sviluppo sostenibile, ambiti non più antitetici ma complementari, in una costruzione reciproca di simbologie e differenze, che dà frutto alla contaminazione e alla loro ridefinizione.

La cultura mediterranea ritrova il suo carattere nella città, definita da una molteplicità di aspetti particolari ed eterogenei. In tal senso, ci si è riferiti ad alcuni casi di studio specifici dell'Europa mediterranea e del Maghreb, capaci di comprendere gli elementi patrimoniali, geografici, morfologici, economici, sociali, politici e culturali, rinunciando a una visione stereotipata del «mito mediterraneo» (Gravagnuolo 1994: 7-19).

L'ipotesi principale vuole, dunque, evidenziare il ruolo attuale del patrimonio come vettore della trasformazione della città mediterranea, grazie al coinvolgimento di abitanti e di attori. La ricerca mira ad affermare il ruolo centrale del progetto urbano, nozione multiforme, insieme di pratiche in continua evoluzione, come strumento privilegiato per intervenire sulla città consolidata, superando i pregiudizi architettonici e urbani, grazie a uno scambio costante tra le discipline e gli ambiti del sapere. Questa relazione tra patrimonio e progetto urbano permette, attraverso il sostegno degli esempi selezionati, di affrontare da una parte il tema della valorizzazione dei centri antichi e, dall'altra, la questione dell'obsolescenza dei siti e delle architetture. Alcuni progetti avviati, negli ultimi anni in ambito mediterraneo rivelano un modo inedito di intendere la città partendo dal suo patrimonio come acceleratore del cambiamento urbano, con una rinnovata attenzione al tessuto storico e all'esigenza di una trasformazione sostenibile, necessaria condizione per la trasmissione dell'esistente nel futuro. Si intende, dunque dimostrare che attraverso la valorizzazione e trasformazione del patrimonio, il progetto urbano ha mutato le modalità d'intervento sulla città.

Oggi, alla nozione di patrimonio è stato conferito un significato più ampio, non è più inteso in maniera astratta, ma come 'globalità urbana', costituito da una doppia natura:

materiale e immateriale. Il patrimonio non comprende, infatti, soltanto i monumenti, ma anche il tessuto urbano, le reti infrastrutturali, le aree industriali e produttive dismesse d'interesse storico, il paesaggio naturale e la cultura immateriale dei luoghi e dei suoi abitanti (Choay 2001: 287). Il patrimonio è, inoltre, considerato come una potenziale risorsa, l'appropriazione da parte di una comunità, dei segni materiali e immateriali della memoria di un territorio, attraverso la loro valorizzazione e trasmissione nel tempo.

Il patrimonio rappresenta una risorsa latente, che le città utilizzano per l'avvio di strategie urbane di riconquista della centralità all'interno del proprio territorio. La valorizzazione e la tutela del patrimonio può, infatti, sviluppare il capitale sociale e umano locale e diventare un potente vettore di comunicazione e d'identità, incoraggiando i cittadini a partecipare alla costruzione dell'immagine di sé che la città o il territorio proietta all'esterno. Il patrimonio, nelle sue diverse accezioni, è diventato dunque una risorsa territoriale e identitaria, uno strumento di sviluppo economico che si traduce nella sua onnipresenza nei progetti urbani elaborati nella città. Le politiche patrimoniali, messe a punto da attori pubblici e privati, sono così un acceleratore di molteplici progetti quali: il risanamento di parti di città e la loro progressiva gentrificazione, lo sviluppo del turismo e del *marketing* territoriale, la legittimazione di progetti a larga scala e l'ideazione di politiche territoriali e ancora altro. La valorizzazione del patrimonio mette, infine, in luce un nuovo immaginario, che può essere inteso come il referente strutturante dell'immagine della città, ovvero lo sfondo delle sue politiche urbane.

Un aspetto da rilevare è, inoltre, il rapporto fra le nozioni di patrimonio e sviluppo sostenibile che appaiono come consensuali. La necessità di proteggere e di trasmettere il patrimonio, eredità culturale definita come 'bene comune', è oggi una realtà largamente consolidata. Allo stesso tempo la volontà di proporre dei modelli di sviluppo sostenibile «in grado di soddisfare i bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri»¹ (Brundtland 1987) si accorda perfettamente alle riflessioni sulla valorizzazione del patrimonio; questo può essere dunque considerato come una risorsa non rinnovabile, da salvaguardare, economizzare e mettere in valore. Le azioni intraprese da alcune città del Mediterraneo sembrano oggi integrare questo nuovo paradigma, che si concretizza in termini di trasporti, infrastrutture, gestione dei rifiuti, ma soprattutto di interventi sostenibili sulla città esistente. Il progetto urbano interviene quindi sul patrimonio attraverso la sua valorizzazione, il suo recupero, la sua trasformazione, il suo riuso e riciclo sostenibile, rispettando i presupposti della *forma urbis* e confrontandosi con la realtà insediativa della città compatta.

Per comprendere i motivi che hanno portato il progetto urbano a diventare lo strumento privilegiato per la trasformazione della città, è necessario evidenziare come le previsioni, ipotizzate e teorizzate dal movimento moderno sull'estensione delle città siano state disattese. Gli approcci razionali e funzionali della crescita urbana non sono serviti ad arrestare l'estensione incontrollata delle città, che sono state travolte da fenomeni

d'inurbamento eccezionali, producendo, in pochi anni, alcune grandi conurbazioni metropolitane (Marinoni 2005). Nell'ultimo decennio si è assistito a un'inversione di tendenza causata da differenti fattori. In primo luogo, dagli anni Sessanta in poi, in Europa è stata portata avanti una critica allo *sprawl*, nata dall'opposizione ai principi del movimento moderno, ovvero alla città diffusa, divisa per parti monofunzionali e alla sua estensione incontrollata e apparentemente illimitata. Le politiche urbane si sono dunque concentrate sulla costruzione della 'città sulla città', attraverso strategie innovative di rilettura dell'esistente; ciò ha comportato un'attenzione nei confronti del patrimonio urbano e architettonico e dei suoi elementi morfologici e tipologici.

In secondo luogo, la presa di coscienza nei confronti delle problematiche ambientali, primo fra tutti il rischio del riscaldamento globale, ha imposto l'avvio di misure drastiche e ha incentivato la riflessione architettonica su tali temi. L'emergere dunque dei principi della sostenibilità ambientale e della teoria della 'decrecita felice' al posto dello sviluppo illimitato delle risorse, formulata dal sociologo Serge Latouche nei primi anni del 2000 e, inoltre, l'aggravarsi dell'attuale crisi economica internazionale, hanno comportato dal punto di vista urbano un'attenzione rinnovata alla rigenerazione sostenibile della città. Anche dal punto di vista ambientale, l'urbanizzazione diffusa ha causato l'inquinamento e lo spreco di risorse energetiche e territoriali. Tali modalità insediative sono risultate antieconomiche, poiché necessitano di onerosi investimenti pubblici e privati e causano un peggioramento della qualità della vita dei cittadini.

In tale contesto sono stati privilegiati i valori urbani espressi nella città compatta, negli usi e significati diversi: tessuti urbani, patrimonio, paesaggio e infrastrutture multiformi, una città densa caratterizzata da una pluralità di forme, di abitanti e di fruitori. La città compatta sembra essere dunque un modello alternativo, la base di partenza per la costruzione della 'città sostenibile'. Come afferma Cyria Emalianoff: «Le pratiche della città sostenibile criticano i principi fondamentali della Carta d'Atene. La riflessione sulla città sostenibile è nata da una rilettura critica delle evoluzioni urbane contemporanee, come la crescita dell'utilizzo dell'automobile, l'estensione urbana, il funzionalismo e la zonizzazione che stanno guidando l'uso dissennato delle risorse, con il conseguente aumento dell'inquinamento» (Emalianoff 2004: 24). La città sostenibile esige il rifiuto della *tabula rasa* proponendo, al contrario, la trasformazione della 'città sulla città' attraverso il principio della sovrapposizione e ricostruzione permanente. Sembra possibile, dunque, affermare che questa sia il risultato e la prosecuzione delle riflessioni già avviate in precedenza riguardanti la critica alla città diffusa.

Si tratta di un ritorno alla città esistente attraverso azioni di rigenerazione e riconversione delle aree industriali dismesse, dei luoghi obsoleti, per la maggior parte dei casi, situati ai margini delle città. Lavorare sulla città compatta vuol dire, lavorare sulla sostituzione, sul completamento, sulla modificazione e sul riciclo delle aree marginali e abbandonate; sulla densificazione e sull'innesto di nuovi frammenti dell'esistente; tutte pratiche che sono alla base dei processi di riqualificazione urbana. Dopo anni di consumo

del suolo, la città torna a crescere su se stessa, riusando e reinventando l'uso del suolo già consumato in precedenza. Si tratta di 'progetti di suolo' che si rivolgono anche alle reti infrastrutturali: ferrovie dismesse, infrastrutture industriali, portuali e stradali. In tal senso il progetto urbano risulta tra i procedimenti più appropriati per esprimere i principi della città compatta.

Tali questioni si ritrovano nella pratica urbana delle città dell'arco del Mediterraneo, che oggi vivono un periodo di profonde mutazioni legate al riutilizzo e alla rigenerazione di aree marginali. Gli interventi di riqualificazione dei siti e delle architetture degradate, considerate anch'esse come patrimonio urbano, ne hanno recentemente invertito la tendenza all'abbandono e alla distruzione, conferendogli un nuovo ciclo di vita sostenibile nel futuro. Queste pratiche si inscrivono in un contesto di competizione delle città mediterranee; gli amministratori e i privati investono sempre di più sulla rigenerazione del patrimonio, puntando all'attrattività di questi luoghi e alla promozione internazionale.

Negli ultimi anni, infatti, sono numerose le città mediterranee che hanno realizzato progetti urbani legati ai temi della sostenibilità e strettamente relazionati al contesto urbano e naturale dei luoghi. Oltre agli aspetti tecnico-scientifici, questi interventi attribuiscono grande importanza alla qualità della vita, allo spazio pubblico e alla riqualificazione urbana della città. Tali operazioni hanno l'ambizione di fornire una metodologia d'intervento inedita, che a differenza degli interventi realizzati nel Nord Europa, cercano ancor più di incentrarsi sulle peculiarità del luogo e del clima.

Se le città del bacino Nord del Mediterraneo, sono quelle che hanno accolto da tempo anche i temi legati alla sostenibilità ambientale nel loro processo di modificazione, quelle del Sud e dell'Est hanno iniziato solo recentemente una sperimentazione che prova a tenere conto di tali questioni.

La ricerca prova a indentificare alcuni dei temi federatori che riguardano la valorizzazione e la trasformazione del patrimonio e che è possibile ritrovare nei progetti urbani sostenibili avviati nel corso dell'ultimo decennio: l'obsolescenza, le aree dismesse e le nuove centralità, insieme al *re-cycling* e alla trasformazione, il patrimonio architettonico e il tessuto urbano nella città storica. Nello specifico, tali temi sono stati indagati attraverso l'approfondimento di due città nel bacino Nord e Sud del Mediterraneo: Marsiglia e Tunisi.

Casi di studio

La scelta di concentrare i casi di studio a Marsiglia e a Tunisi è stata motivata da alcune considerazioni generali e particolari. In primo luogo, nonostante le evidenti differenze delle operazioni realizzate, le due città sono confrontabili per la capacità d'introdurre nuovi contenuti al tema della valorizzazione del patrimonio nel progetto urbano in ambito mediterraneo. In secondo luogo, in entrambi i casi, la valorizzazione e trasformazione del patrimonio è divenuta un pretesto per attivare la rigenerazione di parti di città. È, infatti, presente in queste città, che hanno attivato un 'laboratorio urbano' da studiare con grande attenzione, una riflessione sul rapporto che il patrimonio può instaurare con il territorio contemporaneo. In

questo contesto risulta interessante constatare che le azioni di riqualificazione del patrimonio architettonico e urbano sono state per alcuni aspetti convergenti, comprendendo anche il tema dello sviluppo sostenibile. Parallelamente alla valorizzazione del patrimonio materiale, entrambe le città hanno preso coscienza, con modalità differenti, dell'importanza della tutela del patrimonio culturale immateriale, che rappresenta la storia e le tradizioni di una comunità. Si tratta di interventi, che ambiscono ad accrescere la loro attrattività e la loro visibilità internazionale, selezionati per il loro apporto privilegiato alle nuove esigenze dello spazio pubblico e dell'abitato, attraverso delle azioni integrate che provano a riferirsi nelle loro finalità allo sviluppo sostenibile, articolato secondo lo sviluppo economico, la coesione sociale e la protezione dell'ambiente.

Tali casi di studio possano sembrare apparentemente non confrontabili, ma come spiega lo storico Marcel Detienne non si può «comparare che l'incomparabile» (Detienne 2009), tuttavia ciò deve essere svolto secondo alcune condizioni; bisogna, da una parte, che gli oggetti comparati siano della stessa famiglia, confrontando un certo numero di aspetti comuni e, dall'altra, che presentino certi contrasti conferendogli una relativa singolarità. Marsiglia e Tunisi presentano una situazione ottimale da un doppio punto di vista, infatti, pur appartenendo a contesti culturali e ambientali fortemente diversi fra loro, sono state selezionate per le azioni avviate, sulla valorizzazione del tessuto storico e delle aree marginali. Queste città sono state scelte, inoltre, per la loro ambizione a conferire una nuova immagine basata sulla valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale.

La città di Marsiglia, è stata selezionata perché da alcuni anni si svolge il progetto *Euroméditerranée* (1995-2030) in cui è indagato, in particolare, il tema dell'obsolescenza delle architetture e delle aree dismesse, convertite in centralità urbane. La città di Tunisi, è stata individuata per i progetti emblematici sul patrimonio materiale e immateriale realizzati dall'*Association de Sauvegarde de la Médina* (ASM) nella città storica. Se, dall'esperienza di Marsiglia emerge un progetto urbano a grande scala sui luoghi marginali, considerati parte del patrimonio urbano e architettonico; dall'esperienza di Tunisi emergono, al contrario, la capacità e gli esiti della tutela e della valorizzazione del tessuto storico, che attraverso progetti mirati, hanno conferito al patrimonio un nuovo ruolo portante nella città.

La nozione di patrimonio, intesa in maniera differente nelle due città mediterranee, mostra come Marsiglia abbia attivato una rivalutazione della sua storia portuale e industriale a lungo caduta nell'oblio, riappropriandosi di quei luoghi significativi che rischiavano di essere cancellati per sempre. Si tratta di aree e architetture che sono diventati di recente i nuovi simboli della città; il riuso e il riciclo di alcuni manufatti ha contribuito a modificarne le funzioni originarie. La città di Marsiglia, per molti anni ha eliminato le tracce del proprio passato. Durante la seconda guerra mondiale la città è stata fortemente danneggiata; tali aggressioni al tessuto storico sono state perpetuate anche nel dopoguerra, si ricorda la costruzione dell'Autostrada A7 che ha sventrato una parte del centro antico e la realizzazione di nuove architetture, che poco s'integrano con l'antico tessuto urbano. Oggi, al contrario, Marsiglia riscopre il suo patrimonio produttivo, costituito da capannoni, hangar e infrastrutture.

L'esempio della città di Tunisi mostra, invece, come puntare sulla riqualificazione della città storica abbia arrestato il processo di degrado e di abbandono da parte dei residenti. La Medina ha, infatti, perso il suo ruolo di centralità urbana, politica, economica e sociale. In questo contesto, i progetti realizzati dall'ASM per la Medina e la *Ville Neuve* hanno attivato e riqualificato parte del patrimonio urbano e architettonico, valorizzandone inoltre anche la sfera immateriale, ancora fortemente presente, costituita dai saperi, dalle tecniche artigianali e costruttive, dalle attività commerciali e dai modi di vivere il tessuto storico, attraverso il coinvolgimento degli abitanti e degli attori necessari per la riuscita di tale processo di riappropriazione della Medina.

Stato dell'arte

La ricerca si è posta l'obiettivo di indagare il ruolo del patrimonio nel progetto urbano della città, con riferimento alla letteratura esistente in ambito mediterraneo. Si ricorda, in tal senso, il lavoro di ricerca di Ariella Masbouni, ispettrice generale dell'amministrazione dello Sviluppo sostenibile, incaricata del programma *Ateliers projet urbain* dal Governo francese. Le sue ricerche sulle strategie avviate dalle città Europee negli ultimi anni, hanno contribuito a definire e approfondire le questioni riguardanti il progetto urbano e la città sostenibile. Per ciò che concerne l'attività di ricerca sul Mediterraneo, si fa riferimento ai lavori realizzati dal *Plan Bleu*², osservatorio di ricerca riguardante i temi dell'ambiente e dello sviluppo mediterraneo, che attraverso la sua équipe multidisciplinare porta avanti diversi studi e strategie sul futuro delle città mediterranee, tra i quali si evidenzia l'importanza della valorizzazione del patrimonio come uno degli elementi centrali per lo sviluppo urbano sostenibile. Inoltre, è importante, rimarcare l'attività di ricerca multidisciplinare del centro di ricerca MMSH (*Maison méditerranéenne des sciences de l'homme*) dell'*Université Aix-Marseille*, di cui citiamo il programma *Homère (Hommes, Milieux, Environnement, Ressources en Méditerranée)* del 2012, che ha avuto come obiettivo l'approfondimento dei temi riguardanti le condizioni della transizione ecologica nelle città mediterranee e la comprensione di come sviluppo sostenibile emerge e si concretizza in tale contesto. Infine, i lavori di ricerca sullo sviluppo urbano sostenibile nel Sud del Mediterraneo sono in corso di studio da parte di diverse équipes pluridisciplinari che riuniscono principalmente ricercatori maghrebini e francesi. Ricordiamo a tal proposito il Convegno *Les villes durables au Maghreb et en Méditerranée: enjeux scientifiques et enjeux opérationnels* organizzato a Hammamet nel 2010 dal centro di ricerca IRMC di Tunisi, in cui sono state analizzate differenti esperienze urbane legate alle questioni dello sviluppo urbano sostenibile nel Sud e nell'Est del Mediterraneo³. Queste tematiche sono state successivamente approfondite nella ricerca *Ville durable au Sud de la Méditerranée*, realizzata dal *Pôle Ville et Développement Durable* del centro di ricerca CEDEJ del Cairo⁴. Si è, inoltre, prestata grande attenzione alle mostre realizzate negli ultimi anni riguardanti i temi del patrimonio e dello sviluppo sostenibile come la mostra *Grands projets urbains en Méditerranée*, a cura dell'*Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée*, organizzata a Marsiglia nel 2009 in occasione dell'*Atelier Climat, Villes et Méditerranée*.

A parte tali approfonditi studi e alcune esposizioni e Congressi realizzati, negli anni scorsi, poco è stato pubblicato riguardo al tema del ruolo del patrimonio nella pratica del progetto urbano in ambito mediterraneo. La maggior parte delle pubblicazioni incentrate su tali questioni si limitano a divulgare i singoli progetti senza inserirli in un quadro generale; trascurando gli aspetti e le problematiche presenti in ambito mediterraneo. Soprattutto i progetti urbani sostenibili, avviati recentemente, non sono ancora stati analizzati dal punto di vista dei contenuti e degli obiettivi.

Queste considerazioni sullo stato dell'arte, hanno aperto il campo di questa ricerca ad alcune riflessioni pluridisciplinari, portate avanti grazie al lavoro dei centri di ricerca già citati sui temi del recupero e della rigenerazione del patrimonio urbano e architettonico. Seguendo questo indirizzo, i differenti approcci disciplinari, come ad esempio quelli geografici, urbani e architettonici sono stati associati agli aspetti di carattere economico e sociale connessi a tali operazioni. I risultati della ricerca si sono serviti di tale approccio pluridisciplinare, della conoscenza diretta dei casi di studio e dell'acquisizione di numerosi documenti inediti reperiti grazie agli incontri e alle interviste con gli attori delle operazioni prese in esame, che hanno reso possibile una comprensione approfondita e critica dei progetti urbani e la coerenza delle proposte progettuali rispetto alla loro concreta realizzazione.

Obiettivi della ricerca

L'obiettivo principale di questo lavoro è stato di comprendere e verificare le metodologie d'intervento di valorizzazione e trasformazione del patrimonio urbano e architettonico in ambito mediterraneo. Prima di indagare su tali linee d'intervento, su un ambito di studi complesso e poco indagato, la ricerca ha mirato a rispondere ad alcuni interrogativi: cosa s'intende per patrimonio materiale e immateriale nelle rive Nord e Sud del Mediterraneo? Quali sono gli strumenti di riqualificazione urbana per intervenire nella città consolidata? Come si concilia il tema dello sviluppo sostenibile con quello della valorizzazione e trasformazione del patrimonio? Esiste un modello di città sostenibile nel Mediterraneo?

Sul piano metodologico il risultato che si è voluto perseguire è stato lo studio e il confronto di una selezione di progetti urbani incentrati sulla valorizzazione e trasformazione del patrimonio e in particolare sulla loro ambizione a ispirarsi ai principi della sostenibilità ambientale. Il successivo approfondimento della ricerca, evidenzia alcuni temi centrali e formula nuove ipotesi e riflessioni da sottoporre a verifica. Tali riflessioni, che provano a introdurre inedite letture, evidenziano proprio il ruolo del patrimonio come acceleratore delle trasformazioni nella città mediterranea.

Sul piano operativo il lavoro di ricerca ha indagato in maniera approfondita due casi di studio, a Nord e a Sud del bacino mediterraneo, con l'obiettivo di comprendere l'ampio iter progettuale e cercando di dedurre un metodo sui temi relativi al patrimonio urbano e alla sostenibilità.

La ricerca ha mirato a contribuire alla definizione di un tema ancora poco indagato, ampliando la conoscenza relativa ai progetti urbani legati al patrimonio e alla sostenibilità

ambientale; mettendo a confronto casi di studio inediti legati da strategie di trasformazione comuni.

Struttura della ricerca

La ricerca, strutturata in quattro parti, si sviluppa dall'introduzione all'argomento in termini generali, per passare in seguito all'esame dettagliato degli esempi selezionati.

Per comprendere il ruolo del patrimonio nel progetto urbano in ambito mediterraneo, è risultato necessario definire il patrimonio architettonico, urbano e immateriale. Il primo capitolo della ricerca, dal titolo «Patrimonio urbano e culturale nel Mediterraneo», mira a comprendere le nozioni di patrimonio urbano e culturale immateriale e quali sono le relazioni che intercorrono tra queste definizioni nelle sue diverse accezioni, in Europa e nei Paesi del Maghreb.

Se in Europa la riflessione sulla nozione di patrimonio urbano è stata avviata fin dall'inizio del XX secolo, con le ricerche di Gustavo Giovannoni e le prime esperienze di tutela e valorizzazione dei centri antichi, dal dopoguerra in poi; nel Sud del Mediterraneo, tali questioni sono emerse invece a partire dagli anni Settanta, grazie al lavoro di sensibilizzazione delle Organizzazioni Internazionali, che hanno contribuito al riconoscimento e alla sua valorizzazione. Tali azioni hanno aiutato a far comprendere lo stretto legame tra la nozione di patrimonio urbano e gli aspetti sociali e culturali di una comunità. Il patrimonio costituito da elementi materiali e immateriali, è dunque la testimonianza della storia antica o recente della città. Se nel 1972 in Europa la «Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del Patrimonio Culturale e Naturale» dell'UNESCO del 1972 ha avviato la riflessione sulla nozione di patrimonio culturale immateriale; nel Sud del Mediterraneo, invece, l'importanza della tutela e della valorizzazione dell'identità culturale è stata accettata nel 2003 attraverso la diffusione e l'attenzione dei principi della «Convenzione per la salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale».

Il patrimonio appare oggi una nozione polisemantica che include ormai simultaneamente la dimensione architettonica, territoriale, letteraria, plastica, etnologica, linguistica; comprende dunque gli oggetti naturali, le opere culturali, materiali e immateriali, le tradizioni, i saperi, gli usi passati e recenti, valorizzati in ragione del loro interesse storico, scientifico, artistico e identitario.

L'ambito della tutela e della valorizzazione del patrimonio della città, è stato condotto tramite l'importante lavoro di ricerca teorica svolto da architetti, conservatori e storici europei che, nel tempo, hanno fortemente condizionato la pratica architettonica e urbana. Ricordiamo a tal riguardo, i principi formulati nella «Carta di Gubbio» del 1960, che hanno evidenziato la necessità d'intervenire attraverso nuovi approcci sul tessuto storico, operando non più attraverso singoli episodi di recupero, ma secondo una strategia globale, con l'attribuzione di funzioni e ruoli per tutte le componenti del sistema urbano consolidato. Nella carta emerge inoltre un aspetto in particolare: per salvaguardare il tessuto storico non è necessario conservarne il patrimonio, ma occorre tutelare anche i cittadini che vi abitano.

Con il Piano per il centro storico di Bologna del 1969 tali principi sono attuati per la prima volta, diventando un riferimento di grande importanza per tutti gli altri interventi realizzati negli anni successivi. L'esperienza di Bologna ha, infatti, provato a superare l'idea del tessuto urbano storico inteso come entità intoccabile; quest'ultimo viene al contrario considerato come un luogo in cui è possibile migliorare la qualità della vita degli abitanti, riqualificando gli edifici, i tracciati e gli spazi pubblici esistenti. Si comprende pertanto che per salvaguardare la città antica bisogna trasformarla e valorizzarla nel rispetto della sua identità e tutelare anche la popolazione più svantaggiata, creando i presupposti perché questa non debba abbandonarla.

È possibile dunque affermare che le ricerche e i progetti sulla città consolidata, portati avanti dagli anni Settanta in poi in Europa, l'analisi urbana, le ricerche sui rapporti tra morfologia e tipologia e la nozione di principio insediativo, hanno posto le basi per un interesse al contesto come fondamento del progetto.

Negli ultimi anni, l'attenzione al contesto è stata affiancata ai temi del riuso e del riciclo del patrimonio urbano, sempre più presenti nei progetti di trasformazione della città futura (Secchi 2010: 4). A causa dell'emergente crisi economica e della critica alla città diffusa, il riuso e il riciclo sono contrapposti allo spreco edilizio e delle risorse, innescando una riflessione sulla capacità delle architetture, dei siti obsoleti e delle aree dismesse di superare il valore storico e attraversare il tempo.

Per ciò che concerne i Paesi del Sud del Mediterraneo, è evidente come le ricerche e le azioni di tutela e di valorizzazione del patrimonio, siano deficitarie rispetto a quelle realizzate nella riva Nord. Tra le cause di questo deficit riguardo a tali temi e questioni sulla città consolidata vi è un rifiuto nei confronti del passato. Nel corso del XX secolo è stata, infatti, privilegiata l'idea di progresso e di città moderna, in opposizione al patrimonio architettonico e urbano, considerato come un freno dall'uscita dal sottosviluppo. A partire dagli anni Settanta, i Paesi del Maghreb e del Mashrek hanno progressivamente attuato delle politiche di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio. Tale interesse per la città consolidata si è diffuso attraverso l'azione delle Organizzazioni di Cooperazione Internazionale, in particolar modo grazie al lavoro dell'UNESCO, dell'ICOMOS e della Banca Mondiale. Queste Organizzazioni, oltre a riflettere sull'enunciazione e la formulazione del concetto di patrimonio urbano e immateriale, hanno contribuito alla redazione di testi giuridici per definirne l'ambito e garantirne la loro tutela, condizionando e indirizzando l'operato degli Stati aderenti. Tali Carte e Convenzioni hanno avuto l'obiettivo di far comprendere che la salvaguardia del patrimonio deve essere integrata in azioni coerenti di sviluppo economico e sociale e deve far parte degli interventi di pianificazione territoriale che comprendano nuove strategie di gestione e conservazione, legate ai principi della sostenibilità ambientale. Il patrimonio è inteso dunque come una risorsa fondamentale per lo sviluppo e la valorizzazione dei territori.

Tuttavia il lavoro delle Organizzazioni Internazionali è insufficiente, il patrimonio può apparire una risorsa concreta nel caso in cui la popolazione e gli amministratori locali gli

attribuiscono, non soltanto un valore culturale o storico, ma anche un valore economico, suscettibile d'essere un fattore importante di crescita del territorio. Per raggiungere tali obiettivi appare importante che la popolazione comprenda l'importanza storica e sociale del proprio patrimonio; bisognerebbe inoltre integrare il suo valore potenziale negli studi e nelle strategie economiche conducendo a delle azioni concrete per lo sviluppo delle città. A tal riguardo, dagli anni Settanta in poi, a Tunisi sono stati avviati dei progetti di riqualificazione del patrimonio urbano, realizzati dall'ASM e finanziati dal Comune e dall'UNESCO, che hanno contribuito a salvare la Medina dal degrado; come l'intervento di recupero e valorizzazione del quartiere *Hafsia*.

Oggi, le recenti esperienze progettuali avviate nel Sud de Mediterraneo evidenziano tale rinnovata volontà da parte delle pubbliche amministrazioni, dei privati e dei cittadini di intervenire sul tessuto storico attraverso la sua riqualificazione, conferendogli il suo ruolo di centralità urbana e integrandolo con il resto della città.

Il secondo capitolo intitolato «Progetto urbano e città sostenibile» indaga, in primo luogo, la definizione di progetto urbano, per comprenderne il significato e le caratteristiche che lo contraddistinguono; esso tratta, inoltre, le ricerche e i progetti europei che in passato hanno influenzato lo sviluppo e la pratica di questo strumento di pianificazione della città. Tale capitolo analizza, in seguito, le cause che hanno portato il progetto urbano a diventare oggi lo strumento privilegiato per la trasformazione del patrimonio urbano e architettonico e le questioni che lo hanno legato alla recente nozione di 'città sostenibile'. Per tali ragioni, si è inoltre cercato di esplicitare la nozione di sviluppo sostenibile e di approfondire le sue ricadute dal punto di vista urbano in ambito mediterraneo. Il capitolo tratta le ricerche avviate dal *Plan Bleu* e dall'Unione Europea in merito alla riqualificazione sostenibile del patrimonio urbano delle città mediterranee. È stata, inoltre, approfondita la pratica del progetto urbano nel Sud del Mediterraneo, che presenta caratteristiche diverse dalla realtà europea, ma obiettivi e finalità comuni. Infine, per comprendere come i temi del progetto urbano e della città sostenibile siano intesi e coniugati in Europa e nel Maghreb, sono state indagate alcune esperienze realizzate a Genova, Barcellona, Montpellier, Sfax e Casablanca.

Il progetto urbano appare uno strumento flessibile che riunisce molteplici pratiche e competenze, una realtà complessa in cui elementi materiali e immateriali sono consolidati. Si tratta di una pratica che ha marcato un momento di transizione tra la maniera tradizionale di pensare l'architettura e l'urbanistica, il processo progettuale e costruttivo. Molte sono le ricerche e le riflessioni sul progetto urbano, poco indagate sono invece quelle sul ruolo del patrimonio nel progetto urbano. Tale lavoro prova ad individuare alcuni elementi di definizione attraverso le ricerche condotte da Manuel de Solà Morale (1998) e da Giuseppe Marinoni (2005), e alcuni progetti esemplari della contemporaneità.

Per comprendere i motivi che hanno reso il progetto urbano fra gli strumenti privilegiati della trasformazione della città, è stato necessario soffermarsi sulle ricerche e sugli interventi che a partire dalla seconda metà del XX secolo, hanno dato avvio a una rinnovata attenzione al patrimonio urbano e architettonico. La nozione di progetto urbano è stata, in-

fatti, sviluppata attraverso la rielaborazione delle teorie sull'architettura e la critica alla città funzionalista, che a partire dagli studi sulla città storica, hanno portato alla nascita del 'movimento di ricostruzione critica della città europea' (Marinoni 2005: 16) e alle ricerche sulla città storica realizzate da Aldo Rossi e Carlo Aymonino.

È inoltre importante ricordare le ricerche degli anni Settanta, dell'architetto francese Antoine Grumbach, che oppone la costruzione della 'città sulla città' alla pratica della *tabula rasa*. Nello stesso periodo, altri architetti di fama internazionale, fra questi Bernard Huet e Léon e Rob Krier, hanno incentrato il loro lavoro sulle modalità d'intervento da sperimentare nella città storica. Il tema della ricostruzione della città europea ha gettato le basi teoriche per la realizzazione dell'esperienza di Berlino Iba 84. La ricostruzione di Berlino costituisce un'azione esemplare in cui il progetto di architettura alla scala urbana rappresenta, per la prima volta, un'alternativa alla pratica dell'estensione, secondo il principio della costruzione della città su se stessa. Da queste ricerche e progetti emerge un nuovo modo di intendere la città, orientato verso la comprensione del patrimonio e dei suoi elementi morfologici e tipologici, insieme a un'accurata comprensione degli aspetti connessi alla forma urbana; si evidenzia, dunque, in questi anni la nozione di 'architettura urbana'.

Dagli anni Ottanta in poi, l'esperienza di questi eventi istituzionali in Europa è, accompagnata da eccezionali cambiamenti politici ed economici caratterizzati in particolare dall'entrata in Europa di nuovi paesi. Si rileva la necessità di riflettere sulla città nel suo insieme, attraverso strategie urbane che ricollochino la specificità della città storica a rinnovate esigenze di trasformazione, nel suo insieme.

Molte sono le città europee che rispondendo a tali esigenze di cambiamento, come l'avvio di ambiziosi progetti per le Olimpiadi di Barcellona e la dismissione di aree industriali e portuali ad Amsterdam e Rotterdam. Si tratta di esperienze che hanno segnato un periodo di ambiziose trasformazioni urbane che hanno coinvolto ampie parti di città, in cui oltre alla progettazione delle singole architetture si è intervenuto sullo spazio pubblico, sulle infrastrutture, sul paesaggio e sui nuovi modi di vivere e abitare. Da questo momento in poi, il progetto di architettura urbana è diventato lo strumento per la trasformazione del territorio. Il progetto urbano si confronta quindi con nuovi terreni d'azione conciliando la sfera architettonica e quella urbanistica. Gli interventi dimostrano, inoltre, la possibilità concreta di operare in maniera positiva sul tessuto urbano della città consolidata, perseguendo e accentuando le riflessioni sulla critica allo *sprawl* urbano. Le ricerche portate avanti in questo periodo, infatti, hanno dimostrato che l'urbanizzazione diffusa causa inquinamento e spreco di risorse energetiche e territoriali. È possibile affermare, infatti, che negli ultimi anni, le riflessioni riguardanti la sostenibilità ambientale sono state coniugate alle ricerche sulla trasformazione della città compatta, dando vita al concetto di 'città sostenibile' come conseguenza della critica allo *sprawl* urbano, per una crescita ragionata dei territori. Recentemente tali riflessioni sono state rafforzate a causa del fenomeno della crisi economica che ha favorito la trasformazione sostenibile delle città esistenti; vi è stato, infatti, un progressivo abbandono del fenomeno dell'eco-quartiere di nuova fondazione a vantaggio

della realizzazione di eco-città ed eco-regioni, progetti di riqualificazione urbana sostenibili che si confrontano con la città esistente e con il suo territorio.

Il progetto urbano sostenibile, può quindi occuparsi del patrimonio urbano e architettonico garantendone la propria sopravvivenza nel tempo. Per tale motivo, risulta più adeguata per la ricerca l'accezione *durable* (dal francese), legata a uno sviluppo 'de longue durée' in grado di soddisfare i bisogni della generazioni presenti e future. È possibile dunque affermare che l'attenzione al patrimonio, presente tra le caratteristiche della città sostenibile, concorda con la metodologia operativa del progetto urbano. La città sostenibile può, infatti, essere interpretata come una conseguenza delle riflessioni sullo sviluppo della città, nate attraverso la messa in pratica del progetto urbano. Per queste ragioni è possibile affermare che tale procedura è diventata lo strumento privilegiato per l'attuazione di trasformazioni sostenibili nella città consolidata.

Negli ultimi anni, sono stati realizzati diversi studi e ricerche per comprendere la natura e le caratteristiche del fenomeno della sostenibilità ambientale dal punto di vista economico, urbano e sociale. A tal riguardo, è stato approfondito il lavoro di ricerca scientifica su tali temi in ambito mediterraneo realizzato dall'équipe pluridisciplinare del *Plan Bleu*. Si ricordano, in tal senso, gli studi avviati da quest'osservatorio e dall'Unione Europea, insieme ai Paesi che hanno adottato la «Convenzione di Barcellona», tra le quali la *Stratégie méditerranéenne pour le développement durable* (SMDD). Questo testo mira a diventare il quadro di riferimento per lo sviluppo delle politiche legate allo sviluppo sostenibile dei paesi mediterranei. Tra le diverse problematiche e questioni riguardanti il futuro delle città del bacino del Mediterraneo, tali ricerche evidenziano l'importanza del patrimonio come uno degli elementi centrali per lo sviluppo urbano sostenibile.

Tali questioni, sono state recentemente accolte anche in Maghreb, dove il progetto urbano sostenibile è diventato uno strumento in corso di sperimentazione soprattutto in Marocco e in Tunisia. Dal 2000 in poi, in risposta alle gravi problematiche ambientali, anche le città del Sud del Mediterraneo hanno avviato la fase 'verde' del progetto urbano. L'interesse per i temi legati allo sviluppo urbano sostenibile sono stati accolti sotto l'impulso delle Organizzazioni Internazionali e dell'Unione Europea. Tuttavia, tale pratica viene intesa, formulata e gestita in maniera diversa rispetto all'Europa, poiché nel Sud del Mediterraneo la nozione di progetto urbano è in corso di apprendimento sia dal punto di vista teorico sia sotto l'aspetto metodologico e operativo; esso è un processo in continua evoluzione in cui le ricerche e le esperienze europee si coniugano con realtà urbane molto diverse dalla cultura occidentale.

Non bisogna, inoltre, trascurare che le operazioni urbane avviate sono spesso utilizzate dagli Stati Arabi come strategie di comunicazione dell'azione pubblica; vi è, infatti, una chiara volontà da parte dei Paesi del Maghreb di rielaborare una strategia di *marketing* territoriale con l'obiettivo di conferire un'immagine rinnovata e positiva a scala internazionale, attrarre nuovi investitori e ottenere finanziamenti europei e internazionali (Barthel, Verdeil 2013: IV). Un altro elemento fondamentale per comprendere la pratica del progetto urbano

in Maghreb è il finanziamento di tali operazioni da parte d'investitori privati, principalmente da *holding* dei Paesi del Golfo, e lo sviluppo di partenariati pubblico-privati per la loro gestione. Inoltre, per affrontare le questioni tecnologiche e progettuali, e per rispondere in maniera adeguata agli standard internazionali richiesti per definire un intervento 'sostenibile', i promotori di tali operazioni coinvolgono progettisti stranieri, in prevalenza francesi. Per i finanziatori l'implicazione delle grandi firme dell'architettura francese è, infatti, importante per realizzare dei progetti urbani che rispondano alle 'norme' internazionali dello sviluppo sostenibile, in modo da essere riconosciuti e avere un peso in questo settore a scala mondiale. Recentemente, sono stati dunque progettati alcuni 'mega progetti' urbani che riguardano la realizzazione di città e quartieri ecologici di nuova fondazione. Accanto a queste ambiziose operazioni vengono realizzati progetti riguardanti la rigenerazione sostenibile delle aree marginali e degradate della città, tra cui fanno parte anche i tessuti storici, che nelle città del Sud del Mediterraneo hanno perso il ruolo di centralità urbana (Lecardane 2011: 421). Com'è successo in passato, nelle città degli Stati Uniti e in Europa, i progetti per la riqualificazione dei *waterfront* e delle zone abbandonate della città maghrebina potrebbero diventare oggi delle operazioni esemplari, dei laboratori del progetto urbano sostenibile attraverso i quali sperimentare nuove metodologie, inventare nuove *partnership* e riflettere su come intervenire in maniera innovativa sull'esistente.

Per concludere, il secondo capitolo ha messo in luce la rete di scambio di linee d'intervento e metodologie messa in pratica tra le città delle due rive del Mediterraneo, analizzando alcuni interventi realizzati a Genova, Barcellona, Montpellier, Sfax e Casablanca, con l'obiettivo di mettere a confronto quattro realtà differenti, legate a un'attenzione comune alla realizzazione di grandi progetti di rigenerazione urbana sostenibile e alla trasformazione del patrimonio urbano e architettonico della città.

Nello specifico, il capitolo tratta la riqualificazione dell'area portuale di Genova (1990-2010), un riferimento per tutte le città che si accingono a trasformare le ex zone industriali e portuali in nuove centralità culturali e per il tempo libero. Nella città di Barcellona è stato scelto il progetto 22@ (2000 - in corso), che nonostante i suoi esiti al di sotto delle aspettative, ha cercato di avviare una strategia fortemente all'avanguardia di trasformazione e *re-cycling* di un quartiere industriale degradato in una nuova centralità urbana, attraverso l'utilizzo di tecnologie intelligenti e di forme innovative di sviluppo economico. Infine, è stata indagata l'operazione *de Montpellier à la mer*, un progetto di un'eco-città sui luoghi irrisolti e frammentari, sulle aree d'accesso alla città, sulle zone commerciali obsolete e sui quartieri residenziali degradati. A Sud del Mediterraneo sono stati scelti due esempi virtuosi di risanamento e rigenerazione di aree obsolete: il progetto *Casa Anfa* (2006 - 2016) a Casablanca, che prevede la rigenerazione del sito dell'ex aeroporto internazionale di Anfa e l'intervento *Taparura* (2006 - in corso) a Sfax, un virtuoso esempio di risanamento sostenibile di una parte del *waterfront* fortemente inquinata.

Si tratta d'interventi che rispecchiano alcuni dei temi centrali che si ritrovano in diversi progetti urbani realizzati in ambito mediterraneo. È inoltre interessante constatare che le

azioni realizzate in materia di trasformazione urbana, in ciascuna delle città prese in esame, hanno degli obiettivi e degli esiti molto simili. Attraverso tali esperienze si comprende il fenomeno della trasformazione della città su se stessa, attraverso la conversione di aree industriali abbandonate in nuove centralità, il riciclo delle architetture obsolescenti e la valorizzazione del tessuto urbano della città storica. Queste operazioni testimoniano inoltre il recente passaggio ai temi della sostenibilità ambientale, in risposta alla critica allo sviluppo incontrollato dei territori e alla crisi economica.

La definizione della nozione di patrimonio nelle sue differenti accezioni e l'approfondimento della questione della valorizzazione e trasformazione della città consolidata, insieme all'analisi di alcuni progetti urbani esemplari, sono esaminati nel terzo capitolo, intitolato «Temi per il patrimonio della città». La ricerca ha trattato ed esplicitato dapprima la questione dell'obsolescenza in architettura; una nozione ampia e complessa che comprende aspetti economici e sociali; dal punto di vista architettonico, riguarda i manufatti e i siti industriali e produttivi sopravvissuti alle loro funzioni originarie. Il ciclo d'uso, per cui questi sono stati realizzati è stato, infatti, irrimediabilmente interrotto. Il primo tema individuato, affronta la questione dell'obsolescenza dei manufatti e delle aree abbandonate e marginali, nate a causa dei fenomeni di dismissione e delocalizzazione delle attività industriali all'interno della città, che grazie alla realizzazione di progetti urbani sostenibili, finalizzati al loro rilancio economico, sociale, culturale e ambientale, diventano oggi nuove centralità urbane. Dalla metà del secolo scorso, in occidente, sono stati realizzati molteplici interventi di rigenerazione di questi siti e manufatti abbandonati, conferendogli un'immagine rinnovata; questi ambiziosi progetti urbani hanno avuto il merito di riconoscerli come parte del patrimonio materiale e immateriale della città, considerandoli come risorse da valorizzare e rendere accessibili ai cittadini, in modo da riattivarne lo sviluppo economico e sociale, da tempo interrotto (Lecardane, Tesoriere 2012: 35).

Il secondo tema riguarda il *re-cycling* del patrimonio industriale e produttivo abbandonato. Negli ultimi anni, a causa della crisi economica globale e grazie alla nuova coscienza ambientale, si è compresa l'importanza di questi manufatti, che rappresentano una parte della memoria storica della città; per tale motivo, il progetto di architettura mira all'individuazione di strategie creative di riciclo, attraverso la re-immissione in un nuovo ciclo di vita sostenibile. Riciclare vuol dire, in altre parole, conferire nuovo valore e nuovo senso a ciò che lo ha perso; è un'azione ecologica che spinge l'esistente verso il futuro trasformando gli scarti in nuove centralità. Non si tratta dunque di conservare o riusare l'esistente, al contrario nella pratica del *re-cycling* il valore è il cambiamento e la trasformazione.

Infine, il terzo tema concerne la trasformazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico e del tessuto urbano storico, che soprattutto nel Sud del Mediterraneo, è diventato una parte marginale rispetto alle aree emergenti nella città contemporanea. I dati del *Plan Bleu* dimostrano che nei prossimi anni vi sarà un ulteriore incremento di popolazione nelle città costiere del Sud del Mediterraneo (Plan Bleu 2012). Per tali motivi, nono-

stante il loro spopolamento e la loro emarginazione dal resto della città, la gestione dei centri antichi rappresenta una questione di grande importanza per lo sviluppo economico e sociale futuro dei territori del Sud. In risposta a tali questioni, diversi progetti urbani in ambito mediterraneo, tentano oggi di conferire una nuova centralità alla città storica, attraverso la riprogettazione dello spazio pubblico e il recupero sostenibile delle architetture esistenti.

Il quarto capitolo è incentrato sull'analisi dei progetti urbani di Marsiglia e Tunisi; per comprendere i motivi della scelta di tali città è importante sottolineare che le condizioni di comparabilità di questi casi di studio non si appoggiano necessariamente su delle similitudini evidenti. La comparazione concerne principalmente delle «società visibilmente dissimili» (Smelser 1982) e la sua utilità è maggiore se il fenomeno è presente sotto delle forme in apparenza simili tra due società che sono evidentemente differenti. I casi di studio scelti sono stati dunque indagati rispetto ai temi esposti in precedenza, approfondendo lo studio degli interventi incentrati sulla valorizzazione e sulla trasformazione del patrimonio materiale e immateriale, rilevandone le numerose differenze riguardo alle problematiche, alla gestione e agli esiti delle realtà specifiche.

Il progetto *Euroméditerranée* è stato approfondito, nelle sue due fasi: *Euromed I* (1995-2015) ed *Euromed II* (2008-2030), riguardo ai temi della trasformazione delle aree dismesse in nuove centralità e del riciclo del patrimonio abbandonato. Questa operazione a grande scala interessa una superficie di 480 ettari, comprendendo quartieri portuali, produttivi e residenziali a Nord e a Est della città. Per ciò che riguarda la prima fase del progetto, sono stati analizzati gli interventi di riqualificazione del patrimonio portuale e industriale che hanno permesso la riappropriazione di numerose architetture abbandonate e di una parte del fronte a mare a Nord del *Vieux-Port*. Questi progetti urbani hanno conferito una nuova identità culturale a una zona portuale abbandonata e dimenticata dalla città, grazie alla realizzazione di nuove architetture e alla trasformazione di edifici industriali in infrastrutture culturali, che sono diventati i simboli della città in occasione dell'evento Capitale Europea della Cultura 2013. Il progetto *Euroméditerranée* ha dunque affrontato i temi dell'obsolescenza e del riciclo conferendo agli edifici emblematici della storia industriale della città delle funzioni rinnovate.

La seconda fase riguarda ugualmente la valorizzazione di una zona industriale abbandonata di 170 ettari, a Nord di *Euromed I*. Tuttavia, in questo caso, il progetto urbano utilizza il tema della sostenibilità ambientale per trasformare questo luogo marginale in una nuova centralità. L'obiettivo del progetto è la creazione di 'un'eco-città mediterranea nella città', che potrà diventare un modello per le altre città del Mediterraneo. Questa operazione prevede, ancora una volta, il riciclo degli edifici industriali dismessi, trasformati per la maggior parte, in servizi pubblici.

Per ciò che riguarda la trasformazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico e del tessuto urbano della città storica, sono stati identificati come emblematici due progetti realizzati nella città di Tunisi dall'*Association de Sauvegarde de la Médina* (ASM): la

valorizzazione di un percorso urbano che lega gli spazi pubblici e il patrimonio architettonico della Medina (2008), dalla moschea *Zitouna* alla *Zaouia* di *Sidi Ibrahim Riahi* e il progetto di riqualificazione urbana dell'*avenue Bourguiba* e dell'*avenue de France* (1999), che ha riqualificato gli spazi pubblici e i monumenti all'interno di questo importante asse urbano.

Il primo progetto, che comprende un percorso di un kilometro all'interno di una delle parti più antiche della Medina, ha per obiettivo: di promuovere e di valorizzare il suo patrimonio urbano, di recuperare gli edifici d'interesse storico e architettonico, di sensibilizzare il pubblico ai valori del suo habitat locale, di incentivare l'economia locale e di avviare degli interventi riguardanti i principi della sostenibilità ambientale.

Il secondo progetto urbano individuato a Tunisi è la riqualificazione di un asse nel quartiere della *Ville Neuve* o *Hypercentre*, realizzato durante il periodo del protettorato francese (1881-1956). Questo progetto ha avuto il merito di rivalutare una parte della città trascurata per molto tempo, grazie alla riprogettazione degli spazi pubblici e al recupero degli edifici d'interesse architettonico e storico. Queste operazioni urbane realizzate dall'ASM hanno consentito di superare le proposte progettuali legate esclusivamente al recupero dei monumenti storici, privilegiando delle azioni integrate che rispondano allo stesso tempo alle condizioni dell'abitato, degli spazi pubblici, dei servizi e delle attività. Inoltre, questi progetti di rigenerazione della città storica hanno fatto riconoscere il valore culturale e l'importanza della Medina e della *Ville Neuve* nel processo di pianificazione urbana della città.

Periodo di studi all'estero

Il lavoro di ricerca dottorale ha previsto lo svolgimento di una parte della ricerca presso l'*Unité Mixte de Recherche TELEMME (Temps, Espaces, Langages, Europe Méridionale, Méditerranée)*, che fa parte della *Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Marseille - Aix-en-Provence Université*, a Aix-en-Provence. Il Laboratorio TELEMME è un centro di ricerca pluridisciplinare, il solo centro francese in Scienze Umane i cui orientamenti di ricerca portano specificamente sugli ambiti geografici, urbani e storici del bacino del Mediterraneo. Il Co-tutor che ha seguito il lavoro di ricerca all'estero è stato il Prof. Boris Grésillon, Professore di Geografia della *Marseille - Aix-en-Provence Université* e membro del Laboratorio TELEMME. Il Prof. Grésillon si occupa nello specifico dell'analisi dell'evento Marsiglia Capitale Europea della Cultura 2013, dal punto di vista urbano, culturale ed economico. Durante il periodo di studio condotto presso il Laboratorio TELEMME, sono state seguite le attività del Gruppo di Ricerca *Ville, Culture et Grands Projets*, diretto dal Prof. Boris Grésillon, che s'interessa delle politiche urbane, degli obiettivi sociali, culturali ed economici dei 'grandi progetti' nelle città del bacino del Mediterraneo.

L'attività di ricerca all'estero presso l'UMR TELEMME è stata svolta in due fasi. Durante il secondo anno è stato effettuato un primo periodo di studio di tre mesi in cui, oltre alle attività organizzate dal Laboratorio TELEMME, è stato possibile partecipare a Seminari, Convegni e Giornate di Studio promosse da altri Laboratori Universitari e da associazioni culturali sui temi della rigenerazione urbana delle città mediterranee e sulle esperienze del

Projet Euroméditerranée e di Marsiglia Capitale Europea della Cultura 2013, in cui sono state analizzati i cambiamenti attuali e le ricadute future sulla città di tali ambiziose operazioni, dal punto di vista urbano, architettonico e sociale.

Inoltre, per comprendere in maniera approfondita il caso di studio preso in esame, sotto l'aspetto della pianificazione urbana e della progettazione architettonica è stato necessario incontrare i protagonisti di tali interventi; sono state realizzate diverse interviste ad alcuni progettisti che lavorano al *Projet Euroméditerranée* ed è stata presa visione degli elaborati di progetto. Per comprendere in dettaglio la prima fase del progetto *Euroméditerranée* è stata intervistata l'Arch. Corinne Vezzoni, progettista degli *Archivi e della Biblioteca Dipartimentale di Bouches-du-Rhône* e del Centro di documentazione del *Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée*, che si trovano all'interno del perimetro di *Euromed I*. È stato possibile incontrare l'Arch. Ivan Di Pol, che ha lavorato con l'Arch. Stefano Boeri al progetto della *Villa Méditerranée*, nel quartiere *Cité de la Méditerranée (Euromed I)*. Inoltre è stato intervistato l'Arch. Rémy Marciano, uno dei progettisti della seconda fase del *Projet Euroméditerranée, Euromed II*. Questo incontro è stato di grande importanza per comprendere i temi generali del progetto e approfondire i singoli interventi previsti per l'*eco-città mediterranea*. Infine, è stato possibile comprendere gli obiettivi di trasformazione urbana, economica e sociale di *Euromed I* e *Euromed II* grazie all'intervista con l'Arch. Franck Geilling, direttore della *Division Architecture, Urbanisme et Développement Durable* dell'*Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée*.

Per ottenere un punto di vista critico nei confronti del complesso intervento *Euroméditerranée* e delle sue ricadute urbane e sociali sulla città, sono state effettuate varie interviste e incontri con ricercatori, urbanisti e protagonisti delle associazioni dei cittadini. È stato intervistato David Escobar, urbanista e dottore di ricerca in geografia urbana, che si occupa del fenomeno della gentrificazione causato da tale intervento nel centro storico di Marsiglia. Inoltre, sono stati effettuati degli incontri con Philippe Lacoste e Christian De Leusse, responsabili dell'associazione di cittadini *Centre Ville pour Tous*, che hanno preso parte al processo di concertazione di *Euroméditerranée*. Infine, per acquisire un parere sulle strategie politiche ed economiche del *Projet Euroméditerranée*, è stato intervistato il Prof. Philippe San Marco, dell'*École Normale Supérieure* di Parigi ed ex vice-presidente della *Communauté Urbaine Marseille - Provence - Métropole*.

Un altro obiettivo del lavoro di ricerca è stato l'approfondimento dell'esperienza di riciclo dell'ex complesso industriale *Friche la Belle de Mai*, trasformato in centro culturale e diventato uno dei luoghi simbolo di *Marseille Provence 2013*. Per approfondire tale caso di studio sono stati effettuati degli incontri con l'ex direttore della *Friche* Patrick Philippe Foulquie e con la responsabile della comunicazione Odile Thiery.

È stata, inoltre, eseguita l'attività di ricerca storico-bibliografica e documentale, attraverso la consultazione dei testi e degli archivi della biblioteca della *Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme*, una delle biblioteche più fornite d'Europa riguardo ai temi di ricerca sull'Europa Mediterranea e sul Maghreb. È stata, infine, portata avanti la ricerca

bibliografica presso la biblioteca universitaria *Saint-Jérôme* di Marsiglia e la biblioteca dell'*École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille*. Grazie al lavoro di ricerca bibliografico e documentale è stato possibile ottenere un dettagliato stato dell'arte delle pubblicazioni in lingua francese riguardanti sia il caso di studio di Marsiglia che quello della città di Tunisi.

Durante il terzo anno di dottorato è stato compiuto un secondo periodo di studio di quattro mesi presso lo stesso centro di ricerca, che è stato di fondamentale importanza per l'avanzamento e la conclusione del lavoro di ricerca. È stato continuato il percorso di conoscenza diretta del caso di studio, attraverso l'approfondimento delle future fasi di realizzazione di *Euromed II*, in corso di attuazione, e dei temi progettuali legati alla sostenibilità ambientale. Oltre alla partecipazione a Seminari e Giornate di studio riguardanti i temi della rigenerazione urbana nel Mediterraneo, durante tale periodo di studi è stata portata avanti l'ultima fase di scrittura della tesi ed è stata eseguita la verifica del lavoro finale.

È stato, infine, effettuato un breve periodo di studi a Tunisi, in cui è stato possibile incontrare l'equipe dell'*Association de Sauvegarde de la Médina* (ASM) allo scopo di approfondire il caso di studio preso in esame e prendere visione degli elaborati di progetto.

Tra gli incontri effettuati ricordiamo quello con l'architetto che ha diretto gli interventi di riqualificazione della Medina e dell'*Avenue Bourguiba*, l'Arch. Zoubeïr Mouhli, Direttore Generale dell'ASM e dell'associazione *Patrimoine 19-20*, per la protezione e la promozione del patrimonio recente in Tunisia.

Grazie alla partecipazione al Progetto A.P.E.R. (Architettura Domestica Punica, Ellenistica e Romana: Salvaguardia e Valorizzazione)⁵, che fa parte del Programma di Cooperazione Transfrontaliera ENPI Italia - Tunisia 2007-2013 dell'Unione Europea, diretto dalla Prof. Maria Luisa Germanà Coordinatore Scientifico del Progetto, è stato possibile incontrare il Dott. Ahmed Ferjaoui, ex Direttore generale dell'*Institut National du Patrimoine* (INP) tunisino e l'Arch. Bechir Mazigh dell'*Agence de mise en valeur du Patrimoine et de promotion culturelle* (AMVPPC), che hanno fornito delle preziose indicazioni e della documentazione di grande importanza per il lavoro di ricerca.

Destinatari della ricerca

La ricerca può rappresentare un utile riferimento, sia in ambito progettuale e operativo sia teorico. Questo lavoro può, infatti, aiutare gli operatori pubblici e privati ad approfondire i temi legati alla valorizzazione e trasformazione del patrimonio attraverso la pratica del progetto urbano nel bacino del Mediterraneo, indirizzandoli a seguire delle strategie d'intervento adatte al loro contesto, anche attraverso il confronto con le esperienze dei casi di studio proposti. Il lavoro si rivolge, infatti, ai progettisti e agli operatori del settore; agli Enti e alle Istituzioni pubbliche responsabili della salvaguardia e della valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale; alle Amministrazioni locali; agli investitori privati (operatori turistici, tecnici, economici e commerciali); ai Centri di Studio e di Ricerca; alle Associazioni di cooperazione internazionale, ed infine ai ricercatori nel campo degli studi urbani e architettonici sul patrimonio.

Note

1) Definizione coniata dall'allora Primo Ministro norvegese Gro Harlem Brundtland nel suo rapporto intitolato *Our Common Future* per la 42° Sessione planetaria delle Nazioni Unite, 1987. Cfr. D. GAUZIN-MULLER, *Architettura Sostenibile, 29 esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milano 2003, p. 13.

2) Il *Plan Bleu* è nato negli anni settanta nell'ambito del 'Piano d'azione per il Mediterraneo', dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente e dalla Convenzione di Barcellona. L'obiettivo di quest'osservatorio è di contribuire a sensibilizzare gli attori e gli amministratori riguardo ai problemi legati all'ambiente e allo sviluppo sostenibile mediterraneo, fornendo loro degli scenari e delle prospettive per il futuro, www.planbleu.org, consultato nel mese di dicembre 2014.

3) Il Convegno *Les villes durables au Maghreb et en Méditerranée: enjeux scientifiques et enjeux opérationnels* è stato realizzato dall'IRMC (*Institut de recherche sur le Maghreb contemporaine*) di Tunisi ed è stato coordinato dagli urbanisti Pierre-Arnaud Barthel e Lamia Zaki. Gli atti del Convegno sono stati pubblicati nel testo: BARHEL P.-A., Zaki L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'aube, La Tour-d'Aigues 2011.

4) Il Progetto di ricerca *Ville durable au Sud de la Méditerranée*, realizzato dal centro di ricerca CEDEJ (*Centre d'Études et de Documentation Économiques, Juridiques et Sociales*) e coordinato da Pierre-Arnaud Barthel (*Pôle Ville et Développement Durable*, CEDEJ), è stato finanziato dall'*Agence universitaire de la francophonie* (AUF 2010/2012 - *programme Mersi*).

5) L'obiettivo principale del Progetto di Cooperazione Transfrontaliera A.P.E.R., finanziato dall'Unione Europea, è la conservazione e la valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale dei siti archeologici di Kerkouane e Utique in Tunisia e di Agrigento in Sicilia. L'équipe di ricerca italiana è costituita da Professori e Ricercatori dell'Università degli Studi di Palermo, membri del Dipartimento di Architettura, asse *Recupero dei Contesti Antichi e Processi Innovativi nell'Architettura*.

Riferimenti bibliografici

BARHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'aube, La Tour-d'Aigues 2011.

BARTHEL P.-A., VERDEIL E., "Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, circulations et mise a l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire)", in *Dossier Thématique, Eue (Environnement Urbain, Urban Environment)* N. 7, 2013.

CHOAY F., "Production de la ville, esthétique urbaine et architecture. La question du patrimoine: traitement et accompagnement" in RONCAYOLO M. (a cura di), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Collection Points Histoire, Seuil, Parigi 2001.

DETIENNE M., *Comparer l'incomparable*, Éditions Le Seuil, Parigi 2009.

EMELIANOFF C., "L'urbanisme durable en europe: à quel prix? ", in *Ecologie & Politique* n. 29,

SciencePo Les Presses, 2004.

GAUZIN-MULLER D., *Architettura Sostenibile, 29 esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milano 2003.

GRAVAGNUOLO B., *Il mito mediterraneo nell'architettura contemporanea*, Electa, Napoli 1994.

GRÉSILLON B., *Un enjeu 'capitale': Marseille-Provence 2013*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.

HUEBER J., PIATON C. (a cura di), *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

LATOUCHE S., *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.

LECARDANE R., "Grandi Progetti urbani nel Mediterraneo. Prospettive di ricerca su architettura e città sostenibile", in GERMANÀ M. L. (a cura di), *Permanenze e innovazioni nell'architettura del Mediterraneo. Ricerca, interdisciplinarietà e confronto di metodi*, Firenze University Press, Firenze 2011.

LECARDANE R., TESORIERE Z., "Waterfront e patrimonio militare: la base sottomarina di Saint-Nazaire", in *Agathón*, 2011/2, Offset Studio, Palermo 2012.

MARINONI G., *Metamorfosi del progetto urbano*, FrancoAngeli, Milano 2005, p. 16.S

SECCHI B., "Un atteggiamento critico verso il passato", in ADRIANI C. (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli Editore, Roma 2010.

Sitografia

<http://www.asmtunis.com>, consultato il 10 ottobre 2014.

<http://www.cedj-eg.org/spip.php?article401&lang=fr>, consultato il 10 ottobre 2014.

<http://www.euromediterranee.fr>, consultato il 12 ottobre 2014.

<http://www.mmsch.univ-aix.fr/pole-programmes-transvers/thematiques/Pages/homere.aspx>, consultato il 12 ottobre 2014.

www.planbleu.org, consultato il 12 ottobre 2014.

<http://www.projetaper.eu/projet>, consultato il 12 ottobre 2014.

<http://telemme.mmsch.univ-aix.fr>, consultato il 12 ottobre 2014.

CAPITOLO 1

Patrimonio urbano e culturale nel Mediterraneo *Patrimoine culturel et urbain en Méditerranée*

ABSTRACT - Pour comprendre le rôle du patrimoine dans le projet urbain en Méditerranée, il a été nécessaire de définir le patrimoine architectural, urbain et immatériel ainsi que les relations entre ces définitions, dans ses différentes acceptions, en Europe et dans les Pays du Maghreb.

La recherche a donc étudié certaines Chartes européennes, Conventions et Recommandations de l'UNESCO et de l'ICOMOS avec pour objectif de comprendre en profondeur l'évolution des définitions de patrimoine urbain et culturel immatériel.

Le patrimoine apparaît aujourd'hui comme une notion polysémique qui comprend désormais simultanément la dimension architecturale, territoriale, littéraire, plastique, ethnologique, linguistique; il comprend donc les objets naturels, les œuvres culturelles, matérielles et immatérielles, les traditions, les savoir-faire, les usages passés et présents, valorisés en raison de leur intérêt historique, identitaire, scientifique et artistique.

Depuis le début du XXe siècle, en Europe le domaine de la protection et de la mise en valeur du patrimoine de la ville a été conduit à travers l'important travail de recherche théorique effectué par des architectes, des conservateurs et des historiens européens qui ont fortement influencé la pratique architecturale et urbaine. Rappelons à cet égard les recherches de Gustavo Giovannoni et les principes énoncés dans la « Charte de Gubbio » de 1960, qui ont mis en évidence la nécessité d'intervenir avec des nouvelles approches sur le tissu historique, n'opérant plus à travers des épisodes individuels de restauration, mais selon une stratégie globale. Dans la Charte émerge également un aspect particulier : pour préserver le tissu historique, il n'est pas nécessaire de sauvegarder exclusivement le patrimoine, mais il faut protéger les citoyens qui y vivent. Avec le projet pour le centre historique de Bologne en 1969 ces principes ont été mis en œuvre pour la première fois, devenant une référence de grande importance pour tous les autres projets réalisés les années suivantes.

En ce qui concerne les Pays du Sud de la Méditerranée les recherches et les actions de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine sont déficitaires par rapport à ceux effectués sur la rive Nord. Parmi les causes de ce déficit sur ces sujets et questions il y a un rejet du passé. Au cours du XXe siècle a été, en effet, favorisé l'idée de progrès et de ville moderne, par opposition au patrimoine architectural et urbain considéré comme un frein à la sortie du sous-développement. Durant les années soixante-dix, les Pays du Maghreb et du Machrek ont progressivement mis en place des politiques de préservation et de valorisation du patrimoine. Cet intérêt pour la ville consolidée a été propagé à travers l'activité des Organismes de Coopération Internationale, notamment par le travail de l'UNESCO et de l'ICOMOS.

1. Definizioni

Il concetto di patrimonio, nato in Europa alla fine del XVIII secolo e ampliato all'inizio del XIX secolo, continua ad alimentare ancora oggi un dibattito spesso animato, nutrito da riflessioni che cercano d'identificarne la natura e il senso. Insieme ai monumenti storici, identificati durante il XIX secolo come una selezione limitata d'opere eccezionali che hanno la vocazione a essere conservate, è nata progressivamente la nozione di patrimonio costruito o immateriale, urbano o rurale, minerale o vegetale, artificiale o naturale qualificando tutto ciò che è antico ed ha acquisito valore per una comunità. La sua presenza nel paesaggio contemporaneo è forte, estesa e certe volte viene considerata ingombrante, poiché rappresenta un freno al progresso, al dinamismo e allo sviluppo della società.

È possibile dunque affermare che la nozione di patrimonio appartiene al pensiero contemporaneo. Tale definizione si è diffusa come concetto universale, dopo l'affermazione del movimento moderno. Quest'ultimo, è stato, infatti, formulato in netta opposizione con il passato, ha preteso di fare *tabula rasa* di ciò che era stato prodotto prima, provocando una rottura brutale con la storia e con la cultura. A causa di tale posizione contro il passato, l'eredità culturale è stata marginalizzata e ha dovuto trovare un contesto diverso rispetto a quello dell'architettura, creandosi una legittimità in un ambito specifico, quello che oggi chiamiamo patrimonio.

Oggi la situazione si è evoluta, il patrimonio nelle sue diverse accezioni, è diventato una risorsa territoriale e identitaria e uno strumento di sviluppo economico che si traduce nella sua onnipresenza nei diversi progetti urbani per la città consolidata. Dalla seconda metà del XX secolo è stato, infatti, avviato un processo di patrimonializzazione, ossia di riscoperta e valorizzazione, che ha riguardato non solo le architetture di pregio, ma anche gli edifici 'minori' e industriali, le trame urbane e gli spazi pubblici (Choay, 2001: 287). La nozione di patrimonializzazione rileva delle strategie simboliche per l'iscrizione del patrimonio nello spazio e nel tempo e per la legittimazione della sua presenza in un luogo. Costituisce, inoltre, uno strumento nell'ambito delle politiche pubbliche orientate verso finalità esogene; è dunque scorretto separare politiche patrimoniali e politiche urbane. Recuperare e valorizzare il patrimonio non significa museificare la città o metterla sotto una campana di vetro, ma costituisce al contrario uno strumento di cambiamento urbano, permettendo di generare delle trasformazioni importanti, anche sul piano sociale, economico e culturale, legittimando delle modalità d'uso e di appropriazione della città. La patrimonializzazione non appare dunque come una finalità, ma come uno strumento, veicolando le trasformazioni attese. Questa prospettiva presuppone di far apparire la continuità tra le politiche patrimoniali e urbane e la loro articolazione a degli obiettivi futuri.

Negli ultimi anni sono stati avviati molteplici progetti urbani per il patrimonio della città che dimostrano come quest'ultimo sia diventato una risorsa fondamentale per la rigenerazione urbana. Alla moltiplicazione delle strategie incentrate sul patrimonio materiale e immateriale corrisponde un importante sviluppo di azioni legate al suo recupero e alla sua trasforma-

zione, mettendo in luce una ricca varietà di approcci. L'articolazione tra patrimonio e mutazioni urbane rivela, infatti, delle possibili differenze di prospettiva che mostrano chiaramente le molteplici dimensioni del progetto urbano per la città consolidata: urbana, sociale ed economica. Questi approcci riguardano il modo in cui il patrimonio appare nell'ambito degli interventi urbani; spesso è, infatti, inteso come l'obiettivo principale del progetto, altre volte è uno strumento compreso in una strategia di rigenerazione urbana ed economica più ampia. Le politiche patrimoniali, utilizzate da attori pubblici e privati, costituiscono, infatti, uno strumento mobilitatore per la produzione di molteplici risultati; il patrimonio viene riqualificato per favorire la valorizzazione turistica, il *marketing* territoriale, i processi di gentrificazione, la legittimazione di altri progetti, ecc. Infine, la valorizzazione del patrimonio rivela e mette in luce un nuovo immaginario; questo può essere visto come il referente strutturante dell'immagine della città, diventando lo sfondo di diverse strategie urbane. Dare un'immagine rinnovata della città, costruendo un nuovo immaginario, fa parte del processo di patrimonializzazione ed è una strategia utilizzata in molti progetti urbani contemporanei. (Fig. 1)

Come spiega lo storico dell'architettura François Loyer: «[...] il patrimonio non è una realtà oggettiva, non è che il significato che noi gli attribuiamo, il senso non appartiene all'oggetto, siamo noi che lo ricostruiamo in permanenza» (Loyer 2004: 2).

Qual è dunque il significato che viene attribuito oggi al termine patrimonio? Come spiega Françoise Choay: «l'antico termine, legato all'origine alle strutture familiari, economiche e giuridiche di una società stabile, radicata nello spazio e nel tempo, è diventato oggi un concetto nomade che sta perseguendo un altro clamoroso percorso» (Choay 1999: 9).



Fig. 1 - La Medina di Tunisi, iscritta nella lista del patrimonio mondiale nel 1979, © UNESCO.

Il patrimonio è oggi una nozione polisemantica che designa tutti gli oggetti naturali, tutte le opere culturali, materiali e immateriali, le tradizioni, le attività, le credenze appartenenti allo stesso tempo ad un passato lontano e recente e valorizzato in ragione del loro interesse storico, scientifico, artistico e identitario. La nozione generica di patrimonio esercita ormai il potere d'includere simultaneamente la dimensione letteraria, plastica, etnologica, linguistica, architettonica e territoriale che si ritrova su scala nazionale e mondiale.

Prima di esaminare in dettaglio in che modo il patrimonio viene valorizzato e trasformato attraverso la pratica del progetto urbano è importante comprendere cosa s'intende oggi, nello specifico, per patrimonio urbano e culturale immateriale e quali sono le relazioni che intercorrono tra queste nozioni. Come viene inteso il patrimonio materiale e immateriale in Europa e nei Paesi del Maghreb? Come si è arrivati alle definizioni di tali nozioni che sono oggi riconosciute in tutto il mondo?

La nozione di patrimonio urbano nata in Europa, nei primi del Novecento, è stata nel tempo, progressivamente approfondita e ampliata, grazie all'importante lavoro di ricerca teorica svolta da architetti, conservatori e storici, che hanno fortemente condizionato la pratica architettonica e urbana nella città consolidata. Bisogna inoltre ricordare il lavoro delle Organizzazioni Internazionali, come l'UNESCO e l'ICOMOS, che, oltre a riflettere sull'enunciazione e la formulazione del concetto di patrimonio urbano, hanno contribuito alla redazione di testi giuridici per definirne l'ambito e garantirne la sua tutela, condizionando e indirizzando l'operato degli Stati aderenti.

Grazie a tali 'Carte' e 'Convenzioni' europee e internazionali, si è compreso che la salvaguardia del patrimonio urbano deve essere integrata in azioni coerenti di sviluppo economico e sociale e deve far parte degli interventi di pianificazione territoriale che comprendano nuove strategie di gestione e conservazione, legate ai principi della sostenibilità ambientale.

Oggi il patrimonio urbano è concepito come parte di un insediamento umano da gestire in maniera integrata e sostenibile, attraverso la partecipazione attiva delle comunità locali. Col tempo, infatti, tale nozione, è stata arricchita di nuovi significati, includenti elementi riguardanti sia la sfera naturale che quella immateriale. Il patrimonio di una comunità comprende dunque elementi tangibili e intangibili, che sono riconosciuti da questa come testimonianza della sua storia e della sua cultura.

Per ciò che concerne la definizione di patrimonio culturale immateriale l'Europa, più incline ai temi riguardanti la tutela del patrimonio urbano e sui beni materiali, ha avuto delle difficoltà ad accettare la sfera dell'intangibile alla pari di quella materiale, al contrario della cultura asiatica e africana, che hanno apportato un importante contributo alla riflessione su tale tematica. Ciò ha comportato un ritardo nella comprensione e nell'istituzionalizzazione della sfera intangibile, che è stata riconosciuta ufficialmente soltanto nel 2003, grazie alla Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale UNESCO, nella quale per la prima volta, non si è parlato esclusivamente di conservazione del patrimonio immateriale, ma della sua dimensione sociale e creativa. Nella

Convenzione è stata, inoltre, messa in luce la sua riproducibilità, sottolineandone la sua intrinseca natura dinamica. Infine, elemento emblematico del carattere del patrimonio culturale immateriale è stata considerata la sua inscindibilità dal sito naturale o urbano nel quale si sviluppa.

Walter Benjamin ha affrontato la biunivocità fra ambito immateriale e materiale nella sua analisi della nozione di opera d'arte, trattando il messaggio spirituale che si esprime in ogni monumento e in ogni sito attraverso la propria 'traccia' e la propria 'aura'. Per traccia s'intende il senso della storia del costruito, il bene materiale, che viene espresso dai segni lasciati dalla sua storia «[...] le modificazione che ha subito nella sua struttura fisica nel corso del tempo» (Benjamin 1991: 22). Per aura s'intende il carattere mistico o spirituale, che non si trova soltanto nel monumento, ma che è presente *in situ*, anche se il manufatto non è più esistente o è difficilmente leggibile. Così *l'hic et nunc* dell'opera d'arte, definito da Benjamin come: «[...] la sua esistenza unica è irripetibile nel luogo in cui si trova», può essere applicabile al carattere immateriale dello 'spirito del luogo' che è indissociabile dal sito o dal monumento (Benjamin 1991: 22). Il patrimonio intangibile dunque conferisce al patrimonio urbano dei significati e dei valori che non possono essere disgiunti, per attuare azioni di tutela e valorizzazione occorre quindi intervenire con 'processi integrati' che valorizzino il patrimonio culturale nella sua complessità. (Figg. 2, 3)



Figg. 2, 3 - La Kasbah di Algeri, iscritta nella lista del patrimonio mondiale nel 1992. La città di Siena, iscritta nella lista del patrimonio mondiale nel 1995, © UNESCO.

Il patrimonio urbano

Prima di approfondire le strategie urbane applicate oggi per la valorizzazione del patrimonio urbano e culturale immateriale è necessario comprenderne in dettaglio il significato e quali siano le definizioni di tali complesse nozioni. L'urbanista Françoise Choay ha attribuito a Gustavo Giovannoni la formulazione del concetto di 'patrimonio urbano' (Choay 1988). Fin dai primi del Novecento Giovannoni si oppose ai vasti interventi di demolizione e ricostruzione portati avanti in quegli anni nei centri storici di molte città d'Italia. A partire dal 1911, Giovannoni scrisse diversi articoli sulla rivista Nuova Antologia nei quali rifletteva sul valore di testimonianza storica e culturale dei tessuti urbani storici, che a suo parere vanno tutelati. In tali scritti egli approfondì il tema dell'architettura minore; concepì la città antica come un monumento a sé, irriducibile alla somma delle sue parti e inoltre elaborò una teoria che provava a reintrodurre i tessuti antichi nella vita contemporanea, integrandoli nei piani urbanistici e riservandogli degli usi adatti alla loro natura. Questi articoli vennero ripubblicati nel suo libro 'Vecchie città ed edilizia nuova' (1931) in cui approfondì tali riflessioni. Per patrimonio urbano egli intendeva i tessuti prestigiosi e non delle città, degli insiemi tradizionali preindustriali e del XX secolo, e comprendeva in modo più generale tutti i tessuti urbani fortemente strutturati. Giovannoni considerava quindi la città nella sua globalità: «[...] non esistono città interamente vecchie, come non esistono città interamente nuove» (Giovannoni 1995: 8). È possibile trarre dalle sue riflessioni tre principi della conservazione:

1. Il tessuto urbano deve essere oggetto di recupero per la sua trasformazione.
2. L'intorno del monumento deve essere preservato per non alterare il suo ambiente.
3. La conservazione e il restauro sono estesi anche agli agglomerati urbani.

Giovannoni è stato dunque il primo a estendere la nozione di 'monumento' al tessuto urbano della città consolidata. Un altro concetto fondamentale che egli ha introdotto è stato l'indissociabilità del monumento dal suo contesto, poiché il suo intorno costituisce il suo ambiente (Ingallina 2001: 79). Inoltre i centri antichi dovevano essere conservati e integrati nella vita contemporanea a condizione che la loro nuova destinazione fosse compatibile con la loro morfologia e la loro scala.

Possiamo dire quindi che fin dai primi del Novecento, in Europa si è riflettuto su tali temi. La necessità di un'efficace cooperazione internazionale quale mezzo per affrontare, nei vari Paesi, i molti e complessi problemi della salvaguardia del patrimonio culturale si è formalizzata attraverso la Conferenza di Atene del 1931. In questa occasione, grazie alla presenza di circa cento esperti, prevalentemente europei, vennero dibattuti numerosi ed importanti temi riguardanti la tutela e il restauro dei monumenti architettonici. Tra i principi generali formulati durante la Conferenza, che verranno riportati nella Carta d'Atene per il Restauro dei Monumenti Storici, per ciò che concerne la costruzione di nuovi edifici nel tessuto storico, si raccomandava il rispetto del carattere e della fisionomia della città, specialmente in prossimità dei monumenti, «[...] per i quali l'ambiente deve essere oggetto di cure particolari» (AA. VV 1931: Principio VII). Riguardo alla valorizzazione dei monumenti, la Conferenza di Atene

dimostrò di aver accolto il nuovo interesse per la realtà urbana, postulato dai cultori dell'«estetica della città» (Sette 2001: 132), che ampliava l'attenzione al campo delle preesistenze dal monumento singolo al suo intorno. Vi è dunque un'attenzione rinnovata nei confronti del tessuto minore che costituisce l'intorno dei monumenti storici, ma non vi è ancora un interesse per gli aspetti immateriali e sociali della città storica (Choay 2002: 23). I principi formulati nella Carta d'Atene per il Restauro dei Monumenti Storici non riuscirono ad avere una dimensione operativa, in un momento in cui la dottrina funzionalista, fondata sulla *tabula rasa*, sviluppatasi tra le due guerre, condizionava la ricostruzione, e le politiche di rinnovamento urbano e di estensione delle città che caratterizzeranno gli anni successivi.

Nel dopoguerra si assistette a un risveglio del dibattito sul futuro della città antica; andarono precisandosi i termini e i modi della conservazione e, nonostante nuove e violente aggressioni al costruito storico, si formalizzarono e si sperimentarono i termini di un diverso approccio legato alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio, grazie anche alla realizzazione di piani urbanistici di nuova concezione. Fu tuttavia negli anni Sessanta che in Europa, la nozione di patrimonio urbano venne sviluppata, come reazione alle demolizioni e ad ai progetti di rinnovamento portati avanti nei decenni precedenti con lo scopo di ridurre i quartieri antichi degradati e insalubri.

A tal proposito ricordiamo il Convegno nazionale di Gubbio del 1960¹, che stabilì il principio della salvaguardia integrale del centro storico. In quest'occasione fu, infatti, avviata una critica radicale rispetto all'attenzione esclusiva al monumento. Nella relazione esposta da Antonio Cederna e Mario Manieri Elia, gli studiosi sostennero che occorre estendere: «[...] il concetto di tutela di ogni singolo monumento a tutto l'ambiente antico della città. Essi aggiunsero che: monumento da rispettare e salvaguardare è tutta la città antica, tutto l'insieme della sua struttura urbanistica, quale si è venuta lentamente componendo nei secoli» (Salzano 2002: 130). Tali riflessioni vennero formulate nella Carta di Gubbio approvata a conclusione del convegno, in cui si affermava: «[...] la necessità di un'urgente ricognizione e classificazione preliminare dei centri storici con la individuazione delle zone da salvaguardare e risanare. Queste azioni devono essere considerate: come premessa allo stesso sviluppo della città moderna» (AA. VV. 1960).

Un altro testo che ha avuto un ruolo importante nella definizione di patrimonio urbano è la Carta di Venezia del 1964 (Carta internazionale per la conservazione e il restauro dei monumenti e dei siti), nella quale si afferma che la definizione di monumento va ampliata a tutto l'ambiente urbano, industriale e paesaggistico che testimonia una civiltà. Tale concetto è espresso chiaramente nell'Articolo primo: «[...] la nozione di monumento storico comprende tanto la creazione architettonica isolata quanto l'ambiente urbano o paesistico che costituisca la testimonianza di una civiltà particolare, di un'evoluzione significativa o di un avvenimento storico. Questa nozione si applica non solo alle grandi opere ma anche alle opere modeste che, con il tempo, abbiano acquistato un significato culturale» (AA. VV. 1964). Per la prima volta venne quindi estesa la tutela al tessuto urbano in cui si trova il monumento.

Tali ricerche e riflessioni nate in Italia hanno dato avvio a diverse esperienze di recupero del tessuto storico come i piani di Assisi (1957), di Gubbio (1964) e il piano per il centro storico di Bologna (1969) che sono diventate delle esperienze di riferimento in Europa ed hanno contribuito alla teorizzazione della nozione di patrimonio urbano. (Figg. 4, 5)

A scala internazionale, un contributo fondamentale per la definizione del concetto di patrimonio urbano, è stato dato dalle 'Carte', dalle 'Convenzioni' e dalle 'Raccomandazioni' realizzate, come già detto, da Organismi Internazionali nati per salvaguardare e tutelare il patrimonio culturale materiale e immateriale mondiale. Per individuare il significato ampio e complesso di patrimonio urbano sarà dunque importante trarre da questi testi le definizioni attribuite a tale nozione per comprendere come questa si sia trasformata ed estesa all'intera città e alla sua sfera immateriale.



Figg. 4, 5 - Il centro antico di Assisi, iscritto nella lista del patrimonio mondiale nel 2000. La Basilica di San Francesco ad Assisi, © UNESCO.

Nel 1972, l'UNESCO ha affrontato il tema del patrimonio urbano nella Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del Patrimonio Culturale e Naturale, nella quale, partendo dalla constatazione che il patrimonio culturale e naturale sono sempre più minacciati di distruzione, causata dal degrado urbano, ma anche dall'evoluzione della vita sociale ed economica, vengono istituiti dei principi per la loro tutela. Nell'Articolo primo di tale Convenzione, che definisce le nozioni di patrimonio culturale e naturale, vengono illustrate tre categorie nell'ordine del patrimonio culturale: i monumenti, gli agglomerati e i siti. Per la prima volta, oltre ai monumenti, sono introdotte due categorie riguardanti il patrimonio urbano: gli agglomerati, che vengono descritti come: «[...] gruppo di costruzioni isolate o riunite, che per la loro architettura, per la loro unità o per la loro integrazione nel paesaggio, hanno un valore universale eccezionale dal punto di vista della storia, dell'arte o della scienza, e i siti che sono definiti come le opere dell'uomo e della natura, oltre che le zone che comprendono i siti archeologici, che hanno un valore universale eccezionale dal punto di vista storico, estetico, etnologico o antropologico» (UNESCO 1972). Il concetto di patrimonio materiale viene quindi ulteriormente ampliato, comprendendo anche il tessuto urbano che possiede un forte valore culturale e identitario.

Qualche anno dopo, al 'Convegno di Amsterdam' del 1975, l'ICOMOS ha presentato la Carta europea del patrimonio architettonico, in seguito adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa. È importante ricordare che in quest'occasione si è posto l'accento sulla rilevanza della conservazione del patrimonio costruito in Europa per l'identità del popolo europeo: «Il patrimonio architettonico europeo è formato non soltanto dai nostri monumenti più importanti, ma anche dagli agglomerati che costituiscono le nostre città antiche e i nostri villaggi tradizionali nel loro ambiente naturale o costruito. Per molto tempo non abbiamo che protetto e restaurato i monumenti maggiori, senza tener conto del loro contesto. Essi possono perdere una grande parte del loro carattere se questo contesto è alterato»². (Figg. 6, 7) Inoltre la Carta di Amsterdam precisa la nozione di patrimonio urbano e ne raccomanda la sua tutela: «[...] il patrimonio comprende [...] gli agglomerati, quartieri di città e villaggi, che offrano un interesse storico o culturale [...] gruppi di edifici, anche in mancanza di episodi architettonici eccezionali, possono presentare qualità ambientali che contribuiscono a dar loro un valore artistico diversificato e articolato. Questi gruppi di edifici debbono essere conservati in quanto tali» (ICOMOS 1975). Infine, la Carta introduce per la prima volta il principio della 'conservazione integrata', che sarà ripreso da tutte le Carte e Convenzioni successive riguardanti la salvaguardia del patrimonio. La conservazione integrata riguarda l'uso di metodologie operative appropriate per la salvaguardia del patrimonio, attraverso l'utilizzo congiunto del restauro e della ricerca di funzioni adatte al suo riutilizzo. È importante evidenziare che la conservazione integrata non esclude un possibile intervento di riqualificazione del patrimonio urbano attraverso progetti di architettura contemporanea³.

L'anno successivo, le teorie di Giovannoni sulla tutela e sul riutilizzo del patrimonio urbano e della sua integrazione con la città contemporanea sono state riprese e approfondite nella 'Raccomandazione concernente la Salvaguardia e il Ruolo Contemporaneo delle Aree Storiche' (Raccomandazione di Nairobi), dell'UNESCO del 1976. La Raccomandazione definì tessuto urbano storico o architettonico: «[...] qualsiasi raggruppamento di edifici, strutture e spazi aperti [...] che costituiscono un insediamento umano, in un ambiente urbano o rurale, la cui coesione e il cui valore sono riconosciuti dal punto di vista archeologico, architettonico, preistorico, storico, estetico e socio-culturale» (UNESCO 1976: 21).



Figg. 6, 7 - La Città di Røros in Norvegia, iscritta nella Lista del patrimonio mondiale nel 1980. La città di Porto, iscritta nella Lista del patrimonio mondiale nel 1996, © UNESCO.

In questa Raccomandazione l'UNESCO sottolineò la necessità della conservazione e della valorizzazione dei tessuti urbani storici, parte integrante dell'ambiente quotidiano degli esseri umani in tutto il mondo, testimonianze viventi delle civiltà del passato che li hanno realizzati, prove tangibili della ricchezza e della diversità delle attività culturali, religiose e sociali. La Raccomandazione pose inoltre l'accento sull'importanza della salvaguardia e dell'integrazione del patrimonio urbano nella vita della società contemporanea, come fattore fondamentale per la pianificazione e lo sviluppo del territorio.

Il Consiglio Internazionale dei Monumenti e dei Siti (ICOMOS) ha redatto nel 1987, la Carta internazionale per la salvaguardia delle città storiche (Carta di Washington) che ha avuto lo scopo di completare e approfondire i temi già trattati dalla Carta di Venezia, definendo i principi e gli obiettivi, i metodi e gli strumenti in grado di tutelare il patrimonio urbano, favorire: «[...] l'armonia della vita individuale e sociale e perpetuare l'insieme di beni anche modesti, che costituiscono la memoria dell'umanità» (ICOMOS 1987). In questa Carta vengono precisati gli elementi che fanno parte del 'patrimonio urbano storico', che sono precisamente: «[...] le grandi città e i piccoli comuni, i centri o i quartieri storici, con il loro ambiente naturale o costruito, che oltre alla loro qualità di documento storico esprimono i valori propri della civilizzazione urbana tradizionale» (ICOMOS 1987). Nella parte riguardante i principi e gli obiettivi della Carta di Washington, il 'primo principio' spiega che la salvaguardia del patrimonio urbano deve essere parte integrante di una politica coerente di sviluppo economico e sociale ed essere inserita nei piani di assetto del territorio e nei piani urbanistici. Il 'secondo principio' oltre a definire gli elementi del patrimonio materiale da salvaguardare, introduce il tema del patrimonio culturale intangibile: «[...] i valori da preservare sono il carattere storico della città e l'insieme degli elementi materiali e spirituali che ne esprime l'immagine»⁴.

Dallo studio di tali Carte e Raccomandazioni emerge che dagli anni Settanta in poi, al patrimonio materiale fu attribuita un'importanza culturale, sociale e identitaria, concetti appartenenti alla sfera intangibile della storia di ogni comunità. Infine, la riflessione si concentra su nuove possibili metodologie di recupero del patrimonio urbano e sulla sua integrazione con la città moderna, trovando delle funzioni adeguate a esso e alla società e cercando di formulare delle regole operative per gli interventi d'architettura contemporanea sul costruito antico.

Oltre alle azioni sulla tutela del patrimonio, portate avanti dalle Organizzazioni Internazionali, è importante ricordare il lavoro dell'Unione Europea su tale tema. Nel 2000 l'Unione Europea ha promulgato la nuova carta del restauro dal titolo: Principi per la conservazione ed il restauro del patrimonio costruito (Carta di Cracovia). Questo documento, oltre a riprendere i principi contenuti nella Carta di Venezia, presentava una definizione ampia e innovativa della nozione di patrimonio⁵ ed estendeva il campo della conservazione non solo al monumento ma anche al 'tessuto urbano storico', ciò significa che i principi del restauro non dovevano essere applicati solo agli edifici più importanti ma anche agli interi centri storici.

Come spiega l'Articolo 8 della Carta di Cracovia: « Le città ed i villaggi storici, nel loro contesto territoriale, rappresentano una parte essenziale del nostro patrimonio universale [...] La conservazione nel contesto urbano ha per oggetto insiemi di edifici e spazi scoperti che costituiscono parti di aree urbane più vaste, o di interi piccoli nuclei insediativi urbani o rurali, comprensivi dei valori intangibili. In questo contesto, l'intervento consiste nel riferirsi sempre alla città nel suo insieme morfologico, funzionale e strutturale, come parte del suo territorio, del suo contesto e del paesaggio circostante» (Unione Europea 2000). (Figg. 8, 9) Secondo la Carta di Cracovia, inoltre, le architetture presenti nei tessuti storici devono essere salvaguardate primariamente per gli elementi che le caratterizzano come «[...] parti connettive, insostituibili nell'unità organica costituita dalla città» (Unione Europea 2000).



Figg. 8, 9 - Il centro antico di Bruges, in Belgio, iscritto nella Lista del patrimonio mondiale nel 2000. La città di Meknès in Marocco, iscritto nella Lista del patrimonio mondiale nel 1996, © UNESCO.

Oltre al patrimonio urbano tale documento affermava l'importanza della tutela dell'intero territorio, comprese le aree paesaggistiche, poiché detentrici di elementi importanti della storia e della cultura umana. Il paesaggio inteso come una parte integrante del patrimonio culturale deve essere quindi tutelato: «[...] la sua conservazione, preservazione e sviluppo fa riferimento alle caratteristiche umane e naturali, integrando valori materiali e intangibili» (Unione Europea 2000: articolo 9).

Nel 2004, l'Unione Europea ha redatto un rapporto di ricerca intitolato *SUIT (Sustainable development of Urban historical areas through an active Integration within Towns)*, che contiene le linee guida per la valutazione ambientale degli effetti dei piani, programmi o progetti sul valore del patrimonio storico, al fine di contribuire alla sua sostenibilità a lungo termine. In tale rapporto si pone il problema di coniugare dunque la tutela del patrimonio urbano con interventi legati ai principi della sostenibilità ambientale. Il progetto SUIT ha dato una definizione di patrimonio urbano che è stata ripresa dalle Carte e dalle Raccomandazioni dell'UNESCO negli anni a venire. Vengono definite tre grandi categorie del patrimonio urbano: «[...] il patrimonio monumentale che ha un valore culturale eccezionale; gli elementi del patrimonio che, senza offrire un valore eccezionale, sono presenti in maniera coerente e in abbondanza relativa; i nuovi elementi urbani da prendere in considerazione,

ad esempio: il costruito urbano, gli spazi aperti (strade, spazi pubblici aperti), le infrastrutture e i servizi urbani» (SUIT 2004: 11). Questo rapporto spiega inoltre che il processo di conservazione urbana non deve limitarsi alla tutela dei singoli edifici. L'architettura viene concepita come uno degli elementi del contesto urbano generale, che la rende una disciplina complessa e sfaccettata. Per definizione, quindi, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio urbano è al centro della pianificazione urbana e del progetto di architettura.

Attraverso le Carte e le Raccomandazioni citate abbiamo riscontrato come nel tempo si sia arrivati ad una nozione più ampia e dettagliata di patrimonio urbano, inoltre a tale nozione è stata affiancata quella di patrimonio culturale immateriale. Tali nozioni richiedono nuovi approcci e metodologie di conservazione e di valorizzazione, adatti al proprio contesto territoriale. Questi temi sono stati indagati nel *Memorandum* di Vienna, redatto dall'UNESCO nel 2005, che è stato incentrato sull'impatto dello sviluppo contemporaneo sul patrimonio urbano e sul concetto di «[...] paesaggio urbano storico, che va al di là dei termini tradizionali di centro storico, insieme o intorno, spesso usato nelle carte e le leggi di tutela per includere il territorio e il paesaggio circostante» (UNESCO 2005). Partendo dal presupposto che i cambiamenti riguardanti l'uso funzionale, la struttura sociale, lo sviluppo politico ed economico si manifestano sotto forma d'interventi strutturali nel paesaggio urbano storico ereditato, il *Memorandum* spiega come tali trasformazioni possono essere riconosciute come parte integrante della tradizione urbana e richiedono «[...] una visione della città nel suo complesso e un'azione proiettata nel futuro da parte dei responsabili politici e di un dialogo con gli altri attori e le parti interessate» (UNESCO 2005: *Principes et objectifs* 13). Gli interventi urbani atti alla valorizzazione del patrimonio sono quindi intesi come delle opportunità di sviluppo e di crescita delle città.

Il Memorandum inoltre si concentra sulle sfide dell'architettura contemporanea per il *paesaggio storico urbano*; in questo caso l'obiettivo del progetto di architettura è quello «[...] di rispondere alle dinamiche dello sviluppo al fine di facilitare le riforme socio-economiche e la crescita nel rispetto del paesaggio urbano ereditato e della sua configurazione» (UNESCO 2005). Il futuro del 'paesaggio urbano storico', è quindi garantito dal lavoro comune di diversi attori (politici, urbanisti, architetti, promotori, proprietari, investitori e cittadini), attraverso degli interventi che prendano in considerazione «[...] la modernizzazione e lo sviluppo della società nel rispetto della sensibilità culturale e storica, rafforzando l'identità e la coesione sociale» (UNESCO 2005). Al tema della conservazione viene quindi affiancato quello della valorizzazione attraverso progetti che abbiano un linguaggio contemporaneo rispettoso del patrimonio esistente, che diano la possibilità al patrimonio urbano di essere adeguato alle esigenze della modernità e garantiscano un miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

È possibile dunque affermare che il campo d'azione per la tutela del patrimonio è stato progressivamente ampliato nel tempo, si è passati dal risanamento del singolo monumento, al riconoscimento dell'importanza della protezione del suo intorno, attraverso il riconoscimento della nozione di patrimonio urbano. Nel 2005, con la Dichiarazione di Xi'an,

presentata dall'ICOMOS, l'azione di salvaguardia è stata ulteriormente ampliata ai contesti, per la conservazione e la promozione dei siti del patrimonio mondiale. Per tale Dichiarazione il «[...] contesto di una costruzione, di un sito o di un settore patrimoniale è definito come l'ambiente immediato o distante, che partecipa o contribuisce al suo significato e alla sua singolarità. [...] Al di là degli aspetti fisici e visivi, il contesto comprende l'interazione con l'ambiente naturale, le pratiche sociali e spirituali del passato e del presente, le usanze, i saperi tradizionali, l'uso, le attività e le altre forme o espressioni del patrimonio culturale immateriale che hanno creato e formano lo spazio oltre che l'ambiente culturale, sociale ed economico attuale e le dinamiche» (ICOMOS 2005). (Fig. 10) Tale documento ha incoraggiato l'utilizzo di strumenti normativi e urbanistici efficaci, nuove politiche e strategie per una gestione sostenibile dell'ambiente, attraverso una pianificazione coerente e controllata nel rispetto delle specificità locali e culturali.



Fig. 10 - Il Cairo antico, iscritto nella Lista del patrimonio mondiale nel 1979, © UNESCO.

Infine, la Raccomandazione sul Paesaggio Urbano Storico, redatta nel 2011, in occasione della trentaseiesima Conferenza Generale dell'UNESCO, ha posto l'accento sulle nuove strategie da intraprendere per la salvaguardia e la gestione del patrimonio urbano, considerando i cambiamenti sociali, economici, politici e climatici di portata mondiale presenti nella società contemporanea. Tali problematiche, non prevedibili dalle Raccomandazioni realizzate negli anni passati, diventano oggi i temi centrali degli interventi urbani.

È importante notare come in tale testo la definizione di patrimonio urbano comprenda la sfera immateriale riferita alla successione delle culture che hanno creato l'identità

di ogni comunità: «[...] il patrimonio urbano per l'umanità è un acquisito sociale, culturale ed economico, definito da una stratificazione storica dei valori che sono stati prodotti dalla successione di culture antiche e contemporanee e un'accumulazione di tradizioni ed esperienze, riconosciute come tali nella loro diversità» (UNESCO 2001). Inoltre, viene approfondita la definizione di 'paesaggio urbano storico', introdotta dal *Memorandum* di Vienna, nozione che oltre al patrimonio urbano comprende anche l'ambiente geografico che lo circonda, naturale e immateriale: «[...] per paesaggio urbano storico s'intende il territorio urbano concepito come il risultato di una stratificazione storica di valori e di attributi culturali e naturali, superando le nozioni di 'centro storico' o di 'agglomerato storico' per includere il contesto urbano più ampio, oltre che il suo ambiente geografico» (UNESCO 2001). (Fig. 11)



Fig. 11 - Il paesaggio urbano storico di Roma, iscritto nella Lista del patrimonio mondiale nel 1980, © UNESCO.

La Raccomandazione sul Paesaggio Urbano Storico parte del presupposto che la società contemporanea è testimone di un crescente aumento dei flussi di migrazione, della liberalizzazione degli scambi mondiali, dei fenomeni di decentralizzazione, oltre che dell'aumento del turismo di massa e che, in tale contesto di continua mutazione, le città diventano sempre più dei «[...] motori della crescita e dei centri d'innovazione e di creatività» (UNESCO 2001). Repentine crescite e urbanizzazioni dei territori possono però causare frammentazioni sociali e spaziali e compromettere gravemente la qualità dell'ambiente urbano e delle zone rurali periferiche. Al fine di salvaguardare il patrimonio materiale e immateriale la Raccomandazione pone l'accento sull'utilizzo di strategie integrate «[...] di conservazione, di gestione e di pianificazione dei territori urbani storici nei processi di sviluppo locale e urbanistico, tali che l'architettura contemporanea e lo sviluppo delle infrastrutture e l'applicazione di un approccio fondato sul paesaggio possano aiutare a preservare l'identità urbana» (UNESCO 2001).

La Raccomandazione spiega ancora che, per evitare lo sviluppo frammentato e dissennato del territorio e per migliorare la realtà economica, in un'epoca che sta subendo una forte crisi, bisogna considerare il patrimonio come una risorsa da valorizzare e tutelare: «Il patrimonio urbano, nei suoi elementi materiali e immateriali, costituisce una risorsa essenziale per rafforzare l'abitabilità delle zone urbane e favorire lo sviluppo economico oltre che la coesione sociale in un ambiente mondiale in piena mutazione. L'avvenire dell'umanità dipende dalla pianificazione e dalla gestione efficace delle risorse, la conservazione è diventata una strategia per pervenire a un equilibrio sostenibile tra la crescita urbana e la qualità della vita» (UNESCO 2001). Per la prima volta viene dunque introdotto dall'UNESCO il principio della sostenibilità ambientale come azione da associare alla tutela del patrimonio urbano: «[...] considerando ugualmente che il principio dello sviluppo sostenibile implica la preservazione delle risorse esistenti, la protezione attiva del patrimonio urbano e la sua gestione sostenibile sono condizione *sine qua non* dello sviluppo» (UNESCO 2001). Le strategie di conservazione e valorizzazione del patrimonio urbano vanno quindi coniugate con gli obiettivi più ampi dello sviluppo sostenibile mondiale, in modo da favorire le iniziative pubbliche e private che abbiano come obiettivo la conservazione e la valorizzazione della qualità dell'ambiente umano, promuovendone la diversità sociale e funzionale.

Fin dai primi del Novecento è quindi possibile riscontrare un interesse riguardante la nozione di patrimonio urbano, coniata inizialmente da Gustavo Giovannoni che considera la città nella sua globalità; passando inseguito alla Carta di Gubbio (1960) in cui è stata evidenziata la necessità di ampliare la tutela a tutto il tessuto storico della città. Nella Carta di Venezia (1964) è stata estesa, per la prima volta in una Carta del restauro, la definizione di monumento a tutto l'ambiente urbano, industriale e paesaggistico che testimonia una civiltà. In seguito, i testi giuridici successivi, europei e internazionali, sono stati prodotti dal risultato di un grande movimento culturale nato negli anni Settanta a favore della salvaguardia e della valorizzazione del patrimonio urbano.

La scala d'intervento viene ulteriormente ampliata dal risultato dei lavori portati avanti dalla Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente umano (1972) e dalla Conferenza di Vancouver detta *Habitat* 1976. In tali occasioni si estende ulteriormente l'ambito teorico; si sviluppa e si consolida la convinzione che il patrimonio urbano sia una risorsa da preservare e gestire (Clement 2011: 5). Si ribadisce chiaramente che la tutela del patrimonio urbano deve essere parte integrante di una politica coerente di sviluppo economico e sociale e deve far parte dei piani urbanistici e territoriali. Viene inoltre affiancato alla definizione di patrimonio urbano il concetto di patrimonio culturale immateriale, come già affermato nella Carta di Washington del 1987.

Tali riflessioni non sono un'estensione dell'approccio erudito alla nozione di patrimonio, né un superamento dell'opposizione cultura/natura, si tratta, invece, di concepire in maniera differente il patrimonio come componente d'un insediamento umano da gestire in maniera integrata e sostenibile.

I cambiamenti economici, sociali e politici di questi ultimi anni obbligano a una riflessione sui principi, sempre attuali, nati nelle precedenti Carte e Raccomandazioni, poco applicati a scala mondiale; è inoltre necessario un riesame degli approcci e delle metodologie operative. A tale scopo è stata introdotta la nozione innovativa di 'paesaggio urbano storico' (*Memorandum* di Vienna), in cui la città storica viene compresa nel suo contesto topografico e ambientale e concepita nel suo ambito territoriale più vasto, esprimendo dei valori economici e socioculturali specifici in permanente evoluzione. Si definiscono inoltre le condizioni di utilizzo dell'architettura contemporanea nel tessuto antico, già trattate in Europa, ma poco conosciute in altri Paesi, soprattutto in quelli in via di sviluppo. L'evoluzione coerente dei concetti definiti dalle Carte e Raccomandazioni citate, porta all'ulteriore approfondimento dell'attuale nozione di patrimonio urbano, inteso come stratificazione di dinamiche urbane e culturali anteriori e attuali, attraverso l'interazione tra ambiente naturale e costruito. Il patrimonio con i suoi elementi materiali e immateriali, è oggi inteso dunque come una risorsa essenziale per valorizzare il tessuto urbano e favorire lo sviluppo economico attraverso nuove strategie di gestione e conservazione legate ai principi della sostenibilità ambientale.

Il patrimonio culturale immateriale

È ormai chiaro che la storiografia europea del patrimonio ha abbandonato nel tempo gli approcci limitati agli oggetti, a beneficio di una considerazione per le relazioni spaziali e umane che, tutto attorno al monumento fanno l'urbano. È stato progressivamente attribuito valore agli aspetti 'spirituali', intangibili legati all'identità culturale di una collettività. A partire da queste esperienze possiamo dire che il patrimonio urbano incarna gli aspetti sociali e culturali di una comunità; ne deriva che esso assume dunque una dimensione sociale e quindi necessariamente collettiva (Balbo 2009: 23). Il patrimonio di una collettività è dunque costituito da beni materiali e immateriali, che sono riconosciuti da questa come un riferimento alla sua storia più o meno antica. (Figg. 12, 13)



Figg. 12, 13 - Cammino di *Saint-Jacques-de-Compostelle* in Francia iscritto nella Lista del patrimonio mondiale nel 1998. Il centro antico di Salvador de Bahia, iscritto nella Lista del patrimonio mondiale nel 1993, © UNESCO.

L'Europa non è stata però la prima a interessarsi alla tutela del patrimonio culturale immateriale, infatti, già negli anni Cinquanta, a fronte dei rapidi cambiamenti sociali e culturali, il Giappone ha emanato ordinamenti nazionali volti a tale azione di salvaguardia. Nel 1950 il Governo giapponese ha istituito la lista dei 'Tesori nazionali viventi', con la quale valorizzava i depositari di saperi e antiche tradizioni, aiutandoli a trasmettere le loro conoscenze alle generazioni future⁶.

Dagli anni Settanta in poi l'UNESCO e l'ICOMOS hanno affrontato il tema della sfera intangibile del patrimonio, cercando di trovare le azioni migliori per la sua conservazione e la sua messa in valore, contribuendo a darne una definizione, sempre più dettagliata nel tempo. Nella Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del Patrimonio Culturale e Naturale presentata dall'UNESCO nel 1972, la cultura intangibile non è stata inclusa tra le categorie del patrimonio culturale; bisogna però ricordare che nella sezione riguardante le regole per la candidatura dei siti da inserire nella Lista del Patrimonio Mondiale culturale e naturale sono stati introdotti due criteri che riguardano l'ambito immateriale: «[...] (criterio III) essere testimonianza unica o eccezionale di una tradizione culturale o di una civiltà vivente o scomparsa; (criterio VI) essere direttamente o materialmente associati con avvenimenti o tradizioni viventi, idee o credenze, opere artistiche o letterarie, dotate di un significato universale eccezionale» (UNESCO 1972). Il patrimonio culturale e naturale è stato quindi concepito come detentore di qualità e valori legati alla cultura intangibile e anche grazie a tali peculiarità, è stato riconosciuto come patrimonio mondiale.

Nella Carta di Washington, redatta dall'ICOMOS nel 1987, la tutela del patrimonio è stata estesa anche alla sua sfera intangibile: «[...] i valori da preservare sono il carattere storico della città e l'insieme degli elementi materiali e spirituali che ne esprime l'immagine» (ICOMOS 1987). Inoltre la Carta ha precisato gli aspetti da tutelare, tra cui: «[...] le relazioni della città con il suo ambiente naturale o creato dall'uomo e le vocazioni diverse della città acquisite nel corso della sua storia» (UNESCO 1972). Quindi, oltre alla tutela del bene materiale in sé bisognava preservare anche la sua identità e la sua sfera spirituale.

Possiamo riscontrare che nei documenti appena citati il tema della cultura immateriale viene trattato congiuntamente al patrimonio materiale e naturale. Negli anni Ottanta però, tale legame è stato messo da parte per concentrarsi sull'approfondimento e sulle azioni di tutela riguardanti esclusivamente la sfera intangibile del patrimonio. L'UNESCO ha intrapreso un percorso di studi e lavori che ha portato alla scelta di redigere una Raccomandazione dedicata unicamente alla 'salvaguardia del folklore'. In questo documento del 1989, intitolato Raccomandazione sulla salvaguardia della cultura tradizionale popolare e del folklore, è stato definito che la 'cultura tradizionale e popolare' fa parte del patrimonio universale dell'umanità, che essa è un potente mezzo di ricongiungimento tra i popoli e i gruppi sociali e di affermazione della loro identità culturale. Nel testo è stata riportata la prima definizione di patrimonio intangibile: «La cultura tradizionale e popolare è l'insieme delle creazioni di una comunità culturale, fondate sulla tradizione, espresse da un gruppo

o da individui e riconosciute come rispondenti alle aspettative della comunità in quanto espressione della sua identità culturale e sociale, delle norme e dei valori che si trasmettono oralmente, per imitazione o in altri modi. Le sue forme comprendono, fra l'altro, la lingua, la letteratura, la musica, la danza, i giochi, la mitologia, i riti, i costumi, l'artigianato, l'architettura ed altre arti» (UNESCO 1989). Secondo tale Raccomandazione la cultura tradizionale e popolare va salvaguardata attraverso lo studio, la classificazione, l'archiviazione e la documentazione da parte delle istituzioni pubbliche e dei centri di ricerca; questo testo si rivolge quindi alle comunità scientifiche del settore, restringendo il campo d'azione delle politiche legate al patrimonio immateriale, slegandolo dal suo contesto reale.

Nel corso degli anni Novanta si è riflettuto a lungo sulla nozione di patrimonio immateriale, che è stata ampliata progressivamente, fino ad arrivare alla formulazione della Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, del 2003, in cui è stata enunciata una definizione più flessibile e più ampia di quella proposta precedentemente. Inoltre si è cercato di andare oltre il rapporto dicotomico tra la sfera intangibile e tangibile del patrimonio, che rischia di restituire una visione superficiale della complessa e varia realtà di tale ambito. In tale contesto l'UNESCO ha promosso due programmi di grande interesse: i «Tesori umani viventi» e la «Proclamazione dei capolavori del patrimonio orale e immateriale dell'umanità», attraverso i quali ha maturato importanti esperienze nel campo della salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, in vista dell'istituzione di un nuovo strumento giuridico. Con il primo programma, lanciato nel 1993, grazie all'apporto dell'esperienza maturata in Giappone, si è inteso promuovere la trasmissione orale dei saperi e delle abilità aventi valore storico e artistico nel campo dell'artigianato, della musica, della danza, del teatro, dei giochi e dei rituali⁷. Il secondo programma, avviato nel 1997 ha avuto lo scopo di promuovere la messa in valore del patrimonio culturale, attraverso la designazione di esempi straordinari della cultura immateriale detti 'capolavori', stimolando gli Stati membri dell'UNESCO ad adottare provvedimenti e ad ampliare le proprie esperienze nel campo della tutela della cultura intangibile a livello nazionale (UNESCO 1997).

Oltre a tali progetti, l'UNESCO porta avanti diverse iniziative di valorizzazione del patrimonio immateriale, soprattutto rivolte ai paesi in via di sviluppo. Tra queste è importante ricordare il ruolo degli eventi effimeri, come festival, rassegne ed esposizioni temporanee, che sono senza dubbio tra i mezzi più adeguati alla presentazione al pubblico del patrimonio culturale immateriale. Lo *Smithsonian Folklife Festival*, organizzato dallo *Smithsonian Institution's Center for Folklife and Cultural Heritage*, che ha luogo ogni anno a Washington, ha lo scopo di far conoscere le tradizioni culturali del vivere contemporaneo. Ogni anno vengono inviati musicisti, artisti, artigiani, operai, cuochi, cantastorie e ballerini a mostrare le proprie abilità e le proprie conoscenze che incarnano la vitalità creativa delle comunità tradizionali che loro rappresentano⁸. Grazie anche al grande successo ottenuto dal Festival, l'UNESCO ha conferito allo *Smithsonian Institution's Center* un ruolo operativo nell'organizzazione delle iniziative per la valorizzazione del patrimonio immateriale. (Figg. 14, 15)



Figg. 14, 15 - *Smithsonian Folklife Festival*, Washington, 2009, © Smithsonian Institution's Center for Folklife and Cultural Heritage.

Come già accennato, negli anni Novanta si è cercato di andare oltre la contrapposizione tra materiale e immateriale, introducendo definizioni olistiche, che comprendessero in sé le multiformi sfaccettature di tale complessa tematica; sono state quindi coniate le nozioni di 'paesaggio culturale' (1992)⁹ e 'diversità culturale' (1994)¹⁰. Quest'ultima è stata approfondita durante la Conferenza di Nara, in Giappone, organizzata dall'ICOMOS nel 1994, in cui sono state portate avanti importanti riflessioni sui temi del patrimonio e dell'autenticità. Attraverso il concetto di diversità culturale, come spiega chiaramente Michael Petzet, Presidente dell'ICOMOS, si supera la differenziazione «[...] a volte un po' banale tra materiale e immateriale, tra il tangibile inteso come 'in grado di essere toccato' e l'intangibile, inteso come 'qualcosa che non può essere toccato o afferrato'» (Petzet 2003: 1) per approfondire la dimensione sia spaziale che temporale, nell'ambito della cultura e del vivere quotidiano.

Nel 1999, la *Smithsonian Institution's Center for Folklife and Cultural Heritage*, in cooperazione con l'UNESCO, ha realizzato uno studio valutativo della Raccomandazione del 1989 e delle sue modalità di attuazione. Il risultato di tale lavoro è stato pubblicato nel volume *Safeguarding Traditional Culture: A Global Assessment* del 2001, in cui si trova anche un'analisi su possibili future azioni in tale ambito (UNESCO 2001). In questo documento è stata dichiarata l'importanza di ampliare e approfondire la nozione del patrimonio immateriale, conferendo più attenzione alle persone, ai loro modi di vivere, alle loro abitudini sociali e ai loro *habitat*, superando il concetto di 'capolavoro', il prodotto finito, che finora era stato al centro delle riflessioni sul folklore. Si è definito un principio imprescindibile che incentrerà il dibattito su tale ambito, ovvero che la tutela della cultura intangibile non è separabile da quella sul patrimonio materiale e naturale; tale rapporto inscindibile e complesso da definire, è stato trattato ulteriormente in diversi incontri scientifici e nell'elaborazione di documenti ufficiali.

Nella Dichiarazione Universale sulla Diversità Culturale, adottata da tutti gli Stati-membri dell'UNESCO nel 2001, oltre ad approfondire il concetto di 'diversità culturale' e a dettare le regole per la sua tutela, il patrimonio immateriale viene esplicitato come uno strumento che permette di definire e di esprimere il patrimonio materiale e di trasformare il paesaggio inerte degli oggetti e dei monumenti in archivio vivente dei valori culturali. Così, il patrimonio intangibile deve essere considerato come la struttura più importante in cui la dimensione materiale prende la sua forma e il suo significato.

È chiaro che la Raccomandazione del 1989 è ormai superata; le riflessioni sul tema del patrimonio culturale immateriale vengono portate avanti in attesa di un nuovo strumento giuridico di tutela, adeguato ai cambiamenti della società contemporanea. In occasione della Terza Tavola Rotonda dei Ministri della Cultura, svoltasi a Istanbul nel 2002, dal titolo: «Patrimonio culturale immateriale, specchio della diversità culturale», è stata approvata la Dichiarazione di Istanbul in cui è stata riconosciuta l'importanza del patrimonio culturale immateriale in tutte le sue forme creative per le collettività locali, il dialogo interculturale e lo sviluppo sostenibile e si è invitato a promuovere il patrimonio culturale immateriale a livello nazionale nonché attraverso la cooperazione internazionale. Questo documento apporta la seguente definizione di patrimonio culturale immateriale: «[...] un insieme vivente e in perpetua ricreazione di pratiche, di saperi e di rappresentazioni, che consentono agli individui e alle comunità, a tutti i livelli della società, di esprimere modi di vedere il mondo, attraverso sistemi di valori e norme etiche. Il patrimonio culturale immateriale delle comunità crea un senso di appartenenza e di continuità ed è quindi considerato come una delle principali fonti di creatività e di creazione culturale» (UNESCO 2002).

Riconosciuta la profonda interdipendenza fra il patrimonio culturale immateriale, materiale e naturale e constatato che i processi di globalizzazione e di trasformazione sociale creano gravi pericoli di deterioramento e perdita della cultura intangibile, nel 2003, l'UNESCO ha presentato la Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, attraverso la quale ha proposto l'istituzionalizzazione di una nuova categoria patrimoniale. Ratificando la Convenzione, gli Stati partecipanti sono stati chiamati a prendere le misure necessarie per assicurare la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale. Questo impegno ha portato a riconsiderare la definizione e la concezione nell'ambito del patrimonio, per riformulare su questa base i programmi e le politiche patrimoniali su scala nazionale e locale. Come precisa chiaramente tale Convenzione: «[...] per 'patrimonio culturale immateriale' s'intendono le prassi, le rappresentazioni, le espressioni, le conoscenze, il know-how – come pure gli strumenti, gli oggetti, i manufatti e gli spazi culturali associati agli stessi – che le comunità, i gruppi e in alcuni casi gli individui riconoscono in quanto parte del loro patrimonio culturale. Questo patrimonio culturale immateriale, trasmesso di generazione in generazione, è costantemente ricreato dalle comunità e dai gruppi in risposta al loro ambiente, alla loro interazione con la natura e alla loro storia e dà loro un senso d'identità e di continuità, promuovendo in tal modo il rispetto per la diversità culturale e la creatività umana» (UNESCO 2003).

Inoltre la Convenzione UNESCO indica i settori in cui si manifesta: le arti dello spettacolo; le consuetudini sociali, gli eventi rituali e festivi; le cognizioni e le prassi relative alla natura e all'universo e l'artigianato tradizionale. Questa definizione, è ancora attuale ai nostri giorni e continua a essere presa a riferimento in tutti i testi giuridici e nelle ricerche scientifiche che si occupano di questo settore. (Figg. 16, 17, 18)



Fig. 16 - Yeondeunghoe, festival nazionale delle lanterne, Corea del Sud, © UNESCO.



Figg. 17, 18 - Tecniche costruttive, Parco Nazionale di Cévenne, Francia. Tecniche artigianali di realizzazione della carta *Xuan*, in Cina, © UNESCO.

Definito l'ambito d'intervento, le organizzazioni internazionali si sono interrogate sui modi d'intervenire sul patrimonio per salvaguardare, allo stesso tempo, gli elementi tangibili e intangibili presenti in esso. Nel 2003 è stata redatta dall'ICOMOS la Dichiarazione di Kimberly, incentrata sulla protezione del patrimonio intangibile dei monumenti e dei siti e sul valore delle comunità locali, quali depositari insostituibili di tali valori. Questi argomenti sono stati approfonditi in occasione del simposio scientifico dal titolo *Place-Memory Meaning: Preserving Intangible Values in Monuments and Sites*, organizzato nell'ambito della quattordicesima Assemblea Generale dell'ICOMOS a Victoria Falls, in Zimbabwe, in cui è stato affrontato il tema della conservazione del patrimonio immateriale dei siti della *World Heritage List*. Durante tale simposio è stato affrontato il tema dell'"approccio integrato" quale azione innovativa di salvaguardia dei siti patrimonio dell'umanità. Tale metodologia deve prevedere azioni di tutela che comprendano tutte le sfere del patrimonio, perché come già detto più volte, tali ambiti sono indissociabili tra di loro (ICOMOS 2003).

L'anno successivo l'UNESCO ha ripreso tali considerazioni nella Dichiarazione di Yamato sugli approcci integrati di salvaguardia del patrimonio culturale materiale e immateriale, del 2004. Questo documento ha avuto lo scopo di suscitare un dibattito internazionale sulle possibili metodologie di tutela comprendenti le diverse dimensioni del patrimonio, tenendo conto della loro interdipendenza e della loro coerenza. Non è stato più preso in considerazione il singolo bene, ma insieme complessi di elementi tangibili e intangibili, come *cultural routes* e *cultural landscapes*. (Figg. 19, 20)



Figg. 19, 20 - Il paesaggio culturale del villaggio Konso in Etiopia, definito paesaggio culturale dall'UNESCO nel 2011. Il paesaggio culturale di Sintra in Portogallo, definito paesaggio culturale nel 1995. © UNESCO.

Tenendo in considerazione l'interdipendenza e le differenze tra patrimonio materiale e immateriale, oltre che tra gli approcci adottati per salvaguardarli, la Dichiarazione consiglia, attraverso tutte le misure possibili, che siano utilizzati «[...] degli approcci integrati al fine che la tutela del patrimonio delle comunità e dei gruppi sia coerente e mutualmente benefica, con un effetto di rafforzamento reciproco» (UNESCO 2004). Il testo invita quindi le autorità internazionali, nazionali e chi opera per la tutela del patrimonio culturale ad attivare delle strategie integrate, lavorando in stretta collaborazione con le comunità e i gruppi locali.

La successiva Convenzione di Faro del 2005, entrata in vigore in Europa il 1 Giugno 2011, è incentrata sull'idea che la conoscenza e l'uso dell'eredità culturale rientrano fra i diritti dell'individuo a prendere parte liberamente alla vita culturale delle comunità, così come definito nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo. La Convenzione introduce la seguente definizione di patrimonio culturale: «[...] è un insieme di risorse ereditate dal passato che alcune persone identificano, indipendentemente da chi ne detenga la proprietà, come riflesso ed espressione dei loro valori, credenze, conoscenze e tradizioni costantemente in evoluzione. Esso comprende tutti gli aspetti dell'ambiente derivati dall'interazione nel tempo fra le persone e i luoghi» (Unione Europea 2005: 3). Il testo supera quindi il binomio tra la sfera intangibile e tangibile attribuendo al patrimonio un significato più ampio, fortemente condizionato dal valore conferitogli da una comunità. Per tale motivo, la Convenzione richiama i Paesi europei a svolgere un ruolo attivo nel riconoscimento dei valori dell'eredità culturale e a promuovere un processo di valorizzazione partecipativo, fondato sulla sinergia fra amministrazioni pubbliche, cittadini e associazioni. La partecipazione dei cittadini e delle comunità è intesa come la chiave per accrescere la consapevolezza del valore del patrimonio culturale e il suo contributo alla qualità della vita e allo sviluppo sostenibile.

Nel 2008 l'ICOMOS con la Dichiarazione di Québec riprendendo ed estendendo le riflessioni riguardanti il riconoscimento della dimensione immateriale del patrimonio formulate nella Dichiarazione di Kimberly (2003)¹¹ e nella Dichiarazione di Xi'an (2005)¹² introduce il concetto di 'spirito del luogo' (ICOMOS 2008). (Fig. 21)



Fig. 21 - La città vecchia di Gerusalemme, iscritta nella Lista del patrimonio mondiale nel 1981, © UNESCO.

Tale concetto è presente in tutte le culture del mondo ed è creato dagli esseri umani in risposta ai loro bisogni sociali. Esso è alimentato e risignificato da diversi attori, ha quindi un carattere pluralistico e dinamico, è in grado di possedere molteplici significati e di variare nel tempo. Con tale nozione il documento vuole portare avanti un approccio multiforme e dinamico, più adatto all'odierno mondo globalizzato ed evidenziare ancora una volta l'inscindibilità tra la sfera tangibile e intangibile, trovando dei modi di tutela congiunta. Come spiega il testo: «Riconoscendo che lo spirito del luogo è costituito da elementi materiali (siti, edifici, paesaggi, percorsi, oggetti), nonché da elementi immateriali (memorie, racconti, scritti documenti, feste, commemorazioni, i riti, i saperi tradizionali, i valori, le grane, colori, odori, ecc.), e che tutti contribuiscono significativamente allo sviluppo del luogo e a donargli la spiritualità, dichiariamo che il patrimonio culturale intangibile fornisce un più ricco e completo significato all'intero patrimonio e ciò deve essere tenuto in conto in tutte le legislazioni riguardanti il patrimonio culturale e in tutti i progetti di conservazione e restauro per monumenti, luoghi, paesaggi, percorsi e collezioni di oggetti» (ICOMOS 2008). Possiamo dire che la nozione di spirito del luogo è oggi un elemento di riferimento importante per l'elaborazione di nuove strategie di tutela e valorizzazione dei contesti urbani.

Abbiamo visto come da diversi decenni si cerca di trovare una definizione alla sfera dell'intangibile; in un primo tempo è stata definita come 'cultura tradizionale popolare' o 'folklore', nozione alquanto riduttiva che non comprende tutte le molteplicità di un ambito così complesso. Un cambiamento significativo si è avuto quando oltre agli 'artefatti' o ai 'capolavori' sono stati presi in considerazione i loro realizzatori, con le conoscenze e le loro abilità. Questo cambiamento del punto di vista, da un paradigma monumentale a quello del patrimonio detto immateriale o vivente è il riflesso del passaggio da una visione statica del patrimonio a una visione dinamica, ricca di sfaccettature e legata alla realtà in continua evoluzione.

Inoltre, contrariamente alle finalità di tutela portate avanti dalla Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del Patrimonio Culturale e Naturale del 1972, l'azione di salvaguardia richiesta dalla Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale del 2003 non ha mirato soltanto alla conservazione del patrimonio immateriale, ma all'atto sociale della creazione e della rielaborazione, permettendone la sua riproduzione, sottolineando la natura dinamica della cultura. L'istituzionalizzazione dell'immateriale ha portato quindi all'abbandono progressivo del modello della protezione per la documentazione che è alla base dell'approccio adottato nella Raccomandazione del 1989. Se il documento del 1989 mirava soprattutto ai ricercatori e ai professionisti del patrimonio, la nuova convenzione si rivolge alle istituzioni, per sostenere la creatività degli attori locali, mirando alla produzione 'vivente' della cultura nel suo divenire. Come spiega in maniera efficace l'antropologa Barbara Kirshenblatt Gimblett: «[...] al pari del patrimonio materiale, quello immateriale è cultura e al pari di quello na-

turale è un insieme vivente. Il compito che ne risulta, perciò, è quello di sostenere un intero sistema in quanto entità vivente, e non si limita alla collezione di 'artefatti' di natura 'immateriale'» (Kirshenblatt Gimblett 2004 : 103).

Alla complessa definizione di patrimonio culturale immateriale, si è aggiunta quella di 'spirito del luogo', introdotta nella Dichiarazione di Québec del 2008, che mira a evidenziare in maniera ancora più estrema, il carattere multiforme, dinamico e vitale della sfera intangibile del patrimonio di ogni comunità.

Oltre le questioni riguardanti la determinazione della definizione di patrimonio intangibile, abbiamo visto come tale concetto sia stato associato in diversi modi al patrimonio materiale. Michael Petzet, Presidente dell'ICOMOS, nel suo discorso in occasione del simposio di Victoria Falls in Zimbabwe, ha trattato un efficace esempio per comprendere tale concetto: «[...] vorrei sottolineare che non esiste monumento che non ha una corrispondente dimensione spirituale, che è forse più, forse meno, palpabile nel tessuto storico esistente, per cui appare più o meno tangibile o intangibile. [...] Se guardiamo, per esempio, a un monumento esemplare come una delle cattedrali francesi, per alcuni colleghi potrebbe essere un classico esempio di 'patrimonio tangibile', ma in realtà si tratta di un'immagine celestiale, un luogo di culto che è stato usato per secoli, un luogo d'importanti eventi storici, quindi tutto sommato, ha una dimensione prevalentemente immateriale. Inoltre, il mantenimento della sostanza materiale tangibile richiede costantemente le competenze artigianali tradizionali e quindi la padronanza di 'quell'artigianato tradizionale', che è destinato ad essere protetto dalla nuova Convenzione UNESCO» (Petzet 2003: 2).

La dimensione tangibile è quindi indissociabile da quella intangibile. Il patrimonio immateriale conferisce ai beni e ai luoghi dei significati e dei valori che non possono essere dissociati. Ciò comporta la loro tutela congiunta attraverso 'interventi integrati' sostenibili che non si rivolgano più al singolo bene, ma al suo patrimonio tangibile e intangibile, alla sua 'diversità culturale', al suo 'contesto' e allo 'spirito del luogo'.

Molti progetti urbani, avviati recentemente nel Mediterraneo, hanno avviato dei processi integrati di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio urbano e immateriale della città consolidata, attraverso la messa in luce dell'identità culturale dei luoghi e la partecipazione attiva dei cittadini, allo scopo di coinvolgerli nella riappropriazione del proprio patrimonio culturale. La riqualificazione del patrimonio materiale e immateriale, oltre a favorire lo sviluppo economico e il turismo, diventa dunque un mezzo per aumentare la qualità della vita dei cittadini, uno strumento per la riappropriazione della città consolidata e per garantirne uno sviluppo sostenibile.

1.1 Patrimonio urbano: questioni e metodi in Europa

Nei primi decenni del secolo scorso, in Europa è stato portato avanti un rinnovato interesse per la cultura storica, fino ad allora incentrato esclusivamente sul monumento in quanto opera esemplare, che comincia ad allargarsi anche al suo intorno, all'ambiente dei monumenti'. Un ambiente che è progressivamente considerato inscindibile dal bene patrimoniale del quale costituisce la 'cornice' e che sarà col tempo apprezzato anche per i suoi specifici valori e non soltanto per la sua connessione con i singoli elementi architettonici eccezionali, si parla quindi di 'monumento d'ambiente' (Sette 2001: 121).

Queste riflessioni sono state formulate, più o meno negli stessi anni, da diversi studiosi europei. Infatti, i primi risultati riguardanti tali temi sono stati conseguiti nei paesi di lingua tedesca, dai principali rappresentanti dell'urbanistica moderna: l'austriaco Camillo Sitte e il tedesco Hermann Josef Stübben. A Sitte si deve la redazione di un'opera fondamentale: *Sitte Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* del 1889¹³; che ha avuto il merito di affrontare delle interessanti riflessioni sulla città consolidata, attivando il dibattito sulla necessità di salvare dalla distruzione gli antichi nuclei urbani. Queste teorie sui modi d'intervenire sulla città antica verranno riprese e rielaborate da Stübben nel suo scritto *Der Städtebau* del 1907. Il secondo contributo, che determina l'interesse per tutto l'ambiente umanizzato, trae la sua origine dalla corrente di pensiero inglese che ha come principali protagonisti Augustus Welby Pugin, John Ruskin e William Morris.

Sebbene la pratica operativa rimanga a lungo ancorata a schemi concettuali superati e si adegui molto lentamente alle nuove idee sulla città antica, le dottrine del restauro e della progettazione dimostrano di recepire questi orientamenti fin dagli inizi del XX secolo, attraverso una concezione più estensiva dell'idea di 'monumento' ed una parallela attenzione per gli episodi edilizi più modesti, cioè per la cosiddetta 'architettura minore'¹⁴.

Tuttavia, le ricerche che hanno segnato una tappa fondamentale per il riconoscimento e la comprensione della nozione di patrimonio urbano sono state quelle portate avanti da Gustavo Giovannoni. Come già accennato in precedenza, nei suoi scritti sono riscontrabili i temi che caratterizzeranno d'ora in poi il dibattito sul patrimonio architettonico e urbano: una nozione più estensiva di monumento, il riuso del bene, l'indissociabilità del monumento dal suo 'ambiente'¹⁵ e l'integrazione del patrimonio nel progetto della città. Secondo Giovannoni, infatti, al monumento va conferito un significato più ampio ed estensivo, che comprenda «[...] l'insieme delle cose, d'importante interesse, che hanno valore collettivo» e che, di fatto, costituiscono la prosa architettonica degli insediamenti umani (Giovannoni 1995: 32). Per Giovannoni il monumento può essere recuperato attraverso opere di manutenzione, di riparazione e di consolidamento per le quali ammette mezzi e procedimenti della tecnica moderna. Egli, inoltre, conferma il rispetto per tutte le parti dell'edificio e ribadisce il ruolo di una congrua destinazione d'uso come strumento per la conservazione. Grazie alle ricerche dello studioso italiano sulla definizione e la presa in considerazione del concetto di patrimonio urbano, si è resa dunque evidente la sua necessaria reintegrazione

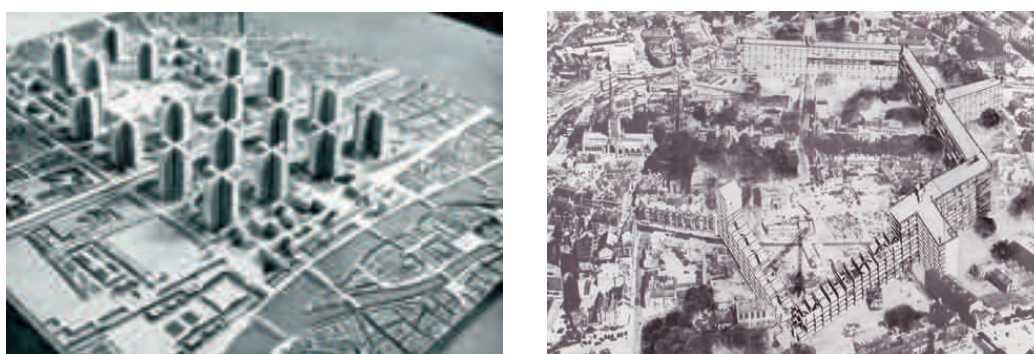
e il suo riadattamento a funzioni adatte alla sua configurazione, trasformando il patrimonio non soltanto in un bene culturale ma anche in un bene utile. Si è compreso che non era necessario recuperare il bene ma bisognava trovargli anche degli usi adeguati, aggiungendo al valore estetico e storico un valore d'uso. I centri antichi devono dunque essere conservati e integrati nella vita contemporanea a condizione che la loro nuova destinazione sia compatibile con la loro morfologia e la loro scala. Ciò ha comportato l'integrazione del patrimonio nel progetto della città (Ingallina 2001: 79). La presa in considerazione di un edificio antico nel progetto urbano ha avviato, infatti, la riflessione sulla sua relazione con la vita presente. Si tratta, da una parte, di considerare il bene patrimoniale dal punto di vista tecnico, integrandolo nel sistema di reti primarie del progetto con le quali deve articolarsi, d'altra di mantenere e di preservare il tessuto sociale d'origine. Il tema più importante che deriva da tali riflessioni è l'indissociabilità del monumento dal suo contesto, poiché l'intorno costituisce il suo 'ambiente monumentale' (Sette 2001: 124). In altre parole, dato che il monumento ha delle relazioni profonde con il suo contesto, il tessuto storico diventa esso stesso un bene patrimoniale. Inoltre, poiché i monumenti sono considerati indissociabili dal loro ambiente, il centro antico non può più essere esaminato in maniera esclusiva, ma deve essere considerato in relazione con la città contemporanea. La città intera con il suo centro e la sua periferia, divengono un patrimonio che bisogna far evolvere.

Attraverso la teoria del 'diradamento edilizio', riassunta nell'opera «Vecchie città ed edilizia nuova», Giovannoni tenta di trovare un metodo per intervenire sulla città consolidata senza stravolgerlo. La teoria del diradamento si basa sul criterio di un alleggerimento del tessuto antico attraverso demolizioni solo parziali di edifici, parti di edifici o di superfetazioni, con lo scopo di valorizzare i monumenti e i caratteri peculiari dell'ambiente urbano (Sica 1978: 338). È un principio che, se per alcuni aspetti può coincidere apparentemente con gli interessi celebrativi dell'urbanistica dell'epoca, che favoriva la liberazione e messa in valore prospettica e strategica degli edifici monumentali, punta invece a delle azioni più prudenti, ammettendo quale intervento di trasformazione solo la ricostruzione dei paramenti murari liberati, escludendo la manipolazione brutale, per linee dirette e assiali del tessuto urbano, evitando le ricostruzioni massicce e gli sventramenti tipici del monumentalismo ufficiale.

Le ricerche di Giovannoni hanno costituito dei preziosi strumenti largamente impiegati in Italia. Al di là delle applicazioni pratiche, che molto spesso non sono state all'altezza delle sue teorie, le ricerche dello studioso italiano hanno permesso di riconoscere che la salvaguardia della città antica poteva essere attuata pienamente soltanto se fosse stata condivisa attraverso la diffusione e il riconoscimento della cultura della città, dei suoi valori formali, urbani, culturali ed immateriali.

Nonostante questa rinnovata attenzione per la città consolidata negli stessi anni il dibattito europeo su tali temi è molto acceso e controverso. Secondo i Congressi Internazionali d'architettura moderna (CIAM), realizzati dal 1928 al 1959, la città antica non era riutilizzabile; il suo tessuto urbano caratterizzato da strade troppo strette per permettere la

circolazione delle automobili e far filtrare il sole all'interno delle abitazioni, doveva lasciare il posto a immobili alti, inseriti in un parco urbano e liberamente distanziati; ciò valeva non soltanto per le nuove estensioni, concepite come dei sistemi indipendenti e di cui la trama si raccorda difficilmente al tessuto antico, ma anche per la città storica. Questa idea, già formulata nel 1925 dal *Plan Voisin* di Le Corbusier, fu fortemente contestata dal gruppo dei *Team X* che, in risposta alla pratica della *tabula rasa* della città funzionalista, fecero delle preesistenze e di ciò che era sopravvissuto alla guerra il fondamento stesso del processo progettuale. (Fig. 22)



Figg. 22, 23 - Il *Plan Voisin* di Le Corbusier per Parigi, 1922. Il progetto di *Golden Lane* di Alison e Peter Smithson per il centro di Coventry, 1952, © Frampton 2008.

Il progetto di *Golden Lane* di Alison e Peter Smithson, inserito in una fotografia del quartiere bombardato della città di Coventry nel 1952, in cui si scorgono la chiesa parrocchiale e i resti della cattedrale, mostra come il modo d'intervenire nella città consolidata non può essere più lo stesso dopo la guerra (Frampton 2008: 318-329). (Fig. 23) Come spiega la storica dell'architettura francese Dominique Rouillard: «La geometria irregolare delle barre degli edifici residenziali, come la rappresentazione di un progetto in cantiere, con delle gru in azione, lontano dalle opere complete e perfette dei progetti lecorbuseriani, indicano la preoccupazione di impiantare degli edifici in un quartiere che si spera di perturbare il meno possibile nel suo stato, seguendo eventualmente la linearità delle strade esistenti, in un processo progressivo di sostituzione» (Rouillard 2010 : 14-15). Nel progetto realizzato per il concorso *Hauptstadt Berlin* (1957-58) per la ricostruzione del centro di Berlino, gli Smithson sovrappongono un'enorme passerella pedonale a ciò che resta del tessuto storico della città, estendendosi attraverso e sopra le rovine e la rete stradale. (Figg. 24, 25, 26, 27) Questi progetti erano chiaramente una critica alla *Ville Radieuse* e alla zonizzazione della città nelle quattro funzioni formulate dal CIAM: abitazione, lavoro, trasporti e tempo libero. Alison e Peter Smithson opponevano a queste funzioni le categorie fenomenologiche di casa, strada, quartiere e città. Tali idee furono espone in maniera provocatoria nell'*Urban Re-Identification Grille* presentata al IX Congresso CIAM, a Aix-en-Provence, nel 1953.

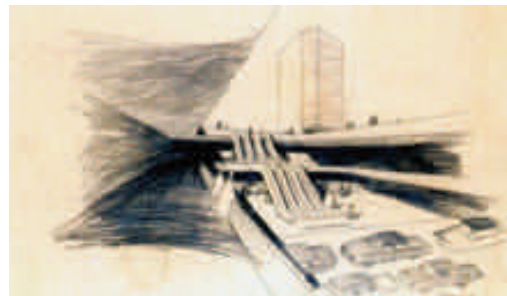
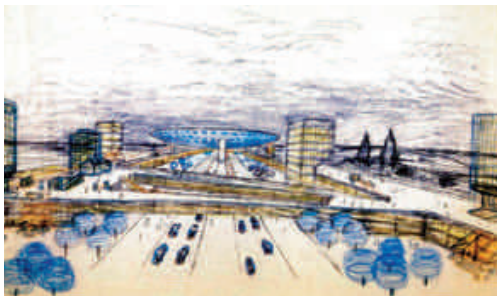


Fig. 24 - 27 - Il progetto realizzato per il concorso *Hauptstadt Berlin* (1957-58), A. e P. Smithson, © Frampton 2008.



Fig. 28 - *CIAM Grille*, Alison e Peter Smithson, 1953, © Lotus International n. 127, 2006.

Questa griglia criticava le idee propugnata dal CIAM attraverso i progetti e le immagini del quartiere popolare di *East London*, preso a riferimento per una nuova forma di architettura e di progetto urbano. (Fig. 28) Gli Smithson cercavano dunque di lavorare sulla città esistente attraverso delle azioni progettuali di forte impatto che tuttavia avevano l'obiettivo di rispettare il tessuto storico, senza sconvolgimenti radicali.

Negli anni successivi, caratterizzati dal boom edilizio e dalla corsa sfrenata a costruire, le estensioni urbane realizzate hanno seguito il modello formulato da Le Corbusier, prima attraverso la costruzione dei *grandes ensembles* e dopo con le *villes nouvelles*. Inoltre, molti nuclei storici europei sono stati stravolti attraverso pesanti sventramenti. Nello stesso periodo è nata tuttavia una reazione, prima da parte della cultura più illuminata, in seguito da strati sempre più vasti dell'opinione pubblica, contro le demolizioni e il degrado del centro antico. Dagli anni cinquanta, la questione si è incentrata sulla salvaguardia necessaria dei differenti tessuti della città al fine di mantenere il carattere di *mixité* funzionale e sociale.

A differenza del monumento, che è conservato nella sua integrità, la scala della città pone il problema di ciò che deve essere preservato e di ciò che non deve esserlo. La conservazione del patrimonio urbano implica la selezione di oggetti e dispositivi che incarnano la città, in funzione dell'immagine che si ha della propria storia, del proprio presente e del proprio futuro e della rappresentazione che si ha della propria identità. Inoltre, le azioni di recupero del patrimonio non sono esenti dal rischio di bloccare l'evoluzione della città, di museificarla e di trasformarla in un luogo vissuto soltanto da turisti. Il pericolo era, dunque, rappresentato da una doppia attitudine: la sacralizzazione eccessiva dei centri storici, che comportava la loro esclusione dalle previsioni urbane e che conduceva, con il tempo alla loro trascuratezza e al loro progressivo degrado, e al contrario la considerazione delle aree periferiche come dei luoghi nei quali si aveva una certa libertà d'intervento.

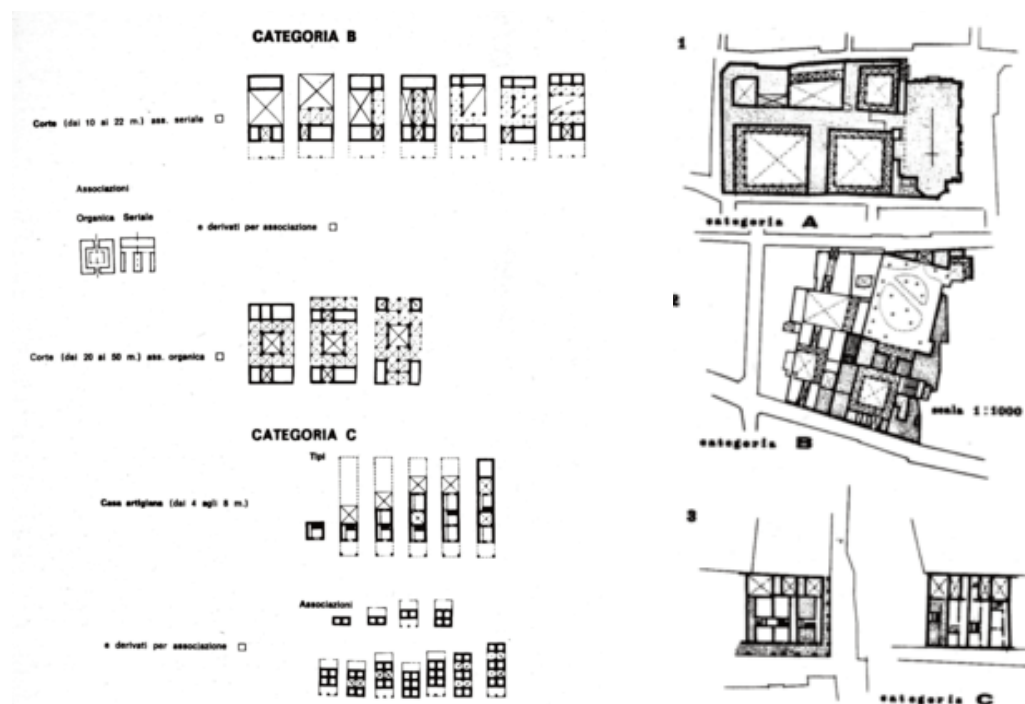
Nelle riflessioni sul patrimonio viene introdotta la questione delle conseguenze sociali legate alla realizzazione di tali progetti di recupero e valorizzazione del patrimonio urbano. In altre parole, s'inizia a riflettere sulle possibili soluzioni per evitare il fenomeno, della gentrificazione.

A tal riguardo, una delle novità più interessanti introdotte dalla Carta di Gubbio del 1960, di cui abbiamo già accennato in precedenza, è l'ammissione che per salvaguardare il centro storico non basta conservarne il patrimonio urbano e architettonico, ma occorre tutelare anche la società che vi abita. La Carta spiega, dunque, che nei progetti di riqualificazione del tessuto storico deve essere attribuita una particolare importanza nell'individuazione della struttura sociale presente e che, tenuto conto delle necessarie operazioni di risanamento degli edifici degradati, sia garantito agli abitanti il diritto di poter rioccupare le abitazioni e le botteghe dopo il risanamento (Salzano 2002: 132).

I principi formulati nella Carta di Gubbio rappresentano una tappa importante per la comprensione della necessità d'intervenire attraverso nuovi approcci sulla città consolidata, individuando le zone da salvaguardare e risanare. Si comprende che non è più possibile continuare a intervenire sul tessuto storico attraverso singoli episodi edilizi e di recupero, ma bisogna operare secondo una strategia globale, attraverso l'attribuzione di un nuovo sistema di funzioni e ruoli per tutte le componenti del sistema urbano consolidato. Questo testo è stato inoltre preso a riferimento dalle città che fossero in procinto di avviare degli interventi di risanamento della città storica. Ciò è avvenuto a Venezia che ha cercato di mettere in pratica i principi della Carta attraverso la 'legge speciale per Venezia' del 1973, formulata dopo l'alta marea del 1966 che ha minacciato di distruggere la città lagunare. In tale occasione si decise che per l'eccezionalità dell'evento e del patrimonio coinvolto era necessaria una 'legge speciale' per la città. Il risanamento attuato non ha coinvolto dunque il centro storico di una città, ma l'intera città, in quanto Venezia è una 'città-patrimonio' nella sua interezza (Salzano 2002: 132). Nonostante gli sforzi compiuti per applicarla, la legge speciale non diede i frutti sperati, a causa delle debolezze dell'impianto normativo vigente e dei conflitti politici. I tentativi di utilizzare tale legge occuparono tutti gli anni Settanta; all'inizio del decennio successivo si cominciò a sperimentare la possibilità di percorrere un'altra strada, avviando nuove procedure e metodi di attuazione per la riqualificazione della città consolidata, tra i quali l'analisi tipologica dell'edilizia storica. Ricordiamo a tal riguardo le ricerche di Aldo Rossi sulla definizione di tipo, sull'analisi dei fatti urbani e sulle modalità di crescita urbana, attraverso lo studio della relazione tra le permanenze, tutto ciò che ha valore monumentale, le innovazioni e il tessuto residenziale.

In questi anni vengono, inoltre, messi a punto metodi di analisi dei tessuti urbani della città, in parte per evitare la distruzione di questo patrimonio minore, ma anche per comprendere al meglio i meccanismi di crescita urbani prima di intervenire. Si tratta della cosiddetta analisi tipologica dell'edilizia sviluppata da Saverio Muratori e dai suoi allievi¹⁶. Quest'analisi partiva dal presupposto che gli edifici presenti nei tessuti storici sono stati costruiti seguendo determinate regole, generalmente non scritte, concernenti la collocazione del lotto rispetto ai diversi tipi di strada e di confine, il rapporto tra edificio e isolato, la dimensione frontale della cellula elementare, il numero delle cellule nelle due direzioni planimetriche, la posizione della scala e la funzione di ciascuna delle cellule, la partizione delle finestre e così via. Queste regole venivano ovviamente adattate volta per volta alle necessità

del committente, alle caratteristiche del sito, allo stile architettonico dell'epoca, ma si sono conservate sostanzialmente immutate per molti secoli. L'analisi tipologica è stata di grande importanza perché si è compreso che per dettare le norme del risanamento conservativo non era necessario individuare per ogni edificio dei vincoli e delle trasformazioni specifiche, ma si potevano individuare dei tipi, definire le regole della conservazione o della trasformazione da adottare per ciascun tipo e attribuire a ciascuna unità edilizia uno dei tipi individuati. Inoltre, quest'analisi è servita per conoscere approfonditamente il tessuto storico della città, che finora non era mai stato studiato in maniera così dettagliata.



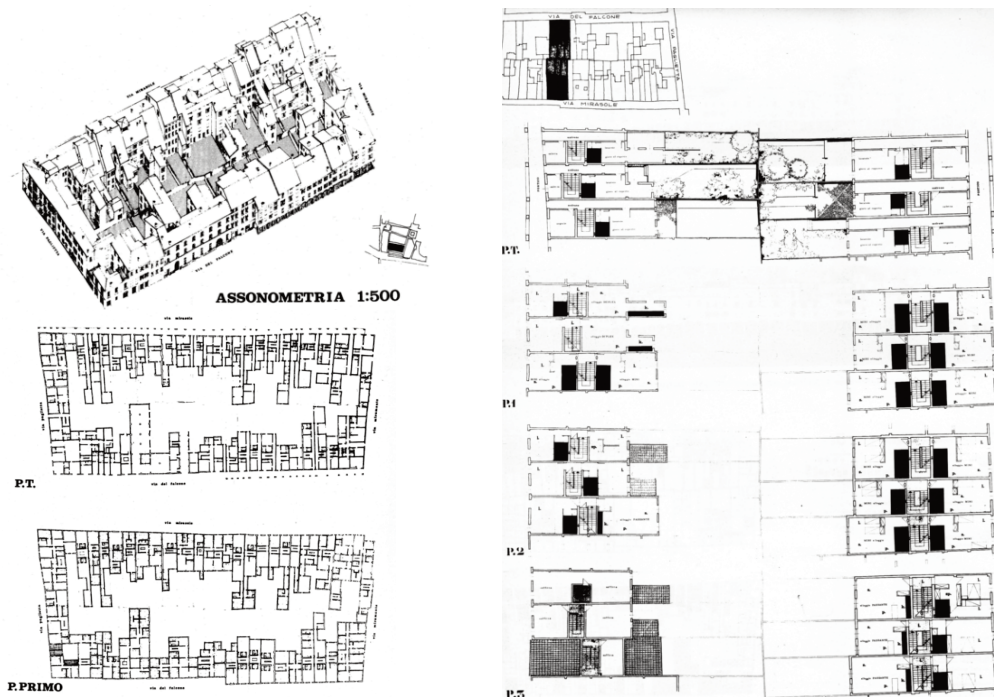
Figg. 29, 30 - Scheda di rilevamento tipologico, Categoria B, Bologna 1970. Esempificazione delle categorie tipologiche, Bologna 1970, © AA.VV., 1973.

L'analisi tipologica è stata attuata in molte città italiane, come Roma, Firenze, Como, Venezia e Bologna. Il primo caso di applicazione a scopo operativo è stato quello di Bologna. In questa città sono state messe in pratica, per la prima volta, le riflessioni formulate negli anni passati sul recupero e la valorizzazione della città storica; diventando un riferimento di fondamentale importanza per gli interventi avviati, negli anni successivi, da molte città europee. (Figg. 29, 30)

Nel 1969 il comune di Bologna adottò un piano per il centro storico, applicando il metodo dell'analisi tipologica, che fu approvato nel 1971. Il piano fu redatto all'interno degli uffici comunali da un'équipe di progettisti tra i quali figuravano Pier Luigi Cervellati, Roberto Scannavini e Felicia Bottino. Alla base del progetto vi fu uno studio approfondito

del tessuto edilizio e urbanistico. Questo s'imperviava sull'individuazione di due zone all'interno delle vecchie mura: la prima con un tessuto urbano che aveva mantenuto caratteri d'integrità; la seconda alterata invece dagli interventi ammessi dai piani regolatori precedenti.

All'interno della prima zona furono individuati tredici comparti urbanistici, zone di edilizia degradata da proteggere e risanare attraverso un'operazione di restauro conservativo, di cui nove erano destinate a interventi pubblici e quattro ad azioni private (Marcelloni 1974: 53-57). (Figg. 31, 32)



Figg. 31, 32 - Comparto urbanistico 5C, schema di utilizzo funzionale delle tipologie edilizie, Bologna 1970. Progetto di riqualificazione unità abitative, Bologna 1970, © AA.VV., 1973.

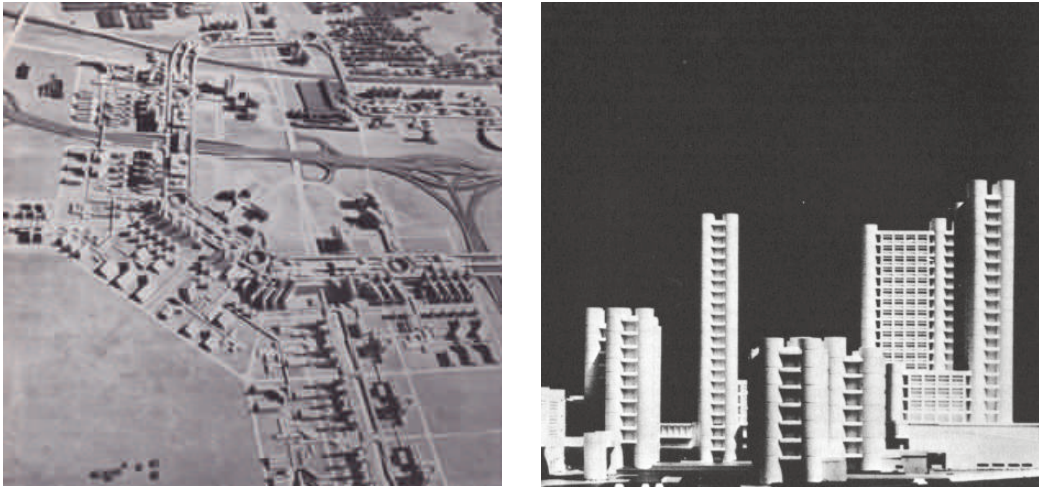
Venne, inoltre, effettuata la schedatura di tutti gli edifici secondo le caratteristiche tipologiche, a prescindere dai pregi storici e ambientali. Uno degli aspetti più interessanti del progetto sembra proprio il superamento della tradizionale indagine e classificazione delle tipologie di tipo funzionale, per destinazioni d'uso; al contrario si è giunti alla classificazione delle forme del tessuto antico, per assumere le tipologie edilizie come unità di misura dei processi di aggregazione delle unità morfologiche. Ciò ha condotto all'individuazione di alcuni nessi che regolano la crescita urbana: i rapporti tra la tipologia intesa come costante e la funzione come variabile; tra il tessuto minore e le emergenze architettoniche e urbane; e la corrispondenza biunivoca fra la parcellizzazione e la forma edilizia (Marcelloni 1974: 119). Come spiegano Cervellati e Scannavini: «La conoscenza

diretta delle caratteristiche strutturali e tipologiche consentì la messa a punto di una normativa complessa, ma con precisi riferimenti per il controllo delle nuove destinazioni d'uso compatibili» (Cervellati, Scannavini 1973: 93). Questa metodologia fu realizzata con lo scopo di determinare lo sviluppo del rapporto fra forma e funzione, e dunque definire con precisione sia ambiti omogenei per possibilità d'intervento sia funzioni nuove compatibili con le strutture edilizie da rinnovare. Tale analisi è stata dunque funzionale al riutilizzo del patrimonio urbano. Uno degli obiettivi del progetto fu, infatti, la rivitalizzazione dell'antico nucleo con l'inserimento di attività non solo residenziali, ma anche culturali, ricreative e amministrative attraverso la riconversione funzionale dei grandi episodi emergenti (conventi, chiese, edifici privati, ecc.). Si tratta dunque di recuperare il patrimonio urbano più vulnerabile, perché più degradato, e riconvertirlo al posto della sua demolizione¹⁷.

La seconda fase d'intervento passa dal restauro conservativo all'idea di 'conservazione attiva' (Marcelloni 1974: 57). Grazie alla nuova legge per la casa emanata nel 1971 che rilanciava i piani per l'edilizia economica e popolare (Peep), Pier Luigi Cervellati, divenuto nuovo assessore all'edilizia pubblica di Bologna, decise di impiegare i finanziamenti per la casa nel risanamento del centro storico al posto che per la realizzazione di nuovi quartieri. Venne dunque approvato il Peep-centro storico che diventò un riferimento in tutta Europa per il suo programma di eccezionale innovazione. Il piano è, infatti, caratterizzato dalla convinzione che l'età dell'espansione era terminata e che occorreva dirigere energie e risorse nel recupero dell'edilizia esistente, iniziando dai centri antichi.

Come spiega chiaramente Cervellati: «Occorrono piani di edilizia economica e popolare non più localizzati ai margini della città per favorire l'urbanizzazione privata, ma all'interno delle zone già costruite, centri storici e non. Quindi una politica incentrata sul centro storico quale matrice, punto di partenza, per una politica di totale rinnovo urbano. Premessa indispensabile all'intervento pubblico nei centri storici è dunque quella di proibire lo sviluppo ma, al contrario, si deve organizzare l'equilibrio del territorio, puntando sulla qualificazione dei centri esistenti a supporto dell'equilibrio socio-economico del comprensorio» (Cervellati 1974: 90). Tale intervento per il tessuto storico di Bologna si è posto dunque in netta opposizione rispetto al progetto di espansione della città, del nuovo centro direzionale nella zona nord, formulato nel 1967 da Kenzo Tange (Monti 1973: 71-74). (Figg. 33, 34)

L'idea alla base del progetto del gruppo di Cervellati fu, dunque, di arrestare l'espansione della periferia, limitare la costruzione di nuovi edifici puntando tutto sul recupero e l'utilizzazione del patrimonio edilizio esistente, sugli spazi pubblici, sulle aree da destinare a verde, sui servizi pubblici, sociali e culturali. A scala urbana quest'operazione è stata inquadrata in un disegno politico e sociale più ampio, ovvero il rifiuto di un modello di crescita della città che veda accentuarsi la terziarizzazione del nucleo storico, cui corrisponda una sempre più estesa e caotica invasione del territorio circostante da parte delle classi meno abbienti. Il progetto puntava invece sulla 'riconquista' del centro antico da parte delle classi sociali più deboli, come gli operai, gli studenti e gli anziani.



Figg. 33, 34 - Modello del progetto del *Fiera District*, arch. K. Tange, 1967, © AA.VV., 1970.

Per questa seconda fase del progetto vennero scelti i cinque comparti che presentavano condizioni abitative precarie, oltre che caratteristiche di omogeneità tipologiche, strutturali e sociali tali da consentire interventi organici e unitari. L'operazione di 'rinnovamento attivo' ha condotto, attraverso una progettazione unitaria per intere unità d'intervento, oltre al risanamento degli alloggi degradati, anche l'inserimento, nei piani terra, di tutti i servizi sociali indispensabili (lavanderie e locali comuni, asili nido, aree gioco al coperto, scuole materne, verde di vicinato, ecc.) e delle attrezzature commerciali e artigianali.

Dal punto di vista territoriale, il progetto per il centro storico di Bologna ha avuto l'obiettivo di rompere il monocentrismo e la settorializzazione dell'organizzazione del territorio, incrementando lo scambio tra centri urbani policentrici. Cervellati e Scannavini spiegano chiaramente le loro intenzioni: «Il modello alternativo, ai vari livelli, dovrebbe delineare una politica di assetto del territorio che vede i centri urbani esistenti quali elementi di sistemi policentrici fra loro integrati, al fine di diminuire da un lato la pressione di terziarizzazione e trasformazione direzionale del centro storico e dall'altro individuare un ruolo preciso nell'ambito metropolitano per garantire che le scelte in tale ambito non sottraggano o modifichino le funzioni specifiche da attribuire al centro storico [...] Si tratta di sacrificare la propagandata 'razionalità economica' in nome di una 'razionalità sociale' che tende a recuperare gli insediamenti esistenti in un tessuto non più metropolitano, ma per 'insiemi territoriali regionali'» (Marcelloni 1974: 18). A differenza di altre esperienze simili, l'impostazione data dall'Amministrazione di Bologna rappresenta il primo tentativo di individuare in maniera precisa i nessi che intercorrono tra il centro storico, la città e il territorio, superando l'opposizione tra centro e periferia.

In questo contesto un intervento alternativo per la città consolidata rappresenta un preciso atto politico tendente a mettere in moto un diverso processo di organizzazione della città e del territorio: «Si tratta di applicare una nuova politica della città e del territorio par-

tendo da una zona relativamente ristretta e, come tale, non suscettibile di avviare l'assetto urbanistico ad una radicale trasformazione. Il centro storico può rappresentare quindi il punto di partenza per interrompere la continuità della crisi urbanistica» (Marcelloni 1974: 33). In questo modo si configura un processo di rinnovamento urbano che, partendo dal centro, deve successivamente investire anche la periferia. Infatti, il tentativo seguente avviato dall'équipe di Cervellati cercò di riproporre e generalizzare il meccanismo già realizzato per il recupero del tessuto storico a tutta la città, attraverso il 'piano di recupero di Bologna' adottato nel 1977, che fu in seguito bloccato, lasciando oggi la testimonianza esemplare del risanamento di pochi quartieri.

L'analisi del ruolo del centro antico nel processo di sviluppo urbano contemporaneo e la sua azione potenziale di rottura rappresentano il punto di partenza, la scelta politica principale dei progetti per Bologna. Va inoltre ricordato il processo metodologico attuato che altrettanto peso ha avuto nella definizione delle due prime fasi d'intervento: la metodologia di analisi del tessuto urbano antico. Quest'operazione è stata di fondamentale importanza perché ha permesso l'operatività del progetto, mettendone in pratica gli obiettivi teorici. Partendo dall'affermazione che la struttura della città antica è il risultato costruito di un processo unitario articolato in successive aggregazioni di unità morfologiche, si è superata dunque la valutazione prettamente formale e 'romantica' della città consolidata attraverso una lettura strutturale. Si è considerato il problema della forma urbana nella sua globalità, analizzata come organizzazione dialettica fra permanenza d'impianti e organismi e successivi mutamenti morfologici.

I progetti realizzati a Bologna hanno dunque provato a superare l'idea del patrimonio urbano inteso come entità intoccabile; quest'ultimo viene al contrario considerato come un luogo in cui si possa migliorare la qualità della vita e l'habitat sociale, riqualificando gli edifici, i tracciati e gli spazi pubblici esistenti. Si comprende, dunque, che per salvaguardare la città antica bisogna trasformarla e valorizzarla nel rispetto della sua identità e tutelare anche la popolazione più svantaggiata, creando i presupposti perché non debba abbandonarla.

Alla fine degli anni settanta anche in Francia si registra un rinnovato interesse per il patrimonio costruito. Nel 1978, nel Palazzo dei Papi ad Avignone, vengono realizzati i primi *Entretiens du Patrimoine*, seminari sul patrimonio, che riguardarono il tema del suo riutilizzo¹⁸. Come spiega Dominique Rouillard, da questi seminari emersero due approcci differenti rispetto al tema della riutilizzazione dei monumenti storici: un punto di vista conservatore che approvava il riuso, associandogli delle restrizioni di carattere etico-sociale, attraverso l'utilizzo di nozioni come: 'uso compatibile' e 'trasformazione accettabile', e un secondo che affrontava il tema del patrimonio in maniera fortemente innovativa (Rouillard 2011: 132). Quest'ultimo approccio fu rappresentato dagli architetti Bernard Huet e Antoine Grumbach che sostenevano l'idea di estendere l'accezione di patrimonio alla totalità della città, opponendosi alla pratica della demolizione e della ricostruzione, perseguendo piuttosto l'obiettivo di lavorare sul sito, recuperandolo e valorizzandolo, puntando sull'idea di

trasformare la città su se stessa. Huet si riferiva all'esperienza di Bologna, in particolare all'idea di non estendere la città, ma di lavorare al suo interno, dando la possibilità alle classi meno abbienti di appropriarsi dei monumenti e del tessuto storico (Rouillard 2010: 18). Secondo Huet e Grumbach tutte le architetture presenti nella 'città-patrimonio' potevano essere riutilizzate per qualsiasi funzione, anche opposta a quella originaria, le nuove destinazioni d'uso dovevano però essere compatibili dal punto di vista tecnico e tecnologico. Bernard Huet spiega questa idea in maniera molto efficace: «Perché, se la tipologia dell'edificio vi si presta, una chiesa non potrebbe diventare una fabbrica, una caserma un museo, un macello accogliere una scuola?» (Rouillard 2011: 133). Grumbach porta avanti l'idea di 'bricolage urbano', riprendendo la *Collage City* ideata dallo storico dell'architettura Colin Rowe nel 1975; entrambi condividono lo stesso rifiuto per le teorie del movimento moderno, per la sua opposizione della memoria collettiva, essi si oppongono ai suoi metodi totalizzanti attraverso la metafora del tessuto, della cucitura, della riparazione e del lavoro a maglia per ricucire la città (Vidler 1996 : 10). Grumbach intende l'architettura come «l'arte di completare la città» (Grumbach 1984: 94), concepisce il progetto come un insieme di azioni basate sul contesto urbano, realizzate attraverso l'aggiunta, la trasformazione, la sostituzione degli elementi urbani modificabili. In occasione degli *Entretiens du Patrimoine*, Grumbach presenta uno degli esempi canonici, l'antico Palazzo di Diocleziano a Spalato, trasformato nel medioevo in un quartiere della città, «esempio di occupazione operato dalla vita quotidiana» (Rouillard 2010: 18). Grumbach attraverso questo caso vuole far emergere la possibilità di un'estetica architettonica nella trasformazione del patrimonio storico, a partire dalle nozioni di contesto, d'insediamento, di traccia e di contraddizione.

È possibile dunque affermare che le ricerche e i progetti, portanti avanti dagli anni Settanta in poi in Europa, come gli studi sulla città consolidata, l'analisi urbana, le ricerche sui rapporti tra morfologia e tipologia e la nozione di principio insediativo, hanno posto le basi per un interesse sempre più definito per il contesto come fondamento del progetto. Tali ricerche morfologiche hanno indagato le strutture latenti della città, le tracce delle regole della sua conformazione, hanno portato alla luce le stratificazioni profonde della trasformazione urbana confrontandosi con la sua storia al posto di negarla. In questo periodo, la principale spinta allo sviluppo è incentrata alla trasformazione dei fatti urbani e territoriali piuttosto che alla fondazione di nuovi quartieri o città. Vi è dunque un'attenzione rinnovata per la città consolidata, si cerca di comprendere come poter intervenire su di essa, attraverso delle azioni incentrate sul dialogo con il contesto urbano. Gli edifici patrimoniali vengono dunque riutilizzati per funzioni differenti da quelle originarie, per lo più per accogliere infrastrutture culturali; come spiega Rouillard: «La riconversione si comprende allora come quella deviazione dalle funzioni di origine necessaria per una riappropriazione collettiva di un edificio trasformato in 'patrimonio culturale'» (Rouillard 2011: 134). Inoltre, la crisi industriale e il processo di dislocazione delle attività produttive fuori dalla città hanno fatto emergere la questione del riutilizzo delle ex aree e degli edifici industriali obsoleti, che verranno, col tempo, identificati come parte del patrimonio della città esistente.

All'inizio degli anni Ottanta, Bernardo Secchi e Vittorio Gregotti avviarono un dibattito sulla rivista *Casabella*, di cui Gregotti era il direttore, riguardo al ruolo e ai nuovi orizzonti del progetto di architettura nella città esistente. Tali riflessioni portarono alla concezione della teoria della 'modificazione'¹⁹. Nell'articolo pubblicato su *Casabella* 498/9 nel 1984, Gregotti parte dal presupposto che il progetto di architettura in Europa è ormai basato sul contesto e si rivolge principalmente alla città consolidata. Il progetto, secondo Gregotti, può agire in due modi differenti: attraverso delle azioni mimetiche e stilistiche che ripropongano il contesto circostante, oppure attraverso la conoscenza approfondita del luogo, il progetto diviene in questo caso misura della qualità della modificazione che esso induce. Come spiega Gregotti nello stesso articolo: «[...] la condizione degli anni 80 e 90 sarà quella di costruire nel costruito. L'esistente è divenuto patrimonio: al di là della passività della nozione di riuso, ogni azione architettonica è sempre più azione di trasformazione parziale, la stessa periferia urbana è il luogo che cerca identità attraverso la modificazione: modificazione è il cambiamento di senso che assume la stessa campagna, quando si agisce sulla grande scala: per oggetti discreti, per spostamenti minimi specifici piuttosto che secondo le leggi di un'utopia totalizzante che pretende di fare di ogni gesto un modello» (Gregotti 1984: 4). Gregotti estende il concetto di patrimonio urbano all'intera città, rimarcando la necessità d'intervenire attraverso dei progetti che trasformino il contesto con l'ausilio di piccole modificazioni. Lo scopo è di superare il modello della città funzionalista per cercare la soluzione nel caso specifico, ritrovando le leggi della costruzione nel luogo in cui si opera, confrontandolo con l'avanzamento della ricerca su tali temi e in seguito proponendo un'ipotesi progettuale.

Tali teorie scaturiscono dai forti cambiamenti politici, economici e sociali subiti dalle città europee dal dopoguerra in poi. A causa dell'espansione incontrollata della città, del boom edilizio e della crisi industriale le grandi aree urbane e metropolitane si sono ritrovate con dei tessuti storici fortemente degradati e dei vasti vuoti urbani all'interno della città, bacini e distretti industriali obsoleti e abbandonati o in via di abbandono, definiti da Bernardo Secchi, nello stesso numero di *Casabella*, aree 'mollie' (Secchi 1984: 10), queste zone confinano con aree 'dure', nuovi quartieri fortemente densi, caratterizzati da residenze e attività terziarie.

La complessità della società e del territorio contemporaneo, la difficoltà di collegare questi elementi così diversi tra di loro, conduce il progetto architettonico e urbano all'individuazione e alla distinzione tra ciò che è difficilmente modificabile da ciò che invece è malleabile nelle sue caratteristiche, nella sua forma, nelle sue funzioni, nei rapporti con gli altri elementi. Per Bernardo Secchi il centro antico, lo spazio pubblico e le aree o gli edifici industriali obsoleti si sono dimostrati modificabili. Modificare vuol dire ricercare un metodo di progettazione diverso, nel quale l'attenzione sia spostata primariamente al problema delle relazioni con il contesto, alla sua materialità, alla sua storia, alla sua funzione e alle sue regole costitutive (Secchi 1984: 12). Secchi precisa tali temi: «Ci rendiamo conto che il tema non è più quello della costruzione *ex-novo* della 'città moderna'; che questi termini non possono più significare le molte forse troppe cose cui alludevano gli esempi dimostrativi

dell'urbanistica e dell'architettura moderne. Lo spazio entro il quale vivremo i prossimi decenni è in gran parte già costruito. Il tema è ora quello di dare senso e futuro attraverso continue modificazioni alla città, al territorio, ai materiali esistenti e ciò implica una modifica dei nostri metodi progettuali che ci consenta di recuperare la capacità di vedere, prevedere e di controllare. È, infatti, dalla visione che dobbiamo cominciare» (Secchi 1984: 12). Gli architetti italiani credono, dunque, che sia arrivato il momento di abbandonare l'utilizzo dello *zoning*, evitare i grandi segni architettonici e infrastrutturali sul territorio, per agire invece sulle aree intermedie, sugli interstizi, sulle commessure tra le parti, reinterpretando gli elementi 'malleabili', cercando di conferire un senso all'insieme; stabilire cioè nuovi legami, nuove connessioni fisiche, funzionali e sociali all'interno della città consolidata.



Figg. 35, 36 - La copertina del Catalogo della mostra "La ricostruzione della città", XVII Triennale di Milano, 1985. La copertina di Casabella 517, 1985.

Attraverso tali riflessioni risulta dunque chiaro che era necessario trovare dei modelli alternativi per la trasformazione della città esistente, dato che i piani urbanistici e i progetti teorizzati dal movimento moderno risultavano non adatti a intervenire in maniera efficace sul patrimonio urbano.

Nel 1985 la Triennale di Milano accolse la mostra dal titolo 'La ricostruzione della città', incentrata sui risultati dell'esperienza dell'IBA di Berlino del 1984²⁰. (Fig. 35) I progetti di architettura esposti erano differenti da quelli realizzati avendo come riferimento principale l'insieme di proporzioni sinteticamente ordinate nella Carta di Atene. Tali progetti si basavano sull'idea di ricostruire la città esistente per parti, senza l'ausilio di piani urbanistici prestabiliti. Il carattere inedito dei progetti presentati alla Triennale alimentò in Italia la riflessione su tali temi. Nello stesso anno, infatti, nell'articolo 'La ricostruzione della città' su Casabella 517 (Fig. 36), Bernardo Secchi scrisse riguardo ai progetti esposti cercando

di definire le caratteristiche principali e di mettere in luce le ragioni che portarono alla formulazione di tali proposte alternative a quelle del movimento moderno: «Questo abbandono della fiducia nel contenuto di verità e di giustizia normativa di quelle proporzioni è indicatore di una nostra mutata visione ed interpretazione della società, della sua articolazione, del sistema delle sue aspirazioni e del loro rapporto con una città ed un territorio colmi di depositi materiali del passato e di sollecitazioni, attraverso questi stessi depositi, dell'immaginario collettivo ed individuale entro il quale si formano aspirazioni e domande» (Secchi 1985: 22). Secondo Secchi la mostra evidenzia, inoltre, come il tempo dei piani urbanistici sia finito, ciò perché la percezione della città è cambiata. Occorre per necessità invertire il processo di espansione urbana, cercando di ricostruire la 'città nella città' e affrontare tale questione attraverso progetti architettonici specifici per ogni parte della città. Si perde dunque l'interesse per la realizzazione di una città normata ed efficiente, perché in grado di soddisfare a ogni livello, dall'alloggio all'intero territorio, i bisogni imposti dalla crescita della società moderna, dall'economia e dall'industria. Si preferisce, invece, un progetto per la città che parta da una riflessione sul senso dei luoghi e degli spazi urbani esistenti, sulla loro frantumazione ed eterogeneità, organizzando lo spazio urbano a partire dal riconoscimento di parti morfologiche, funzionalmente e socialmente definite. L'obiettivo di tali progetti è dunque, secondo Secchi, quello di rendere comprensibile all'interno dello spazio urbano i singoli oggetti e luoghi e le relazioni tra questi e i bisogni degli individui e dei differenti gruppi sociali (Secchi 1985: 23).

In questi anni in Europa, si lavora dunque perseguendo la città attraverso le sue tracce, confrontandosi e, in alcuni casi, riproponendo le forme urbane e gli isolati esistenti, fino ad arrivare agli anni Novanta periodo in cui viene avviata la pratica del progetto urbano che modificherà radicalmente il modo d'intervenire sulla città consolidata. Grazie agli studi, progetti e riflessioni, negli anni successivi, la riqualificazione del patrimonio urbano attraverso la messa in pratica di progetti urbani per parti di città, diventa una delle forme privilegiate di evoluzione urbana. Per riqualificazione urbana s'intende un'azione di ricostruzione della città su se stessa; è uno strumento utilizzato contro il degrado del patrimonio urbano e architettonico, contro le abitazioni insalubri e la segregazione sociale.

Dagli anni Novanta, in Europa sono stati dunque avviati molteplici progetti urbani di riqualificazione della città consolidata che hanno dimostrato l'importanza del ruolo del patrimonio nella crescita urbana, economica, sociale e culturale della città. Ricordiamo a tal riguardo il progetto urbano Porto Antico avviato a Genova nel 1990, in cui la valorizzazione e il recupero del tessuto storico e dell'area portuale costituiscono un esempio paradigmatico di questa congiunzione tra politiche patrimoniali e obiettivi urbani. Tale progetto si è rivolto, infatti, al tessuto storico rendendo credibile la strategia di passaggio della città post-industriale allo sviluppo di un'economia della conoscenza e dello sviluppo culturale e turistico. Inoltre, grazie al recupero e alla valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico del centro antico, nel 2006, le Strade Nuove e il sistema dei Palazzi dei Rolli sono stati iscritti alla Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO. (Figg. 37, 38)



Figg. 37, 38 - Il sistema dei Palazzi dei Rolli di Genova, Patrimonio Mondiale UNESCO, 2013.

L'evento internazionale delle Colombiadi del 1992 ha marcato inoltre l'avvio di strategie di recupero del centro antico basate sulla trasformazione della città grazie ad un evento effimero (Masboungi 2004: 18). Grazie a tali politiche urbane di riqualificazione dei tessuti degradati della città, Genova è stata scelta per ospitare l'evento Capitale Europea della Cultura nel 2004. Il centro antico e l'ex area portuale, spazi degradati e oggetto d'interventi di distruzione, diventano, in questo caso, dei casi esemplari di azione urbana pubblica. L'esperienza di Genova dimostra, dunque, come la riqualificazione del patrimonio urbano e immateriale possa diventare il vettore mobilizzatore della trasformazione dell'intera città.

Un altro esempio di riqualificazione della città esistente, diventato un modello per le città europee, è il caso di Liverpool, che dagli anni Ottanta, ha avviato un processo di rigenerazione urbana degli spazi portuali e urbani al centro della città, marcati dal declino economico a causa della deindustrializzazione. Questo progetto urbano, che tra i risultati ha avuto il recupero e la valorizzazione del celebre complesso industriale *Albert Dock*, è diventato la strategia di trasformazione urbana principale per la città di Liverpool, che è culminata nel 2004 con l'ottenimento del titolo di Capitale Europea della Cultura 2008 e l'iscrizione degli spazi portuali e urbani storici sulla Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità. Nel dossier di candidature presentato all'UNESCO, la Municipalità di Liverpool, evidenziava la volontà di creare un equilibrio tra il patrimonio e la rigenerazione urbana dell'intera città, non opponendo questi due aspetti, ma al contrario integrandoli all'interno di una strategia comune. Il successo di questo episodio conduce a ritenere che la rigenerazione urbana della città e il recupero e la valorizzazione del patrimonio siano due strategie attuabili in contemporanea. (Fig. 39)



Fig. 39 - Il complesso industriale *Albert Dock* di Liverpool, 2008, © European Capitals of Culture.

Negli ultimi anni, nonostante la distruzione del patrimonio architettonico e urbano in Europa non sia ancora completamente cessata, si è manifestata una reazione opposta in favore del suo recupero. Quest'attitudine si è consolidata sia grazie alle ricerche, ai dibattiti e ai progetti realizzati da studiosi, architetti, urbanisti e geografici, sia grazie al lavoro delle organizzazioni internazionali, delle amministrazioni pubbliche e delle associazioni degli abitanti. Il processo di patrimonializzazione è stato inoltre accresciuto grazie al riconoscimento delle peculiarità immateriali del patrimonio, dell'architettura popolare e vernacolare e di quella industriale (Choay 2001: 287). Dal 1972 a oggi, l'UNESCO ha riconosciuto più di mille siti patrimonio dell'umanità²¹. L'organizzazione internazionale ha allargato il campo riconoscendo come testimonianze patrimoniali dai siti archeologici, a quelli naturali e rurali, ai patrimoni linguistici, ai patrimoni orali e così via. Ciò che sta alla base di questa politica, rispetto alla quale è necessario confrontarsi quando si parla di patrimonio, è un'idea che esprime la possibilità di conferire un valore universale al patrimonio. Oggi, inoltre, le finalità del recupero hanno acquisito una dimensione economica e sociale che per la prima volta ha coinvolto l'intera popolazione. Il patrimonio viene dunque percepito come una risorsa fondamentale per lo sviluppo e la valorizzazione dei territori. Per ciò che concerne il patrimonio architettonico e urbano delle città europee, i quartieri e le architetture recuperate, inizialmente ispirati da un'estetica museografica, sono progressivamente diventati dei terreni di sperimentazione architettonica coinvolgendo collettività locali e abitanti e suscitando dei nuovi modi di conservazione e, allo stesso tempo, una produzione architettonica più attenta al contesto.

Qual è dunque il ruolo del patrimonio nella città contemporanea? Nell'ambito della

Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia del 2008, il Convegno dal titolo 'Ricordo al Futuro. Patrimonio dell'esistente e paesaggi urbani contemporanei' è stato un'occasione importante per riflettere su tale questione²². Architetti, critici, urbanisti, geografi e paesaggisti si sono confrontati sul tema della città, dell'architettura e del patrimonio nella società contemporanea e hanno approfondito il rapporto tra patrimonio e nuove forme della città e dell'abitare. Tra i relatori che hanno partecipato all'evento, ricordiamo gli architetti Vittorio Gregotti, Franco Purini, Bernardo Secchi, Eduardo Souto De Moura e Zheng Shiling, i paesaggisti Michel Desvignes e Michel Corajoud, il geografo Franco Farinelli e gli storici dell'architettura Francesco Dal Co e Fulvio Irace. Tale Convegno ha provato ad analizzare, da diverse prospettive, l'evolversi della nozione di patrimonio e il suo rapporto con la città contemporanea. (Fig. 40)



Fig. 40 - L'installazione al Padiglione Portoghese dal titolo 'Qui fuori: architettura inquieta' di Eduardo Souto De Moura in occasione dell'XI Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, 2008.

Come spiega la curatrice del Convegno Carmen Andriani: «Il patrimonio è qualcosa che ci riguarda da vicino, che attraversa la nostra quotidianità avvolgendola. Investe la sostanza stessa dei paesaggi urbani contemporanei, entra nel flusso delle sue trasformazioni come parte attiva, è soggetto a continue ibridazioni di significato. Il patrimonio è un insieme di patrimoni, che a loro volta sono insiemi d'idee, di valori, di strategie politiche e culturali molto spesso conflittuali. La sua presenza è importante: stabilisce nessi fra luoghi e tempi differenti, si fa parte attiva delle trasformazioni, misura

una distanza critica, fuori da un approccio nostalgico, ma anche lontano da una visione che lo ripropone come precedente esclusivamente estetico» (Adriani 2010: XIII).

Da tale affermazione si comprende come oggi il patrimonio abbia acquisito un significato ampio e polisemico e gli sia stato attribuito il suo giusto valore.

Al di là della sua nozione è importante comprendere quale sia il ruolo che esso riveste nei progetti urbani e architettonici contemporanei. Dal Convegno di Venezia emerge come la ricerca architettonica e urbana sul patrimonio si sia spostata oggi, dallo studio della nozione del contesto a quella di riuso. Dal concetto di contesto, il cui significato e ruolo sono stati largamente approfonditi in passato, si è passati all'approfondimento dei temi del riuso e del riciclo del patrimonio urbano della città.

Come spiega Bernardo Secchi nel suo intervento: «La città è sempre un mondo di oggetti connotati da una certa inerzia che accoglie nuovi modi d'uso, nuove pratiche, nuovi soggetti portatori di nuove idee» (Secchi 2010: 4). A causa dell'emergente crisi economica e alla critica alla città diffusa, il riuso e il riciclo sono diventate delle strategie fondamentali nel progetto sostenibile della città del futuro. Il riciclo viene contrapposto allo spreco edilizio; ciò ha spinto alla riflessione sul valore storico e universale di questi spazi, sulla capacità di attraversare il tempo propria di alcune parti della città esistente. «Una grande paura dell'instabilità percorre il mondo contemporaneo che quindi si rivolge ai valori della memoria» (Secchi 2010: 13). Occorre tuttavia avere uno sguardo critico nei confronti del passato, non bisogna dunque idealizzarlo, ma saperne discernere gli elementi positivi da quelli negativi. Riguardo all'integrazione e al riutilizzo del patrimonio architettonico e urbano nella città contemporanea, possono essere individuati due aspetti dello stesso processo. Prima di tutto il recupero e il riuso di edifici antichi di grande valore architettonico, che perdono il loro *status* di monumenti storici da visitare, per diventare biblioteche, centri culturali, musei, teatri e Università. In secondo luogo la trasformazione di edifici meno prestigiosi, che qualche anno addietro sarebbero stati votati alla distruzione, vengono oggi rifunzionalizzati e riciclati, è il caso di magazzini industriali trasformati in infrastrutture culturali, convertiti in alloggi e in scuole, ecc. Questo patrimonio minore di cui la riabilitazione mette in opera dei metodi ben differenti da quelli della disciplina del restauro, non esige la fedeltà storica, ma fa appello all'ingegnosità e all'innovazione.

È possibile, in conclusione, affermare che il progetto urbano di valorizzazione e trasformazione del patrimonio diventa oggi in Europa il mezzo privilegiato d'intervento per lo sviluppo della città del futuro. Di fronte all'espansione incontrollata della città, alla crisi energetica e ai temi ambientali, sociali ed economici dello sviluppo sostenibile, ricostruire la città su se stessa, senza consumare nuovi terreni è diventata una questione inevitabile. La città sostenibile deve evolvere su se stessa e la sua crescita si attuerà attraverso il recupero e la trasformazione del tessuto urbano esistente.

1.2 Influenze e prospettive a Sud del Mediterraneo

I Paesi del Sud del Mediterraneo sono depositari di un patrimonio materiale e culturale immateriale caratterizzato da una ricchezza inestimabile e da una grande varietà di siti, architetture, paesaggi culturali e luoghi sacri, fortemente radicati nella società. Questo patrimonio testimonia un'identità e una cultura comune, divisa soltanto dalle frontiere ereditate durante il colonialismo. Un patrimonio che merita un'attenzione particolare, rispetto al suo valore sociale, storico e spaziale e in ragione del suo potenziale ruolo di acceleratore dello sviluppo sostenibile per i territori e le comunità. Nonostante il ruolo decisivo che il patrimonio ha nell'affermazione delle identità e nel miglioramento della qualità della vita degli abitanti, la sua esistenza è spesso fortemente minacciata da pressioni di differente natura esercitate sui centri urbani, a causa di una demografia in costante aumento e dal numero crescente di grandi lavori infrastrutturali. Si costatano sempre di più importanti e rapide trasformazioni urbane che si operano nelle città del Maghreb e del Mashrek senza un'adeguata presa in considerazione del patrimonio presente in questi territori. Un patrimonio ancora poco conosciuto e spesso sottovalutato, rispetto al suo impatto e alla sua relazione con le politiche di sviluppo municipale.

Il Sud del Mediterraneo è dunque indietro rispetto alla riva Nord per ciò che concerne la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio architettonico, urbano e culturale immateriale. Questa condizione di arretratezza verso tali temi è stata causata dal fatto che le nozioni di patrimonio urbano e di patrimonio culturale immateriale, sono state accolte da poco tempo. Nel corso del XX secolo, il Maghreb e il Mashrek hanno preferito, infatti, investire su un'idea di città moderna, in opposizione al patrimonio architettonico e urbano, considerato come un freno dall'uscita dal sottosviluppo. Ancora oggi, viene presa a riferimento la 'rivoluzione haussmaniana' per giustificare gli sventramenti nel tessuto urbano dei centri antichi, in nome del progresso e della modernità. Lo storico d'arte islamica Oleg Grabar sottolinea «[...] la rottura intellettuale e psicologica con un mondo visuale passato e invita a elaborare un'altra maniera di pensare l'arte islamica che non sia prigioniera della cultura che gli ha dato la nascita» (Grabar 1996: 31). Bisogna tuttavia constatare che col tempo tale appello sembra essere stato accolto e negli ultimi anni le autorità maghrebine hanno progressivamente attuato delle politiche di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio.

L'attenzione al patrimonio urbano ha avuto i suoi primi frutti negli anni Settanta, in un periodo storico in cui già in Europa vi era un consolidato dibattito su tali temi e in cui venivano messe in pratica le prime esperienze di riabilitazione dei centri antichi. In Maghreb e in Mashrek, tale interesse per la città consolidata è nato principalmente attraverso l'azione delle organizzazioni intergovernative, in particolar modo grazie al lavoro dell'UNESCO e della Banca Mondiale. Grazie alle organizzazioni internazionali, negli anni settanta, l'Algeria (1974), la Tunisia e il Marocco (1975) hanno ratificato la Convenzione UNESCO riguardante la protezione sul piano mondiale del Patrimonio Culturale e Naturale. Numerose sono oggi le

Medine iscritte nella lista del patrimonio mondiale. Ricordiamo l'iscrizione da parte della Tunisia della Medina di Tunisi (1979) e di quella di Sousse (1988); delle Medine di Fès (1981), di Marrakech (1985), di Tétouan (1997) e di Essaouira (2001) in Marocco e della Casbah di Algeri (1992) in Algeria. Sono stati iscritti inoltre la città storica del Cairo (1979), di Meknes (1996) e il centro antico e il quartiere moderno della città di Rabat (2012) in Marocco. (Figg. 41, 42, 43)



Figg. 41, 42, 43 - Il centro antico di Rabat. La Casbah di Algeri. La Place *Jemaa el Fna* a Marrakech, © UNESCO.

In un periodo storico in cui le politiche di salvaguardia e valorizzazione dei Paesi del Sud del Mediterraneo cominciavano a prendere il sopravvento sull'estensione urbana, la definizione di patrimonio, adottata nel 1972 dalla 'Convenzione del patrimonio mondiale', ha rafforzato l'importanza del recupero del patrimonio urbano, che trascende da quella di monumento storico. Tale inversione di tendenza ha permesso anche alle città mediterranee in via di sviluppo di concepire il patrimonio non più come un elemento astratto dall'insieme dello spazio, ma comprendente anche l'ambiente che lo circonda, mostrando inoltre una doppia natura, materiale e immateriale. La nozione di patrimonio urbano è oggi considerata anche nel Sud del Mediterraneo come il risultato di una stratificazione nel tempo di differenti elementi formali: gli edifici monumentali e ordinari, le strade, le piazze, il tessuto urbano; inglobando, inoltre, gli aspetti culturali immateriali, sociali, economici e legati all'uso.

Come si è arrivati a tale consapevolezza riguardo ai temi del patrimonio? Prima di comprendere in dettaglio le questioni che hanno caratterizzato i processi di patrimonializzazione dei tessuti storici del Sud del Mediterraneo, dai primi del Novecento a oggi, è importante comprendere brevemente lo stato dell'arte riguardo a tali temi. Numerosi ricercatori si sono, infatti, interessati ai centri antichi delle città maghrebine, soprattutto dalla metà del XX secolo in poi, facendo notare le fasi di marginalizzazione e di patrimonializzazione che si sono intervallate fino ai nostri giorni. Alcuni studiosi si sono concentrati sulle azioni condotte dalle amministrazioni pubbliche sui centri urbani antichi che hanno favorito la loro relegazione all'inizio del periodo coloniale e, in seguito, hanno avviato percorsi complessi di presa di coscienza patrimoniale. Altri si sono interessati al modo in cui le popolazioni locali hanno investito sui centri antichi, come nel caso della Medina di Fès che dopo essere stata a lungo abbandonata dalla borghesia marocchina, durante il protettorato francese, è stata recentemente oggetto di varie azioni di riqualificazione supportate dai cittadini.

I primi lavori, avviati durante il periodo della decolonizzazione, sono stati realizzati da sociologi, geografi e storici, principalmente francesi, tra i quali ricordiamo: René Lespès²³, Jacques Berque²⁴, Jean Pelletier²⁵, André Nouschi²⁶, André Adam²⁷ e Paul Sebag²⁸. Questi studiosi hanno avuto il merito di mettere in evidenza i problemi urbani indotti dalla colonizzazione, in particolare hanno approfondito le questioni riguardanti la pauperizzazione della città antica, progressivamente abbandonata per costruire la città moderna. In seguito, tra gli anni Settanta e Ottanta, una seconda generazione di ricercatori, tra i quali Jellal Abdelkafi²⁹, Mahmoud Gdoura e Jean-Marie Miossec, ha realizzato degli studi urbani e sociali sulle città del Maghreb, mettendo in evidenza la crisi attraversata dai centri antichi che, dopo il periodo coloniale, sono stati travolti da un forte degrado e da una marginalizzazione del tessuto antico. Per spiegare tali fenomeni, gli studiosi hanno coniato delle definizioni difficilmente traducibili, come: *taudification*³⁰, *soukalisation*³¹, *oukalisation*, *gourbivillisation*³², *bazardisation* e ruralizzazione³³ per evidenziare i fenomeni di degrado e marginalizzazione della città storica.

La fine degli anni Novanta è stata caratterizzata dalla moltiplicazione delle azioni realizzate dall'UNESCO incentrate sulla sensibilizzazione di azioni di valorizzazione del patrimonio e sul lavoro delle amministrazioni pubbliche e delle associazioni di cittadini sulla riqualificazione dei tessuti antichi. Tuttavia, si è verificato, anche in questo caso, un divario tra i discorsi ufficiali e la realtà di questi interventi, che in alcuni casi non hanno ottenuto i risultati sperati. Tali questioni sono state oggetto delle recenti ricerche di alcuni studiosi anglosassoni, come quelle realizzate da Ruth Glass³⁴, che hanno evidenziato i processi di gentrificazione e i fenomeni d'esclusione delle fasce sociali più deboli, portati avanti in Maghreb, a causa degli interventi di riqualificazione dei centri antichi, che si moltiplicano attraverso le azioni di valorizzazione del patrimonio realizzate dall'UNESCO.

Attraverso tale sintetico excursus si evince la grande differenza tra la realtà europea e quella del Nord Africa, se in Europa s'inizia a riflettere su tali questioni fin dai primi del Novecento, nel Sud de Mediterraneo l'attenzione è invece incentrata in maniera prioritaria sui monumenti storici in quanto oggetti isolati, il tessuto urbano antico non è dunque ancora coinvolto negli interventi riguardanti la conservazione. Ciò è dimostrato dal fallimento del *Plan Valensi* per la città di Tunisi. Nel 1920, Victor Valensi, grande figura dell'architettura *arabisante* realizzò il *Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension* di Tunisi e, in quest'occasione, egli definì la Medina come un *tutto indivisibile*, modello d'urbanizzazione superiore, a suo avviso, rispetto a quelli realizzati in epoca moderna (Abdelkafi 2010: p. 89). L'architetto colpito dall'unicità del tessuto urbano e dell'architettura della Medina di Tunisi, accolse, per la prima volta in Maghreb, la dottrina della conservazione del patrimonio urbano. Tuttavia le idee all'avanguardia di Valensi furono abbandonate e non si diffusero né attraverso gli architetti né attraverso i politici dell'epoca. (Fig. 44)



Fig. 44 - Il *Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension* di Tunisi, V. Valensi, 1920. © Abdelkafi 1989.

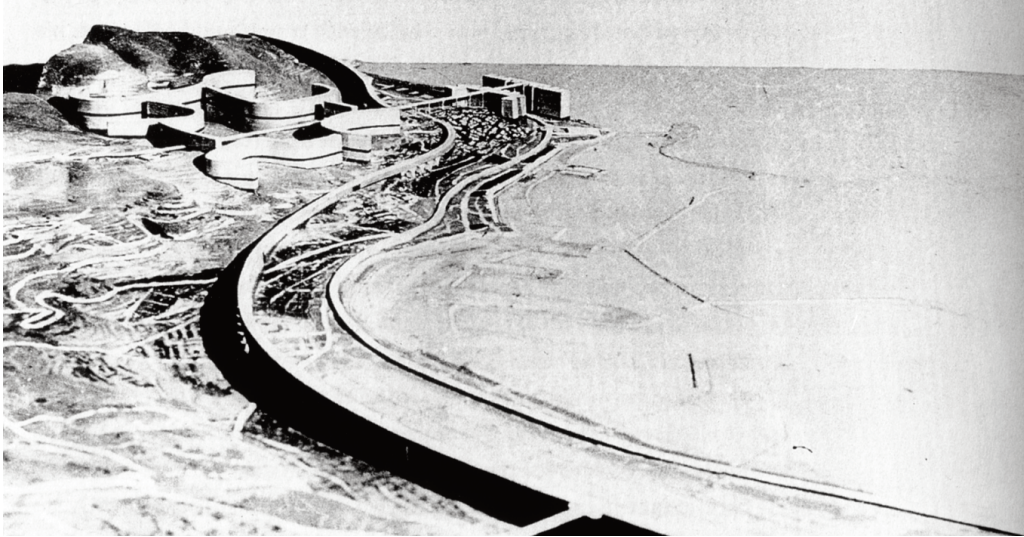


Fig. 45 - Il *Plan Obus* di Le Corbusier per Algeri, 1930, © Frampton 2008.

Nel 1930, Le Corbusier sorvolò Algeri e, rimanendo colpito dalla visione aerea della regione del Mzab, realizzò il *Plan Obus*. Il progetto prevedeva una megastruttura, in cui la copertura dell'edificio-infrastruttura ospitava l'autostrada, che si estendeva per 10 km per tutta la lunghezza della *corniche*, il fronte al mare di Algeri. La 'città viadotto' attraversava la Casbah, che non era demolita ma veniva sorvolata in diversi modi dalla nuova architettura (Frampton 2008: 209). (Fig. 45) Questo incredibile gesto architettonico, fa emergere delle questioni fondamentali in materia di organizzazione spaziale e di pianificazione urbana: cosa fare della Medina che occupa il cuore delle città in continua espansione? Bisogna sovrapporvi la città moderna, circondarla, tagliarla in pezzi o sventrarla radicalmente? Tutte queste soluzioni sono state proposte sia durante il periodo coloniale che durante quello nazionale. Le Medine sono state ritenute inadeguate ai progetti di modernizzazione voluti dagli Stati, poiché intese come «Un patrimonio [...] imbarazzante al livello della pianificazione» (Bisson, Troin, 1982: 2). Per tali motivi, poche Medine sono state esenti da operazioni di rinnovamento urbano proposte da architetti paladini della modernità e accettate dalle amministrazioni pubbliche che avevano l'ambizione di superare la cultura tradizionale per adeguarsi ai nuovi modelli occidentali.

Dagli anni Trenta agli anni Sessanta, infatti, le città storiche soffrivano il sovraffollamento a causa dell'aumento vertiginoso del numero della popolazione. Inoltre le Medine subirono uno sconvolgimento delle strutture sociali a causa del fenomeno dell'indipendenza e dell'abbandono delle abitazioni tradizionali da parte della nuova classe borghese; questi abitanti furono rimpiazzati dalle popolazioni che si trasferirono dalla campagna in città, causando il degrado e l'abbandono dei tessuti antichi. Dall'inizio dell'era postcoloniale, dunque, la questione prioritaria che i Paesi Arabi del Sud del Mediterraneo dovevano risolvere era quella dello sviluppo posto in termini imperativi di creazione d'impiego e di costruzione di nuovi alloggi.

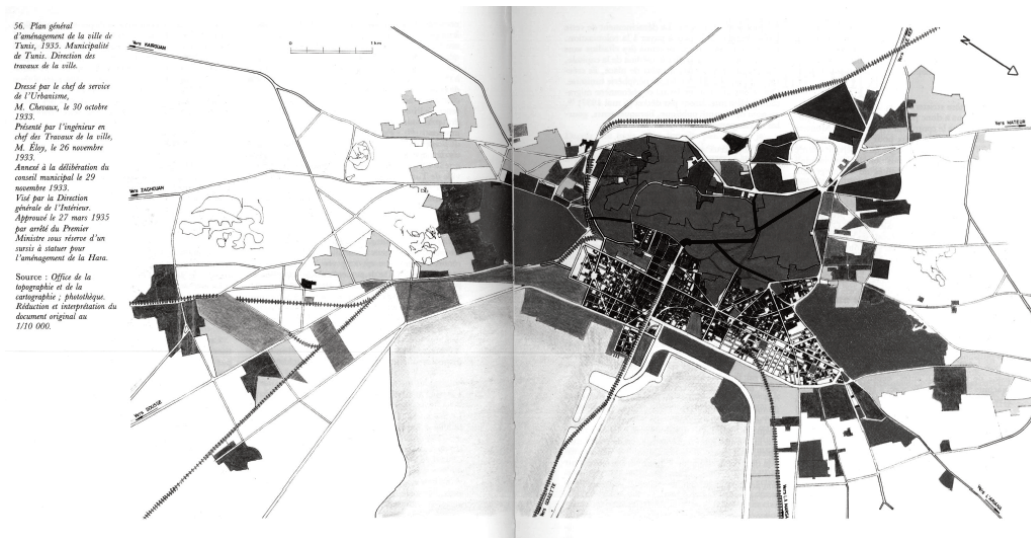


Fig. 46 - Il Plan d'aménagement de la ville de Tunis di M. Chevaux, 1935, © Abdelkafi 1989.

Per tali motivi, fu avviata un'ondata di sventramenti che modificarono e in alcuni casi stravolsero la città antica.

La storia di Tunisi è esemplare a tal riguardo, sin dagli anni Trenta, all'epoca dell'espansione della città coloniale, la possibilità di sventrare alcune parti della Medina era molto dibattuta. I molteplici piani urbanistici e le teorie portate avanti da amministratori e architetti rendono evidente i tentativi ideologici e politici di distruggere la città esistente. A Tunisi, il *plan général d'aménagement* del 1935 propose di attraversare la città antica per assicurare il collegamento stradale con la città moderna. (Fig. 46) Questo piano fu in seguito bloccato dal consiglio municipale. Nel 1958, all'indomani dell'indipendenza, l'architetto Olivier-Clément Cacoub, chiamato dal comune di Tunisi per formulare un piano di risanamento del centro antico, propose di prolungare l'asse dell'*avenue de France* attraversando la Medina, dalla Porte de France alla Casbah.

Nel 1961, venne organizzato un 'concorso internazionale per l'attraversamento della Casbah' dall'Unione internazionale degli architetti; i risultati del concorso furono invalidati ma il tema fu ripreso da Ludovico Quaroni e Andrea De Carlo nel *Plan directeur du Grand Tunis* del 1963³⁵, in cui erano previste delle autostrade urbane che avrebbero dovuto attraversare la città esistente, espressamente richieste dal potere politico. (Figg. 47, 48) Il Presidente dell'epoca Habib Bourghiba, infatti, da decenni desiderava sventrare la città storica attraverso un'autostrada urbana che avrebbe costituito un asse monumentale, esteso dalla residenza presidenziale di Cartagine alla sommità della collina in cui si trova la Casbah. Nel 1978, l'arch. O.-C. Cacoub formulò un secondo progetto *de mise en valeur de la mosquée Zitouna* nella Medina; nonostante il suo titolo seducente, il progetto prevedeva un nuovo sventramento est-ovest che aveva lo scopo di far raggiungere la Grande Moschea *Zitouna* alle aumobili (Abdelkafi 1982: 203-305).



Figg. 47, 48 - *Plan directeur du Grand Tunis*, di L. Quaroni e A. De Carlo, 1963, © Balbo 2010. *Projet de mise en valeur de la Mosquée Ez-Zitouna à Tunis*, di O. C. Cacoub, 1978, © CNRS 1982.

Uno di questi sventramenti, quello di *Sidi El Béchir*, nella zona sud della Medina, fu effettuato, alla fine degli anni Sessanta, per costruire una grande strada che collegasse direttamente la Medina con il resto della città, provocando accesi fenomeni di contestazione che furono repressi dalle autorità.

In quel periodo gli architetti e i pianificatori si sono dunque concentrati quasi esclusivamente sull'adattamento della città storica alla circolazione automobilistica, qualsiasi fosse il prezzo da pagare. Ad esempio, a Fès, il piano regolatore del 1975 non riuscì ad arrestare gli sventramenti del *R'cif*, un *riad* all'interno della Medina, e la copertura dell'*oued Boukharoub*, avviati nel 1960, per far penetrare la circolazione automobilistica all'interno della città antica. Nelle città del Sud del Mediterraneo la pianificazione funzionalista ha quindi cercato di assoggettare la città alla macchina, producendo delle conseguenze fatali per il tessuto storico, ovvero sventramenti e vaste demolizioni che hanno creato esempi di risanamento urbano e ricostruzioni poco interessanti, realizzate nonostante il dissenso dei cittadini e di diversi architetti e studiosi.

Dopo il Congresso di Venezia, in cui fu creato l'ICOMOS con lo scopo di portare avanti, con il sostegno dell'UNESCO, azioni di sensibilizzazione riguardanti la tutela del patrimonio, si decise di diffondere tali temi anche nei Paesi del Maghreb e del Mashrek. L'organizzazione a Tunisi, da parte dell'ICOMOS del «Congresso su gli aspetti particolari del risanamento e della messa in valore delle città antiche nord-africane e asiatiche del bacino mediterraneo», nel 1968, sarà il punto di partenza della mobilitazione dei Paesi Arabi su tali questioni. Da questo momento furono organizzati nel Sud del Mediterraneo diversi Congressi e Seminari che s'interrogarono sul futuro del patrimonio culturale arabo³⁶. Come sottolinea l'architetto egiziano Galila El Kadi «[...] lo Stato si rende conto che non si poteva costruire il presente e pianificare l'avvenire attraverso l'amnesia, bisogna [...] conciliare l'autenticità che è la storia e il rinnovamento che è l'avvenire» (El Kadi, Bonnamy 2001: 281).

Questa rinnovata attenzione al patrimonio urbano delle città del Sud del Mediterraneo, raggiunge il suo maggiore interesse, dal punto di vista della riflessione teorica, nella formulazione della dottrina della salvaguardia introdotta dall'UNESCO nella Raccomandazione

di Nairobi del 1976. Questo testo è di grande importanza perché attraverso i suoi principi vengono delineate le linee guida per la tutela e il recupero dei centri antichi che sono diventati, con il tempo, un riferimento per le città del Sud del Mediterraneo. La Raccomandazione riconosce alla città antica, insieme storico o tradizionale, il carattere di totalità omogenea, coerente e indivisibile. Il testo considera le architetture monumentali, il tessuto urbano storico e le arti tradizionali come patrimonio materiale e culturale immateriale essenziale alla valorizzazione dell'identità culturale di ogni Nazione. L'Articolo 5 invita i professionisti coinvolti nei progetti di recupero e valorizzazione del patrimonio a integrare armoniosamente gli insiemi storici o tradizionali nella vita contemporanea³⁷. Per farlo sono chiamati a realizzare i principi presenti nella Raccomandazione che si possono riassumere e schematizzare nei seguenti punti:

- La conservazione della morfologia urbana della città storica; per fare ciò la forma del tessuto antico deve essere integralmente conservata. Ciò significa che il carattere pedonale delle trame delle strade deve essere rispettato e l'allargamento degli assi viari o gli sventramenti del tessuto urbano devono essere assolutamente proibiti.
- L'attenzione alla tipologia delle architetture presenti, che presuppone implicitamente il rispetto del tessuto urbano. La ricostruzione degli edifici crollati deve rispettare la tipologia originaria, che nel caso delle Medine è quella della casa a patio; il nuovo edificio non deve inoltre superare l'altezza delle architetture vicine.
- La protezione e la conservazione dei monumenti storici e del loro contesto. Il contesto in cui si trova il monumento deve far parte del progetto, poiché i monumenti non sono degli artefatti isolati, ma sono parte integrante del contesto urbano.
- La finalità principale della valorizzazione del patrimonio monumentale e urbano è la trasmissione della memoria dei luoghi e del messaggio culturale alle generazioni future.
- L'integrazione del tessuto storico nella città contemporanea. Quest'obiettivo implica una concezione della progettazione urbana che mira a eliminare le barriere tra i diversi quartieri per evitare la segregazione spaziale. Per fare ciò bisogna puntare sulla progettazione dello spazio pubblico, sull'estensione delle aree pedonali e all'aumento dei trasporti pubblici.
- L'adattamento delle architetture antiche ai modi di abitare contemporanei. Nel caso delle Medine, per far in modo che le case a patio da edifici obsoleti si trasformino in luoghi in cui poter vivere in maniera confortevole, è necessario riadattare tale tipologia ai modi di vivere delle famiglie attuali e agli *standards* tecnici contemporanei, rispettandone la sua identità.
- Il superamento del carattere di ghetto della città storica, assicurandone la promozione sociale e il suo sviluppo economico. La povertà degli abitanti e l'obsolescenza delle architetture non devono essere considerate come una fatalità della città antica, ma devono essere risolte attraverso delle strategie di rigenerazione urbana sostenibile, economica e sociale, da parte delle amministrazioni pubbliche attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini.

Da tali principi si evince che la lotta contro il degrado urbano e l'assistenza finanziaria per il miglioramento dell'abitato, sono i fattori decisivi per la riqualificazione urbana, sociale ed economica sostenibile della città. Affinché la città storica partecipi pienamente alla vita

economica della città contemporanea, bisogna coinvolgere gli abitanti, aiutare gli artigiani incoraggiandoli nella creazione di servizi di prossimità, favorire il turismo culturale integrato, investire sulla cultura e sulla ricerca scientifica e tecnologica e sul rispetto dei principi della sostenibilità ambientale. Per fare ciò bisogna che gli Stati incoraggino gli investimenti e organizzino dei partenariati pubblico-privati. Enunciare i principi della salvaguardia e valorizzazione del patrimonio richiamati dalla Raccomandazione di Nairobi e da altre Convenzioni e Carte dell'UNESCO e dell'ICOMOS potrebbe sembrare ridondante, ma invece è utile poiché questi principi sono ancora attuali ed adattabili alla realtà dei Paesi Arabi che, nonostante tali riflessioni, azioni e campagne, non riescono spesso a mettere in pratica delle strategie efficaci per ciò che concerne la riqualificazione del patrimonio.

Grazie a tali azioni di sensibilizzazione realizzate dalle organizzazioni internazionali e dalle associazioni di cittadini, professionisti e specialisti del settore del Maghreb e del Mashrek, dagli anni Settanta in poi, questa rinnovata attenzione al patrimonio si è concretizzata fuori dai consueti quadri amministrativi nazionali e locali, attraverso la creazione d'istituzioni patrimoniali incentrate sulla salvaguardia del patrimonio urbano. In questo periodo sono apparse, infatti, quasi in concomitanza, diverse importanti organizzazioni incentrate sulla tutela e la valorizzazione del patrimonio urbano. L'*Association de sauvegarde de la Médina de Tunis* (ASM) è nata nel 1967 con lo scopo di far conciliare la salvaguardia del patrimonio architettonico e urbano con le azioni di sviluppo economico e d'integrare i tessuti storici all'interno dei processi d'organizzazione spaziale dell'agglomerazione urbana tunisina. L'ASM di Tunisi, organizzazione in principio autonoma rispetto alla municipalità, ha permesso di superare l'immobilismo dell'amministrazione pubblica locale, aiutandola ad avviare progetti di riqualificazione del patrimonio urbano in opposizione al Governo Nazionale che prevedeva azioni di sventramento all'interno del tessuto storico.

Qualche anno dopo, in Algeria fu istituito l'*Atelier Casbah* (1969), primo ufficio d'urbanistica creato ad Algeri, dopo l'indipendenza, che ha permesso l'avvio della battaglia di tutela e conservazione del patrimonio storico della città. Quest'ufficio, insieme al *Comedor*, il 'comitato permanente di studi, d'organizzazione e di sviluppo dell'agglomerazione di Algeri', propose di riqualificare d'urgenza il patrimonio urbano della Casbah per permettere agli abitanti di vivere in condizioni accettabili e di reintegrare il tessuto antico nella città. Nel 1973, l'*Association des Amis des Monuments Historiques du Caire* ha avviato il progetto d'intervento nel Cairo fatimita, studiando e delimitando i quartieri da salvaguardare (Abdelkafi 2010: 92). Infine, a Fès nel 1975, il *Ministère de l'habitat et de l'aménagement du territoire* ha ideato un *Atelier* che ha permesso di far lavorare insieme funzionari pubblici, architetti, urbanisti, ricercatori ed esperti sui temi del patrimonio, ponendo il problema della riqualificazione della Medina e della sua centralità rispetto alla città, con l'obiettivo di realizzare un piano regolatore per la città, lo *Schéma Directeur d'Urbanisme*. Questo piano è stato appoggiato dal Reame del Marocco e fortemente incoraggiato dall'UNESCO. Infine, qualche anno più tardi, l'operazione *Bab al-Faraj* di 'rinnovamento' del centro storico di Aleppo, fu bloccata grazie all'opposizione della società civile alla modernizzazione distruttiva della città

in favore della tutela e valorizzazione della città consolidata.

In quasi tutti i Paesi del Sud del Mediterraneo si è assistito dunque alla creazione d'istituzioni o semplicemente di movimenti d'opinione per la salvaguardia del patrimonio. Questo fenomeno è la conseguenza del degrado fisico del patrimonio urbano e architettonico, ma nasce anche dall'emergere delle riflessioni sulla conservazione architettonica e urbana, fino ad arrivare ai valori immateriali che la città antica presenta. La questione della riabilitazione del patrimonio urbano si pose, infatti, principalmente per due ragioni: da una parte a causa dell'esodo di migliaia di persone che abitavano nelle campagne per le quali la Medina fu la sola alternativa per vivere in città; dall'altra grazie all'influenza delle riflessioni sulla conservazione del patrimonio che erano state elaborate precedentemente nei Paesi della riva Nord e attraverso il lavoro delle organizzazioni internazionali.

Come spiega Marcello Balbo, a causa del processo di urbanizzazione che tutti i Paesi Arabi hanno conosciuto, fin dai primi del XX secolo, la Medina è diventata «[...] un quartiere perso nel magma urbano, un patrimonio degradato e marginalizzato, per il quale si designava che due futuri possibili: essere condannato al bulldozer o trasformarsi in spazio monumentale turistico con la riconversione immobiliare e sociale limitata a qualche isolato di prestigio, il resto era inevitabilmente destinato alla *bazardisation* nonché a una segregazione crescente» (Balbo 2010: 11). Un recupero dell'insieme della Medina e della sua rivalorizzazione in quanto elemento centrale della struttura urbana era considerato come un'alternativa fortemente improbabile.

Il periodo degli anni Settanta fu, tuttavia, marcato da cambiamenti politici ed economici che portarono a una seconda fase riguardante la questione del patrimonio. Di fronte ad una domanda di residenze, d'infrastrutture e di servizi urbani non gestibili dalle autorità pubbliche e a causa della pressione degli interessi del settore delle costruzioni, gli Stati diventarono ancora più deboli rispetto alle proprie capacità d'intervento. Nella città storica la liberalizzazione economica si tradusse con la diminuzione delle operazioni di riabilitazione e la rinuncia della tutela come elemento costitutivo delle politiche urbane, tranne nei casi in cui tali azioni erano già radicate come a Tunisi, in cui l'ASM ha continuato a portare avanti diversi progetti di riqualificazione del patrimonio urbano, salvando la Medina dal degrado e dalla distruzione.

Anche se è difficile generalizzare, è possibile dire che il processo di marginalizzazione della città storica si è completato negli anni Novanta, nel momento in cui le classi medie hanno abbandonato definitivamente il centro antico per trasferirsi nelle nuove zone d'espansione, non riconoscendo più la città consolidata come luogo di riferimento della loro spazialità urbana. Ciò ha modificato in maniera sostanziale il ruolo che la città antica aveva all'interno delle dinamiche urbane, comportando il degrado del tessuto antico e la sua marginalizzazione rispetto alle aree emergenti della città. Nello stesso periodo è emerso un altro fenomeno opposto, ovvero la progressiva musealizzazione e banalizzazione di alcune Medine a causa d'interventi di riqualificazione improntati sull'aumento del turismo di massa e sullo sviluppo economico.

Dagli anni Novanta in poi, le organizzazioni internazionali hanno intensificato le azioni di controllo contro l'introduzione di attività d'affari, culturali o turistiche, al fine di non disequilibrare le attività economiche tradizionali. L'UNESCO, l'UNDP (*United Nations Development Programme*), la Banca Mondiale e l'UNEP (*United Nation Environment Programme*)³⁸ contribuiscono tecnicamente e finanziariamente alle procedure nazionali di salvaguardia nei Paesi Arabi, cercando di favorire la stretta cooperazione e i partenariati tra le istituzioni pubbliche e i professionisti del settore, con l'obiettivo di contribuire alla crescita delle competenze e al rafforzamento delle capacità operative a livello locale (Mengin 2013: 24).

L'assistenza dell'UNESCO al Progetto di valorizzazione del patrimonio monumentale della medina di Tunisi e del sito archeologico di Cartagine ai fini dello sviluppo economico (1970-1974) è stata la prima esperienza di questo tipo nel Sud del Mediterraneo diventando un riferimento per le altre città. Poiché, per la prima volta, la salvaguardia e la valorizzazione sono state pensate in termini di sviluppo economico. Il patrimonio storico e quello archeologico della provincia tunisina sono stati associati in una strategia comune di pianificazione, ciò ha favorito l'innovazione istituzionale riguardante la tutela del patrimonio urbano, ovvero la creazione del *District de Tunis* nel 1972³⁹.

Il progetto di salvaguardia della Medina si è concretizzato attraverso l'operazione di riqualificazione del quartiere *Hafsia* portata avanti dall'ASM. Questa parte del tessuto storico della città, a partire dal 1918, fu oggetto di molteplici demolizioni giustificate da problemi d'insalubrità, che hanno provocato la creazione di vuoti urbani e di degrado sociale. (Fig. 49)



Fig. 49 - Lo stralcio della planimetria del progetto di riqualificazione del quartiere *Hafsia* nella Medina di Tunisi, 1973-86, © ASM.

L'obiettivo del progetto è stato la riabilitazione di quest'area, di circa 13 ettari, attraverso la costruzione di quattrocento alloggi e di un centinaio di attività commerciali al posto dei vuoti urbani, attraverso l'ideazione di un progetto che ha ricostituito la trama viaria originaria, rispettando le tipologie abitative e la morfologia urbana esistente. L'intervento ha previsto un'attenzione particolare nei confronti dell'esistente con la riqualificazione degli spazi pubblici e delle strade, pedonalizzandone alcune. Sono stati inoltre recuperati una parte degli edifici esistenti e sono stati previsti dei finanziamenti per incoraggiare i privati a rinnovare le abitazioni e le attività commerciali non coinvolte dal progetto. (Figg. 50, 51)



Figg. 50, 51 - Il quartiere *Hafsia* nella Medina di Tunisi. Sezioni di una unità abitativa del quartiere *Hafsia* nella Medina di Tunisi, © ASM.



Figg. 52, 53 - Il quartiere *Hafsia* nella Medina di Tunisi, © ASM.

Attraverso tale intervento il sistema infrastrutturale del quartiere è stato migliorato, rafforzando, allo stesso tempo, il tessuto urbano storico della Medina. L'ASM è riuscita a rialloggiare gli abitanti nelle proprie case dopo averle risanate. Il progetto è riuscito, infine, a rivitalizzare le attività commerciali del quartiere e a favorire lo scambio tra abitanti di categorie sociali differenti. L'intervento è dunque riuscito a invertire il processo di degrado della Medina avviato all'inizio del XX secolo (UNESCO 2003: 106-108).

Quest'operazione è stata promossa dalla Banca Mondiale ed è stata realizzata da un gruppo multidisciplinare costituito da architetti, urbanisti, economisti e sociologi dell'ASM. (Figg. 52, 53)

Per quanto riguarda la riserva naturale e il parco archeologico di Cartagine il progetto ha previsto nel 1972 una campagna internazionale di scavi archeologici. Al di là dei risultati concreti di queste esperienze, il lavoro del gruppo di professionisti e studiosi dell'ASM e l'assistenza dell'UNESCO e dei partner UNPD e Banca Mondiale ha avuto l'effetto di accelerare la presa di coscienza patrimoniale e di renderla concreta e inoltre di fare evolvere i metodi di pianificazione municipali.

Anche il recupero della città di Fès in Marocco, pilotato dal 1995 dalla Banca Mondiale, di cui la Medina è stata iscritta sulla Lista del patrimonio mondiale nel 1981, può essere considerato una dell'esperienza che ha avviato il processo di patrimonializzazione portato avanti dalla comunità internazionale. Dopo tali progetti, infatti, la questione della salvaguardia dei nuclei antichi nel quadro dello sviluppo locale ha dato luogo a numerose sperimentazioni. Se le prime strategie si basavano sulla convinzione che lo sviluppo del turismo sarebbe stato il principale vettore di finanziamento delle politiche di tutela della città consolidata, le esperienze attuali prendono atto degli effetti negativi che si sono manifestati. Oggi si è compreso che per garantire un futuro sostenibile al tessuto urbano questo deve essere abitato, ciò implica la creazione di una *mixité* sociale e allo stesso tempo il mantenimento degli abitanti del luogo, depositari della memoria collettiva della città antica.



Figg. 54, 55, 56 - Il parco d'Al Azhar vicino al muro di cinta del Vecchio Cairo, 2002, © AKDN.

Un'altra esperienza positiva è stata portata avanti dall'organizzazione internazionale *Aga Khan Trust for Culture*⁴⁰ che ha lanciato nel 1984 il progetto del parco d'Al Azhar su un'area degradata diventata una discarica abusiva, situata al limite del muro di cinta del Vecchio Cairo. Il parco inaugurato nel 2002 è stato uno straordinario successo, poiché ha avuto un effetto catalizzatore sullo sviluppo del quartiere limitrofo *Darb Al Ahmar*, uno dei più poveri e più popolosi del Cairo. Il patrimonio urbano e architettonico è stato riqualificato e la riabilitazione dell'abitato a fini sociali è stata accompagnata da programmi di formazione, sanitari, d'educazione e d'igiene, attraverso il montaggio di un sistema di micro credito per favorire lo spirito imprenditoriale e per creare nuovi impieghi. (Figg. 54, 55, 56)

Tra le operazioni portate avanti dall'UNESCO, oltre al monitoraggio, al sostegno e al finanziamento di progetti di tutela e valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale, tale organizzazione si occupa dell'iscrizione nella Lista del patrimonio mondiale dei siti patrimoniali e di diffondere i principi formulati dalle Carte e dalle Convenzioni. Ricordiamo, in tal senso, il progetto pilota, lanciato nel 2009, che ha avuto lo scopo di far conoscere, diffondere e rendere operativa la «Carta internazionale per la salvaguardia delle città storiche», redatta a Washington nel 1987. Il progetto ha mirato alla diffusione dei principi e degli obiettivi di questo documento, introducendone i metodi e gli strumenti stabiliti, con lo scopo di accrescere le competenze e le conoscenze delle amministrazioni locali e dei professionisti del settore, di avviare una gestione più efficiente del patrimonio urbano contribuendo al miglioramento della sua tutela e della sua valorizzazione e d'incrementare lo scambio di conoscenze tra i Paesi del Maghreb e del Mashrek (UNESCO 2009: 41-47). Inoltre l'UNESCO segue più di 250 città storiche iscritte sulla Lista del patrimonio mondiale attraverso delle azioni mirate alla sensibilizzazione delle comunità riguardo al tema del recupero e della messa in valore dei centri antichi⁴¹.

Negli ultimi anni l'UNESCO ha organizzato diversi eventi e iniziative come l'atelier incentrato sul *Partenariats pour les villes du patrimoine mondial. La culture comme vecteur de développement urbain durable* del 2002, in cui si è riflettuto sull'importanza della valorizzazione dei centri antichi per uno sviluppo urbano sostenibile nei paesi in via di sviluppo. Sono stati realizzati dei programmi tematici per le città del patrimonio mondiale, come il *World Heritage Cities Programme* (2001)⁴², al fine di aiutare gli Stati a proteggere e mettere in valore il loro patrimonio urbano. Poiché le città hanno un bisogno costante di modernizzazione e di sviluppo delle infrastrutture, degli alloggi e dei servizi il *World Heritage Cities Programme* mira a rispondere all'esigenza della rigenerazione delle città consolidate, senza nulla togliere al carattere storico e all'identità propria dei siti e dei territori⁴³. Inoltre, la Conferenza di Vienna, *World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape*, incentrata sul conflitto potenziale tra architettura contemporanea e paesaggio urbano storico, ha portato alla redazione nel 2005 della *Declaration on the Conservation of Historic Urban Landscapes*, in cui è stata introdotta la nozione di paesaggio urbano storico⁴⁴. L'iniziativa *Historic Urban Landscapes* (HUL)⁴⁵ è stata avviata per sensibilizzare la salvaguardia dei centri antichi, includendo i valori ereditati e i significati culturali nel loro contesto più ampio attraverso strategie di conservazione e sviluppo urbano. Uno degli obiettivi di questo programma è di far comprendere che la salvaguardia e la conservazione delle città storiche, considerate come 'aree da conservare' o geograficamente limitate come 'quartieri speciali' non è sufficiente per far fronte alle crescenti pressioni esercitate sul patrimonio urbano (Van Oers, Haraguchi 2010: 3). Bisogna invece intervenire sul tessuto urbano storico attraverso strategie più ampie che riguardino l'intera città.

Queste azioni operative, di sensibilizzazione e di riflessione sui temi della salvaguardia e della trasformazione del patrimonio hanno aiutato e continuano tuttora a essere di fondamentale importanza per diffondere tali questioni sia nei confronti delle

amministrazioni pubbliche e dei professionisti del settore che nell'informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica.

La fase che oggi vivono i Paesi Arabi è molto diversa rispetto a quarant'anni fa, questa è caratterizzata da una forte instabilità economica e politica e allo stesso tempo dall'internazionalizzazione e dalla mondializzazione degli scambi. Un terzo del trasporto mondiale di containers transita, infatti, dal Mediterraneo, e i paesi del Sud sono al secondo posto dopo la Cina nell'accoglienza degli investimenti stranieri.



Figg. 57, 58, 59, 60 - Il degrado della Medina di Algeri, 2012. La Medina di Fès, 2010. La Medina di Tunisi, 2012. Una casa a patio occupata nella Medina di Tunisi, 2012.

L'intensificazione degli scambi internazionali e l'arrivo di finanziamenti stranieri hanno comportato diversi cambiamenti riguardo alla percezione del patrimonio materiale e immateriale. Oggi, infatti, l'importanza patrimoniale delle Medine è riconosciuta come testimoniano le numerose città arabe iscritte sulla Lista del patrimonio mondiale dell'umanità. I centri antichi delle città del Sud del Mediterraneo non corrono più il rischio di essere demoliti, tuttavia i problemi della 'monumentalizzazione' e della segregazione rispetto al resto della città sono ancora molto forti. Dunque il rapporto conflittuale tra 'contenitore' e 'contenuto' è ancora irrisolto; nella maggior parte dei casi, infatti, i progetti di riqualificazione dei nuclei antichi non hanno previsto delle politiche sociali, indispensabili alla tutela dei suoi abitanti e dei valori immateriali che li contraddistinguono, tranne che per alcuni casi, come gli interventi di salvaguardia e valorizzazione della Medina di Tunisi, realizzati dall'ASM.

La città storica continua a ospitare una popolazione in gran parte povera, che vive in condizioni di forte degrado; ad esempio, nella città di Algeri quasi un terzo degli edifici presenti nella Casbah sono crollati a causa di una totale mancanza di manutenzione, nonostante i piani elaborati dallo Stato. Inoltre, il problema del deficit d'infrastrutture e di servizi non è stato colmato e, al contrario, le condizioni sono peggiorate a causa dell'insufficienza degli investimenti pubblici per la riqualificazione e la manutenzione del tessuto antico. (Figg. 57-60) Parallelamente, in alcune città siamo davanti ad un fenomeno opposto, ovvero quello della gentrificazione di certe parti della città antica che si sta producendo soprattutto in Marocco a Fès, a Essaouira, a Asilah, a Tétouan, a Tangeri e a Marrakech, questo è un segnale evidente di un nuovo interesse del mercato per il patrimonio storico di queste città. Tali operazioni private di riqualificazione delle Medine, si traducono oggi, nella maggior parte dei casi, attraverso il recupero di elementi puntuali sparpagliati all'interno del tessuto storico. Questi interventi riguardano, infatti, molto spesso, il recupero esclusivo, da parte d'investitori privati, di architetture monumentali riadattate, nella maggior parte dei casi, ad attività turistiche come hotel, residenze e ristoranti di lusso, per rispondere alla nuova domanda proveniente da un turismo mondializzato.

Molti quartieri antichi, che erano stati abbandonati dalla borghesia tra il XIX e il XX secolo, sono, dunque, oggi dei luoghi d'attrazione, anche grazie alla realizzazione di progetti di riqualificazione da parte delle amministrazioni locali che favoriscono un «ritorno al centro antico» (Coslado, MacGuinness, Miller 2013). La rinnovata presenza di artisti, uomini d'affari e turisti, che investono e contribuiscono a modificare l'immagine di questi quartieri nei quali vivono, rischia di provocare la marginalizzazione delle fasce sociali più povere, che non hanno più accesso al mercato immobiliare delle Medine riqualificate. A ciò si aggiunge un aumento del costo della vita, poiché ai commerci di base si sostituiscono attività dedicate a una clientela nazionale o straniera.

Le Medine rischiano oggi di seguire dunque due processi deleteri per la propria identità, da una parte la precarietà economica, sociale e spaziale; dall'altra la gentrificazione, risultante dalla trasformazione del patrimonio architettonico a fini turistici e speculativi. Nonostante tale fenomeno, si registra tuttavia una certa resistenza da parte degli abitanti a lasciare le proprie case

nel centro antico. Paradossalmente la resistenza degli abitanti a basso reddito, che non dispongono di nessun'altra alternativa alla città storica, crea un elemento di equilibrio relativamente stabile tra le due Medine, riducendo i processi di gentrificazione e l'espulsione degli abitanti.

Tale situazione, evidentemente complessa e sconcertante, è emersa in occasione della Conferenza *Médinas 2030*, organizzata dalla Banca europea d'investimenti⁴⁶ nell'ottobre 2008 nell'ambito della Biennale di architettura di Venezia. Quest'iniziativa ha avuto lo scopo di suscitare una presa di coscienza riguardo all'importanza della riabilitazione dei centri antichi delle città del Sud e dell'Est del Mediterraneo. Riunendo urbanisti, architetti, economisti, sociologi ed esperti degli organismi di finanziamento e di cooperazione internazionale oltre che i rappresentanti delle amministrazioni dei paesi mediterranei, questo evento è stato il punto di partenza di una riflessione che vuole condurre alla realizzazione di progetti d'investimento in favore della rinascita dei centri antichi del Sud del Mediterraneo.

Dalla Conferenza *Médinas 2030* è emerso, inoltre, che i progetti realizzati nei centri antichi delle città del Sud del Mediterraneo, per la maggior parte dei casi, non fanno parte di una visione urbana generale, ovvero non vi è una riflessione sul loro ruolo rispetto al resto della città e del territorio, e sulle funzioni che questa può ospitare. Molto spesso non vi è una riflessione sul futuro sostenibile della città consolidata, sulla sua gestione urbana, sulle condizioni abitative che può assicurare e per quali gruppi sociali e che tipo di servizi e strutture pubbliche può offrire. Purtroppo, inoltre, i Paesi del Maghreb e del Mashrek non hanno ancora una conoscenza completa delle loro vaste risorse patrimoniali, in alcuni casi manca un inventario del patrimonio culturale. Molto spesso vengono utilizzati ancora metodi obsoleti e non vi è una strategia globale di tutela e gestione del patrimonio. Inoltre, tutti i Paesi del mondo arabo subiscono il problema della compatibilità del diritto musulmano con il diritto moderno; per ciò che riguarda la dottrina della salvaguardia del patrimonio si è dovuta produrre una legislazione particolare compatibile con le leggi precedenti. Questi testi giuridici sono entrati in vigore da pochi anni e in alcuni casi la loro applicazione è stata difficile⁴⁷.

Bisogna tuttavia ricordare l'esperienza positiva, che verrà approfondita in seguito, realizzata nel 2008 dall'*Association de Sauvegarde de la Médina* di Tunisi, che ha riguardato la valorizzazione di un percorso urbano che collega gli spazi pubblici e il patrimonio architettonico della Medina, dalla *Grande Mosquée Zitouna* alla *Zaouina de Sidi Ibrahim Riahi*.

Un altro fenomeno interessante, nato negli ultimi anni, è la riscoperta del patrimonio urbano e architettonico recente, in altre parole le architetture e le parti della città costruite durante il periodo coloniale. Vi è dunque un'attenzione rinnovata per la città fuori le mura della Medina, la *Ville Neuve* realizzata dalla fine del XIX secolo fino alla metà del XX secolo, che corrisponde all'incirca al periodo del protettorato francese avvenuto in Tunisia dal 1881 al 1956 e in Marocco dal 1912 al 1956. In questo periodo storico le città maghrebine sono state arricchite da nuove architetture realizzate per lo più da architetti francesi. Tale patrimonio architettonico e urbano è stato per molto tempo abbandonato poiché rappresentava un periodo storico che i Paesi Arabi hanno per molto tempo rifiutato. Oggi, invece, la salvaguardia e la valorizzazione della *Ville Neuve* è diventata una pratica che si moltiplica in

diverse città maghrebine, grazie anche ai lavori di ricerca universitari che hanno iniziato da qualche anno a occuparsi di questo ambito di studi⁴⁸. Gli esempi più interessanti di tali interventi di riqualificazione sono stati realizzati dalla municipalità di Tunisi nel 1999, grazie al sostegno dell'ASM. Anche in Marocco sono state avviate delle operazioni simili che fanno parte dello *Schéma Directeur de la Région Casablanca* realizzato in collaborazione con gli urbanisti francesi dell'*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France* (IAU-IdF).

Un altro fenomeno interessante emerso recentemente è l'ideazione di grandi progetti urbani, avviati attraverso finanziamenti pubblico-privati in differenti paesi del Maghreb e del Mashrek, nella città consolidata o vicino a essa, riutilizzando le ex aree industriali o i vuoti urbani presenti al suo interno. La città consolidata suscita dunque un forte interesse da parte degli operatori privati, nazionali e internazionali. Gli interventi realizzati o proposti, negli ultimi anni, all'interno della città esistente e in prossimità delle Medine, segnalano l'importanza conferita allo spazio storico come elemento di valorizzazione del progetto urbano. Tra queste operazioni ricordiamo: l'intervento *Taparura* a Sfax che ha risanato il *waterfront*, vicino alla Medina e all'*hypercentre*, con l'obiettivo di riqualificare progressivamente i quartieri circostanti e l'insieme del litorale della città (Fig. 61); *Casablanca Marina* progetto di riqualificazione, in corso di realizzazione, del *waterfront* di Casablanca, vicino alla Medina; il risanamento del lungo fiume di *Bouregreg* e la riqualificazione della *corniche* attraverso il progetto dell'eco-città della *Vallée de Bouregreg* in Marocco; e infine la riabilitazione di *Darb al-Ahmar* al Cairo.



Fig. 61 - Vista aerea dell'area d'intervento del progetto *Taparura* a Sfax, © Taparura project.

Questi progetti urbani sono le strategie che, allo stato attuale, hanno più possibilità di produrre dei benefici sostenibili per le città del Sud del Mediterraneo, purché il settore pubblico controlli e gestisca tali interventi in una prospettiva d'inclusione e di valorizzazione dell'intera città, per un miglioramento generalizzato delle condizioni dell'abitare e della situazione economica delle popolazioni più svantaggiate. In questo senso, la riqualificazione della città storica, delle ex aree industriali e dei *waterfront*, può rappresentare una strategia che mira alla conservazione del patrimonio e allo stesso tempo alla trasformazione urbana, e allo sviluppo economico e sociale dell'intera città, trasformando il patrimonio in un'occasione di crescita sostenibile del territorio. Inoltre, per far in modo che il patrimonio urbano contribuisca efficacemente alle dinamiche della città contemporanea, bisogna intendere la riqualificazione come opportunità per realizzare l'integrazione sociale, condizione necessaria se si vuole ottenere un riequilibrio urbano sostenibile. Se la città consolidata resterà dunque un riferimento simbolico e identitario, ci saranno progressivamente delle famiglie e delle attività economiche che, nelle condizioni attuali, la percepiranno come un luogo in cui trasferirsi, garantendo la *mixité* sociale tipica delle Medine e più in generale dei nuclei storici; scoraggiando in questo modo gli interventi speculativi legati esclusivamente al turismo di massa.

La riqualificazione della città consolidata appartiene dunque al campo delle azioni politiche, poiché essa non fa soltanto parte del patrimonio collettivo che bisogna salvaguardare, ma è prima di tutto una risorsa per tutta la città. Bisogna dunque governarne le trasformazioni in modo che il ruolo identitario del tessuto storico nell'insieme urbano non sia perso o accaparrato da una minoranza, conferendo a questa dinamica una dimensione che, oltre all'azione della salvaguardia, concerne la trasmissione della storia alle generazioni future. Alfine che la riabilitazione dei tessuti storici s'inscriva in una prospettiva sostenibile è necessario situarla all'interno di un processo globale e integrato di politica urbana che coinvolga l'intera città. Per tali motivi anche le raccomandazioni dell'Incontro internazionale di Fès richiamano «la necessità di realizzare una politica nazionale basata sui concetti e criteri delle carte e convenzioni internazionali; di realizzare ugualmente gli strumenti di gestione politica e tecnica e di rinforzare il ruolo delle municipalità nei processi di decisione riguardanti il patrimonio» (UNESCO 2003: 237). Questo appello alla strutturazione politica del percorso di tutela e valorizzazione del patrimonio può essere interpretato come la manifestazione di un disincanto nei confronti delle istituzioni pubbliche che tuttora continuano a non portare avanti delle azioni decise su tali temi, sia a causa dell'instabilità politica che dei problemi economici e sociali presenti nei Paesi Arabi. Studiando diversi progetti realizzati negli ultimi anni, è possibile affermare che gli interventi per la valorizzazione e la salvaguardia del patrimonio hanno avuto un impatto debole nei confronti delle azioni politiche di pianificazione della città. Questa situazione si è purtroppo aggravata nei Paesi interessati dal fenomeno della cosiddetta 'Primavera

Araba', nei quali la situazione d'instabilità politica dopo le rivoluzioni ha ridotto fortemente gli interventi per la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio. Dunque, le azioni realizzate in passato, sia in Maghreb che in Mashrek, non hanno avuto il peso e il sostegno adatto per poter assicurare in futuro percorsi simili.

Nei prossimi anni le città dei Paesi del Sud e dell'Est del Mediterraneo conosceranno una forte crescita senza un aumento correlato delle loro risorse e delle loro capacità tecniche. I dati presentati dal *Plan Bleu* stimano che nei Paesi del Sud e dell'Est del Mediterraneo la popolazione potrebbe arrivare a 220 milioni nel 2025 (*Plan Bleu* 2012: 16) e raddoppiare nel 2050 arrivando a più di 300 milioni di abitanti, a fronte dei 151 milioni stimati nel 2005 (*Plan Bleu* 2009: 80). Questa crescita urbana, principalmente endogena, causata dalla redistribuzione interna della migrazione territoriale e dell'esodo rurale, dovrebbe interessare per un terzo le città costiere, con tutte le conseguenze che ne derivano sull'ambiente. Da questa prospettiva annunciata dal *Plan Bleu* la «pianificazione urbana sarà messa a dura prova continuando a presentare abitazioni non regolamentari. Le autorità locali, dotate di limitati mezzi d'azione, potranno difficilmente far fronte all'aumento dei bisogni in servizi e infrastrutture di base. Il rischio dello sviluppo di una nuova povertà urbana è grande» (Benoit, Comeau 2005: 355). Inoltre, si prevede che questa crescita demografica darà luogo alla formazione di metropoli e di conurbazioni, fino alla creazione di vere e proprie regioni urbane⁴⁹. Tale sviluppo avvierà una modifica sostanziale dell'organizzazione del territorio in molti Paesi; si registra da diversi anni, infatti, la formazione di una regione urbana che lega Casablanca, Rabat e Kenitra, 200 km di urbanizzazione quasi ininterrotta dove abitano più di 7 milioni di persone, quasi un marocchino su quattro. Un processo di metropolizzazione simile è in atto tanto a Tunisi, sempre più legata alla sua regione tunisina, che ad Algeri con un sistema urbano che arriva fino a Tizi-Ouzou o ancora in Libano con la fascia costiera Saida-Beyrouth-Byblos.

Difronte a questa realtà territoriale così complessa, la città storica ha evidentemente perso la sua importanza, i 100 mila abitanti che vivono nella Medina di Tunisi non rappresentano ormai che il 10% dell'intera popolazione, il 5% se ci riferiamo al *Grand Tunis*⁵⁰. In Marocco la popolazione delle Medine non rappresenta che il 5% della popolazione urbana e anche là dove il centro antico è ancora una parte importante della città, com'è il caso per Marrakech, in cui la Medina ospita il 22% della popolazione, lo sviluppo urbano accelerato in corso sta progressivamente diminuendo il suo peso demografico. Anche il Vecchio Cairo è diventato una parte trascurabile del Grande Cairo, con soltanto l'1,5 % della popolazione urbana. La città storica non è dunque che un frammento spesso modesto del processo di conurbazione (Balbo 2010: 17).

Difronte a tale scenario sconcertante la riqualificazione dei centri antichi della città del Sud e dell'Est del Mediterraneo rappresenta un tema di grande importanza per lo sviluppo futuro del territorio. Secondo il *Plan Bleu*, l'avvenire del bacino mediterraneo dal 2025 al 2050 si giocherà negli spazi urbani che diventeranno sempre più importanti nel Mediterraneo. La questione è complessa e implica che l'avvenire sociale ed economico dei territori

mediterranei s'incentrerà per la maggior parte sulla gestione della città consolidata. In questo contesto, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio urbano costituiscono una risposta sostenibile per lo sviluppo futuro delle città in opposizione all'estensione incontrollata del territorio. I centri antichi giocheranno inoltre un ruolo fondamentale nella conservazione del capitale culturale e sociale dei paesi mediterranei presentando un forte potenziale d'attrazione.

Lo scenario alternativo, che gli studiosi dei Paesi del Sud ed Est del Mediterraneo si augurano, è il rinnovamento economico e sociale del tessuto storico come acceleratore dello sviluppo sostenibile del territorio; attraverso la valorizzazione delle qualità architettoniche e immateriali della città antica e la costituzione di una 'cittadinanza di prossimità' in uno spazio chiuso al traffico veicolare, testimonianza consolidata di sviluppo urbano sostenibile. Perseguendo il modello della città sostenibile compatta, lo spazio pedonale della città antica diventa una grande risorsa poiché riduce l'utilizzo della macchina e diminuisce gli spostamenti. Questa prospettiva mira, come spiega il *Plan Bleu*, a «dei progetti concertati di rinnovamento urbano che coinvolgano gli abitanti, le associazioni, le imprese e che prendano appoggio sull'identità patrimoniale delle città mediterranee» (Benoit, Comeau 2005: 365). Per ottenere tali obiettivi le autorità politiche sono chiamate a impegnarsi in un lungo processo di strutturazione dell'azione politica sulla base di una strategia di promozione sociale e di sviluppo urbano ed economico sostenibile sufficientemente convincente per coinvolgere gli investitori privati.

Per concludere, nel Sud del Mediterraneo non c'è in questo momento un modello di sviluppo socio-economico che s'impone. Ogni territorio ha il compito d'inventare il proprio futuro in funzione delle risorse disponibili che possono essere valorizzate a partire dalla propria storia e cultura. Queste risorse sono costituite in primo luogo dagli abitanti di questi territori, dalle loro qualifiche e dalle loro capacità di agire collettivamente per valorizzare le ricchezze materiali e immateriali di cui dispongono. In una prospettiva di sviluppo territoriale, si tratta di valorizzare il patrimonio nel presente e di trasmetterlo alle generazioni future in una logica di sviluppo sostenibile. Appare quindi che, in ordine di principio, gli approcci degli economisti dello sviluppo e degli specialisti della conservazione del patrimonio convergono. Nonostante ciò, può accadere che, nella messa in opera delle azioni concrete di sviluppo economico dei territori e delle politiche di recupero e valorizzazione del patrimonio storico e naturale, possano apparire delle divergenze tra le proposizioni dell'una piuttosto che dell'altro. I problemi politici ed economici impongono di definire delle priorità per l'azione collettiva e più il Paese è povero più la priorità è legittimamente data ai bisogni primari delle popolazioni: alimentazione, abitazioni, educazione, salute e lavoro. La conservazione del patrimonio non appare dunque prioritaria e rischia di essere trascurata o ridotta all'essenziale.

Il patrimonio può diventare una risorsa concreta, il vettore mobilizzatore dello sviluppo sostenibile del territorio, soltanto nel caso in cui la popolazione e, ovviamente, gli amministratori gli attribuiscono, non soltanto un valore culturale o storico, ma anche un valore

economico, suscettibile d'essere, almeno a medio termine, un fattore importante di crescita del territorio. Perché ciò avvenga bisogna, in primo luogo, che la popolazione sia persuasa dell'interesse storico e sociale del patrimonio; in secondo luogo, conviene integrare il suo valore potenziale negli studi e nelle strategie economiche conducendo a delle azioni concrete per lo sviluppo delle città. Bisogna, inoltre, prendere in considerazione gli elementi immateriali che sono oggi sempre più importanti dal punto di vista economico, come ad esempio, l'immagine del territorio che il patrimonio può veicolare e mettere in valore. La riqualificazione delle architetture e dei tessuti urbani antichi rende una città più attraente per il commercio e il turismo, accrescendo le potenzialità disponibili, suscettibili d'essere sfruttate sul posto; ciò può essere all'origine di un meccanismo di moltiplicazione dello sviluppo economico locale. Questa strategia può favorire nuovi investimenti sulla valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale, rafforzando il potere d'attrazione del territorio e la sua dinamica di sviluppo.

Dalle riflessioni emerse, analizzando la realtà mediterranea, è possibile affermare che il progetto urbano, per la riqualificazione della città consolidata, può diventare lo strumento privilegiato per concretizzare le politiche di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio, poiché può assicurare la compatibilità di interventi di riqualificazione e trasformazione rispettando i valori patrimoniali del territorio in cui interviene. Il progetto urbano permette l'acquisizione di conoscenze di base necessarie alla formulazione di programmi di riqualificazione urbana e il coordinamento del progetto di architettura con una dimensione strategica più ampia. Il progetto urbano, inoltre, facilita il coordinamento tra istituzioni pubbliche nazionali e locali, professionisti, attori privati e cittadini. La pratica del progetto urbano permette la realizzazione di strategie d'insieme in una logica politica di lunga durata e di grande scala per orientare le dinamiche urbane verso uno sviluppo sostenibile della città consolidata. In questa prospettiva il progetto urbano non è l'immagine di un ordine urbano prestabilito, definito a priori, che l'amministrazione pubblica deve realizzare nel quadro delle procedure normative tradizionali, ma deve essere al contrario uno strumento condiviso con i cittadini; la sua pianificazione deve essere sviluppata sulla base di una problematica discussa per definire un intervento condiviso, suscettibile di essere attualizzato in funzione delle dinamiche urbane.

Note

1) Il Congresso Nazionale, realizzato a Gubbio dal 17 al 19 settembre 1960, fu incentrato sulla «Salvaguardia e il risanamento dei centri storico-artistici». Il Congresso, promosso da otto comuni e da alcuni studiosi tra i quali Giovanni Astengo, si concluse con la formulazione della Carta di Gubbio.

2) «Oltre ad avere un inestimabile valore culturale, il patrimonio architettonico europeo conduce tutti gli europei a prendere coscienza di una comunione di storia e di destini. La sua conservazione è perciò di un'importanza vitale». ICOMOS, *The Declaration of Amsterdam, Congress on the European Architectural Heritage*, Amsterdam 1975.

3) Articolo 7. «La conservazione integrata è il risultato dell'uso congiunto della tecnica del restauro e della ricerca di funzioni appropriate. L'evoluzione storica ha fatto sì che il cuore degradato delle città antiche e spesso anche i paesi abbandonati siano divenuti delle riserve di alloggi a buon mercato. Il loro restauro deve essere condotto in uno spirito di giustizia sociale e non deve essere accompagnato dall'esodo degli abitanti di condizioni modeste. La conservazione integrata deve costituire perciò uno degli elementi preliminari della pianificazione urbana e territoriale. È opportuno notare che la conservazione integrata non esclude l'architettura contemporanea nei quartieri antichi, ma essa dovrà tener conto dell'ambiente esistente, rispettare le proporzioni, la forma e la disposizione dei volumi così come i materiali tradizionali». *Ibidem*.

4) Tra gli elementi materiali e immateriali da preservare la Carta di Washington precisa: «a) la forma urbana definita dalla trama viaria e dalla suddivisione delle aree urbane; b) le relazioni tra i diversi spazi urbani: spazi costruiti, spazi liberi, spazi verdi; c) la forma e l'aspetto degli edifici (interno e esterno), così come sono definiti dalla loro struttura, volume, stile, scala, materiale, colore e decorazione; d) le relazioni della città con il suo ambiente naturale o creato dall'uomo; e) le vocazioni diverse della città acquisite nel corso della sua storia. ICOMOS, *Preamble and definitions. Charter for the Conservation of historic Towns and Urban Areas*, Washington DC 1987.

5) «Patrimonio: il patrimonio culturale è quel complesso di opere dell'uomo nelle quali una comunità riconosce i suoi particolari e specifici valori e nei quali si identifica. L'identificazione e la definizione delle opere come patrimonio è quindi un processo di scelta di valori». UNIONE EUROPEA, *Allegati - Definizioni, Principi per la conservazione ed il restauro del Patrimonio Costruito, Conferenza Internazionale sulla Conservazione*, Cracovia 2000.

6) Nel 1950 il Governo giapponese ha iscritto nella lista dei Tesori nazionali viventi, singoli o gruppi di persone portatori del patrimonio culturale intangibile (*juyo mukei bunkazai hojisha*), rendendoli così idonei a ricevere speciali forme di tutela e sostegno da parte dello Stato. Nella lista dei Tesori nazionali viventi, oltre ad artisti di grande fama, sono iscritti semplici artigiani, come vasai, fabbri che realizzano spade, fabbricanti di carta, maestri laccatori e calligrafi.

7) A tale scopo è stato utilizzato come modello il sistema dell'apprendistato nel settore artigianale. I maestri in possesso di conoscenze straordinarie e di particolari abilità riconosciute dal loro gruppo sociale ricevono tale prestigioso riconoscimento dell'UNESCO e beneficiano del sostegno statale. UNESCO, *Directives pour l'établissement de systèmes nationaux de "Trésors humains vivants"*, Parigi 1993.

8) Cfr. <http://www.festival.si.edu/index.aspx>, consultato nel mese di settembre 2014.

9) «L'espressione 'paesaggio culturale' rappresenta l'opera congiunta dell'uomo e della natura e comprende la diversità di manifestazioni dell'interazione che esiste tra l'uomo e il suo habitat naturale, riflettendo spesso delle tecniche precise di uso sostenibile delle terre o del rapporto spirituale con la natura. Nel 1992 questa categoria è stata aggiunta nella Convenzione del patrimonio mondiale tra i siti che meritano di essere protetti». UNESCO,

Paysages culturels du patrimoine mondial. Guide pratique de conservation et de gestion, Cahiers 26 du patrimoine mondial, Parigi 2011, pp. 19 - 20.

10) «La diversità delle culture e del patrimonio culturale costituisce una ricchezza intellettuale e spirituale insostituibile per tutta l'umanità. Questa deve essere riconosciuta come un aspetto essenziale del suo sviluppo. Non soltanto la sua protezione, ma anche la sua promozione, restano i fattori fondamentali dello sviluppo dell'umanità». ICOMOS, *Document de Nara su l'Authenticité, Conference de Nara*, Nara 1994.

11) La Dichiarazione di Kimberley spiega chiaramente l'indissociabilità tra la sfera tangibile e intangibile: «L'ICOMOS riconosce la natura indivisibile del patrimonio materiale immateriale. Il patrimonio immateriale attribuisce agli oggetti e ai luoghi dei significati, dei valori e un contesto. Gli elementi particolari non possono essere dissociati, essi sono indistricabilmente legati». ICOMOS, *Declaration de L'atelier De Kimberley sur le Patrimoine Immatériel des Monuments et Sites*, Kimberley 2003.

12) La definizione di contesto è stata approfondita nella Dichiarazione di Xi'an. ICOMOS, *Déclaration de Xi'an sur la Conservation du Contexte des Constructions, des Sites et des Secteurs Patrimoniaux, 15ème Assemblée Générale*, Xi'an 2005.

13) Cfr. C. SITE, *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaca book, Milano 1983.

14) Cfr. G. MARIELLI MARIANI, "Restauro e territorio. Appunti su un rapporto difficile e controverso", *Palladio*, n. 1, 1978, pp. 83-100.

15) «L'ambiente costituisce l'ambiente immediato di un monumento, costituito da pieni e da vuoti che formano il quadro estetico e sociale per il quale è stato concepito, e allo stesso tempo la fisionomia della città o di un quartiere». Cfr. G. GIOVANNONI, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Città Studi, Milano 1995, p. 310.

16) Cfr. S. MURATORI, "Per una operante storia urbana di Venezia", in *Palladio*, Roma 1959.

17) Quest'analisi ha, infatti, condotto da un lato all'individuazione di tre categorie (ciascuna con due sottocategorie) a diversa operatività d'intervento risanatore: dal restauro con destinazione uguale o analoga a quella originaria, fino alla demolizione con o senza possibilità di ricostruzione. Sono state inoltre individuate quattro grandi categorie tipologiche. La categoria A (grandi contenitori) ossia palazzi, conventi, chiese che potevano essere utilizzate solo a fini di uso pubblico, per la cultura e i servizi collettivi. La categoria B (organizzazioni a corte) da adibire a funzioni rappresentative, culturali, pubbliche e private. La categoria C relativa a edifici privati con particolari caratteristiche tipologiche e organizzative a livello urbanistico (lottizzazioni), da utilizzare per appartamenti per studenti, anziani, giovani coppie e lavoratori. Infine, la categoria D relativa a *edifici privati con caratteristiche tipologiche tradizionali con specifica utilizzabilità a residenza*. P.L. CERVELLATI, R. SCANNAVINI (a cura di), *Interventi nei centri storici. Bologna: Politica e metodologia del restauro*, Il mulino, Bologna 1973, p. 66.

18) *Les Entretiens du Patrimoine*, organizzati per la prima volta nel gennaio 1978 dalla sezione francese dell'ICOMOS e dal *Ministère de la Culture et de la Communication*, sono ancora oggi in corso. Cfr. D. ROUILLARD, 'Il monumento nell'era dell'evento', in E. PALAZZOTTO (a cura di), *Il restauro del moderno in Italia e in Europa*, Francoangeli, Milano 2011, pp. 131-140.

19) Riguardo alla teoria delle 'modificazioni': V. GREGOTTI, "Modificazione", *Casabella* n. 498/9, gennaio-febbraio 1984, pp. 2-7. B. SECCHI, "Le condizioni sono cambiate", *Casabella* n. 498/9, gennaio-febbraio 1984, pp. 8-13.

B. SECCHI, "La ricostruzione della città", *Casabella* n. 517, ottobre 1985, pp. 22-23.8) M. DE MICHELIS (a cura di),

20) *La ricostruzione della città: Berlino IBA 1984. XVII Triennale di Milano*, 23 febbraio - 31 marzo 1985, Triennale di Milano-Electa, Milano 1985.

- 21) La lista del Patrimonio Mondiale include 1001 siti (777 beni culturali, 194 naturali e 30 misti) presenti in 161 Paesi del mondo, che fanno parte del patrimonio culturale e naturale. La Commissione per il Patrimonio Mondiale ha scelto tali siti poiché considera che abbiano un valore universale. <http://www.unesco.it/cni/index.php/siti-italiani>, consultato il 20 settembre 2014.
- 22) Il Convegno a cura dell'architetto Carmen Andriani, inserito nell'ambito delle attività del Padiglione Italiano all'XI Mostra Internazionale di Architettura, diretta da Aaron Betsky, è stato promosso dalla PARC-Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee del MiBAC, dal MAXXI-Museo nazionale delle arti del XXI secolo. Il Convegno è stato realizzato il 22 e 23 ottobre 2008 al Piccolo Teatro Arsenale di Venezia.
- 23) Cfr., R. LESPÈS, *Alger, étude de géographie et d'histoire urbaines*, Collection du Centenaire de l'Algérie, Parigi 1930; R. LESPÈS, *Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines*, F. Alcan, Parigi 1930.
- 24) Cfr., J. BERQUE, "Médinas, ville neuves et bidonvilles", in *Les cahiers de Tunisie*, n. 21-22, 1958.
- 25) Cfr., J. PELLETIER, *Alger, 1955, Essai d'une géographie sociale*, Les Belles Lettres, Parigi 1959.
- 26) Cfr., A. NOUSCHI, "Croissance des villes nord-africaines: Tunis vue par un sociologue", in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 17^e année, n. 2, 1962.
- 27) Cfr., A. ADAM, "La prolétarianisation de l'habitat de l'ancienne médina de Casablanca", in *Bulletin économique et social du Maroc*, vol. 13, n. 46, 1950.
- 28) Cfr., P. SEBAG, *La Tunisie, Essai de monographie*, Éditions sociales, Parigi 1951.
- 29) In Tunisia, Jellal Abdelkafi ha realizzato un importante lavoro di ricerca sulla Medina di Tunisi, ritracciando le trasformazioni delle sue forme, delle sue funzioni e della società che l'ha abitata nel tempo. J. Abdelkafi, *La médina, espace historique de Tunis: enjeu culturel et politique de l'organisation spatiale*, Thèse d'État en aménagement et urbanisme, sous la direction de Claude Chaline, Paris, Université Paris 12, 1986.
- 30) Cfr., J. ABDELKAFI, "La médina de Tunis, l'espace historique face au processus d'urbanisation de la capitale", in *URBAMA, Présent et avenir des médinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de recherches, n. 10-11, Tours, 1982.
- 31) Cfr., M. GDOURA, "La médina de Sfax : la primauté de la fonction économique", in *URBAMA, Présent et avenir des médinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de recherches, n. 10-11, Tours, 1982.
- 32) Cfr., J. ABDELKAFI, *La gourbification de la médina de Tunis, terme de la dégradation de la trame traditionnelle*, Seminario UNICEF 1969, Association de sauvegarde de la médina, ronéo, Tunisi 1969; E. H. ECKERT, *La médina de Tunis, faubourg ou gourbiville*, Association de sauvegarde de la médina, ronéo, Tunisi 1970; E. H. ECKERT, J. ABDELKAFI, "L'espace traditionnel de la ville de Tunis. La médina et ses deux R'bat: faubourg ou gourbivilles?", in *Actes du colloque sur les influences occidentales dans les villes maghrébines à l'époque contemporaine*, Éditions de l'Université d'Aix-en-Provence, Aix-en-Provence 1977.
- 33) Cfr., J-M MIOSSSEC, "Urbanisation des campagnes et rurbanisation des villes en Tunisie", in *Annales de géographie*, n. 521, Vol. 94, 1985.
- 34) R. GLASS, *Introduction in London: Aspects of Change*, Center for Urban Studies, Londra 1963.
- 35) Lo studio Quaroni-De Carlo è chiamato nel 1960 a collaborare con la municipalità di Tunisi allo studio e alla gestione della pianificazione della regione urbana di Tunisi. Il *Plan Directeur du Grand Tunis*, realizzato dallo studio Quaroni-De Carlo dal 1961 al 1963, verrà ripreso e intrecciato con altri progetti di scala e visioni diverse fino al 1970. Cfr. A. JATTA (a cura di), *Il Territorio da costruire: pianificazione urbana e territoriale in Africa*, Edizioni Dedalo, Bari 1985, pp. 41-43.
- 36) Ricordiamo il *Colloque national sur la culture* ad Algeri nel 1968 e il *Colloque international sur l'histoire du*

Caire al Cairo nel 1969.

37) «Nelle condizioni dell'urbanizzazione moderna, che richiede una crescita considerevole della scala della densità delle costruzioni, il rischio della distruzione diretta degli insiemi storici o tradizionali raddoppia il rischio, ben reale, di una deturpazione indiretta dei quartieri vicini o nella prospettiva dei quartieri nuovi. Gli architetti e gli urbanisti dovrebbero vegliare sul rispetto delle strade o sui monumenti e gli insiemi, in modo che gli elementi storici o tradizionali siano integrati armoniosamente nella vita contemporanea». UNESCO, *Recommandations concernant la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine*, Conférence Générale, XIX session, Nairobi, 26 novembre 1976.

38) L'UNDP è la rete mondiale di sviluppo di cui dispone il sistema delle Nazioni Unite. L'UNDP realizza dei progetti che hanno lo scopo di diminuire la povertà e aumentare la qualità di vita dei cittadini. www.undp.org, consultato nel mese di settembre 2014. L'UNEP è un programma delle Nazioni Unite per la salvaguardia dell'ambiente. Il suo scopo è di indirizzare e incoraggiare la cooperazione al fine di proteggere e valorizzare l'ambiente. www.unep.org, consultato nel mese di settembre 2014.

39) Il *District de Tunis* è un ente pubblico sotto la tutela del Ministero degli Interni. L'obiettivo principale di questo ente è la cooperazione, l'orientamento e il controllo in materia di pianificazione e gestione del territorio del governatorato di Tunisi che si estende all'interno della regione del *Grand Tunis*.

40) *Aga Khan Trust for Culture* (AKTC) è una fondazione filantropica svizzera, che ha l'obiettivo di realizzare dei progetti incentrati sulla rivitalizzazione urbana, sociale, culturale ed economica delle comunità del mondo musulmano. L'AKTC fa parte dell'*Aga Khan Development Network* (AKDN). <http://www.akdn.org/aktc>, consultato nel mese di settembre 2014.

41) Tra le città storiche iscritte sulla Lista del patrimonio mondiale si trovano: Tunisi, Sousse e Kairouan in Tunisia; Essaouira, Fès, Marrakesh, Mazagan, Meknes e Rabat in Marocco, Il Cairo in Egitto e Ghardaïa, in Algeria.

42) *The World Heritage Cities Programme* è uno dei programmi adottati dal *World Heritage Committee*, formulato nel 2001 dopo la XXV sessione del *World Heritage Committee*, ha l'obiettivo di fornire un quadro che possa facilitare gli Stati a trovare supporti finanziari e tecnici in conformità con i bisogni definiti dagli obiettivi strategici del *World Heritage Committee*, in modo da evitare la dispersione di mezzi limitati su una moltitudine di progetti sui beni urbani in tutto il mondo. UNESCO, *Partenariats pour les villes du patrimoine mondial. La culture comme vecteur de développement urbain durable*, Cahier du patrimoine mondial n. 9, UNESCO, Parigi 2004, p. 3.

43) L'UNESCO ha, inoltre, organizzato cinque conferenze che hanno affrontato le questioni della valorizzazione e tutela del patrimonio urbano (Gerusalemme 2006, San Pietroburgo e Olinda 2007, Zanzibar e Rio de Janeiro 2009). Questi incontri sono stati un momento di riflessione sulla nozione di *Historic Urban Landscape* (HUL) e sull'importanza del paesaggio come elemento di stratificazione della dinamica urbana, passata e presente e dell'interazione tra ambiente naturale e costruito. I loro lavori hanno portato, il 10 novembre 2011, a una risoluzione dell'Assemblea Generale UNESCO. UNESCO, *Recommendation on the historic urban landscape (General Conference Resolution 36C/41)*, 2011.

44) *International conference "World heritage and contemporary architecture. Managing the historic landscape"*; Vienna 12-14 maggio 2005. Per informazioni più recenti AA. VV. "World heritage cities. Urban conservation today", World Heritage, n. 55, febbraio 2010, pp. 6-71.

45) Sulla nozione di paesaggio urbano storico: R. VAN OERS, S. HARAGUCHI (a cura di), *Managing Historic Cities/Gérer Les Villes Historiques*, World Heritage, papers 27, UNESCO 2010. F. BANDARIN, R. VAN OERS, *The hi-*

storic urban landscape. *Managing heritage in an urban century*, Chichester 2012.

46) La Banca europea d'investimenti (BEI), in quanto istituzione finanziaria dell'Unione Europea, consacra una parte sostanziale dei suoi finanziamenti alla riqualificazione urbana sostenibile. Nel Mediterraneo, la BEI finanzia dei progetti di sviluppo attraverso il programma *Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat* (Femip).

47) L'Egitto si è dotato di una legge relativa ai monumenti storici nel 1982. La Tunisia nel 1994 ha promulgato il Codice del patrimonio archeologico, storico e delle arti tradizionali.

48) Cfr. J. HUEBER, C. PIATON, *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

49) Dal 2000 al 2025 Il Cairo passerà da 10 a 15 milioni di abitanti e Algeri da 2,7 a 4,5 milioni. BENOIT G., COMEAU A., *Méditerranée: les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2005.

50) *Grand Tunis* è la grande area metropolitana che comprende Tunisi, Ariana, Manourba e Ben Arous. Il territorio del *Grand Tunis* conta all'incirca 2,250,000 abitanti.

Riferimenti bibliografici

A

AA.Vv., *Carta di Atene*, Conferenza Internazionale di Atene, Atene 1931.

AA.Vv., *Carta internazionale per la conservazione e il restauro dei monumenti e dei siti*, Secondo Congresso Internazionale degli Architetti e dei Tecnici dei Monumenti Storici, Venezia 1964.

AA. Vv., *Il Colloque national sur la culture ad Algeri nel 1968 e il Colloque international sur l'histoire du Caire al Cairo nel 1969*.

AA. Vv., *Bologna centro storico. Catalogo della Mostra 'Bologna/Centro storico', Palazzo D'accursio, 1970*, Edizioni Alfa, Bologna 1970.

AA. Vv., *L'intervento pubblico nei centri storici, problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici, Edilizia popolare*, anno XX n. 110, gennaio-febbraio, 1973.

AA. Vv., *Le trust Aga Khan pour la culture. Le parc Al Azhar e la revitalisation de Darb Al Ahmar. Résumé du projet*, 2005.

AA. Vv., *Lotus International* n. 127, 2006.

AA. Vv., *Études urbaines, Rapport d'étude 2010. Le renouvellement urbain, entre identité et développement durable*, Ecole des ingénieurs de la Ville de Paris, Parigi 2010.

AA. Vv., *International conference "World heritage and contemporary architecture. Managing the historic landscape"*; Vienna 12-14 maggio 2005. Per informazioni più recenti "World heritage cities. Urban conservation today", World Heritage, n. 55, febbraio 2010.

AA. Vv., *Le renouvellement urbain. Entre identité et développement durable*, Études urbaines, Rapport d'étude 2010.

ABDELKAFI J., "La Médina de Tunis l'espace historique face au processus d'urbanisation de la capitale", in AA. Vv., *Present et avenir des Medinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de Recherches n. 10-11, CNRS, Tours 1982.

ABDELKAFI J., *La Médina de Tunis. Espace historique*, CNRS, Parigi, 1989.

ABDELKAFI J., "Médinas en devenir", in M. BALBO (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.

ADAM A., "La prolétarisation de l'habitat de l'ancienne médina de Casablanca", in *Bulletin économique et social*

du Maroc, vol. 13, n. 46, 1950.

ADRIANI C., "Introduzione. Ricordo al futuro", in ADRIANI C. (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli Editore, Roma 2010.

AUDRERIE D., SOUCHIER R., VILAR L., *Le Patrimoine mondial*, Puf, Que sais-je?, 1998.

B

BALBO M., "Le rôle du gouvernement local dans la définition des stratégies d'intervention", in AA.Vv., *Patrimoine et Développement Durable dans les Villes Historiques du Maghreb Contemporain. Enjeux, diagnostics et recommandations*, Bureau de l'UNESCO a Rabat, Rabat 2009.

BALBO M., "Méditerranée à venir avenir des Médinas", in BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.

BALBO M., *The Medina, the restoration & conservation of historic islamic cities*, I.B. Tauris, Londra 2012.

BANDARIN F., VAN OERS R., *The historic urban landscape. Managing heritage in an urban century*, Chichester 2012.

BENJAMIN W., *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*. Einaudi, Torino 1991.

BEN MAHMOUD W., "Restructuring the medina in Tunis, El Hafsia", in JANE BULL C. (a cura di), *Cross-cultural Urban Design: Global Or Local Practice?*, New York 2007.

BENOIT G., COMEAU A., *Méditerranée: les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2005.

BERQUE J., "Médinas, ville neuves et bidonvilles", in *Les cahiers de Tunisie* n. 21-22, 1958, Besançon: Les Éditions de L'Imprimeur, Parigi 2002.

BRAUDEL F., *Les Villes*, Ephes Sorbonne, Parigi 1958.

C

CATTEDRA R., GARRET P., MILLER C., VOLAIT M. (a cura di), *Patrimoines en situation. Constructions et usages en différents contextes urbains*, Presses de l'Ifpo, Centre Jacques-Berque, Institut français du Proche-Orient, Beyrouth/Rabat 2010.

CERVELLATI P.L., SCANNAVINI R. (a cura di), *Interventi nei centri storici. Bologna: Politica e metodologia del restauro*, Il mulino, Bologna 1973.

CERVELLATI P.L., "Bologna: la difesa di un progetto", in CECCARELLI P., INDOVINA F. (a cura di) *Risanamento e speculazioni nei centri storici*, Franco Angeli, Milano 1974.

CHOAY F., *L'Allégorie du patrimoine*, Editions du Seuil, Parigi 1999.

CHOAY F., "Production de la ville, esthétique urbaine et architecture. La question du patrimoine: traitement et accompagnement" in RONCAYOLO M. (a cura di), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin*, Collection Points Histoire, Seuil, Parigi 2001.

CHOAY F. (a cura di), *La Conférence d'Athènes sur la conservation artistique et historique des monuments (1931)*, Besançon: Les Éditions de L'Imprimeur, Parigi 2002.

CLÉMENT M., *Paysages urbains historiques: Synthèse des journées techniques*, Giornate di studi organizzate da ICOMOS France e Convention France UNESCO, Bordeaux 2011.

COSLADO E., MACGUINNESS J., MILLER C. (a cura di), *Médina immuables? Gentrification et changement dans les villes historiques marocaines, 1996-2000*, Centre Jacques Berques, Rabat, 2013.

D

DE MICHELIS M. (a cura di), *La ricostruzione della città: Berlino IBA 1984. XVII Triennale di Milano*, 23 febbraio - 31

marzo 1985, Triennale di Milano-Electa, Milano 1985.

DJAMENT-TRANT G., SAN MARCO P., *La métropolisation de la culture et du patrimoine*, Le Manuscrit Eds, Parigi 2014.

E

ECKERT E. H., ABDELKAFI J., "L'espace traditionnel de la ville de Tunis. La médina et ses deux R'bat: faubourg ou gourbivilles?", in *Actes du colloque sur les influences occidentales dans les villes maghrébines à l'époque contemporaine*, Éditions de l'Université d'Aix-en-Provence, Aix-en-Provence 1977.

EL KADI G., BONNAMY A., *Cité des morts: Le Caire*, Institut de Recherche pour le Développement, Mardaga, Liegi, 2001.

F

FRAMPTON K., *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 2008.

G

GDOURA M., "La médina de Sfax: la primauté de la fonction économique", in *URBAMA, Présent et avenir des médinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de recherches n. 10-11, Tours, 1982.

GIOVANNONI G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, Città Studi, Milano 1995.

GLASS R., *Introduction in London: Aspects of Change*, Center for Urban Studies, Londra 1963.

GRABAR O., *Penser l'art islamique, une esthétique de l'ornement*, Chaire de l'IMA, Albin Michel, Parigi 1996.

GREGOTTI V., "Modificazione", in *Casabella* n. 498/9, gennaio-febbraio 1984.

GRUMBACH A., "L'arte di completare la città. Tre opere per Parigi", in *Lotus international* n. 41, gennaio 1984.

H

HUEBER J., PIATON C., *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

I

ICOMOS, *Deuxième Colloque sur l'étude de la conservation, de la restauration et de la réanimation des ensembles historiques*, International Council of Monuments and Sites, Tunisi, 9-16 aprile 1968.

ICOMOS, *The Declaration of Amsterdam, Congress on the European Architectural Heritage*, Amsterdam 1975.

ICOMOS, *Preamble and definitions. Charter for the Conservation of historic Towns and Urban Areas*, Washington DC 1987.

ICOMOS, *Document de Nara su l'Authenticité, Conference de Nara*, Nara 1994.

ICOMOS, *Place-Memory Meaning: Preserving Intangible Values in Monuments and Sites*, quattordicesima Assemblée Generale, Victoria Falls, Zimbabwe 2003.

ICOMOS, *Declaration de L'atelier De Kimberley sur le Patrimoine Immateriel des Monuments et Sites*, Kimberley 2003.

ICOMOS, *Déclaration de Xi'an sur la Conservation du Contexte des Constructions, des Sites Et des Secteurs Patrimoniaux*, 15ème Assemblée Générale, Xi'an 2005.

ICOMOS, *Dichiarazione di Québec sulla conservazione dello spirito del luogo*, Québec 2008.

INGALLINA P., *Le projet urbain*, Presse Universitaire de France, Parigi 2001.

J

JATTA A. (a cura di), *Il Territorio da costruire: pianificazione urbana e territoriale in Africa*, Edizioni Dedalo, Bari 1985.

K

KIRSHENBLATT GIMBLETT B., *Intangible Heritage as Metacultural Production*, Museum International, vol. 56, n. 1-2, Blackwell Publishing, Oxford 2004.

L

LESPÈS R., *Alger, étude de géographie et d'histoire urbaines*, Collection du Centenaire de l'Algérie, Parigi 1930.

LESPÈS R., *Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines*, F. Alcan, Parigi 1930.

LOYER F., *Academie d'architecture, Patrimoine et enjeu de société idées fausses et nouvelles réflexions, Table ronde*, Parigi, 3 giugno 2004.

M

MANNHEIM K., *Essay on the Sociology of Culture*, London: Routledge & Kegan Paul, Londra 1992.

MARCELLONI M., "Bologna: il conflitto politico fa arretrare il piano", in CECCARELLI P., INDOVINA F. (a cura di) *Risana-mento e speculazioni nei centri storici*, Franco Angeli, Milano 1974.

MARIELLI MARIANI G., "Restauro e territorio. Appunti su un rapporto difficile e controverso", in *Palladio* n. 1, 1978.

MASBOUNGI A. (a cura di), *Penser la ville par les grands événements*, Gênes, Editions de la Villette, Parigi 2004.

MENGIN C., "La patrimonialisation des centres anciens. La notion de patrimoine urbain", in MENGIN C., GODONOU A. (a cura di), *Porto novo: patrimoine et développement*, École du patrimoine africain, Publications de la Sorbonne, Parigi 2013.

MINNAERT J. B., *Histoires d'architectures en Méditerranée XIX-XX siècles*, Éditions de la Villette, Parigi 2005.

MIOSSEC J-M, "Urbanisation des campagnes et rurbanisation des villes en Tunisie", in *Annales de géographie* n. 521, Vol. 94, 1985.

MONTI C., Bologna. "Alcune osservazioni sul piano per il Centro storico e sulla politica urbanistica dell'Amministrazione Comunale", in *Edilizia Popolare. L'intervento pubblico nei centri storici. Problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici* n. 110, gennaio-febbraio 1973.

MURATORI S., "Per una operante storia urbana di Venezia", in *Palladio*, Roma 1959.

N

NOUSCHI A., "Croissance des villes nord-africaines: Tunis vue par un sociologue", in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 17^e année, n. 2, 1962.

P

PALAZZOTTO E. (a cura di), *Il restauro del moderno in Italia e in Europa*, Francoangeli, Milano 2011.

PELLETIER J., *Alger, 1955, Essai d'une géographie sociale*, Les Belles Lettres, Parigi 1959.

PETZET M., *Place – Memory – Meaning: Preserving Intangible Values In Monuments And Sites. Introductory lecture. ICOMOS 14th General Assembly and Scientific Symposium*, Zimbabwe 2003.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *Etat de l'environnement et du développement en Méditerranée – 2009*, Plan Bleu, 2009.

PLAN BLEU, *Technical Report, Building the Mediterranean future together*, Pegaso Project, 2012.

PIVIN J.-L., AMIOT L. (a cura di), *ISTED offre française en matière de patrimoine urbain* n. 39, Ministère des Affaires Etrangères, ottobre 2001.

R

RONCAYOLO M. (a cura di), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Collection Points Histoire, Seuil, Parigi 2001.

ROUILLARD D., "Faire la ville "avec"", in *Espaces Urbains à l'aube du XXI^e siècle*, Pups, 2010.

ROUILLARD D., "Il monumento nell'era dell'evento", in E. PALAZZOTTO (a cura di), *Il restauro del moderno in Italia e in Europa*, Francoangeli, Milano 2011.

S

SALZANO E., *Fondamenti di urbanistica*, Editori Laterza, Bari 2002.

SEBAG P., *La Tunisie, Essai de monographie*, Éditions sociales, Parigi 1951.

SECCHI B., "Le condizioni sono cambiate", in *Casabella* n. 498/9, gennaio-febbraio 1984.

SECCHI B., "La ricostruzione della città", in *Casabella* n. 517, ottobre 1985.

SECCHI B., "Un atteggiamento critico verso il passato", in ADRIANI C. (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli Editore, Roma 2010.

SETTE M. P., *Il restauro in architettura. Quadro storico*, Utet, Milano 2001.

SICA P., *Storia dell'urbanistica. Il Novecento 2*, Laterza, Bari 1978.

SITTE C., *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaca book, Milano 1983.

SUIT, *Sustainable development of urban historical areas through an active integration within towns*, Research report n 16.

U

UNESCO, *I. Définitions du patrimoine culturel et naturel. Article premier. Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel*, Parigi 1972.

UNESCO, *I. Definitions. Article 1. For the purposes of the present recommendation. Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas. The General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*, Nairobi 1976.

UNESCO, *Recommandations concernat la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur role dans la vie contemporaine*, Conférence Générale, XIX session, Nairobi, 26 novembre 1976.

UNESCO, *Recommandation sur la sauvegarde de la culture traditionnelle et populaire. La Conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, vingt-cinquième session*, Parigi 1989.

UNESCO, *Directives pour l'établissement de systèmes nationaux de "Trésors humains vivants"*, Parigi 1993.

UNESCO, *Proclamation des chefs-d'oeuvre du patrimoine oral et immatériel de l'humanité, Guide pour la présentation des dossiers de candidature*, Parigi 1997.

UNESCO, *Déclaration universelle sur la diversité culturelle. Une vision. Une plate-forme conceptuelle. Une boîte à idées. Un nouveau paradigme*, Série Diversité Culturelle n.1, Parigi 2001.

UNESCO, *Safeguarding Traditional Cultures: A Global Assessment of the 1989 UNESCO Recommendation on the Safeguarding of Traditional Culture and Folklore*, Peter Seitel, 2001.

UNESCO, *Patrimoine culturel immatériel, miroir de la diversité culturelle*, Terza Tavola Rotonda dei Ministri della Cultura, Istanbul 2002.

UNESCO, *Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel*, Parigi 2003.

UNESCO, *Patrimoine et développement durable dans les centres historiques urbains, Enjeux, diagnostics et recommandations, Rencontre internationale Fès 2003*, Fès, 8-20 dicembre 2003.

UNESCO, *Déclaration de Yamato sur les approches intégrées de la sauvegarde du patrimoine culturel matériel et immatériel concernant le patrimoine. Septième session extraordinaire*, Paris 2004.

UNESCO, *Partenariats pour les villes du patrimoine mondial. La culture comme vecteur de développement urbain durable*, Cahier du patrimoine mondial n. 9, UNESCO, Parigi 2004.

UNESCO, *Définition 11. Vienna Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape*, Vienna 2005.

UNESCO, *Gestione et conservation du patrimoine culturel immobilier dans les pays du Maghreb. La Tunisie*, Rabat 2009.

UNESCO, *Paysages culturels du patrimoine mondial. Guide pratique de conservation et de gestion*, Cahiers 26 du patrimoine mondial, Parigi 2011.

UNESCO, *Recommendation on the historic urban landscape, General Conference, 36th Session*, Parigi 2011.

UNIONE EUROPEA, *Differenti tipi di Patrimonio Costruito, articolo 8, Principi per la conservazione ed il restauro del Patrimonio Costruito, Conferenza Internazionale sulla Conservazione*, Cracovia 2000.

UNIONE EUROPEA, *Convenzione di Faro*, Consiglio d'Europa - Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la Società (CETS no. 199) 18/03/08, Faro 2005.

URBAMA, *Présent et avenir des Médinas: de Marrakech à Ale*, Tours 1982.

V

VAN OERS R., HARAGUCHI S. (a cura di), *Managing Historic Cities/Gérer Les Villes Historiques*, World Heritage, papers 27, UNESCO 2010.

VIDLER A., *Antoine Grumbach*, Éditions du Centre Pompidou, Parigi 1996.

Sitografia

http://ec.europa.eu/culture/tools/actions/capitals-culture_en.htm, consultato il 21 settembre 2014.

http://europa.eu/publications/official-documents/index_it.htm, consultato il 21 settembre 2014.

<https://en.unesco.org>, consultato il 21 settembre 2014.

<http://www.festival.si.edu/index.aspx>, consultato il 21 settembre 2014.

<http://www.folklife.si.edu>, consultato il 21 settembre 2014.

<http://www.icomos.org/en/>, consultato il 21 settembre 2014.

CAPITOLO 2

Progetto urbano e città sostenibile *Projet urbain et ville durable*

ABSTRACT - Le deuxième chapitre traite la définition de projet urbain, afin de comprendre le sens et les caractéristiques qui le distinguent. Le projet urbain est un outil flexible qui réunit plusieurs pratiques et compétences, tel qu'il s'applique à la ville, qui est une réalité complexe dans laquelle les éléments matériels et immatériels sont liés par les relations établies au fil du temps, avec lesquelles le projet doit faire face. Le projet urbain est également une pratique qui a marqué une période de transition entre la façon traditionnelle de penser l'architecture et l'urbanisme et une nouvelle approche, moins rigide et plus ouverte aux transformations et au débat.

Ce chapitre analyse, ensuite, les causes qui ont conduit aujourd'hui le projet urbain à devenir la solution privilégiée pour la transformation du patrimoine architectural et urbain et les raisons et les enjeux qui l'ont attaché à la notion contemporaine de « ville durable ». À partir du milieu du XXe siècle, en effet, architectes et chercheurs ont entrepris des études qui ont donné naissance à l'idée de la « construction de la ville sur la ville » par opposition à la pratique de la table rase. A cet égard, nous nous référons aux recherches sur la ville historique, réalisées par Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Antoine Grumbach, Bernard Huet et Leon et Rob Krier. Ces études sur la reconstruction de la ville européenne ont posé les bases théoriques pour l'Iba 84 de Berlin. Ces expériences mettent en évidence le concept d' « architecture urbaine », qui se confronte avec le contexte existant, surmontant l'incommunicabilité entre le domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Les interventions réalisées au cours des années suivantes montrent également une réelle opportunité de travailler de manière positive sur le tissu urbain de la ville consolidée en insistant sur les réflexions sur la critique à l'étalement urbain. En effet, il est possible d'affirmer que, ces dernières années, le débat sur la durabilité environnementale a été conjugué aux recherches sur la transformation de la ville compacte, donnant naissance à la notion de «ville durable». Récemment, ces réflexions ont été renforcées par un abandon progressif du phénomène des éco-quartiers de nouvelle fondation au profit de la réalisation d'éco-cités et d'éco-régions, de projets durables de régénération urbaine pour la ville et son territoire. La recherche a également cherché de traiter la réalité contemporaine des villes méditerranéennes, du point de vue des études centrées sur le développement urbain durable, en référence aux recherches entreprises par le Plan Bleu. Nous avons approfondi, encore, la pratique du projet urbain au Sud de la Méditerranée. A partir des années 2000, en réponse aux graves problèmes environnementaux, le Maghreb et le Machrek, ont lancé la phase « verte » du projet urbain. Cependant, le projet urbain durable est compris, formulé et géré par ces Pays de manière différente qu'en Europe, car cet instrument est dans un processus d'apprentissage soit du point de vue théorique soit sur le plan méthodologique et opérationnel. Enfin, pour comprendre comment les thèmes du projet urbain et de la ville durable sont compris et réalisés en Europe et au Maghreb, le chapitre termine avec l'approfondissement de certains projet urbains effectués à Gênes, Barcelone, Montpellier, Sfax et Casablanca.

2. Il progetto urbano nella città consolidata

La ricerca indaga le questioni concernenti la valorizzazione e trasformazione del patrimonio urbano e architettonico attraverso la pratica del progetto urbano nella città. S'interroga inoltre su quale sia il rapporto che oggi lega il patrimonio e la sostenibilità ambientale, ambiti non più antitetici ma complementari, in una costruzione reciproca d'identità e differenze, che dà frutto alla sovrapposizione, alla contaminazione e alla loro ridefinizione.

Negli ultimi anni, molte città mediterranee, favorite dalle politiche di riqualificazione urbana promosse dall'Unione Europea e dagli Stati Nazionali, hanno approfondito i temi del patrimonio e dello sviluppo urbano sostenibile, lavorando sulle aree dismesse e marginali della città, attraverso dei progetti urbani sostenibili, finalizzati al loro rilancio economico, sociale e culturale. Il progetto urbano, nozione multiforme, insieme di pratiche progettuali in continuo divenire è diventato oggi lo strumento più adatto per intervenire in tal senso, scardinando le consuetudini specialistiche e i pregiudizi architettonici e urbani sul patrimonio, attraverso un continuo ricorso all'interrelazione tra discipline e ambiti del sapere. Alcuni progetti avviati, in ambito mediterraneo, rivelano un modo inedito di intendere lo sviluppo della metropoli partendo dal patrimonio urbano della città consolidata come vettore mobilizzatore del cambiamento urbano, con l'obiettivo di cercare possibili equilibri tra un'attenzione rinnovata alla città storica e l'esigenza di una trasformazione sostenibile, necessaria condizione di sopravvivenza dell'esistente.

La nozione di progetto urbano viene diffusa in Europa, durante gli anni Settanta, principalmente da parte degli architetti come sinonimo di 'composizione urbana'; a essa veniva associata l'idea di un progetto d'architettura 'a grande scala'. In altre parole, la nozione classica di progetto veniva trasferita su quella più ampia dell'urbano; che si riferisce alla città e che rinvia a delle competenze multiple e quindi non unicamente a dei problemi d'organizzazione spaziale. Questa doppia denominazione di progetto e di urbano ha favorito una certa ambiguità della nozione.

La riflessione sul progetto urbano è oggi ancora in corso; si tratta di un concetto e di una pratica che ha marcato un momento di transizione tra la maniera tradizionale di pensare l'architettura e l'urbanistica e un nuovo approccio, meno rigido e più aperto alle trasformazioni e al dibattito. È uno strumento flessibile che deve riunire delle competenze multiple, poiché si applica alla città esistente, che è una realtà complessa in cui elementi materiali e immateriali sono legati da relazioni stabilite nel tempo e con cui il progetto deve confrontarsi.

Quali sono le finalità del progetto urbano? Per quale motivo è stato scelto come strumento privilegiato per la valorizzazione e trasformazione del patrimonio? Qual è il ruolo del patrimonio urbano e architettonico nella pratica del progetto urbano della città mediterranea? Data la complessità della nozione di progetto urbano e le sue diverse interpretazioni e applicazioni rispetto ai Paesi e agli attori che lo elaborano e lo mettono in atto, per rispondere a queste domande è necessario soffermarsi su tale concetto per

definirne le caratteristiche e comprenderne la sua relazione con il patrimonio della città.

Riguardo alla nozione di progetto urbano si raccoglie una vasta e ricca esperienza; un lungo lavoro sulla città, prevalentemente europea, in cui sono confluiti gli studi e le ricerche degli anni Sessanta e Settanta e le esperienze progettuali degli anni Ottanta. Interventi urbani multiformi, che hanno riguardato la trasformazione di città per parti, in molti casi attraverso la riqualificazione e trasformazione di aree marginali e abbandonate, con una particolare propensione a conservare e integrare il nuovo con l'esistente, producendo spazi collettivi e nuove centralità.

La ricerca si sofferma su due definizioni di progetto urbano che mettono in luce chiaramente le sue caratteristiche principali. La prima è quella di Giuseppe Marinoni, nel libro *Metamorfosi del progetto urbano*, del 2005, in cui l'architetto indaga dettagliatamente la storia, le mutazioni e i temi centrali del progetto urbano europeo. La seconda definizione è di Manuel de Solà Morales, tratta dall'articolo «Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno Trenta al progetto urbano moderno», in *Lotus International* 64, del 1998, in cui l'architetto mette in evidenza, in maniera efficace, le caratteristiche peculiari del progetto urbano attraverso cinque punti.

Nel suo libro Giuseppe Marinoni si sofferma in maniera approfondita sul concetto di «progetto urbano coordinato», spiegando che: «[...] è finalizzato alla realizzazione di ampie parti di città, in un arco temporale relativamente breve rispetto ai tempi lunghi, secolari di costruzione della città. Le diverse componenti edilizie, infrastrutturali e paesaggistiche sono coordinate da un progettista responsabile, affinché possano produrre un assetto morfologico d'insieme e una complessità di usi capace di indurre processi di innovazione per ampie aree urbane. Il progetto urbano coordinato è perciò una pratica per rispondere a quella condizione di separatezza tra i diversi attori – pubblico e privato, investitori e fruitori – tra le diverse competenze – progettazione urbana, infrastrutturale, paesaggistica – e durante l'inevitabile susseguirsi in corso d'opera di cambiamenti – di forma, di programma, di politiche» (Marinoni 2005: 8).

Il progetto urbano costituisce quindi una modalità di intervento sulla città che, con vantaggi e limiti di uno strumento imperfetto e contraddittorio, si rivela una delle poche vie finora praticabili per dare forma a *parti di città* ampie e complesse, caratterizzate da diverse funzioni e costruite in un'unità di tempo limitata rispetto ai tempi lunghi di costruzione della città. La città è, infatti, garante della nozione di continuità, poiché, grazie alla sua lunga durata può mettere in coerenza i differenti frammenti e le eventuali rotture che s'inscrivono in un tempo più corto rappresentandone la discontinuità. Il progetto urbano deve dunque produrre della continuità in un tempo limitato. Inoltre, tale strategia è concepita e gestita da diverse figure, aventi spesso interessi contrastanti, in primo luogo, gli amministratori pubblici e gli investitori privati e inoltre gli abitanti e più in generale i fruitori, che dovrebbero essere interpellati nel processo d'ideazione e programmazione. Il progetto urbano viene, infine, gestito da una figura rappresentata, nella maggior parte dei casi da un architetto, che si occupa di rispondere alle diverse problematiche ed esigenze attraverso dei temi unificatori

rispetto ai quali le molteplici figure coinvolte possano apportare le proprie competenze. Il progetto urbano si riferisce, dunque, a una molteplicità di tecniche e saperi la cui gestione non può essere affidata ai soli architetti o ingegneri, ma domanda, secondo i casi, altre competenze specifiche e necessarie per la sua fattibilità. Per questo motivo il progetto urbano comprende più scale, dall'urbana all'architettonica, implicando la partecipazione di architetti, ingegneri, urbanisti, paesaggisti, sociologi, geografi, ecc. A tale avviso, Manuel de Solà Morales, uno degli architetti europei che ha contribuito maggiormente all'esplicitazione e diffusione della nozione di progetto urbano e ne ha favorito l'applicazione nella pratica architettonica¹, intende tale strumento «[...] come campo di lavoro intermedio in cui le scale si intrecciano e dove l'architetto acquisisce una ragionevole autorità sulla forma della città» (de Solà Morales 1998: 12). (Fig. 1)



Fig. 1 - Progetti urbani realizzati dagli allievi del *Laboratori d'Urbanisme* (ETSAB) di Manuel de Sola Morales, © AA.VV. 2013.

Per l'architetto spagnolo il progetto urbano è quindi la grande scala dell'architettura, l'unico strumento che gli architetti hanno per influire in maniera mirata sul territorio. de Solà Morales schematizza le caratteristiche del progetto urbano in cinque punti (de Solà Morales 1998: 12-14):

1. Effetti territoriali oltre la loro area d'intervento.
2. Carattere complesso e interdipendente dei contenuti; superamento della monofunzionalità (parco, strada, tipologia, ecc.); mescolanza di usi, utenze, ritmi temporali e orientamenti visivi.
3. Scala intermedia, da completarsi in un tempo limite massimo di pochi anni.

4. Impegno volontariamente assunto di adottare un'architettura urbana, indipendentemente dall'architettura degli edifici.

5. Importante componente pubblica negli investimenti e negli usi collettivi del programma.

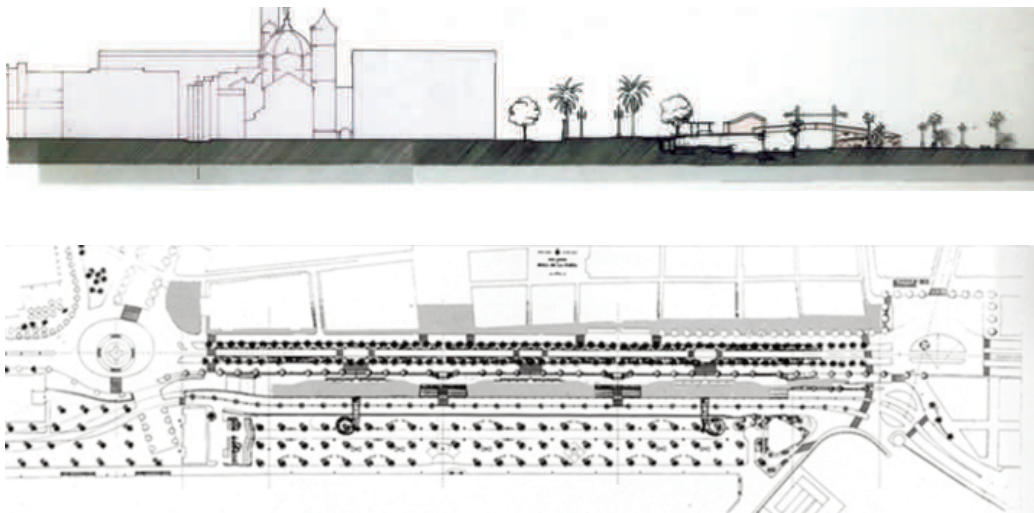
L'architetto evidenzia nel primo punto gli effetti del progetto urbano sulla città; quest'ultimo non si limita soltanto alla trasformazione dell'area d'intervento, al contrario ha delle ricadute a scala territoriale, modificando lo sviluppo della città e, in alcuni casi, la sua area metropolitana. In seguito, egli rimarca il superamento dello *zoning* e della monofunzionalità per la realizzazione di una *mixité* di funzioni e attività, uno degli aspetti costitutivi di tale strategia. Il riferimento, non è quindi quello della città diffusa, divisa per funzioni, ma è la città consolidata, condensatore di molteplici attività e usi. Tale obiettivo deve essere perseguito attraverso un'attenta calibrazione e realizzazione di servizi urbani, edifici direzionali, terziari e residenze, spazi pubblici e aree verdi, che assicurino una marcata qualità della vita dei cittadini. Inoltre, de Solà Morales spiega come la scala intermedia del progetto sia fortemente legata al tempo di realizzazione. Il progetto si rivolge a parti di città, risponde a esigenze precise e circoscritte, per tale motivo, per assicurare esiti positivi, deve essere realizzato in pochi anni, ma tuttavia deve possedere una visione strategica a lunga durata. Il progetto urbano mira quindi alla realizzazione delle condizioni che permettano alla città di costruirsi nel tempo, indicando al momento della sua concezione le linee guida per il suo sviluppo. Tale procedura, nonostante sia temporalmente limitata, è un processo che accompagna la trasformazione urbana nella durata, per tale motivo non può quindi rispondere alla logica dell'urgenza, spesso invocata dagli amministratori pubblici.

L'architetto spagnolo inserisce come quarto punto, uno degli elementi, a suo avviso, centrali del progetto urbano, che si ritrova nei suoi progetti, ossia l'ideazione di un'architettura urbana indipendente dall'architettura degli edifici: «[...] lo spazio urbano s'impone come contenuto progettuale in sé, senza necessità di riferimento a modelli architettonici, tipologici o monumentali» (de Solà Morales 1998: 14). Il tracciato e i tessuti sono i temi chiave della progettazione urbana e lo spazio pubblico ne costituisce il filo conduttore, un dominio tipico di quella scala della progettazione architettonica che non rinuncia a costruire la città. «Un'architettura della città che è l'opposto di un'architettura del corpo fisico (spazi, tessuti e piazze) della città» (de Solà Morales 1998: 28). Costruire la città richiede una capacità di previsione dello spazio che, come spiega l'architetto spagnolo, deve continuare a essere propria dell'architettura (Ferretti 2012: 26). Nel quinto punto egli sottolinea il necessario coinvolgimento della componente pubblica negli investimenti e negli usi dell'area di progetto. L'amministrazione pubblica deve gestire e controllare le trasformazioni urbane e garantire oltre ad una *mixité* di funzioni una *mixité* sociale.

de Solà Morales è stato uno dei primi ad applicare tale procedura, attraverso la riqualificazione del *waterfront* di Barcellona², per il quale sono stati realizzati dei *proyectos urbanos*, al posto dei piani urbanistici, che permettessero d'intervenire a una scala intermedia, tra la morfologia della città e la reale concezione degli edifici. Questi interventi operativi erano adatti ai diversi contesti urbani, non standardizzati ma adeguati, di volta in volta,

alle situazioni contingenti, affinandosi nel tempo. (Figg. 2, 3)

Attraverso lo studio di tali definizioni e di alcuni progetti esemplari è possibile, dunque, trarre altre caratteristiche peculiari del progetto urbano. Rispetto a come si concepivano in passato gli strumenti d'intervento sulla città, questo nuovo approccio presenta tre aspetti inediti: la strategia urbana non è più formulata in cifre, calcolate a priori, ma viene ideata a partire dal contesto, dalla realtà economica, sociale e urbana della città. Questo strumento aiuta a formalizzare delle idee sul divenire della città prima di fissare delle prescrizioni; ciò si concretizza attraverso un progetto concreto per il luogo sul quale si interviene. Inoltre, il progetto urbano è uno strumento flessibile in cui viene attribuita grande importanza al 'processo' piuttosto che alla procedura.



Figg. 2, 3 - Sezione e Planimetria del progetto per il Moll de la Fusta a Barcellona, Manuel de Sola Morales (1981-87), © AA.VV. 2013.

Tale strumento è quindi una strategia empirica che si allontana dalle teorie generali per confrontarsi direttamente con i temi e le problematiche del contesto. Confrontandosi con questioni e realtà diverse, il progetto urbano avanza per tentativi ed errori, per tale motivo è difficile ritrovare in queste esperienze modelli formali simili o procedure da riproporre. Il suo procedimento non è inteso come un ciclo chiuso, ma come un processo che si articola nella durata, cambiando forma e adattando i suoi obiettivi nel tempo. I principi e i programmi formulati necessitano, dunque, di un certo grado di *flessibilità*, devono essere cioè propensi ad accogliere in itinere eventuali cambiamenti e nuove opportunità. L'intervento per una vasta parte di città, che si confronta con esigenze diverse, talvolta contrastanti, da parte degli attori pubblici e privati coinvolti, ed è sottoposto a cambiamenti in itinere definiti da fattori esterni, quali le modalità di finanziamento disponibili, deve poter essere pronto ad accogliere nuove occasioni e risorse durante la sua realizzazione. Come spiega Laura Valeria Ferretti: «Il progetto di architettura è un progetto diacronico, finalizzato

a definire delle regole, alle quali nel tempo dovranno attenersi gli interventi. È uno strumento quindi che non può prevedere una sola soluzione architettonica, ma si configura come una struttura in grado di accogliere e indirizzare una successione di contributi nel lungo periodo. È quindi un progetto che assieme a forti gradi di vincolo, deve poter accogliere sostanziali elementi di flessibilità» (Ferretti 2012: 24). Tra gli elementi più mutevoli e soggetti al passare del tempo il programma funzionale è quello più labile, insieme all'architettura, connessa alle scelte funzionali e sostituibile nel corso del tempo; ciò che non si trasforma in un progetto urbano è sicuramente il progetto del tessuto e dello spazio pubblico, elementi che non mutano nel tempo della città.

Per comprendere tali caratteristiche del progetto urbano è interessante evidenziarne la differenza con il progetto d'architettura. Quest'ultimo è limitato nel tempo, nello spazio e anche nella concezione. Il progetto di architettura deve concentrarsi sulla realizzazione del progetto in un breve periodo, per questo motivo è guidato da una volontà di ultimazione. Al contrario la città è perpetuamente incompleta, non ha limiti spaziali reali, s'inscrive in un tempo lungo, quasi infinito. L'ideazione e realizzazione del progetto urbano, è dunque un processo complesso, poiché deve tener conto delle differenti temporalità e spazialità della città consolidata e rappresentare qualcosa che non sarà mai identico al risultato. Per tali motivi, nella pratica del progetto urbano, viene favorito l'utilizzo del *masterplan* in quanto strumento flessibile, non definitivo, capace di esprimere le relazioni tra i diversi elementi della città. In questo senso il disegno può aiutare a comprendere meglio l'incidenza su un luogo reale di una decisione strategica e favorirne l'interazione. Questo strumento tecnico, deve permettere una proficua interrelazione tra forma architettonica e forma urbana attraverso l'utilizzo di scale intermedie, identificando delle unità di riflessione e d'intervento e suggerendo i modi d'azione più adeguati per intervenire sulla città.

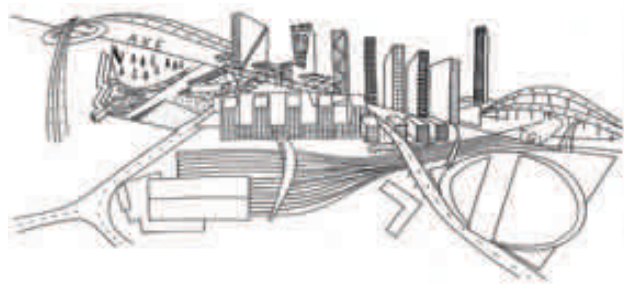
È chiaro, dunque come il confronto con la città esistente sia fondamentale per la formulazione del progetto urbano e sia la causa principale della sua concretezza. Il carattere concreto e pragmatico dei progetti urbani è descritto chiaramente dall'architetto Pierluigi Nicolini: «[...] sono progetti la cui l'ampiezza, confini, funzioni, sono orientati e determinati dall'esistenza di un'occasione operativa concreta reperita nella città esistente, e sviluppati secondo un criterio di coordinamento reso esplicito da un principio morfologico e operativo. L'architetto spiega inoltre che: la molteplicità di attitudini del progetto urbano è sicuramente legata alla prevalenza di un atteggiamento empirico legato alle singole occasioni, alle diverse città, ai differenti paesi in cui si attuano le trasformazioni» (Marinoni 2005: 8). Tali operazioni 'empiriche' riqualificano, trasformano e innovano la città, rispettandone la *forma urbis*; agendo sulle tracce della città consolidata e fornendo significato e forma alla compresenza di architetture, infrastrutture e spazi aperti. Come spiega de Solà Morales: «Progetto urbano significa prendere come punto di partenza la geografia di una città data, le sue esigenze e i suoi suggerimenti e introdurre con l'architettura elementi del linguaggio per dar forma al sito. Progetto urbano significa tener presente la complessità del lavoro da compiere più che la semplificazione razionale della struttura urbana. Significa inoltre lavorare

in modo induttivo, generalizzando ciò che è particolare, strategico, locale, generativo» (de Solà Morales 1998: 8). In tal senso, i tracciati e i tessuti sono i temi chiave della progettazione urbana e lo spazio pubblico ne costituisce il filo conduttore, un dominio tipico di quella scala della progettazione architettonica che non rinuncia a costruire la città. È infatti, attribuita grande importanza allo spazio pubblico, che è riconosciuto come il luogo più democratico e significativo della città, lo spazio che esprime al meglio il concetto d'interesse collettivo; esso è, infatti, per definizione un luogo accessibile a tutti. È inoltre lo spazio delle relazioni che rende possibile il 'sociale urbano'. Essendo una 'permanenza' della città consolidata non è possibile cancellare o modificare la sua identità. Se il progetto urbano è considerato come lo strumento più efficace per ridefinire i rapporti tra architettura e città consolidata, lo spazio pubblico appare il mezzo più efficace per riformulare in maniera positiva tale relazione. Per Antoine Grumbach la realizzazione dello spazio pubblico è il tema principale del lavoro della costruzione della 'città sulla città' (Ingallina 2001: 116).

Intervenire sullo spazio pubblico richiede, tuttavia, una conoscenza approfondita della città attuale e delle differenti configurazioni che le sue parti hanno assunto. Nella sua concezione il progetto urbano, ricerca dunque un sapere specifico sulla città, sui suoi processi di trasformazione e sulle leggi che regolano le sue forme, al fine di stabilire una mediazione tra le differenti scale, dall'isolato alla città, attraverso l'innesto di nuove architetture e la riqualificazione di quelle esistenti. In tal senso, questa procedura ricostituisce la 'continuità' della città, attraverso la ricostruzione di una narrazione di cui lo spazio pubblico è il filo conduttore. Ciò è accaduto nel caso dei *proyectos urbanos* avviati all'interno della città di Barcellona, dal 1986 al 1991, attraverso i quali si è scelto d'intervenire sul sistema degli spazi pubblici, partendo dai problemi specifici e cercando il confronto con i diversi attori sociali, rendendoli partecipi di un'impresa collettiva³.

Il tessuto urbano della città si evolve con ritmi e tempi differenti, è quindi importante conoscerlo, con l'obiettivo di comprendere quali sono i luoghi sui quali si può intervenire più facilmente e direttamente. In tal senso, il tessuto storico e le sue 'permanenze' devono essere salvaguardati e recuperati; le aree marginali della città devono essere riqualificate per diventare nuove centralità urbane; le architetture obsolete possono essere trasformate e rifunzionalizzate al posto di essere demolite. Il patrimonio architettonico e urbano è dunque presente sotto forma di memoria da proteggere, valorizzare e trasformare, e può rappresentare il futuro della città. L'architetto francese Charles Devillers individua due elementi principali sui quali il progetto urbano deve intervenire: le permanenze e gli elementi sostituibili. Attraverso questa interpretazione tale strategia urbana consiste nel «[...] pensare e rappresentare le condizioni formali della permanenza e della sostituzione. Identifica gli elementi che possono durare e assicurare la permanenza: le infrastrutture, lo spazio pubblico, i tracciati strutturanti, e gli attribuisce le qualità formali in rapporto con la permanenza» (Ingallina 2001: 116). Questa relazione tra il patrimonio urbano e architettonico e le parti della città trasformabili o sostituibili facilita la realizzazione della *mixité* funzionale tipica della città consolidata. La pratica del progetto urbano impone, dunque, una

concezione del tempo che non deve più essere intesa come opposizione tra passato e futuro, ma come sviluppo di azioni e percorsi tra passato, presente e futuro. Come spiega Patrizia Ingallina nel suo libro *Le projet urbain*: «[...] deve essere capace di mantenere un equilibrio tra 'orizzonti d'attesa' e 'spazi d'esperienza' al fine di realizzare un progetto collettivo» (Ingallina 2001: 110). Se gli 'orizzonti di attesa' servono a formalizzare le strategie prevedibili per il futuro, gli 'spazi d'esperienza' rappresentano la memoria della città, i significati conferiti dagli individui e dai gruppi sociali alla storia e alle sue diverse interpretazioni. Il complesso rapporto dialettico tra passato e futuro evidenzia il ruolo sociale e culturale del progetto urbano, inteso come luogo di riconciliazione di questi elementi. Questa relazione giustifica la molteplicità dei significati attribuita alla nozione di progetto urbano e permette di comprendere, inoltre, la diversità delle pratiche e degli attori concorrenti all'elaborazione e alla concezione di tale strumento. Infatti, com'è già stato accennato in precedenza, dal punto di vista della sua organizzazione, il progetto urbano è un processo caratterizzato da una gestione corale, in cui intervengono diversi specialisti, progettisti, operatori, amministratori e cittadini. Normalmente non vi è, infatti, una figura singola che impone le sue decisioni, ma un coordinatore che si faccia carico di formulare ipotesi condivise da più protagonisti. Tale strategia offre l'occasione affinché i diversi specialisti nel campo delle infrastrutture, della tecnologia, del paesaggio e dell'architettura trovino un terreno d'incontro e ambiti di convergenza rispetto agli obiettivi preposti. Il progetto urbano, al di là delle problematiche contingenti alle quali trovare delle soluzioni, deve formulare dei temi federatori, creando un nuovo immaginario, una nuova visione per il futuro della città.



Figg. 4, 5 - Schizzo dell'Euralille Business Center, il Centre Internationale d'Affaires, Rem Koolhaas, 1994, © OMA. Schizzo dell'Espace Piranesian, Rem Koolhaas, 1994, © OMA.

Ad esempio, nel caso del progetto *Euralille* a Lille, in cui l'intervento urbano acquisisce un forte significato strategico, gli amministratori hanno affidato l'incarico all'architetto Rem Koolhaas chiedendogli di non realizzare un progetto finito, ma una modalità di messa in opera del progetto, capace di conferire una visione urbana a partire dai temi e dalle problematicità del contesto⁴. (Figg. 4, 5)

Ancora, nel caso del progetto per la Villa Olimpica a Barcellona, la necessità di costruire alloggi per atleti, diventa l'occasione per offrire alla città una grande opportunità,

riconquistare il fronte a mare e risanare tre chilometri di spiagge abbandonate. Inoltre tale intervento si è occupato di trovare una soluzione per l'innesto delle infrastrutture sull'assetto morfologico di parti di città. Il progetto diventa quindi lo strumento per dialogare con le reti infrastrutturali e recuperare aree dismesse e obsolete, seguendo un tema conduttore che si confronta con la città esistente. (Fig. 6)

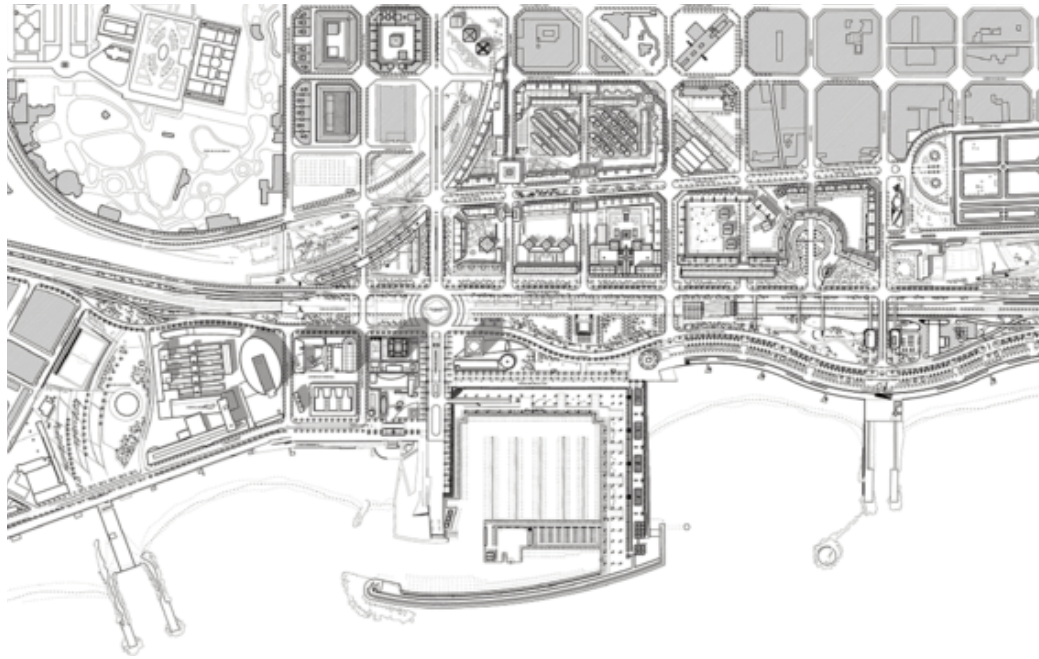


Fig. 6 - Progetto per la Villa Olimpica, Archh. Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay, Albert Puigdomènech, Barcellona, 1992, © AA.VV. 2013.

Come nel caso della *Zac di Bercy* a Parigi, di *Euromed II* a Marsiglia e del progetto per le aree ferroviarie di Bari, in cui si prevede la riqualificazione di parti degradate della città e la trasformazione di infrastrutture obsolete attraverso la realizzazione di parchi urbani e spazi pubblici, circondati da nuovi insediamenti. Tali operazioni sono riuscite a creare nuove centralità in aree abbandonate e marginali, producendo un valore aggiunto nella città. (Fig. 7)



Fig. 7 - Progetto per Bari Centrale, Massimiliano e Doriana Fuksas, 2013, © Fuksas.

È chiaro quindi che il progetto urbano, oltre ad essere uno strumento concreto, basato sul contesto nel quale opera, aspira a superare la frammentazione delle problematiche locali attraverso una strategia globale. Tale strumento deve aiutare a restituire alla città il suo carattere originale di *mixité* funzionale che ne permetteva una pluralità di usi e attività. La sua finalità è di rendere lo spazio utilizzabile, tenendo conto della memoria degli usi passati che un luogo ha accumulato nel tempo e che finisce per rappresentare nel suo insieme. La perdita di queste relazioni, a causa dell'urbanistica funzionalista e dello *zoning*, ha messo a termine questo processo e ciò ha avuto delle conseguenze dirette sulla città e sulle sue parti; da qui la necessità d'introdurre il progetto urbano come pratica globale, inclusiva e complessiva. In quanto processo di riflessione globale sulla città s'impone, dunque, a un pensiero settoriale della progettazione architettonica e urbana che, attraverso la realizzazione di reti infrastrutturali e quartieri satellite, ha creato effetti di cesura molto netti all'interno della città. Tale pratica, che integra la scala locale con quella globale, si fissa su due obiettivi principali: da una parte emerge la volontà di lavorare sulla città esistente e ridare coerenza a delle parti marginali e frammentate, che hanno perso da tempo un ruolo attivo nella città; dall'altra parte, vi è l'ambizione di concepire dei progetti durevoli nel tempo ed estensibili a diverse scale, ciò spiega l'attenzione agli effetti che il progetto può avere nel territorio limitrofo e, in certi casi, nell'intera area metropolitana. Il progetto urbano è quindi una strategia globale che oltre agli aspetti urbani, architettonici e spaziali integra diversi temi e relazioni; è possibile in tal senso affermare che tra gli elementi principali che lo caratterizzano, oltre alla dimensione architettonica e spaziale, prevalgono gli aspetti economici e sociali.

In Europa, dagli anni Settanta in poi, la crisi economica, il crescente tasso di disoccupazione e la progressiva dismissione delle aree industriali, ha comportato l'avvio di strategie politiche, economiche e urbane per la ripresa e lo sviluppo delle città. Numerosi Sindaci hanno cercato di rilanciare i loro comuni attraverso l'utilizzo della pratica del progetto urbano come strategia privilegiata per la trasformazione di parti di città. Ciò ha modificato radicalmente le modalità d'intervento sulla città. Inoltre, la figura tradizionale del Sindaco ha ceduto il passo a quella del Sindaco-manager che gestisce la città come un'impresa. La città è diventata, dunque, un luogo favorevole al mantenimento o alla creazione di nuovi posti di lavoro; le imprese sono diventate gli attori essenziali non soltanto per la crescita economica, ma anche per lo sviluppo urbano e sono inoltre portatori di un modello di gestione che si tende ad applicare alla città. Oggi, le municipalità che hanno l'ambizione di avviare tali strategie effettuano degli studi di fattibilità tecnica e finanziaria che devono mostrare da una parte che l'operazione ipotizzata abbia un mercato e una richiesta, e dall'altra, che vi siano i mezzi tecnici e giuridici per preparare, realizzare e gestire l'operazione. Quest'approccio si è affermato per rispondere al crescente tasso di disoccupazione e considera gli aspetti economici e sociali come l'obiettivo principale della pianificazione urbana. La figura del fruitore, secondo questo approccio, si è trasformata in quella di decisore o di cliente, rivelando che il progetto urbano nasce da un'idea pragmatica

e liberale della città che mira, tra gli altri aspetti, allo sviluppo economico. Il progetto urbano è diventato, dunque, un fattore indispensabile per attirare le attività e gli investimenti privati. La sua natura concreta e flessibile l'ha reso lo strumento più appropriato a questa nuova realtà politica ed economica. Questa strategia, frutto della società liberale, è legato al concetto di città come prodotto da commercializzare e s'inscrive nella pratica concorrenziale delle città rivali che cercano di affermarsi a scala nazionale e internazionale. La competizione tra le città conduce a dover mostrare in maniera eclatante che si ha una chiara strategia di sviluppo di cui il progetto urbano è garante. Molto spesso queste operazioni vengono parzialmente realizzate o addirittura non sono mai avviate, tuttavia se ne utilizza l'immagine come mezzo di comunicazione diretta con gli abitanti riguardo allo sviluppo possibile di certi luoghi della città. In tale contesto possono dunque, essere avviate differenti iniziative e operazioni per valorizzare l'immagine della città, con l'obiettivo di captare nuovi fruitori, turisti e investitori.

Molti progetti urbani improntati sui principi dello sviluppo urbano sono nati grazie alla partecipazione delle città ad ambiziosi eventi internazionali che hanno accelerato tali processi di trasformazione. Oggi, infatti, la città contemporanea affida sempre più il suo sviluppo e la sua trasformazione urbana alla realizzazione di grandi eventi, come i fenomeni della Capitale Europea della Cultura delle Esposizioni Internazionali, dei Giochi Olimpici, dell'*European Green Capital*, ecc. Molte città mediterranee hanno avviato numerosi progetti urbani in occasione dell'organizzazione di eventi effimeri: oltre ai già citati Giochi Olimpici di Barcellona del 1992, ricordiamo l'evento Capitale Europea della Cultura organizzato a Genova nel 2004 e a Marsiglia nel 2013, che è stato il pretesto per l'avvio o l'accelerazione d'interventi di riqualificazione del *waterfront* e del patrimonio urbano e architettonico di tali città. (Figg. 8, 9, 10)



Figg. 8, 9 - Il Moll de la Fusta durante i Giochi Olimpici di Barcellona del 1992, © AA.VV. 2013. La festa d'apertura dell'evento Genova Capitale Europea della Cultura 2004.



Fig. 10 - La festa d'apertura dell'evento Marseille Provence 2013, Marsiglia, 2013, © MP2013.

Gli strumenti di pianificazione tradizionale non sono più adatti a gestire lo sviluppo di queste nuove trasformazioni urbane. Per tali ragioni il progetto di architettura urbana diventa la procedura più appropriata per operare, attraverso degli interventi mirati sulla città consolidata e improntati su una certa flessibilità dei programmi; progetti incentrati su un'accurata progettazione dello spazio pubblico, sulla *mixité* funzionale e sociale e su una nuova attenzione ai temi della sostenibilità ambientale.

Oltre alla sfera economica del progetto urbano, è importante sottolineare la dimensione sociale di tale strumento che, essendo un processo ampio e globale, deve permettere il dibattito e lo scambio con la popolazione di cui il parere è determinante. Inoltre, tale strategia deve assicurare una ricca *mixité* sociale, con l'obiettivo di creare una città la più possibile inclusiva e democratica. La concezione di tale strategia urbana sulla città esistente non può essere dissociata dagli aspetti culturali e immateriali di una società. Bisogna quindi considerare il progetto come un 'processo sociale', cercando un confronto con i diversi attori coinvolti direttamente o indirettamente in tale intervento. Anche se il dibattito attorno alla dimensione sociale del progetto urbano ha contribuito a una presa in coscienza dell'importanza della concertazione e del coinvolgimento attivo dei cittadini, esiste tuttavia una scollatura tra le riflessioni teoriche e la pratica. Questa difficoltà è ben illustrata nella realizzazione di molti progetti avviati negli ultimi anni. Tali esperienze mostrano che le tre dimensioni: urbana, economica e sociale non sono sempre presi in considerazione in maniera uguale. È il caso delle operazioni di *Euralille* a Lille e di *Euroméditerranée* a Marsiglia, dove la dimensione preponderante è stata quella economica, attirare gli investitori, mentre la dimensione sociale non appare che in parte, attraverso l'aumento dei posti di lavoro. Gli abitanti non sono stati, infatti, consultati ma soltanto informati del progetto quando era già in fase di realizzazione. Infine, oltre a garantire le percentuali minime di alloggi sociali e ad affitto controllato, non vi è stata un'efficace politica d'inclusione delle fasce sociali più deboli.

Chiarite le caratteristiche principali del progetto urbano, è importante soffermarsi sui modi in cui tale procedura interviene concretamente sulla città esistente. Questa strategia opera attraverso la ritessitura di brani o la realizzazione d'interi nuove parti della città; può quindi riqualificare il tessuto esistente oppure intervenire attraverso la costruzione di nuovi tessuti. Per quanto riguarda la realizzazione di nuovi insediamenti all'interno della città, è possibile parlare di un vero e proprio 'atto di fondazione', in cui vengono ideati i tracciati e gli spazi pubblici, attorno ai quali verranno in seguito realizzati gli edifici. In questo caso il progetto si evolverà nel tempo modificandosi, lasciando però invariati i principi di base da rispettare, conferiti dai tracciati urbani e dal suolo urbanizzato. Il progetto per la Villa Olimpica a Barcellona e il progetto del fronte parco di Bercy a Parigi, sono esempi significativi di tale approccio fondativo all'interno della città. (Fig. 11)



Fig. 11 - Progetto per il fronte parco di Bercy a Parigi, Buffi Associés, (1994-2005), © Buffi.

Quando invece il contesto in cui si interviene è più denso e urbanizzato, il progetto urbano deve partire dalla morfologia del luogo e dalla definizione volumetrica dell'edificato. In questo caso conoscere le emergenze architettoniche e gli elementi di continuità edilizia presenti diventa di fondamentale importanza per la definizione volumetrica degli edifici da realizzare. I principi definiti per il caso precedente si trasformano in precise regole guida che regolano un *masterplan*, in cui vengono formulati i criteri di allineamento e di altezze di gronda, le condizioni di affaccio e gli spazi pubblici. Alcune volte, la necessità di conseguire unitarietà porta a una tematizzazione dell'intervento o si spinge addirittura a fissare alcuni elementi architettonici e formali. Anche in questo caso, il progetto urbano mira a trasformare luoghi marginali in nuove centralità; ciò avviene con i progetti *Lyon Confluence* a Lione, *Euroméditerranée* a Marsiglia e *22@* a Barcellona, tali interventi provano a rigenerare aree urbane abbandonate o marginalizzate aumentandone la densità e la molteplicità di usi e funzioni. (Fig. 12)



Fig. 12 - Progetto Lyon Confluence a Lione (1996-2030), © Ateliers Lion Associés.

In altri casi il progetto interviene sul patrimonio urbano, attraverso delle operazioni che si concentrano esclusivamente sulla ridefinizione dello spazio pubblico e sulla riqualificazione del tessuto edilizio esistente introducendo temi progettuali incentrati sulle nuove esigenze della città contemporanea. In questo caso vengono stilate delle regole e dei principi che tengano conto primariamente del rapporto con le emergenze e con il tessuto esistente. È il caso dei progetti di riqualificazione della Medina e dell'*Hypercentre* di Tunisi.

Se la procedura del progetto urbano può essere giudicata esemplare per la realizzazione di progetti di parti di città, bisogna tuttavia notare che, soprattutto negli anni Ottanta, il rapporto tra la parte e il tutto, tra quartiere, città e territorio è stato in molti casi trascurato. Come in numerose esperienze europee di progetti puntuali, il risultato è stato quello di una varietà di azioni indipendenti l'una dall'altra, non inserite in una strategia d'insieme coerente, senza prendere in considerazione le ricadute più o meno vaste sul territorio limitrofo (Barrattucci 2006: 67). Dagli anni Novanta, il progetto urbano estenderà il suo sguardo, contribuendo a rinnovare la città esistente ed anche il suo territorio limitrofo, diventando protagonista di alcune strategie di rigenerazione urbana a scala territoriale come l'operazione del *Grand Lyon* a Lione.

Qual è, infine, il modello di città che si vuole conseguire attraverso la pratica del progetto urbano? Riferendosi agli studi sulla città europea, tali strategie provano a dare forma a una città inclusiva e pluralista, capace di accogliere cambiamenti d'uso e di trasformarsi nel corso di un arco temporale sufficientemente ampio, in modo da contribuire al generarsi di fenomeni di permanenza. Gli obiettivi del progetto urbano sono in primo

luogo la costruzione o il rinnovamento di una parte coerente, unitaria e riconoscibile di città, introducendo allo stesso tempo elementi di differenziazione e articolazione perché possano produrre varietà morfologica e *mixité* funzionale, aspetti caratteristici della città consolidata. Come spiega Marinoni: «Finalità del progetto urbano coordinato è realizzare vere e proprie parti di città instillando nuovi stili di vita, immettendo nuovi usi, producendo nuove morfologie, cercando di sottrarsi dal rischio di produrre quartieri omogenei (sia dal punto di vista funzionale e morfologico), macrostrutture o *enclaves* suburbane» (Marinoni 2005: 29). Per realizzare una città inclusiva e pluralista, oltre alla valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico esistente, all'attenzione allo spazio pubblico e alla *mixité* funzionale, è fondamentale non trascurare l'attenzione verso la *mixité* sociale e il coinvolgimento diretto dei cittadini.

Negli ultimi anni, alle tre dimensioni del progetto urbano: spaziale, economica, sociale, si aggiunge la questione ambientale, destinata a diventare, nel tempo, l'elemento che caratterizzerà in maniera determinante tale strumento. Oggi, infatti, le riflessioni sulla trasformazione e sul recupero della città si sono associate alle questioni emergenti della sostenibilità ambientale e del risparmio energetico. Si registra in maniera sempre più accesa la necessità di innalzare la qualità della vita nella città e il progetto urbano 'sostenibile' è diventato una risposta a tale esigenza. Attraverso questa strategia sostenibile la qualità viene richiesta non soltanto al manufatto architettonico ma a scala dell'intera città. Tali principi sono stati sperimentati direttamente all'interno della città consolidata e sul patrimonio architettonico e urbano, consentendo di tracciare percorsi realmente praticabili verso la riqualificazione e lo sviluppo urbano sostenibile, con l'obiettivo di trovare dei modelli alternativi alla città diffusa. Tali esperienze sono state realizzate principalmente nel nord Europa ma, negli ultimi anni, sono state avviate anche in alcune città del bacino del Mediterraneo, ricordiamo in questo caso il progetto 22@ a Barcellona, *Euroméditerranée* a Marsiglia e la riqualificazione sostenibile della Medina e dell'*Hypercentre* a Tunisi. (Fig.13)

Per concludere, è possibile affermare che nonostante emerga una fenomenologia di aspetti ed azioni assai articolata, nella pratica dei progetti urbani realizzati negli ultimi anni, è possibile tracciare dei temi unificatori che accomunano queste diverse esperienze. Il progetto urbano è oggi una strategia fondamentale per la trasformazione della città contemporanea; è uno dei campi in cui è possibile sperimentare la ricomposizione tra la scala urbana e quella architettonica.

Com'è stato già sottolineato, deve riunire molteplici competenze, perché si confronta con la città che è una realtà complessa e multiforme di cui il progetto dovrà tenere conto. Tale strategia si basa del contesto al quale si applica, per tale motivo, non deve essere concepita come un metodo unitario ma come una serie di pratiche che necessitano un approccio multidisciplinare. Il progetto urbano ha, infatti, condotto al dialogo tra varie discipline, che devono necessariamente integrarsi in una logica progettuale; i progetti architettonici, urbani, politici, economici e sociali devono esprimersi in una strategia collettiva per il futuro della città esistente.

Il progetto urbano nella sua concezione, richiede un sapere specifico sulla città, sul suo processo di trasformazione, sugli elementi che regolano le sue forme, sugli strumenti concettuali e i temi da far emergere al fine di stabilire una mediazione tra le differenti scale, dall'isolato alla città. La strategia urbana che si rivolge alla città compatta, deve partire dal tessuto costituito valorizzandolo attraverso la progettazione dello spazio pubblico che ne costituisce il legame, la connessione tra i molteplici elementi urbani, donandogli una nuova coerenza. Le finalità del progetto urbano sono concrete e operative, esso deve quindi suggerire dei modelli operativi attraverso l'analisi dei tessuti urbani esistenti, al fine d'identificare le cause della loro criticità. Non si sogna più, dunque, la città ideale ma ci si concentra sulla città reale, così com'è arrivata ai nostri giorni, una realtà mutevole capace di trasformarsi e di ammettere il disordine.

Il progetto urbano è, inoltre, un processo in continua trasformazione che conduce a una rimessa in discussione delle idee originarie. Questo nuovo approccio nasce dalle considerazioni attuali sulla città che si rinnova secondo delle logiche che gli sono proprie e che non si possono sempre controllare. Ciò induce un'attitudine critica rispetto agli strumenti di analisi urbana tradizionale di cui si riconosce l'inefficacia come strumento di controllo e di previsione dello sviluppo urbano. In effetti, esiste una grande parte della città che non è stata pensata o che oggi è diventata obsoleta, ci riferiamo alle ex aree industriali e alle aree marginali della città, tale indefinitezza le rende flessibili e adattabili a queste nuove trasformazioni. Alla flessibilità della città si associa dunque quella del progetto urbano come processo.



Fig. 13 - Progetto 22@ a Barcellona, 2000, © 22@ Barcelona.

2.1 Fenomeni di valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico

Riguardo al tema dello sviluppo e della trasformazione della città, si assiste oggi a un'inversione di tendenza rispetto al passato, per ciò che concerne le modalità di concezione dello sviluppo urbano. Da un lato la critica alla città diffusa e dall'altro l'esaurimento delle aree in cui costruire nuovi insediamenti hanno comportato un'attenzione rinnovata nei confronti del patrimonio urbano attraverso l'idea della 'costruzione della città sulla città'. In tale contesto, la strategia del progetto urbano è stata scelta per evidenziare i valori urbani espressi nella città europea⁵ compatta, nell'accezione dell'*intensity city*, ossia una città densa, comprendente usi e significati diversi, tessuto urbano, patrimonio, paesaggio e infrastrutture multiformi, una città caratterizzata da una pluralità di forme e operatori. L'immagine considerata come 'identitaria' della città europea è, infatti, storicamente caratterizzata dalla densità e dalla diversità, cioè dalla concentrazione, su una superficie ridotta, di una moltitudine di elementi aventi funzioni diverse e soggetti sociali eterogenei (Benevolo 1993).

Per tale motivo, aree marginali ed ex zone industriali e portuali abbandonate, *terrain vague* della città contemporanea, diventano oggi luoghi da preservare e allo stesso tempo da trasformare; terreni di sperimentazione che mirano a diventare nuove centralità urbane. Marinoni spiega come il cambiamento di percezione riguardo alle aree marginali e abbandonate, diventate oggi parte del patrimonio urbano della città contemporanea, abbia cambiato il modo di intervenire sulla città: «[...] la deindustrializzazione, che ha fatto emergere il problema delle aree e delle infrastrutture dismesse nel cuore della città, sollecita riflessioni e pratiche che si misurano con la necessità di innovare la città esistente a partire da nuove disponibilità di aree e risorse. Il fenomeno di ricentralizzazione, la riscoperta dei vantaggi della 'città compatta', come reazione alla dispersione metropolitana, ha richiesto di riconsiderare il rapporto con le città storiche esistenti. Nella prospettiva di formulare nuove centralità si mettono in discussione gli approcci conservativi e mimetici operati coi presupposti di una semplice salvaguardia» (Marinoni 2005: 13).

Per conoscere in maniera approfondita tali temi e comprendere i motivi che hanno portato il progetto urbano a diventare lo strumento privilegiato del cambiamento della città consolidata, è importante soffermarsi sulle ricerche e i progetti che hanno dato avvio a questa rinnovata attenzione al patrimonio urbano. Partendo dalla condizione attuale della metropoli contemporanea, bisogna ricordare che la città è mutata in un modo diverso dalle previsioni e dalle attese che le discipline urbane avevano teorizzato agli inizi del XX secolo. In passato, infatti, in risposta alle strategie politico-economiche sono stati favoriti approcci razionali e funzionali per regolare lo sviluppo urbano e del territorio, tuttavia le città sono state travolte da fenomeni d'inurbamento che hanno prodotto in pochi anni le più grandi conurbazioni metropolitane. Oggi si è consapevoli dei pericoli insiti in tali strategie e si prendono le distanze dalle teorie funzionaliste che alimentarono gli entusiasmi del IV CIAM. Tale episodio, attraverso la sua sintetizzazione nella Carta di Atene (1933), ha sancito, infatti, la grave dicotomia tra architettura e urbanistica. Ponendo la discussione sulle città a livello di

principi generali, l'architettura ha, di fatto, ignorato la città esistente in nome dello sviluppo della metropoli del futuro.

Dalla seconda metà del XX secolo, in risposta alla critica sulle teorie generali riguardanti la pianificazione della città, le discipline progettuali, nell'elaborare modalità di intervento sulla città consolidata, hanno avviato la riflessione sulla città 'in corso d'opera', attribuendo una grande importanza al contesto, ai suoi aspetti urbani, sociali ed economici; attraverso tale pratica operativa è nata la procedura del progetto urbano. Come si è arrivati, dunque, alla concezione attuale di progetto urbano in quanto processo di riflessione globale sulla città? Per comprendere il ruolo del progetto urbano nella valorizzazione del patrimonio della città è necessario ricordare che tale strategia si è sviluppata, a partire dagli anni Settanta, attraverso la rielaborazione delle teorie sull'architettura della città, che a partire dagli studi sulla città storica, hanno portato alla nascita del 'movimento di ricostruzione critica della città europea' (Marinoni 2005: 11). Questa esperienza è nata dalla critica ai principi della Carta di Atene, intesi come la causa del fallimento dell'urbanistica e dell'architettura nel controllo qualitativo e funzionale della città. Tali principi prevedevano la perpetuazione del modello della città moderna, attraverso l'ideazione di uno spazio nuovo, contrapposto a quello della città storica. Come spiega l'architetto Bernard Huet: «Uno spazio considerato in termini meramente quantitativi, luogo ideale per l'applicazione della ripetizione industriale di elementi isolati identici l'uno all'altro, nonché luogo del frazionamento indifferenziato, della separazione funzionale e della segregazione, illustrata dalla tecnica della zonizzazione» (Huet 1984: 6-17). Questo spazio è diventato lo sfondo per la realizzazione delle diverse architetture e infrastrutture, considerate come elementi unitari tra loro autonomi e separati, producendo la costruzione della città e del paesaggio per parti. Ciò ha causato l'oblio della città storica e la perdita del valore dello spazio pubblico, ben descritta da de Solà Morales: «[...] le strade, la piazza non esistono più nella città moderna: sono state sostituite da dispositivi sempre più specializzati, attraverso i quali circolano i pedoni, le automobili, i treni, le merci... Tale circolazione non ha portato alla creazione di spazi sintetici e complessi nella quale un'attività ha una propria sede, bensì a recinti specializzati – la fabbrica, il centro commerciale, il complesso di appartamenti – nei quali l'attività è divenuta tutta intera, codificata tramite linguaggi visivi non necessariamente architettonici» (de Solà Morales 1991: 18). Questo modello si diffonderà nell'intero spazio urbano, generando un'urbanizzazione diffusa e una crescita incontrollata e illimitata della città.

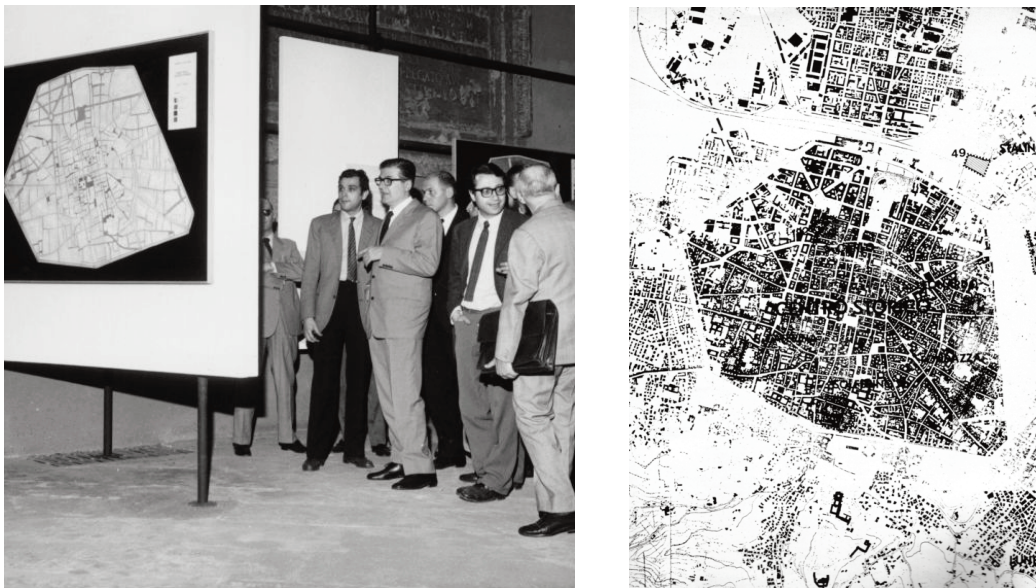
Una delle prime prese di distanza dai principi della Carta di Atene fu operata dal Team X, in occasione dell'organizzazione del decimo CIAM del 1956. Il Team X mise in luce l'importanza della città complessa, del suo scambio di flussi e usi, criticando fortemente il modello della 'città moderna' soprattutto riguardo ai temi della dissoluzione della città, del suo spazio pubblico e della separazione funzionalista. Un altro importante contributo al superamento della Carta di Atene è la rinnovata attenzione nei confronti della città consolidata. Dagli anni Cinquanta in poi, il dibattito s'incentra sulla salvaguardia necessaria dei differenti tessuti della città al fine di mantenere il carattere di *mixité* funzionale e sociale. Il pericolo era

rappresentato da una doppia attitudine: la sacralizzazione eccessiva dei centri storici, che comportava la loro esclusione dalle previsioni urbane e che conducevano, con il tempo alla loro trascuratezza e al loro progressivo degrado, e al contrario, la considerazione delle aree periferiche come luoghi nei quali si aveva una totale libertà d'intervento. Tale interesse nei confronti dell'indagine sul tessuto storico della città si ritrova nelle ricerche di Aldo Rossi e Carlo Aymonino, attraverso gli studi sulla forma della città e la proposizione del concetto di 'ricostruzione critica'. Gli studi tipologici e morfologici, formulati dai due architetti, si appoggiano su un'analisi storica approfondita oltre che su uno studio delle relazioni stabilite nel tempo tra tipi architettonici e forme urbane. Aymonino riflette sulla morfologia urbana della città, opponendosi a una riproposizione mimetica dei tipi esistenti, tuttavia individua come causa di allontanamento dell'architettura della città le pratiche incentrate sull'elaborazione di un tipo in una condizione astratta; egli individua quindi nell'attenzione al 'contesto', una delle pratiche fondamentali nel processo progettuale. Aymonino rafforza tale concetto evidenziando come la città sia formata da 'parti formalmente compiute', avviando la riflessione sulla necessità di un superamento della dicotomia tra città storica e periferia. La progettazione architettonica, per Aymonino, è «[...] un'ipotesi di uno o più interventi operativi, aventi come finalità la trasformazione o la fondazione ex novo di strutture urbane» (Aymonino 1975: 18). Riguardo allo studio della città dal punto di vista morfologico e tipologico, Aldo Rossi apporta un'ulteriore contributo attraverso la rielaborazione della teoria delle 'permanenze' di Marcel Poète e Pierre Lavedan. Le permanenze sono elementi del passato che continuano a essere rilevanti nel presente, per Rossi «[...] le permanenze sono rilevabili attraverso i monumenti, i segni fisici del passato, ma anche attraverso la persistenza dei tracciati e del piano» (Rossi 1966: 27). Questi rappresentano gli elementi stabili della forma urbana, che rimangono come delle costanti nonostante le trasformazioni. Nella comprensione della crescita della città, risulta dunque fondamentale lo studio dello sviluppo dei tracciati urbani.

La città è dunque un fenomeno estremamente dinamico che tende più all'evoluzione che alla conservazione, in cui le permanenze divengono l'antecedente per ogni sua trasformazione. Questi studi si basano sul principio che prima di ogni intervento sulla città esistente è necessario identificare gli elementi in cui è possibile intervenire con una certa flessibilità e ciò che non bisogna modificare. Inoltre, s'identificavano alla scala della città delle tipologie architettoniche specifiche di certi quartieri e di una determinata popolazione. Gli interventi su queste parti della città devono dunque rispettare queste regole tipologiche. Non si tratta di ricostruire all'identico ma di riferirsi, attraverso una nuova architettura, alle stesse caratteristiche tipologiche che si ritrovano nel luogo in cui s'interviene, come ad esempio i prospetti, il numero dei piani, i materiali, il tipo d'impianto e d'isolato, ecc.

In Italia, alla fine degli anni Sessanta, oltre all'importante lavoro di ricerca condotto dagli architetti italiani riguardo alle modalità d'intervento sul patrimonio architettonico e urbano, sono stati realizzati diversi progetti di riqualificazione per la città consolidata, che riferendosi alle riflessioni e alle ricerche condotte in quel periodo, hanno cambiato radicalmente il modo d'intervenire sulla città. Tali progetti, col tempo, sono stati presi come

riferimento per le città europee che avevano l'intenzione di avviare interventi sul patrimonio urbano e architettonico. L'esperienza più significativa, in tal senso, è l'elaborazione e l'attuazione del piano per il centro storico di Bologna, già descritto in precedenza, sviluppato nel 1969 dall'équipe di Pier Luigi Cervellati. Nell'operazione di Bologna possiamo già ritrovare alcune caratteristiche del progetto urbano. Il Piano, infatti, corrisponde a un processo di riflessione globale e collettiva sulla città; si tratta, inoltre, di un'operazione che rileva una volontà politica forte che fonda la sua azione sulla necessaria diffusione di una cultura della città. In questo caso, il progetto politico e culturale coincidono e corrispondono alla presa di coscienza che per salvaguardare la città consolidata, di cui il valore culturale è indiscutibile, bisogna salvaguardare anche la popolazione più svantaggiata, creando i presupposti perché non abbandoni il centro storico. Ciò attraverso un doppio obiettivo: garantire la *mixité* sociale e conservare un principio di equità, in modo da permettere alle classi sociali più povere di continuare a vivere nella città antica. Il progetto prova dunque a considerare il tessuto storico sotto un'ottica differente, superando l'idea che debba essere considerato intoccabile, ma ritenendolo, al contrario, come un luogo in cui si possa migliorare la qualità della vita e l'habitat sociale, riqualificando gli edifici, i tracciati e gli spazi pubblici esistenti. (Figg. 14, 15)



Figg. 14, 15 - Pierluigi Cervellati e Roberto Scannavini all'inaugurazione della mostra sul piano per il centro storico di Bologna, 1969, © AA.VV. 1970. Rilievo aerofotogrammetrico del territorio comunale, zona del centro storico. Localizzazione delle zone del PEEP, Bologna 1970, © AA.VV. 1973.

Queste conclusioni derivano da una riflessione preliminare sull'estensione della città di Bologna, concentrata nel suo centro e più diluita verso la periferia. La volontà dei progettisti e degli amministratori dell'epoca era di provare a scardinare tale separazione tra centro e periferia con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita per tutti; per tale motivo

era necessario intervenire per mettere in relazione queste parti della città attraverso due strategie: il recupero del tessuto storico e la riqualificazione delle parti marginali della città. Si prova, dunque, a superare le nozioni di centro storico e di periferia attraverso la considerazione della città nella sua globalità, sia come tessuto urbano che come tessuto sociale. La strategia avviata a Bologna, mirava, dunque, alla qualità urbana grazie al riconoscimento del valore culturale della città antica attraverso la sua analisi al fine di applicare gli stessi principi ai quartieri periferici. Qualità e identità coincidevano nel caso del centro, caricato di valori simbolici; invece, il problema si poneva per i quartieri periferici che non avevano un carattere ben definito. Nello specifico, nel caso del piano per il centro storico di Bologna, le analisi tipo-morfologiche, hanno aiutato nell'identificazione di un sistema urbano consolidato ben caratterizzato dai suoi tracciati stradali sui quali i conventi, le chiese e i palazzi pubblici e privati erano stati realizzati nel tempo creando una trama molto singolare, che costituiva un 'ambiente' urbano. Vengono effettuate, inoltre, ricerche approfondite d'archivio, sui catasti storici. Da una parte si studia l'evoluzione tipologica degli edifici, mentre dall'altra si analizza il contesto in cui si trovano. La grande innovazione culturale portata avanti da tale progetto, introdotta nella pratica urbanistica e architettonica a partire dall'esperienza di Giovanni Astengo⁶ è la considerazione dell'edilizia minore come connettivo fondamentale del tessuto urbano complessivo e quindi elemento fondamentale per la comprensione della forma della città.

Una volta identificati i 'principi' che regolavano la composizione del tessuto antico, bisognava provare ad applicarli alle periferie, donandogli una versione moderna e una compatibilità con le caratteristiche dei siti coinvolti. Tale intervento è stato uno dei primi ad aver sperimentato la partecipazione attiva degli abitanti alle scelte di pianificazione. Questo contributo è stato considerato necessario perché ha permesso di prendere in considerazione le esigenze materiali e immateriali della vita quotidiana degli abitanti. L'apertura alla partecipazione dei cittadini si basava, inoltre, sulla considerazione che la città è per definizione il prodotto di una collettività che non può essere rimpiazzata da progetti individuali.

Grazie al Piano per Bologna non si pensa più alla città per parti, ma al contrario essa viene intesa come un insieme, un sistema relazionale, in modo da permettere l'unione tra tessuti urbani e sociali differenti. Quest'esperienza fa comprendere come sia ormai necessario concentrare tutte le azioni urbane sulla città esistente. Intervenire sulla città consolidata pone il problema del mantenimento della sua identità che bisogna cercare di ristabilire attraverso il riutilizzo e la trasformazione dei suoi spazi. La questione dell'identità si pone anche in termini di necessaria riqualificazione urbana e sociale, poiché il senso stesso della città si fonda sulle relazioni tra spazi costruiti e spazi non costruiti e tra questi e gli abitanti che cercano di appropriarsene attraverso il riconoscimento di valori identitari. Riqualificare vuol dire anche aiutare a ritessere dei legami che stanno per essere disaggregati, cercando di mantenere un equilibrio tra questo insieme complesso di relazioni. Questa maniera di concepire la città, come un insieme unico che bisogna considerare nella sua globalità, si ritroverà nella maggior parte dei futuri progetti di riqualificazione urbana. Infatti,

nonostante l'attuazione del progetto non abbia prodotto del tutto i risultati sperati, quest'esperienza è stata di grande importanza perché ha incentivato un cambiamento di mentalità nei confronti della città consolidata non soltanto in Italia ma anche in molti altri Paesi europei, che hanno studiato tale operazione come riferimento per realizzare esperienze simili (Ingallina 2001: 84).

Durante gli anni Settanta, la ricerca sulla città storica prosegue anche in Francia. Dagli anni 1920 agli anni 1960 le città francesi subiscono un periodo di crescita continua portato avanti dallo Stato in maniera rigida e tecnocratica, in cui la *tabula rasa* diventa il mezzo privilegiato per intervenire sulla città esistente. A Parigi, viene attuato per quindici anni il *Plan d'Urbanisme directeur* del 1958, che si prefiggeva di lasciare soltanto il cuneo urbano, dal Louvre ai quartieri ovest della città, demolendo tutto il resto. Attraverso questo piano vengono realizzati *grands ensembles* secondo il modello della città funzionalista senza tener conto del contesto in cui si costruisce. Si prevedeva, dunque, la realizzazione di una metropoli dissolta nel territorio; di annientare la maggior parte delle aree della periferia storica dell'est e del nord-est della città, attraverso il tracciamento della grande viabilità e di nuove zone funzionali, producendo una continuità territoriale di *enclaves* ad alta intensità insediativa, divisi da imponenti reti infrastrutturali. Alla fine degli anni Sessanta, questo modo di pianificare la crescita delle città viene messo in crisi. La demolizione dei mercati *Les Halles* di Baltard a Parigi rappresenta l'apice e contemporaneamente l'inizio del declino della pratica della *tabula rasa*. (Figg. 16, 17)



Figg. 16, 17 - I mercati *Les Halles* di Baltard a Parigi, del 1870. La demolizione dei mercati *Les Halles* nel 1971, © Chemla 1994.

La crisi economica ha inoltre aggravato l'estensione continua delle città, rallentandone i meccanismi di crescita. Tutto ciò ha creato una rottura che metteva in discussione le procedure, la maniera di pensare la città, la pratica della *tabula rasa* veniva finalmente condannata; ciò corrisponde alla presa di coscienza che non si può costruire la città senza tenere conto di ciò che esiste. In altre parole, bisognava considerare la città non soltanto nello spazio, ma anche nel tempo, nella sua globalità storica. Si parla quindi di ritorno all' 'architettura urbana', di contesto, di storicismo, di analisi tipologica e morfologica dei tessuti

storici, delle strade e degli isolati. Il piano di occupazione del suolo fu rivisto nel 1977, in un senso più rispettoso della coerenza del paesaggio urbano. Progressivamente, architetti e urbanisti, ritornano a operare in maniera più attenta al contesto, riacquisendo l'attenzione per la contiguità, il rispetto degli allineamenti e dei profili, della struttura degli isolati, della composizione delle facciate e della realizzazione degli spazi pubblici (Dumont 1995: 39).

Tra gli architetti che hanno contribuito maggiormente alla riflessione sulla valorizzazione e sul recupero del patrimonio urbano della città, ricordiamo Antoine Grumbach che ha portato avanti l'idea della 'costruzione della città sulla città': «La città si costruisce su se stessa. Sempre ricominciata, la redistribuzione degli spazi assicura la costruzione di una memoria collettiva senza la quale non si respirerebbe più» (Grumbach 1984: 94). Grumbach si contrappone alla pratica della *tabula rasa* che in quegli anni veniva effettuata in Francia, con la demolizione dei mercati *Les Halles* a Parigi e alla costruzione illimitata delle *banlieues* e delle *villes nouvelles*.



Fig. 18 - Autoportrait architectonique, Antoine Grumbach, 1979, Jalons, © Collections du Musée national d'art moderne - Centre de création industrielle.

Per l'architetto francese la città è un insieme di elementi stratificati e sedimentati, in cui la città storica e la città moderna possono coesistere, attraverso un grande *collage urbano*. Il lavoro della *ville sur la ville* implica un riconoscimento comune dei suoi tratti caratteristici, l'architetto francese afferma a tal proposito che «[...] per intervenire sulla città, bisogna averne una rappresentazione, una figura che ciascuno possa condividere, che non ha una funzione unicamente iconica» (Grumbach 1998: 4). Ciò necessita un doppio approccio: il primo più scientifico ed erudito, tiene conto della storia, della memoria e della di-

mensione simbolica; il secondo parte dall'analisi tipo-morfologica del tessuto urbano della città. Inoltre, riguardo al tema del progetto di architettura Grumbach si oppone alla concezione di singole architetture senza alcun rapporto con il contesto, evidenziando l'importanza della realizzazione di un'architettura urbana che dialoghi con il patrimonio, con il suo spazio pubblico e con le zone marginali della città: «Si rispetta il contesto misurando le trasformazioni che i nuovi interventi vogliono fargli subire [...] Per me non bisogna rifiutare niente: una stecca lasciata lì, una fabbrica sporca, un garage, dei villini e dei manifesti selvaggi comportano il materiale con cui bisognerà lavorare» (Grumbach 1984: 94). (Fig. 18)

Le ricerche di Aldo Rossi e Carlo Aymonino verranno introdotte in Francia negli anni settanta dagli architetti francesi Philippe Panerai e Charles Devillers. In particolare Panerai, insieme a Castex e Dapaule, si dedicherà al tema dell'isolato e della sua dissoluzione, nel passaggio dalla città storica alla città moderna⁷. Nel libro *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, viene analizzata la dimensione fisica della città, la logica spaziale, implicita nel tessuto urbano di cui l'isolato rappresenta l'elemento determinante: «[...] il livello a cui si pone questo elemento, consente di valutare concretamente la relazione fra architettura e città da un angolo di visuale che non sia quello dei monumenti» (J. Castex, J.C. Dapaule, P. Panerai 1975: 34).

Nello stesso periodo, un altro architetto francese si occuperà della città storica, Bernard Huet. Egli studierà i tracciati urbani in relazione alla formazione dei tessuti e degli spazi pubblici della città: «Quando si parla di tracciato urbano è naturale che si pensi alle infrastrutture viarie. In realtà le cose non sono così semplici: si tratta infatti di organizzare la forma dello spazio pubblico senza evitarne la complessità polifunzionale ma ricordando sempre che essa costituisce la base permanente di uno spazio potenziale visibile» (Huet 1984: 6). Huet inoltre introduce il concetto di 'convenzione urbana', ossia la ricerca di elementi tradizionali e costanti nell'interazione tra i tessuti urbani e gli spazi della città. Per Huet lo spazio pubblico è riconducibile a una convenzione, che si esprime attraverso forme e linguaggi differenti. Le parole 'strada', 'piazza', 'viale', hanno precise connotazioni formali e spaziali che comprendono infinite strade, piazze e vie presenti nella città. Se tale condizione viene a mancare, lo spazio della città si disorienta e si disgrega e l'architettura, perdendo ogni referenza, cade nell'insignificanza.

Infine, in Belgio i fratelli Leon e Rob Krier, partendo dal concetto di 'permanenza' di Aldo Rossi, incentrano anch'essi le loro ricerche sulle metodologie d'intervento sulla città storica europea, attraverso l'individuazione di elementi ripetibili dello spazio urbano, intesi come costanti della costruzione della città, nonostante il susseguirsi nel tempo di continue stratificazioni. Rob Krier si spinge oltre tale riflessione realizzando un abaco di soluzioni formali per la ricostruzione della città europea, prendendo a riferimento le 'convenzioni' di Huet: «[...] forme ormai acquisite e sperimentate, nella storia e nella materia della città: oggi è più utile rifare qualcosa di vecchio ma sperimentato piuttosto che creare qualcosa di nuovo che corre il rischio di nuocere all'uomo» (Krier 1975: 18). (Fig. 19)

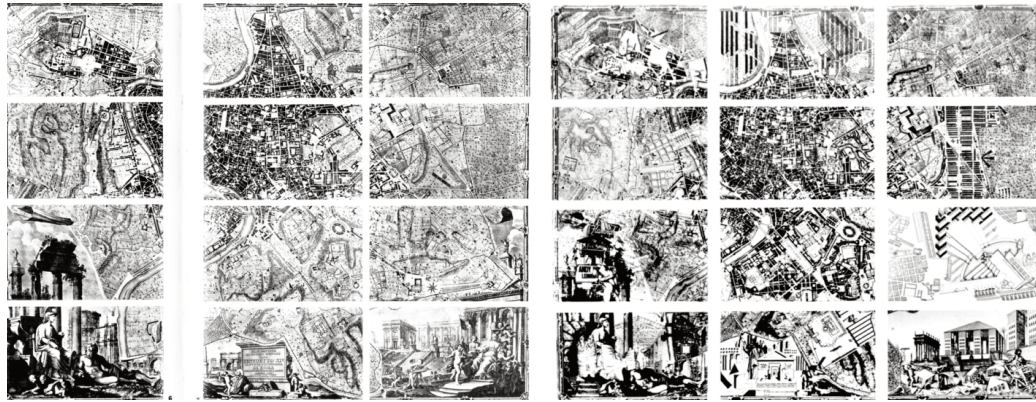


Fig. 19 - Il collage della mostra "Roma Interrotta" (1978) all'interno del ciclo «Incontri internazionali d'arte», in cui dodici architetti contemporanei (Piero Sartogo, Constantino Dardi, Antoine Grumbach, James Stirling, Paulo Portoghesi, Romaldo Giurgola, Venturi and Rauch, Colin Rowe, Michael Graves, Rob Krier, Aldo Rossi e Leon Krier) si sono confrontati con la pianta di Roma disegnata da Giovan Battista Nolli nel 1748, © MAXXI.

Tali riflessioni rivelano un nuovo modo di intendere la città, orientato verso la comprensione del patrimonio urbano e dei suoi elementi morfologici e tipologici. Si cerca di trovare delle costanti, delle convenzioni, dei *ponts de repers* presenti nella città esistente che possano regolare e governare l'attività progettuale. I progetti di trasformazione della città non possono quindi tralasciare la comprensione accurata degli aspetti connessi alla forma urbana, si evidenzia dunque il concetto di 'architettura urbana' che si confronta con il contesto esistente. Si comprende inoltre la necessità di costruire la città su se stessa, in opposizione all'espansione incondizionata che è predominante in questo periodo.

Oltre alle ricerche sulla 'ricostruzione critica della città europea', nello stesso periodo a Berlino Oswald Mathias Ungers propone la teoria 'della città nella città' come un nuovo modello per lo sviluppo della metropoli contemporanea. Partendo dalla città di Berlino, Ungers prova a formulare una nuova pratica progettuale che accolga anche il caso e l'imprevisto come elementi di arricchimento, sia a scala urbana che del singolo manufatto⁸. In quest'occasione l'architetto tedesco, affiancato da giovani architetti emergenti quali Rem Koolhaas e Hans Kollhoff, si sofferma sullo studio dell'intera città e sulla sua particolare complessità che ne fa «[...] una storia di formazione e trasformazione da un tipo all'altro, un continuum morfologico: un libro aperto di eventi che rappresentano idee e pensieri, decisioni e casualità, realtà e disastri. Non è un grado uniforme ma un vivido insieme di pezzi e frammenti, di tipi e controtipi, una giustapposizione di contraddizioni, un processo più dialettico che lineare» (Ungers 1979: 8). Tali riflessioni sono approfondite da Ungers nel testo *La città nella città – Berlino: un Arcipelago Verde* del 1977, in cui vengono esposte undici tesi per intervenire all'interno della città tedesca, che dal dopoguerra aveva subito una contrazione della popolazione e molte dei suoi quartieri erano rimasti inabitati. Le tesi centrali sono riferite ad alcune peculiarità riscontrate nel sistema urbano berlinese. La morfologia urbana è, infatti, ricca di vuoti che hanno reso Berlino frammentata e differenziata a tal punto

da definirla una 'città arcipelago' al cui interno si riscontrano una serie di 'isole urbane' riconoscibili per la loro identità e la loro storia⁹. Ogni quartiere è dunque considerato come una micro città, che contiene al suo interno la complessità di un'intera città. La teoria della città nella città supera le pratiche di pianificazione tradizionale e il rigido concetto di città funzionalista, come spiega chiaramente l'architetto tedesco: «Il concetto urbano della città nella città, pluralista a questo proposito, in antitesi con la teoria di pianificazione corrente, che deriva da una definizione della città un insieme unico» (Hertweck, Marot 2013: 44). Ungers mira dunque al confronto tra elementi del passato e del presente, riscoprendo la natura dialettica della città e delle sue parti e la possibile composizione di forme urbane in contrasto tra loro. La proposta progettuale per Berlino accetta volontariamente la frammentazione delle forme urbane, l'architettura anonima e l'instabilità del programma. La città esistente e il progetto di architettura dialogano in uno scenario in continua trasformazione, allo scopo di produrre una forma urbana programmata secondo le esigenze dei suoi abitanti, attraverso l'analisi morfologica, l'interpretazione e la trasformazione.

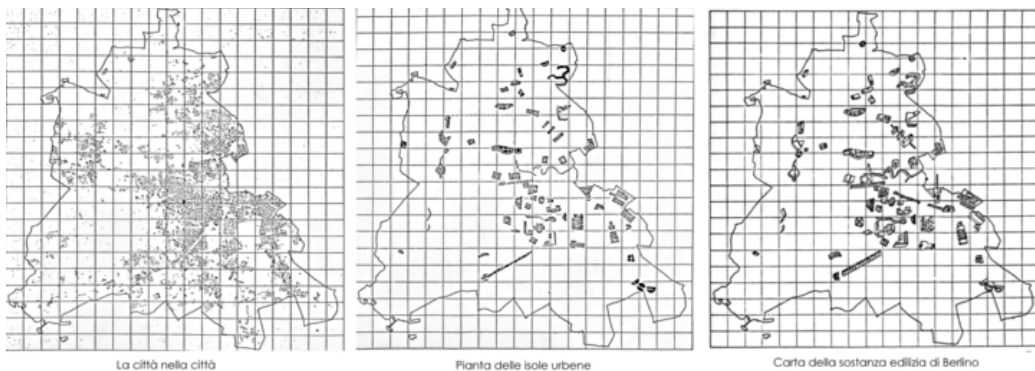


Fig. 20 - La città nella città, Oswald Mathias Ungers, © Lotus n. 19, 1978.

Grazie a tale studio sulla città di Berlino Ungers cerca di conferire, dunque, all'architettura un ruolo fondamentale nella costruzione di una strategia urbana per la città esistente. (Fig. 20)

Tali studi sulla ricostruzione della città europea hanno gettato le basi teoriche per l'ideazione dell'Iba 84 di Berlino¹⁰. Quest'esperienza si riferisce, infatti, all'insieme delle ricerche e delle riflessioni sull'architettura urbana formulate negli anni precedenti, rinunciando tuttavia alla riproposizione nostalgica degli elementi della città antica. L'Iba parte dall'approccio alla 'ricostruzione critica della città' e dalla nozione di 'convenzioni urbane', ma non impone tali principi, anzi favorisce una compresenza di differenti approcci e teorie sulla città. Nei progetti proposti si ritrovano le ricerche tipo-morfologiche della scuola di Venezia; l'idea della condizione frammentaria e stratificata della metropoli contemporanea di Grumbach; la teoria di Ungers della 'città nella città' come 'arcipelago' di relazioni dialettiche ed eterogenee; le riflessioni di Huet sul tracciato e le 'convenzioni urbane'; le modalità di pro-

durre l'urbano condotte dalla scuola di Bruxelles. Una pluralità metodologica che ha impedito, almeno nelle fasi iniziali, la produzione mimetica della città storica e delle sue forme. (Fig. 21)



Fig. 21 - Le aree di Berlino coinvolte dai progetti dell'Iba 84. *International Bauausstellung 1987*, © AA. VV. 1987.

La ricostruzione della città di Berlino si trasforma quindi in un'azione esemplare in cui il progetto di architettura si oppone alla pratica dell'espansione urbana della città, seguendo invece l'idea della 'costruzione della città sulla città'. Gli architetti coinvolti nella progettazione di singole parti di Berlino, hanno privilegiato lo studio della *forma urbis*, confrontandosi in vario modo con i tracciati urbani, l'isolato, l'edilizia e gli spazi pubblici esistenti per l'ideazione del progetto di architettura. Ricordiamo il progetto di Aldo Rossi per *Kochstrasse*, in cui viene ripresa la forma dell'isolato esistente, che viene completato e continuato. L'edificio di Alvaro Siza, nel quartiere *Kreuzberg*, invece, rifiuta la continuità morfologica e tipologica dell'isolato cercando di reinterpretarne i modelli convenzionali. (Figg. 22, 23)



Figg. 22, 23 - L'edificio di Aldo Rossi a *Kochstrasse* a Berlino, Iba 84 (1986-87). L'edificio *Wohnhaus Bonjour Tristesse* di Alvaro Siza a *Kreuzberg*, Berlino, Iba 84 (1980-84)

Grazie a tale inedita esperienza progettuale, le teorie sulla 'ricostruzione critica della città' sono state messe in atto, superandone le derive utopistiche e i luoghi comuni, dando origine a sperimentazioni inedite più adatte ai temi della città contemporanea europea.

L'Iba 84 di Berlino è una delle prime esperienze in cui si riflette in maniera innovativa sulla città contemporanea, avviando una svolta nell'ambito della ricerca architettonica. Per la prima volta i singoli progetti di architettura cercano un confronto diretto con la città compatta e con gli altri nuovi progetti, creando un sistema di relazioni inedito. (Fig. 24, 25)

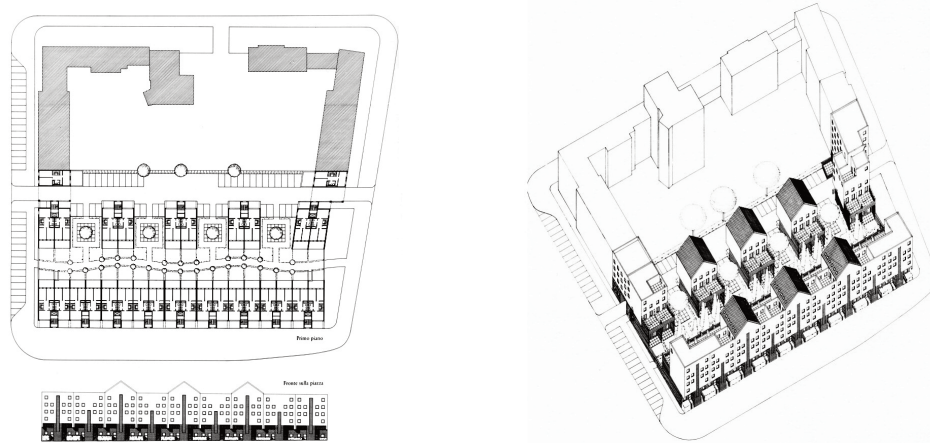


Fig. 24, 25 - Iba 84, residenze a Lützowplatz, O.M. Ungers (1979-83). *International Bauausstellung 1987*, © AA. VV. 1987.

Questo cambiamento di percezione nei confronti della città consolidata si ritrova nelle ricerche avviate negli anni Ottanta e Novanta. Le riflessioni dello storico della città e del territorio André Corboz, sono esemplari a tal riguardo, egli nota, infatti, che «[...] la città antica non è questo luogo quasi perfetto che si evoca con nostalgia. Idealizzando un vecchio modello si rischia di non comprendere la città di oggi e di dimenticare tutti gli svantaggi delle città di una volta in cui le condizioni sociali, culturali e sanitarie erano precarie». Non bisogna dunque idealizzare la città antica, ma riflettere su di essa in maniera inedita, comprendendone i cambiamenti: «[...] la città è cambiata e se si vuole comprendere la città d'oggi bisogna modificare la nostra sensibilità, rivedere la nostra mentalità radicale» (Corboz 1998: 177-224).

In questi anni, infatti, la città europea muta rapidamente attraverso l'organizzazione di grandi eventi internazionali, esposizioni, celebrazioni, accompagnati da eccezionali cambiamenti politici ed economici. Tali fenomeni generano la necessità di riflettere su idee progettuali inedite che possano accogliere le nuove esigenze di modernizzazione della città contemporanea. Molte città europee rispondono a tale necessità di cambiamento attraverso l'avvio di ambiziosi progetti urbani come il *Grand Paris*, gli interventi connessi alle Olimpiadi di Barcellona, la dismissione di aree industriali e portuali tra le quali quelle di Amsterdam e Rotterdam. Questi grandi interventi segnano un periodo di ambiziose trasformazioni urbane che coinvolgono ampie parti di città, in cui oltre alla progettazione delle singole architetture s'interviene sullo spazio pubblico, sulle infrastrutture, sul paesaggio, e sui nuovi modi di vivere la città. Si comprende che gli strumenti pianificatori tradizionali non sono più adeguati

a indirizzare e prefigurare lo sviluppo di queste nuove trasformazioni urbane; per superare tale impasse vengono avviate varianti o procedure alternative, che di fatto invalidano gli ormai vecchi strumenti normativi. Da questo momento in poi, il progetto di architettura urbana diventa lo strumento per la trasformazione del territorio, esso si confronta con nuovi terreni d'azione superando l'incomunicabilità tra la sfera architettonica e quella urbanistica. È dunque possibile affermare che d'ora in poi il progetto di architettura urbana diventa lo strumento privilegiato per la trasformazione del territorio.

Le esperienze progettuali più significative, diventate esemplari per le città che hanno avviato successivamente progetti di rigenerazione urbana, sono sicuramente quelle realizzate nella città di Barcellona dagli anni Ottanta in poi. È in questo periodo che la città mediterranea è diventata un laboratorio di sperimentazione del progetto urbano, in cui le ricerche e le riflessioni formulate negli anni precedenti sono state applicate e sperimentate per la prima volta; è qui che lo slogan 'costruire la città sulla città' diventa una pratica architettonica consapevole. In questo periodo de Solà Morales realizza alcuni progetti a Barcellona, tra i quali ricordiamo il *Moll de la Fusta* (1981 - 1984). In occasione di tali interventi egli mette in pratica la sua contrapposizione ai principi del CIAM e alle ricerche sulla ricostruzione critica della città. Per l'architetto spagnolo «[...] la città è un artefatto complesso, sempre più ricco e indifferenziato» (de Solà Morales 1998: 12) che la progettazione architettonica deve concepire non come un ostacolo da eliminare, ripristinando in maniera nostalgica le condizioni del passato, ma come terreno d'azione per le trasformazioni necessarie. Attraverso il progetto urbano de Solà Morales non vuole soltanto completare o ricostruire la città esistente, ma vuole modernizzarla, partendo dai temi che essa presenta, dalla sua condizione urbana: «Oggi il progetto urbano dimostra in larga misura un gusto per la città come geografia ricca e varia e un amore per le sue parti, sopravvissute a tutte le fratture dal principio del secolo. Ne mantiene anche, ringiovaniti, materiali, metodi e strumenti. L'attenzione dedicata ai tracciati stradali come mezzo di formalizzazione, la proposta di nuovi tessuti di edifici e la reinterpretazione degli spazi urbani sono forse tre dei grandi temi che, con soluzioni e approcci innovativi, accomunano i più interessanti progetti urbani» (*Ibidem*).

Tali esperienze progettuali avviate da de Solà Morales hanno condotto all'ideazione degli interventi urbani connessi alle Olimpiadi del 1992. I Giochi Olimpici hanno, infatti, avuto il merito di aver segnato una svolta nel processo di riqualificazione urbana della città. In occasione di tale evento effimero, Barcellona non viene più trasformata attraverso progetti puntuali, ma attraverso una strategia globale che ha lo scopo di realizzare interventi di riqualificazione urbana in più parti della città esistente. Grazie al necessario riassetto della città in occasione dei Giochi Olimpici sono state avviate nuove pratiche metodologiche e operative volte a superare sia i problemi legati alla pianificazione tradizionale che i limiti delle pratiche di ricucitura urbana; tali problematiche sono state superate attraverso l'utilizzo del progetto urbano come strumento di trasformazione della città. Riferendosi all'esperienza di Barcellona del 1992, Joan Busquets spiega chiaramente tale strategia: «Prende così

consistenza l'idea del progetto urbano come superamento di quella sterile dissociazione tra piano urbanistico e progetto di architettura che aveva ridotto il primo al campo dell'analisi e il secondo al campo della proposta isolata. Il concetto di parte di città reintroduce nella discussione una capacità d'integrazione del progetto che l'applicazione stereotipata dell'architettura moderna aveva perso. La scala intermedia viene privilegiata come elemento di verifica e di incontro tra le decisioni programmatiche e strutturali» (Busquets 1991).

Barcellona trova quindi nel progetto urbano la prassi più adatta per la sua trasformazione; nello specifico vengono individuati quattro poli all'interno della città: *Montjuic* a sud, *Vall d'hebron* a Nord, *Diagonal* a ovest, *Parc del Mar-Vila Olímpica* a est. Viene inoltre avviato un programma di rinnovamento delle infrastrutture che connette i quattro poli, con delle ricadute positive sul resto della città. L'intervento per la Villa Olimpica, realizzato dagli architetti Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay e Albert Puigdoménech, è uno dei più rappresentativi di tale strategia.

Gli obiettivi del progetto sono la riorganizzazione della mobilità ferroviaria e viaria e la ridefinizione del rapporto tra città e mare, trasformando il *waterfront* in un luogo per la collettività. Il progetto individua delle parti non modificabili, perché necessarie alla sua coerenza e parti che invece consentono autonomia d'intervento. Inoltre vengono fissate le dimensioni di alcuni edifici, vengono fornite indicazioni tipologiche e viene stabilito l'utilizzo prioritario di un unico materiale, il mattone. La necessità di costruire alloggi per atleti, diventa quindi l'occasione per offrire alla città una grande opportunità, riacquistare il fronte a mare e risanare tre chilometri di spiagge abbandonate. Inoltre l'intervento si occupa di trovare una soluzione per l'innesto delle infrastrutture sull'assetto morfologico di parti di città con caratteristiche differenti. Il progetto urbano diventa quindi lo strumento per dialogare con le infrastrutture e recuperare aree dismesse e obsolete, seguendo un tema conduttore che si confronta con la città esistente. (Fig. 26, 27)

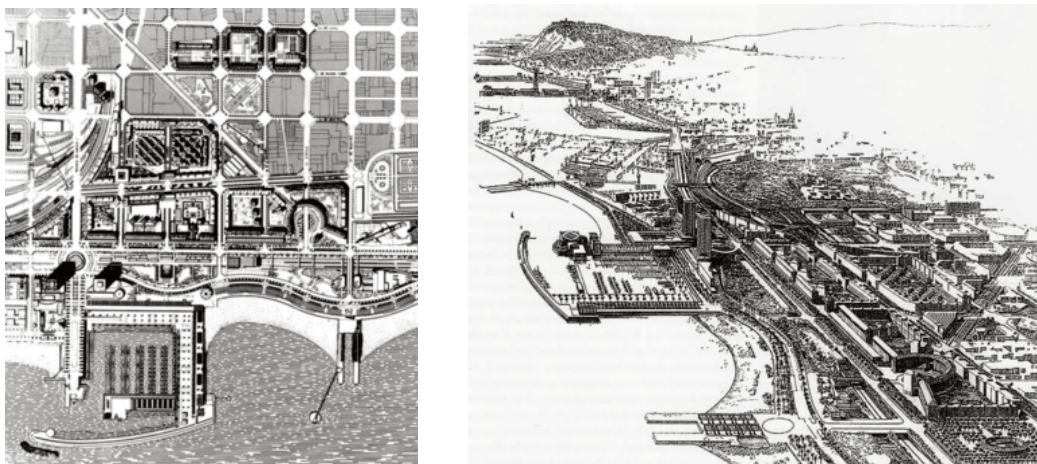


Fig. 26, 27 - Il progetto della Villa Olímpica nel quartiere del *Poblenou* a Barcellona, arch. J. Martorell, 1991.

In generale, i progetti urbani realizzati a Barcellona dagli anni Ottanta in poi, presentano una grande attenzione agli spazi pubblici come strumento privilegiato per la riqualificazione urbana, una scrupolosa valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano, l'uso della rete infrastrutturale come connettivo del progetto di riqualificazione, l'ideazione di nuove centralità urbane e la capacità di promozione dell'immagine della città. Infine, il 'Modello Barcellona' si contraddistingue per la capacità di lavorare alla scala intermedia dell'architettura, attraverso l'inclusione di tutti gli interventi all'interno di una strategia urbana comune che dia risposta a una pluralità di esigenze, alimentando un dibattito culturale sulla città, coinvolgendo, cittadini, amministratori, tecnici e studiosi (Fig. 28)

Tale esperienza è diventata, dagli anni Novanta in poi, il modello di riferimento per la gran parte delle città europee e mediterranee che aspirano ad avviare progetti urbani di riqualificazione del *waterfront* o di ex aree industriali abbandonate. Nella maggior parte dei casi tali progetti risultano delle 'brutte copie' dell'originale, perché sono deficitarie delle riflessioni, delle ricerche e del fermento culturale, sociale e politico su cui si è basata l'esperienza di Barcellona, in cui ricercatori, architetti, tecnici, amministratori ed abitanti hanno lavorato insieme mirando ad un'idea precisa di città inclusiva e democratica.

Grazie anche alle esperienze progettuali avviate alla fine degli anni Ottanta, che hanno dimostrato la possibilità concreta di intervenire in maniera positiva sul tessuto urbano della città consolidata, il dibattito sulla città storica si è spostato sulla riflessione riguardante le conseguenze negative dello *sprawl*.

Le ricerche portate avanti in questo periodo dimostrano, per la prima volta che l'urbanizzazione diffusa causa inquinamento e spreco di risorse energetiche e territoriali. Inoltre, si comprende che tali modalità insediative sono antieconomiche, perché necessitano onerosi investimenti pubblici e privati e causano gravi problemi sociali e un peggioramento della qualità della vita.

Tali criticità spingono a ritrovare nella città compatta un modello urbano alternativo sostenibile. Lavorare sulla città compatta vuol dire, lavorare sulla sostituzione, sul completamento, sulla trasformazione delle aree marginali e abbandonate; sulla densificazione e sull'innesto di nuovi frammenti nell'esistente; tutte pratiche che sono alla base dei processi di rigenerazione urbana. Dopo anni di consumo del suolo, la città torna oggi a trasformarsi prevalentemente crescendo su se stessa, riusando e reinventandone gli spazi e le attività, adattando i principi della sostenibilità ambientale per la sua trasformazione. In tal senso il progetto urbano 'sostenibile risulta' il procedimento più appropriato per esprimere i principi della città compatta, che si fonda sulla stratificazione e sedimentazione di usi e significati, sulla pluralità di forme e operatori, sulla stabilità dei fatti urbani.

Si tratta di un ritorno alla città esistente determinato anche da dinamiche di trasformazione e riconversione delle grandi aree industriali che sono state progressivamente dismesse, realtà obsolescenti site, per la maggior parte dei casi, in

posizione centrale o di soglia tra la città storica e la periferia.

Negli ultimi anni, infatti, molte città del bacino del Mediterraneo hanno avviato dei progetti urbani sostenibili finalizzati al recupero di parti di città marginalizzate, dei fiumi, delle aree portuali e industriali dismesse, mettendo a punto delle articolate strategie che, nella generalità dei casi, si fondano su almeno tre aspetti: la riscoperta e l'estensione del concetto di spazio pubblico; la valorizzazione e la ricerca di una nuova complessità urbana; l'avvio di politiche e progetti improntati ai principi della sostenibilità ambientale, che intervengono in particolare nelle aree abbandonate della città.

Come già affermato nel capitolo precedente, la nozione di patrimonio viene intesa oggi nella sua accezione più larga, comprendendo oltre alla città storica, il paesaggio naturale ed urbano, gli elementi infrastrutturali e le ex aree industriali e produttive d'interesse storico e architettonico.

La necessaria ibridazione di elementi patrimoniali, edilizi e infrastrutturali, e i processi d'inclusione di aree obsolescenti della città esistente, diventano per il progetto urbano odierno un pretesto per la riqualificazione e il rinnovamento delle forme della città tradizionale e non più minaccia del suo annientamento. Il progetto urbano sostenibile, nella maggior parte dei casi interviene quindi sul patrimonio architettonico e urbano attraverso la sua valorizzazione, il suo recupero e la sua innovazione, condividendone i presupposti della *forma urbis* e confrontandosi con la realtà insediativa della città compatta.



Fig. 28 - Vista di una parte del *waterfront* della città di Barcellona (2011).

2.2 La ricerca nel Mediterraneo: il *Plan Bleu*

«Che cos'è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non è una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre» (Braudel 2010: 7). Braudel sottolinea il carattere complesso e multiforme di quest'area geografica; il Mediterraneo non è, infatti, una semplice regione d'Europa, è un mondo a parte; come tutti gli insiemi politici e culturali, è il risultato da una costruzione storica, che favorisce la complessità e prende in conto la diversità.

Lo spazio mediterraneo costituisce un luogo di scambi d'esperienze, tra le città. Questa circolazione di esperienze è oggi incentivata e favorita da un complesso scambio tra istituzioni, attori e finanziamenti. L'Unione Europea gioca un ruolo determinante in tal senso, soprattutto dopo la nascita del Processo di Barcellona. Più in generale, tale condivisione di conoscenze e saperi, s'iscrive attraverso le reti universitarie e di ricerca, esistenti tra le due rive del Mediterraneo. (Fig. 29)



Fig. 29 - *La Méditerranée a sa table*, opera di Michelangelo Pistoletto esposta al MuCEM di Marsiglia, 2013.

Per tali motivi, per comprendere un fenomeno così ampio e complesso come quello della realtà mediterranea, delle sue problematiche urbane e patrimoniali e delle politiche riguardanti lo sviluppo urbano sostenibile, la ricerca si riferisce ai lavori del *Plan Bleu*, osservatorio di ricerca riguardante i temi dello sviluppo sostenibile mediterraneo. L'obiettivo di quest'osservatorio, avviato negli anni settanta, nell'ambito del Piano d'azione per il Mediterraneo, dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente e dalla Convenzione di Barcellona, è di contribuire a sensibilizzare gli attori e gli amministratori riguardo ai problemi legati all'ambiente e allo sviluppo sostenibile mediterraneo, fornendo loro degli scenari e delle prospettive per il futuro. Si ricorda, a tal riguardo, il documento creato dal *Plan Bleu*, insieme all'Unione Europea e ai Paesi che hanno adottato la Convenzione di Barcellona, dal titolo: *Stratégie méditerranéenne pour le développement durable* (SMDD) diventato il quadro di ri-

ferimento per lo sviluppo delle politiche legate allo sviluppo sostenibile dei Paesi mediterranei¹. Tra le diverse problematiche e questioni riguardanti il futuro delle città mediterranee, tali ricerche evidenziano l'importanza del patrimonio come uno degli elementi centrali per lo sviluppo urbano sostenibile.

I cambiamenti climatici, la progettazione eco-responsabile e il controllo dei consumi energetici sono fra le problematiche emerse da qualche anno sulle rive del Mediterraneo, che stanno coinvolgendo non soltanto gli amministratori pubblici, ma anche attori privati e la società civile. Le città accolgono ormai la maggior parte della popolazione e dei consumi energetici e in quanto sistemi complessi di attori istituzionali ed economici, sono dei luoghi molto sensibili per la sperimentazione dello sviluppo urbano sostenibile. Così, dall'inizio del 2000, questi temi si sono diffusi anche nel Sud del Mediterraneo, con i necessari adattamenti e processi di appropriazione. A tal proposito, si ricordano le pubblicazioni dal titolo: *L'avenir en Méditerranée se jouera dans les villes* (2007) ed *Etat de l'environnement et du développement en Méditerranée – 2009*, in cui il *Plan Bleu* espone le sue ricerche riguardo alla crescita futura delle città mediterranee, evidenziando il ruolo fondamentale che potrebbe avere la città consolidata, in quanto modello urbano sostenibile da valorizzare e a cui riferirsi.



Fig. 30 - Carta dei territori mediterranei, 2012, © Plan Bleu.

Questi lavori mettono in luce come le città giochino un ruolo fondamentale per lo sviluppo sostenibile del territorio mediterraneo. Se la metà della popolazione mondiale vive ormai in città, nei Paesi del Mediterraneo, ben due abitanti su tre vivono nei territori urba-

nizzati¹²; soprattutto nelle città costiere, inoltre, una trentina di capitali politiche ed economiche e svariate metropoli di diversi milioni di abitanti concentrano le attività, le risorse finanziarie e un terzo della popolazione¹³. (Fig. 30)

Nei Paesi del Sud e dell'Est del Mediterraneo, che contano più di 150 milioni di abitanti urbanizzati, la crescita demografica e la redistribuzione interna della popolazione, a causa della migrazione interurbana, dell'esodo rurale, dell'instabilità politica e dell'insorgere di conflitti bellici alimentano un'estensione urbana incontrollata, creando gravi conseguenze sociali ed economiche. Se nei territori del bacino Sud del Mediterraneo sono stati effettuati, negli ultimi vent'anni, dei progressi riguardo all'offerta di servizi, persistono forti disequilibri all'interno delle grandi e piccole città mediterranee, costituiti da zone urbane centrali e zone periferiche, quartieri degradati e marginali (Chaline 2001: 8). Inoltre, nelle ricerche del *Plan Bleu*, emerge che le criticità riguardanti l'estensione delle città del Sud e dell'Est del Mediterraneo, sono alimentate soprattutto dal dinamismo dell'abitato detto 'spontaneo', rappresentato dalle baraccopoli. A causa della crisi economica e dell'insufficienza d'impiego le attività spontanee e irregolari coinvolgono milioni di persone. In molti Paesi Arabi, infatti, tra il 30 e il 70% degli abitanti realizza tuttora il proprio alloggio ricorrendo a procedure spontanee di costruzione (Plan Bleu 2009: 80)¹⁴. Questa popolazione si confronta con delle condizioni difficili di accesso ai servizi urbani di base, come l'acqua e l'igiene.

Sulla riva Nord, dove la crescita demografica naturale è ormai molto contenuta, lo sviluppo è marcato, da più di trent'anni, dalla dispersione della popolazione e dell'impiego e da un processo di periurbanizzazione continuo. Le aree metropolitane sono costituite dall'integrazione di vaste zone urbanizzate e da reti multiple di trasporti. Le città, di tradizione compatta, si estendono oggi a macchia d'olio, sotto forma tentacolare o lungo la costa. Questi territori urbanizzati investono le periferie, assorbendo i piccoli comuni limitrofi e consumando i terreni agricoli periurbani. La città diffusa allunga le distanze tra residenza e lavoro e moltiplica l'utilizzo dei trasporti privati. L'utilizzo ormai scontato dell'automobile, i prezzi contenuti delle residenze in periferia, la scelta delle famiglie e delle imprese che preferiscono localizzarsi in un luogo in cui la mobilità sia più facilitata, sono tra i principali fattori delle fenomeni della città diffusa.

Inoltre, se nei Paesi europei del Mediterraneo il *Plan Bleu* prevede, per il 2050, la stabilizzazione della popolazione urbana, per raggiungere 170 milioni di abitanti, rispetto ai 140 milioni del 2005, al contrario, per i Paesi del Sud del Mediterraneo è previsto il raddoppio della popolazione, interessando in particolare la crescita dei territori costieri (Plan Bleu 2009: 82)¹⁵. (Fig. 31)

La crescita delle città mediterranee, marcata dalla dispersione della popolazione e dell'impiego e da un doppio movimento di periurbanizzazione e di metropolizzazione, su dei territori sempre più estesi, causa la difficile realizzazione di strategie sostenibili, che costituiscono una vera sfida per il futuro. Queste gravi criticità, subite soprattutto dalle città del Sud del Mediterraneo, richiedono delle politiche adatte alle nuove problematiche urbane, sociali ed economiche. Mentre i Paesi del Nord del Mediterraneo, stanno provando, già da

tempo, a portare avanti delle politiche ecologiche di riduzione dei consumi energetici e di suolo, al contrario, nei Paesi delle rive Sud e dell'Est le città subiscono ancora, nella maggior parte dei casi, una forte crescita senza un aumento adeguato delle risorse e delle capacità tecniche per sostenere tali mutazioni.

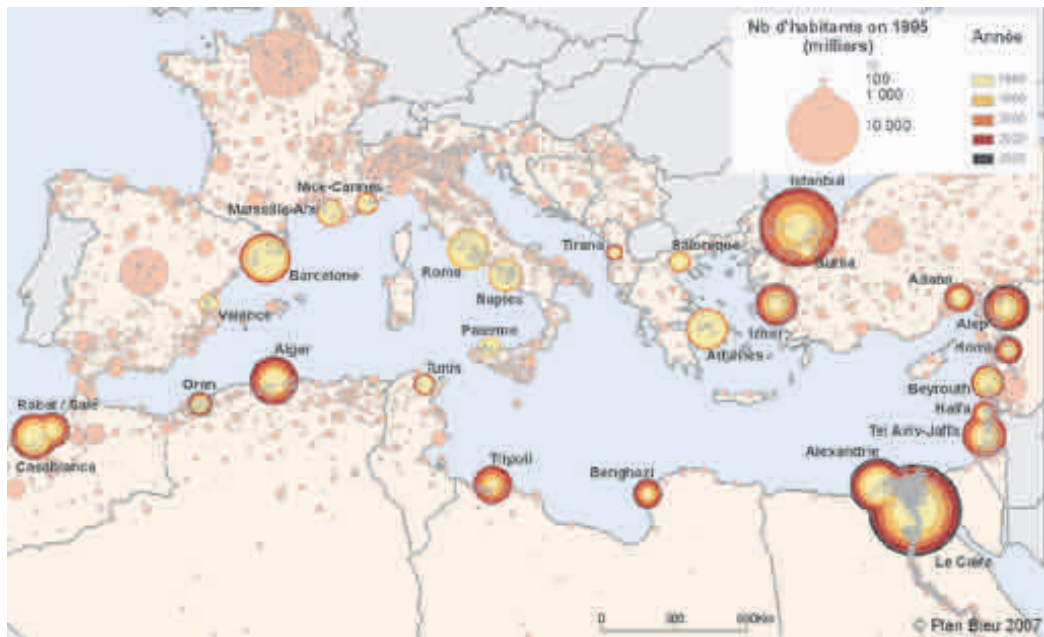


Fig. 31 - Carta dell'evoluzione della popolazione delle città mediterranee, proiezione al 2030, © Plan Bleu

Le prospettive di crescita delle città mediterranee rischiano dunque un aggravarsi dei problemi che si registrano attualmente, riguardanti il consumo eccessivo del suolo e la sua edificazione; l'accelerazione del degrado del patrimonio architettonico e urbano; l'inquinamento dei siti naturali e delle falde freatiche; una gestione dei rifiuti inefficace e degli effetti negativi sui territori e sulla salute degli abitanti. In generale, il fenomeno della crescita a macchia d'olio delle città lungo la costa è un grave problema poiché consuma irreversibilmente gli spazi agricoli e naturali. Il risultato è una cementificazione dei luoghi naturali accentuata da un inquinamento atmosferico sensibile a livello locale e una forte crescita di emissioni di gas a effetto serra. Inoltre, la città diffusa, crea delle dinamiche di frammentazione e di specializzazione degli spazi urbani che si traducono attraverso una crescita della domanda di mobilità e di disequilibrio della coesione sociale (Plan Bleu 2009: 83). Queste gravi criticità possono pregiudicare la competitività e l'attrattiva delle città delle due rive del Mediterraneo, compromettendone lo sviluppo. (Fig. 32)

Tale quadro presentato dal *Plan Bleu* ci dà un'idea chiara delle problematiche alle quali dovranno rispondere i Paesi del Mediterraneo nel XXI secolo: gestire l'accelerazione dell'urbanizzazione del Sud e dell'Est del Mediterraneo, prestando particolare importanza ai bisogni e alle criticità sociali che la accompagnano; controllare l'urbanizzazione diffusa

sulla riva Nord; salvaguardare il patrimonio architettonico, urbano e naturale; limitare la concentrazione nelle grandi agglomerazioni; attenuare la vulnerabilità del rischio ambientale; prendere in considerazione l'impatto ambientale di prossimità e a grande scala dei territori urbanizzati.



Fig. 32 - Carta dell'indice di sfruttamento delle risorse naturali rinnovabili, 2010, © Plan Bleu.

Alle città mediterranee si rimprovera spesso un ritardo in materia di sviluppo sostenibile. In realtà, se ci si riferisce alla loro storia si comprende che questa prospettiva non è assolutamente nuova. L'urbanizzazione del Mediterraneo s'inscrive nella lunga durata, città come Roma, Atene, Istanbul (Costantinopoli), Alessandria, Tunisi (Cartagine), Marsiglia, erano senza dubbio, già nell'antichità, delle città sostenibili. Pertanto, se intendiamo per 'sviluppo sostenibile' la capacità di un sistema naturale o sociale di riprodursi nel tempo senza danni irreversibili per il suo ambiente, dobbiamo riconoscere alle città mediterranee delle capacità in questo settore. Come spiega Maurice Aymard, la storia delle città mediterranee ha costruito nel tempo a un «modello urbano mediterraneo» che si basa su tre dimensioni presenti nelle forme antiche della città, ma pertinenti rispetto alle definizioni contemporanee della città sostenibile: dei rapporti tra città e campagna equilibrati, imposti dalla necessità di preservare una certa autosufficienza alimentare; forme d'urbanizzazione relativamente compatte, che favoriscono la *mixité* funzionale dello spazio pubblico e la densità delle relazioni sociali; la tradizionale autonomia politica che ha permesso il consolidamento delle istituzioni atte a prendere in carico la gestione dei problemi pubblici a scala locale (Aymard: 1985: 191-223). Il modello della città mediterranea sembra oggi aver rag-

giunto i suoi limiti con una generalizzazione del processo di metropolizzazione, che è stato definito come la traduzione urbana della globalizzazione. In questo contesto si osserva, nelle due rive del Mediterraneo, la volontà crescente d'isciversi in un nuovo sviluppo urbano. Ciò passa dalla realizzazione di nuove politiche urbane che assicurino, alla scala metropolitana, la salvaguardia delle risorse naturali, l'approvvigionamento energetico e alimentare delle città, il miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini e favoriscano la *mixité* sociale e funzionale, rinforzando la democrazia locale.

A tal riguardo è rilevante che i Paesi del Sud dell'Europa, in particolar modo l'Italia e la Spagna e del Sud del Mediterraneo, come il Marocco e la Tunisia, abbiano aderito alla carta di Aalborg nel 1994, seguendo il percorso tracciato in precedenza dalle città del Nord dell'Europa. Quel testo rappresenta l'inizio delle azioni legate allo sviluppo urbano sostenibile in Europa. In seguito, sono state avviate altre iniziative atte a favorire tale percorso; come, ad esempio, il programma Cat-Med, sostenuto dall'Unione Europea, costituito da una rete di nove grandi agglomerazioni urbane del Sud dell'Europa, che è stato avviato con lo scopo di promuovere l'informazione e la sperimentazione in materia di sviluppo urbano sostenibile nel mondo mediterraneo. Delle iniziative simili sono nate nelle città del Sud del Mediterraneo, nell'ambito della Strategia di sviluppo urbano, definita nel 1999 dalla Banca Mondiale al fine di promuovere delle 'metropoli vivibili' alla scala mondiale (World Bank 2000).

Di fronte ai problemi dello sfruttamento incontrollato del territorio e dell'eccessiva concentrazione della popolazione nelle grandi città, vengono portate avanti due azioni urbane molto diverse, che verranno in seguito approfondite: la realizzazione di progetti urbani sulla città consolidata, riguardanti la rigenerazione e il risanamento dei tessuti storici, dei siti abbandonati, marginali e degradati, e la creazione delle *ville nouvelle* periurbane, fenomeno che coinvolge quasi esclusivamente le città del Sud del Mediterraneo. Questi progetti, nella maggior parte dei casi sono percepiti come delle opportunità di riconquista di luoghi dimenticati della città, scorie urbane diventate oggi le nuove risorse per la crescita della città sostenibile, generando nuove possibilità di sviluppo e d'impiego.

Oggi lo sviluppo urbano sostenibile, rischia tuttavia di diventare secondario rispetto agli emergenti problemi economici che hanno colpito l'Europa, all'instabilità politica dei Paesi del Sud e dell'Est e ai problemi sociali, al centro delle accese contestazioni causate dall'aumento della disoccupazione e della povertà. Si corre dunque il rischio che i lavori svolti sinora e le indicazioni sullo sviluppo urbano sostenibile si arrestino o rimangano solo nella carta. Tali strategie, per non essere interrotte o sfiorire prima della loro realizzazione, devono essere dunque guidate dalle amministrazioni pubbliche che devono governare tali processi, garantendo la tutela dell'ambiente, l'attenzione alla dimensione sociale e al patrimonio materiale e immateriale delle città. Questa nuova realtà rappresenta per gli abitanti, i professionisti e gli amministratori, una grande speranza per il futuro e allo stesso un'ardua sfida.

2.3 Nuovi orizzonti in Europa

Dopo aver approfondito la definizione di progetto urbano e la sua applicazione per la trasformazione e valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico della città consolidata, cercheremo di comprendere in dettaglio qual è il ruolo del patrimonio nell'emergente fenomeno della 'città sostenibile'. Per entrare nel merito di tale problematica bisognerà inoltre comprendere cosa s'intende per sviluppo sostenibile in ambito architettonico e urbano, come si è arrivati alla definizione del concetto di città sostenibile, qual è il suo significato e infine cosa s'intende per eco-quartiere ed eco-città.

Lo sviluppo sostenibile è senza dubbio il tema centrale del XXI secolo, eppure per la sua complessità e ampiezza è un argomento su cui vi è ancora poca chiarezza. La nozione di sviluppo sostenibile è, infatti, oggetto di una voluminosa letteratura e di molteplici slogan senza che vi sia ancora un consenso sulla sua definizione, soprattutto per ciò che concerne l'ambito architettonico e urbano. Tale concetto dai contorni sfumati, è utilizzato in diversi contesti e con diversi significati; è oggi un termine alla moda, impiegato spesso come elemento di marketing piuttosto che per una vera presa di coscienza riguardo ai temi ambientali. Il suo utilizzo è, quindi, spesso abusato o fuori luogo, per tale motivo è difficile comprendere le reali finalità delle molteplici strategie 'sostenibili' avviate negli ultimi anni. Anche riguardo all'ambito del progetto urbano il termine sostenibile viene spesso utilizzato arbitrariamente per qualificare architetture, città, quartieri e strategie territoriali che a volte non hanno nulla a che vedere con i principi della sostenibilità ambientale. Se l'utilizzo eccessivo del termine conduce a screditare le strategie che s'iscrivono nella problematica della sostenibilità questo fenomeno rivela, allo stesso tempo, una presa di coscienza della necessità di rimettere in discussione le forme dello sviluppo attuale per formulare delle nuove strategie che possano garantire uno sviluppo futuro a lungo termine. Per tale motivo, risulta più adeguata per la ricerca la parola francese *durable*, accezione legata a uno sviluppo duraturo che trovi delle soluzioni ai bisogni del presente prendendo in considerazione, allo stesso tempo, le esigenze delle generazioni future. La necessità di formulare strategie incentrate su uno sviluppo 'durevole' del pianeta si è accentuata ancor di più a causa dell'avvento dell'attuale crisi economica mondiale che ha rimesso fortemente in discussione le politiche economiche, sociali e urbane contemporanee. La difficoltà che crea il dover definire ed esplorare una strategia di sviluppo diversa da quella passata e l'avvento dell'attuale crisi economica, che sta favorendo la volontà di trovare modelli alternativi di sviluppo, possono dunque diventare delle occasioni di rifondazione delle nozioni, delle problematiche, delle politiche urbane e dei saperi (Masbouni 2012: 8).

Attraverso una breve sintesi, proveremo a esplicitare le origini della nozione di sviluppo sostenibile e di approfondire le sue ricadute nel progetto urbano e architettonico. Come nasce quindi tale nozione? La crisi petrolifera mondiale, che negli anni settanta ha travolto i Paesi Occidentali, ha reso necessaria l'applicazione di politiche di austerità mirate alla limitazione dei consumi energetici. Tale crisi energetica ha rappresentato per l'Occidente

un'occasione per prendere in considerazione l'uso delle fonti rinnovabili in alternativa ai combustibili fossili e soprattutto, è servita per riflettere sulle problematiche legate all'inquinamento urbano e ai limiti dello sviluppo del pianeta. Dagli anni Settanta in poi, infatti, l'emergenza riguardante le problematiche ambientali, primo tra tutti il rischio del riscaldamento globale, ha imposto l'avvio di misure drastiche incentivando, in seguito, la riflessione urbana e architettonica su tali temi.

Un primo passo verso il difficile percorso culturale e politico relativo allo sviluppo sostenibile si può far corrispondere alle riflessioni formulate da Nicholas Georgescu-Roegen, matematico e ed economista americano, che agli inizi degli anni Settanta formula la 'teoria della decrescita' evidenziando la contraddizione tra il degrado delle risorse naturali, causato dal loro utilizzo dissennato, e una crescita materiale senza limiti; mettendo, quindi, in luce l'opposizione tra un pianeta 'finito' e un'idea di crescita 'infinita'. In seguito, nel 1972, questa teoria viene approfondita con la pubblicazione dello studio *The Limits to Growth*, commissionato al MIT dal Club di Roma. Tale rapporto spiega che se l'attuale tasso di crescita della popolazione, dell'industrializzazione, della produzione di cibo e dello sfruttamento delle risorse continuerà inalterato tra un centinaio d'anni si supererà il limite dello sviluppo possibile che comporterà il declino delle società industrializzate. Il testo, infine, propone la possibilità di modificare le politiche economiche e di promuovere la salvaguardia dell'ambiente per uno sviluppo futuro sostenibile. Nello stesso anno, viene tenuta a Stoccolma la Conferenza ONU sull'Ambiente Umano in cui, per la prima volta, si afferma la necessità per l'umanità di proteggere e valorizzare l'ambiente per le generazioni presenti e future. Tale concetto verrà ripreso e approfondito nel Rapporto Brundtland del 1987, elaborato dalla Commissione Mondiale sullo Sviluppo e l'Ambiente dell'ONU, a cui dobbiamo l'attuale definizione di sviluppo sostenibile¹⁶.

Dagli anni Novanta in poi la Commissione Europea e le Nazioni Unite hanno esteso il tema della sostenibilità approfondendo, per la prima volta, la questione ambientale in ambito urbano. Si comprende, infatti, che le nozioni di sviluppo urbano e sostenibile non sono in contraddizione tra loro, ma che al contrario le città possono avere un ruolo fondamentale nella messa in pratica dei principi della sostenibilità ambientale. Ricordiamo a tal proposito la Conferenza delle Nazioni Unite sull'Ambiente e lo Sviluppo svolta a Rio de Janeiro nel 1992, un cui si evidenzia l'importanza di integrare la tutela ambientale nel processo di sviluppo del pianeta. Durante tale rilevante incontro internazionale è stato elaborato il programma d'azione Agenda 21, una strategia politica, economica, sociale e ambientale per lo sviluppo sostenibile del pianeta per il XXI secolo¹⁷. Tra i principi formulati in questo testo le Amministrazioni locali sono chiamate a realizzare un programma d'Agenda 21 secondo la propria realtà territoriale a partire da un meccanismo di consultazione della popolazione. Viene, infatti, lanciato lo slogan 'agire locale, pensare globale'¹⁸ ed è, inoltre, esplicitata la necessità di far partecipare i cittadini ai processi d'ideazione e pianificazione di nuovi modelli di sviluppo.

Due anni dopo, viene presentata la Carta di Aalborg del 1994, redatta durante la prima

conferenza sulle città sostenibili. Questo testo, diventato il manifesto dello sviluppo urbano sostenibile, entra nel merito delle problematiche urbane riconoscendo la necessità di applicare politiche efficaci di uso del suolo e ordinamento del territorio, che implicino una valutazione ambientale strategica. Inoltre, prende in causa le politiche urbane trasversali che integrano l'impatto dello sviluppo sull'ambientale, ecologico e sociale, a diverse scale. La Carta evidenzia il potere potenziale delle città nella risoluzione dei problemi ambientali e sociali, rilevando l'importanza di sfruttare le opportunità offerte dalle concentrazioni urbane dense, al fine di garantire servizi pubblici di trasporto e forniture di energia più efficienti, mantenendo allo stesso tempo una dimensione a scala umana dello sviluppo.

In risposta alla Carta di Aalborg, nel 1996, è stata redatta la Carta Europea per l'Energia Solare nell'Architettura e nella Pianificazione Urbanistica, in cui vengono fissati alcuni principi fondativi dello sviluppo urbano sostenibile. Il testo spiega che la città, gli edifici e i loro diversi elementi devono essere interpretati come un sistema complesso di materiali, di energia e di flussi. Il contesto locale e i suoi vincoli, la vegetazione esistente, il tessuto urbano, i fattori climatici e topografici e la disponibilità di forme sostenibili di energia, devono essere analizzati e valutati come base per la pianificazione urbana e il progetto architettonico¹⁹. Riguardo al ruolo del progettista coinvolto in tali interventi, la Carta precisa la necessità, da parte del professionista, di conoscere tutti gli elementi tecnologici, architettonici funzionali a comprenderne le relazioni, le condizioni e le possibilità; questo è uno dei presupposti principali per la creazione di architetture e città sostenibili. I progettisti europei hanno condiviso tale testo e in particolare gli architetti Thomas Herzog, Norman Foster, Renzo Piano, Richard Rogers e altri architetti europei ne hanno promosso e messo in pratica i suoi principi²⁰.

In seguito, nella Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili del 2007 e, in maniera più mirata, nella Dichiarazione di Toledo del 2010, si fa riferimento alla necessità di avviare politiche integrate di sviluppo urbano sostenibile, che debbano promuovere, tra gli altri aspetti, la realizzazione di spazi pubblici di qualità, la modernizzazione delle reti infrastrutturali, il miglioramento dell'efficienza energetica o lo sviluppo della rete dei sistemi di trasporto pubblico²¹. Una città sostenibile deve disporre di spazi pubblici che siano attrattivi e promuovere una mobilità sostenibile, inclusiva e sana. La mobilità va resa più attrattiva, utilizzando mezzi di trasporto diversi dall'automobile e incentivando sistemi di trasporto pubblico multimodale (Presidencia Espanola, European Union 2010: 2). La Dichiarazione di Toledo incoraggia inoltre lo sviluppo di strategie urbane integrate attraverso una visione globale della città, promuovendo allo stesso tempo la sostenibilità per lo sviluppo urbano e per la rigenerazione della città esistente. Infine, tale testo precisa che per rendere le città sostenibili non basta ridurre le emissioni di CO²; per le questioni riguardanti l'ambiente e l'energia occorre adottare un approccio globale, in quanto le diverse componenti dell'ecosistema naturale sono strettamente legate alle componenti del sistema sociale, economico, culturale e politico della città.

Altre importanti Convenzioni internazionali riguardanti lo sviluppo sostenibile hanno

fortemente influenzato il modo di intervenire e di concepire lo sviluppo della città, basti pensare al protocollo di Kyoto del 1997 e alla strategia Europa 2020, approvata nel 2007, che mira a rilanciare lo sviluppo economico, sostenibile e solidale dell'Unione Europea nel prossimo decennio²². Fa parte di tale strategia europea il 'Pacchetto Clima-Energia 20-20-20', contro il riscaldamento climatico, che mira alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra²³. Tale accordo del Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea sollecita per il raggiungimento degli obiettivi un radicale cambiamento dei sistemi di mobilità urbana e periurbana, delle performances energetiche degli edifici e delle modalità di produzione e distribuzione dell'energia. La Commissione Europea ha inoltre posto l'accento sulla necessità di garantire l'utilizzo sostenibile del suolo ritenendo necessario proporre una vera e propria strategia per la sua salvaguardia. Con questo fondamentale obiettivo, vengono delineati alcuni punti fermi nella definizione di politiche europee, nazionali e locali. In particolare, si pone l'accento sull'obiettivo comune di integrare le politiche di difesa del suolo con le politiche urbane locali.

Più dell'80% della popolazione europea e la maggioranza di quella mondiale abita nelle città, la scala urbana è quindi la più prossima al cittadino e allo stesso tempo concentra il maggiore consumo di risorse naturali, centralizzando le emissioni di CO² provenienti dalle diverse attività umane (Cat-Med 2012: 15). Essendo la città, la principale causa del disagio ambientale, si è compresa dunque la necessità di realizzare delle strategie urbane sostenibili per le città esistenti allo scopo di invertire il meccanismo di depauperamento ambientale in atto. Grazie alla crisi di coscienza per i rischi del pianeta il tema della sostenibilità si è quindi inserito in maniera folgorante al centro del dibattito urbano e architettonico.

Da alcuni anni, oltre alle Convenzioni e ai Protocolli internazionali, in Europa sono stati avviati studi e ricerche per comprendere la natura e le caratteristiche di questo nuovo fenomeno, dal punto di vista urbano, sociale ed economico, allontanandolo dagli aspetti puramente tecnologici. A tal riguardo è importante ricordare l'esposizione '*Green Life: costruire città sostenibili*', organizzata a Milano nel 2010 da Legambiente, dalla Triennale di Milano e dall'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, a cura di Maria Berrini, Aldo Colonetti, Fulvio Irace, Franco Origoni, Andrea Poggio (Berrini, Colonetti 2010). Questa mostra è stata dedicata agli architetti e alle città che hanno saputo dare una visione inedita del futuro adottando strategie coraggiose e mettendo in atto azioni concrete per un'architettura sostenibile. *Green Life* ha avuto lo scopo di mettere in luce le analogie tra le definizioni di urbano e sviluppo sostenibile, evidenziando che è proprio dalle città, luogo dell'artificiale, che possono giungere risposte e soluzioni concrete.

L'esposizione ha voluto dimostrare la necessità di passare dall'utopia alla pratica, mostrando degli esempi concreti che dimostrano come sia possibile vivere diversamente lo spazio urbano. Per far ciò bisogna interpellare diversi saperi, sociali, culturali e tecnologici fortemente correlati tra di loro. Ridurre il tutto a calcoli prestazionali è infatti riduttivo; «[...] la città non è una macchina insediativa a zero emissioni», spiega Marco Maretto (Maretto 2012: 41). (Figg. 33, 34)



Figg. 33, 34 - La mostra “Green Life: costruire città sostenibili”, Triennale di Milano, 2010. La locandina della mostra “Green Life: costruire città sostenibili”, Triennale di Milano, 2010, © Berrini, Colonetti 2010.

Cosa s’intende dunque per ‘città sostenibile’? La cosiddetta ‘rivoluzione sostenibile’ porta a ripensare i modi e gli spazi della vita quotidiana, mira a definire nuove forme di aggregazione sociale e nuovi modelli di sviluppo ‘durevole’. La ‘città sostenibile’ è, infatti, una città compatta e policentrica che ottimizza l’utilizzo del suolo urbano senza disperdersi nel territorio; è caratterizzata da una ricca *mixité* funzionale e sociale e da una forte presenza di spazi pubblici e luoghi di aggregazione; favorisce, inoltre, i collegamenti ciclo-pedonali, per le brevi percorrenze e i trasporti pubblici per quelle a medio e lungo raggio. La città sostenibile è energeticamente efficiente, recupera e, dove è possibile, ricicla i propri consumi. È in grado di stabilire un rapporto equilibrato con il proprio territorio, e di operare in maniera positiva sulla trasformazione e valorizzazione del proprio patrimonio urbano e architettonico. Alla base vi è quindi un’idea di sostenibilità ampia e complessa.

Per tali motivi è possibile affermare che le riflessioni emergenti riguardanti la sostenibilità ambientale si sono coniugate con le ricerche sulla trasformazione della città compatta, dando vita al concetto di città sostenibile come conseguenza della critica allo *sprawl* urbano, per una crescita ragionata dei territori.

Lo sviluppo urbano sostenibile nasce, infatti, da una rilettura critica delle caratteristiche della realtà urbana contemporanea, come la crescita dell’utilizzo dell’automobile, l’estensione urbana, il funzionalismo e la zonizzazione, che hanno condizionato l’uso dissennato delle risorse naturali, con il conseguente aumento dell’inquinamento. Tali riflessioni sono scaturite da una rimessa in discussione del pensiero urbano moderno e dei principi

fondamentali della Carta d'Atene. Le politiche urbane legate al funzionalismo non sono riuscite a intervenire in maniera efficace sui servizi urbani, sulla qualità della vita, sulle aree marginali e sul patrimonio architettonico e urbano; attraverso lo sviluppo urbano sostenibile si punta invece a partire da questi temi trasformandoli in elementi centrali delle politiche urbane della città (Emelianoff 2004: 24).

La città sostenibile si oppone quindi all'estensione urbana incontrollata e alle logiche settoriali, finanziarie e immobiliari che finora hanno governato lo sviluppo della città. Se la città non deve più crescere all'infinito o seguendo ritmi frenetici non può comunque restare immutata, deve quindi costruirsi su se stessa, riqualificando le aree urbane marginali e abbandonate trasformandole in nuove centralità, nel rispetto del patrimonio urbano e del paesaggio naturale. Come spiegano Cyria Emelianoff e Ruth Stegassy, nel loro libro *Les pionniers de la ville durable. Récits d'acteurs, portraits de villes en Europe*, le città sostenibili: «[...] lottano per accogliere un'università, riconquistare le aree portuali che portano le stigmate del loro passato, e trasformare la loro immagine. Sia per la crisi industriale o per l'ecologia politica, queste città hanno quindi preso coscienza, più fortemente che altre, dei limiti di un modello di sviluppo» (Emelianoff, Stegassy 2010: 16).

Negli ultimi anni sono entrate, inoltre, con forza le espressioni 'qualità urbana' o 'qualità della vita', nelle riflessioni sulle problematiche legate all'abitare e alla riqualificazione delle città. Il tema della qualità appartiene a una categoria di nozioni che si prestano a molteplici interpretazioni, essendo ricorrente nelle politiche sociali e abitative e contenendo, allo stesso tempo, forti implicazioni ecologiche e urbanistiche. Nel progetto urbano sostenibile la qualità viene richiesta non soltanto al manufatto architettonico ma alla scala dell'intera città. Tra le città che lavorano sulla ricerca sostenibile, sono, infatti, numerose quelle che partono dalla loro matrice territoriale come base per l'avvio del progetto. In tal senso l'attenzione al contesto, al patrimonio urbano della città è diventato ancor di più indispensabile. Come sottolinea Cyria Emelianoff: «La città sostenibile è un ritorno ai luoghi e agli ambienti, un radicamento rivendicato come risposta a delle problematiche planetarie. Bisogna simultaneamente agire sul locale e sul globale. Per la città sostenibile, ciò passa per un'urbanistica che non sia più fuori contesto, una rilettura del territorio e della storia» (Emelianoff 2012: 143).

Oggi è dunque necessario tenere conto del contesto, lavorare con particolari dati locali per agire globalmente. La sostenibilità è, infatti, un concetto complesso che richiama l'integrazione e la sinergia fra tutte le componenti che sono alla base dell'atto di insediamento, nel caso della trasformazione della città, è necessario indagarne la struttura di relazioni, la morfologia e la forma urbana. Riguardo al rapporto col contesto Ariella Masbungi afferma che la città sostenibile: «[...] s'iscrive nella geografia, nella storia dei luoghi, evita la città generica, fugge dalla norma, alla pigrizia delle abitudini, esige un'attenzione al contesto e al riciclaggio dell'esistente per amplificarne il significato e gli utilizzi futuri» (Masbungi 2008: 2). L'intervento urbano sostenibile deve quindi conferire una nuova identità alla città e allo stesso tempo avere un forte radicamento sul territorio.

Anche in questo caso il tessuto urbano viene inteso come elemento principale della

città, esso viene concepito come la struttura capace di sostenere e alimentare nel tempo i processi di trasformazione urbana sostenibile, in grado di adeguare questi processi ai bisogni dei cittadini e di tradurli in modo da essere da essi compresi e fatti propri. Lo spazio pubblico è, anche questa volta, il filo conduttore dell'intervento sostenibile, lo strumento privilegiato per mettere in comunicazione parti della città marginalizzate e per innalzare la qualità della vita dei cittadini.

Oltre a una scrupolosa attenzione al contesto, un'attenta progettazione dello spazio pubblico, una progettualità urbana di prossimità e una particolare densità e compattezza del tessuto urbano, l'attenzione ai principi dello sviluppo sostenibile richiede la facilitazione di accesso ai servizi, l'incentivazione di una mobilità 'dolce', un maggiore interesse alla *mixité* sociale e funzionale e un coinvolgimento diretto dei cittadini al processo di trasformazione della città.

Tuttavia, la scelta della densità del tessuto urbano viene spesso presa a pretesto per realizzare speculazioni edilizie ad opera dei promotori immobiliari. La densità deve invece avere come obiettivo la valorizzazione della città esistente e la riduzione dell'espansione urbana a discapito del suolo agricolo, diminuendo le distanze e il ricorso all'utilizzo della macchina e di conseguenza le emissioni di gas inquinanti, favorendo inoltre lo sviluppo della mobilità dolce e dei trasporti pubblici. Allo stesso modo, l'applicazione della *mixité* non deve trasformarsi in un'operazione matematica attraverso cui s'impone una percentuale di commerci, di attività o di residenze sociali nella programmazione del progetto, al contrario deve diventare una reale presa di posizione politica e sociale che garantisca le differenze sociali e favorisca una varietà di attività e di usi. Infine, la concertazione è una delle sfide maggiori dello sviluppo sostenibile e del progetto urbano; tale concetto deve consistere nella partecipazione concreta dei cittadini al progetto e non soltanto nella loro informazione, come avviene per la maggior parte dei progetti sostenibili avviati negli ultimi anni.

A tal riguardo, l'esposizione *Villes rêvées, villes durables*, organizzata al Musée EDF *Electropolis* nel 2011 a Parigi²⁴, è stata un'importante occasione di riflessione sul tema della 'eco-cittadinanza'. La mostra ha riflettuto su come conciliare le aspirazioni dei cittadini e gli imperativi dello sviluppo sostenibile per le città del futuro. Dare al cittadino la possibilità d'essere il protagonista dell'ambiente in cui vive è un modo per fargli prendere coscienza dell'importanza della tutela e dalla trasformazione sostenibile della città. Questa eco-cittadinanza deve aiutare a incentivare le politiche di sostegno per le città sostenibili. (Fig. 35)

È possibile dunque affermare che le caratteristiche della città sostenibile concordano con la complessa metodologia operativa del progetto urbano. La città sostenibile può essere interpretata come una conseguenza delle riflessioni sullo sviluppo della città, nate attraverso tale procedura urbana. Per queste ragioni il progetto urbano è diventato lo strumento privilegiato per l'attuazione di trasformazioni sostenibili nella città consolidata.

Tuttavia è necessario precisare che, dall'inizio del XXI secolo, la presa di coscienza dei principi ambientali ha cambiato la pratica del progetto urbano. Architetti, paesaggisti e ingegneri, tengono oggi in considerazione argomenti poco approfonditi negli anni passati,

come l'uso di materiali eco-compatibili, il consumo e il riciclo delle acque, il risparmio energetico, l'ottimizzazione degli spostamenti, ecc. Le problematiche legate allo sviluppo sostenibile portano dunque una complessità nuova che deve integrarsi con le caratteristiche del progetto urbano. Per evitare che lo sviluppo sostenibile diventi un vincolo in più o un elemento settoriale che si aggiunge agli altri, bisogna mettere la tecnica al servizio del progetto architettonico e urbano. Il progetto sostenibile deve quindi diventare uno strumento per attribuire ai progettisti il potere di riformulare le possibilità offerte dalle nuove tecnologie, attraverso una capacità di applicazione concreta ed economica. Ciò stimola all'acquisizione di una cultura tecnica da parte dei progettisti piuttosto che la delega eccessiva agli specialisti.

Inoltre, per rendere il progetto tecnologicamente ed economicamente valido o per scegliere un metodo per la produzione d'energia piuttosto che un altro si deve operare in funzione del potenziale ambientale (soleggiamento, vento, possibilità d'utilizzo di una falda freatica, di un giacimento geotermico, ecc.), delle pratiche e dei saperi locali e tutto ciò a partire dalla fase di concezione. Il progettista deve, dunque, conoscere il territorio e la città in cui interviene, comprenderli nel modo più approfondito prima di immaginarne la trasformazione. È appropriandosi dei vincoli, utilizzandoli non solamente come base di riflessione ma anche come elemento di progetto, che può essere messa in opera una trasformazione resiliente del territorio.

Il progetto urbano rileva, per la sua stessa natura, una pratica trasversale, in cui l'incrocio di differenti saperi e tecniche permette di superare gli approcci settoriali. Conoscere approfonditamente la realtà urbana in cui si opera, economizzare il suolo attraverso il riutilizzo e la trasformazione degli edifici e dei siti, lavorare sulla città esistente ed evitare la *tabula rasa*, inscrivere il progetto nel territorio, favorire il processo di concertazione con gli abitanti e aumentare la qualità della vita dei cittadini, tutti questi parametri costituiscono i fondamenti stessi del progetto urbano e della città sostenibile.



Fig. 35 - L'esposizione *Villes rêvées, villes durables*, Musée EDF Electropolis, Parigi, 2011, © EDF.

In parallelo alle riflessioni e agli studi sullo sviluppo urbano sostenibile si è assistito all'avvio di ricerche sulle caratteristiche dell'architettura sostenibile, riguardanti la sua rispondenza a precise esigenze ambientali, l'impiego di materiali ecocompatibili, il ricorso a tecniche per limitare il consumo di beni scarsi, per captare l'energia da fonti rinnovabili e contenere le dispersioni energetiche. È importante notare che oggi, nel dibattito sulla città, prevalga una concezione ambientale legata all'innalzamento della qualità della vita dei cittadini e alle problematiche sociali, urbane e economiche che ne conseguono, mentre dal punto di vista puramente tecnico e operativo l'attenzione si concentra prevalentemente sugli aspetti prestazionali dell'architettura o sulle nuove frontiere dell'*high tech*.

Fino a oggi, infatti, prevale la tendenza a interpretare l'architettura sostenibile dal punto di vista esclusivo delle *performance* energetiche e tecnologiche, rilegandola spesso ai margini della cultura architettonica. Come spiegavano, alcuni anni fa, gli architetti Simon Guy e Graham Farmer: «[...] l'architettura sostenibile, tecnologicamente fondata, rimane il più delle volte estranea ai contesti e ai valori culturali della società e dei luoghi in cui interviene» (Guy, Farmer 2000: 80). Affidandosi a modelli e paradigmi lontani dall'architettura e dalla città esistente, chiusi in importanti, ma non sufficienti, standard performativi l'architettura sostenibile corre il rischio di diventare autoreferenziale e astratta dal contesto in cui si trova. Il riferimento a protocolli internazionali apre la strada, inoltre, a nuove forme di massificazione culturale che a lungo andare finiscono per fallire la loro stessa missione energetica.

La trasversalità che caratterizza lo sviluppo sostenibile esige di non dissociare l'architettura dalla città. Non si tratta più d'isolare e di separare, ma di unire, di analizzare le interferenze e le interazioni. Anche in questo caso bisogna partire dal contesto, dal patrimonio materiale e culturale immateriale dei luoghi, dai saperi e dalle tecniche locali. Realizzare delle architetture 'durevoli' che permangano nel tempo significa adottare tecnologie economicamente, culturalmente, socialmente sostenibili, pena la loro repentina obsolescenza, la loro sostanziale estraneità al contesto socio-culturale e la loro conseguente dannosa inutilità. Quando per una cospicua porzione di popolazione terrestre, le tecnologie della terra cruda, del legno e della pietra costituiscono ancora, non solo il presente, ma verosimilmente il loro prossimo futuro, è velleitario e fuori luogo parlare di sofisticati sistemi *high tech* per il controllo ambientale, tecnologie che in certe aree del pianeta sono economicamente proibitive e culturalmente inaccettabili. Al contrario le tradizioni edili di lunga storia sono fortemente legate al clima e ai materiali locali, sono pienamente sostenibili in quanto la sostenibilità è stata, per quei territori l'unica via possibile per la loro sopravvivenza. Inoltre, tali tecniche e architetture, sono innanzitutto in grado di rispondere alle istanze sociali e culturali della comunità che le ha prodotte; sono la manifestazione 'concreta' di quella società, la messa in pratica della cultura immateriale del territorio. Un'architettura quindi è sostenibile nel momento in cui è riconosciuta dalla società che la propone, quando la cultura di quella società è in grado di comprenderla e farla propria, quando la tecnologia di quella società è in grado di riprodurla e se necessario svilupparla, quando quella società se ne appropria facendone un tassello della sua storia e della sua identità. L'architettura sostenibile deve

quindi prendere in considerazione il patrimonio materiale e immateriale dei luoghi, depositario di valori culturali, contenuti simbolici e scelte formali.

La città sostenibile corre, quindi, il rischio di essere ridotta alla sola problematica ambientale, un contenitore di architetture ecologiche all'avanguardia, tralasciando gli aspetti legati alle tematiche urbane, sociali ed economiche, che hanno ciascuna la propria importanza. Come spiega l'urbanista francese Ariella Masbungi: «[...] la città sostenibile, che non è fatta di mattoni, malta e piante, è cosa umana. Questa permette la libertà di scelta, l'incontro, la vita diurna e notturna. L'alta qualità ambientale non è tutto» (Masbungi 2008: 4). Bisogna quindi programmare 'un'alta qualità d'uso', senza la quale la città è molto più di un'astrazione.

Nel rapporto Brundtland del 1987, lo sviluppo sostenibile viene schematizzato attraverso tre temi centrali definiti 'pilastri': economia, ambiente e società. Nel 2001 l'UNESCO amplia il concetto di sviluppo sostenibile indicando che «[...] la diversità culturale è necessaria per l'umanità quanto la biodiversità per la natura (...) la diversità culturale è una delle radici dello sviluppo inteso come crescita più soddisfacente sul piano intellettuale, emozionale, morale e spirituale»²⁵. La cultura diventa dunque il quarto pilastro dello sviluppo sostenibile. Ricerare questa dimensione culturale valorizzando i diversi modi di vivere la città, conferire valore al patrimonio materiale e immateriale confrontandolo con le questioni legate al futuro sostenibile della città, dovrebbero essere questi gli obiettivi sui quali si basa la città sostenibile.

La città sostenibile non deve, dunque, essere ossessionata dall'esclusiva pianificazione del futuro ma deve essere capace di pensare il tempo nella sua durata, creando uno stretto legame con il passato. È attraverso il potenziale del patrimonio urbano e architettonico che possono nascere nuove forme urbane e nuovi modi di vivere la città contemporanea.

Il patrimonio e lo sviluppo sostenibile, appaiono oggi come due nozioni consensuali, utilizzate unitamente dalle istituzioni e dai responsabili locali. La necessità di proteggere e di trasmettere il patrimonio, l'eredità culturale concepita come *bene comune* è oggi una realtà largamente consolidata; allo stesso tempo la volontà di proporre dei modelli di sviluppo *durable* definito come «[...] lo sviluppo che è in grado di soddisfare i bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri»²⁶, inizia a essere recepita e si accorda perfettamente alle riflessioni sulla valorizzazione del patrimonio. Patrimonio e sviluppo sostenibile sono due nozioni che presentano di fatto certe analogie, esprimendo la stessa volontà di integrare al meglio la dimensione temporale, il passato, il presente e il futuro delle società, in una logica di trasmissione e di solidarietà intergenerazionale. Il patrimonio può essere considerato come una risorsa non rinnovabile, che bisognerà salvaguardare, economizzare e valorizzare. Inoltre, la longevità della città, la sua capacità di rinnovarsi costantemente senza autodistruggersi la portano a essere una produzione umana tra le più durevoli nel tempo e quindi sostenibile. Il progetto urbano sostenibile può quindi occuparsi del patrimonio urbano e architettonico della città garantendone la propria sopravvivenza nel tempo.

La città del XXI secolo, che mira a risolvere il problema dell'inquinamento e della scarsità delle risorse, ha bisogno dunque di confrontarsi con il patrimonio esistente.

L'importante valore testimoniale del patrimonio architettonico e insediativo, da una parte e la finitezza del suolo dall'altra, inducono a guardare al territorio antropizzato come ad una risorsa preziosa su cui concentrare l'attenzione. Intervenire dunque secondo i principi della sostenibilità ambientale sul patrimonio urbano consiste precisamente nel rifiuto della *tabula rasa* a vantaggio della sua integrazione nella ricostruzione permanente della città, ricostruendo la città sulla città (Emalianoff 2004: 27).

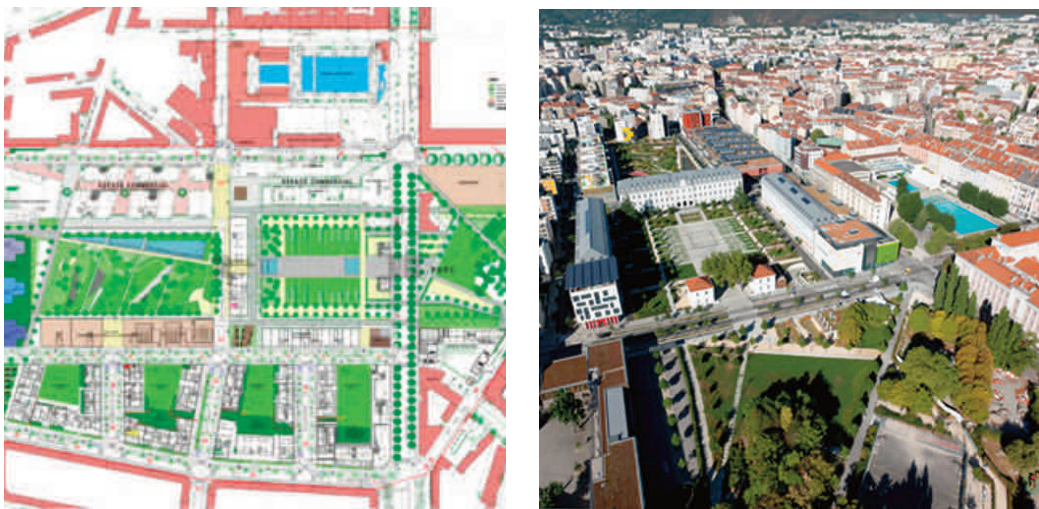
Se è pur vero che una parte del patrimonio presenta scarsa capacità trasformativa, sia per avanzati fenomeni di obsolescenza e abbandono sia per un innato carattere di precarietà insito nel progetto originario, una parte consistente rappresenta invece una rilevante risorsa da tutelare e da implementare nelle sue principali prestazioni. Inoltre, la valorizzazione e la trasformazione del patrimonio abbandonato offrono la straordinaria opportunità di non consumare nuovo suolo, di lavorare sulla densità insediativa, e di realizzare degli interventi economici e con delle ricadute sociali positive. La trasformazione sostenibile delle metropoli può quindi favorire il risveglio e l'attivazione di 'elementi dormienti' presenti nella città, in quest'ottica, il progetto urbano si confronta con la storia e con i segni che essa ha prodotto. Appare dunque indispensabile che la città sostenibile includa la totalità del suo territorio, confrontandosi con tutti gli elementi che la compongono e articolano i suoi differenti spazi. Nel suo processo di sviluppo questa deve integrare nuovi elementi, già presenti ma diventati concettualmente 'invisibili' o soltanto 'nocivi', come ad esempio, le aree industriali, portuali e produttive abbandonate, le architetture obsolescenti, le grandi infrastrutture di trasporto, i tessuti storici degradati e più in generale, tutte le zone marginali. Lavorare sulla valorizzazione e sulla trasformazione di tali 'punti sensibili' in nuove polarità urbane, attraverso un'attenzione particolare all'ambiente, all'energia prodotta, alla gestione delle acque, favorendo, inoltre, l'equità sociale e territoriale, è un'attitudine che può condurre al successo della strategia urbana sostenibile.

Recentemente tali riflessioni sono state rafforzate a causa del fenomeno della crisi economica che ha favorito la realizzazione di progetti urbani per le città esistenti, incentrati sulla trasformazione sostenibile delle aree abbandonate, delle infrastrutture e delle architetture obsolescenti, al posto della loro demolizione, pratica comune fino a qualche anno addietro. Oggi è chiaro che le future grandi trasformazioni urbane non solo saranno determinate da fattori energetico-ambientali, ma anche fortemente condizionate dalla crisi finanziaria e dalla fase di recessione in atto. Se sia in Europa che negli Stati Uniti esiste il rischio che la crisi economica possa determinare un indebolimento delle strategie per la mitigazione del riscaldamento globale, è anche vero che la crisi contiene in sé il potenziale per indurre un'accelerazione negli investimenti in campo energetico e ambientale, generatori di nuovo sviluppo. Sono state proprio le città, nel tentativo di ridisegnare il rapporto tra ambiente e sviluppo urbano, a incentivare e mettere in pratica molteplici esperienze legate alla sostenibilità ambientale.

È dunque dalle città che è partito tale cambiamento, le politiche urbane di molti comuni

traducono la convinzione che l'avvenire del pianeta dipende dalla responsabilizzazione a catena fino al livello più locale. Inoltre le città e gli attori non lavorano più in maniera isolata ma in interrelazione, certe volte anche in opposizione tra di loro. Come spiegano Cyria Emelianoff e Ruth Stegassy: «[...] a poco a poco le testimonianze si assemblano e disegnano una intelligenza della città sostenibile, una ricerca collettiva, aperta inattaccabile».

Gli interventi legati alla sostenibilità urbana sono quindi dei progetti collettivi in cui il progetto urbano permette di testare nuove soluzioni agli attuali modi di vivere e di abitare (Emelianoff 2004: 10).



Figg. 36, 37 - L'eco-quartiere *Zac de Bonne* (2001-2007) a Grenoble, © Bobroff 2011.

Negli ultimi anni, molte città europee hanno avviato progetti sostenibili incentrati sulla valorizzazione e trasformazione del patrimonio urbano e architettonico. Una delle esperienze più interessanti e innovative dal punto di vista della riqualificazione sostenibile del patrimonio è quella di Grenoble. Questa città ha infatti avviato da più di quindici anni dei progetti urbani sostenibili all'interno del tessuto urbano della città consolidata, realizzando diversi interventi incentrati sulla riqualificazione del centro antico, delle zone marginali e dei complessi industriali abbandonati. Una delle operazioni più interessanti, in tal senso, è stata la trasformazione del sito dell'antica caserma militare di Bonne (8,5 ettari), situata nel centro della città, nell'eco-quartiere *Zac de Bonne* (2001-2007). (Figg. 36, 37) Il *masterplan* della *Zac de Bonne* è stato realizzato da un gruppo di professionisti diretto dall'arch. Loïzos Savva, insieme all'urbanista Christian Devillers, all'*agence Aktis* e alla paesaggista Jacqueline Osty. Questo eco-quartiere, diventato un laboratorio di riconversione urbana per la città, ha ottenuto nel 2009 il *Grand Prix Ecoquartier* (Bobroff 2011). (Fig. 38) Tale progetto ha innescato l'avvio di altre operazioni simili come la trasformazione del complesso industriale abbandonato

*Bouchayer-Viallet*²⁷ (14 ettari) che oggi è in procinto di diventare una nuova centralità urbana; un eco-quartiere caratterizzato da una ricca *mixité* sociale e d'attività (2004-on corso).



Fig. 38 - L'eco-quartiere *Zac de Bonne* (2001-2007) a Grenoble, © Agence Devillers.

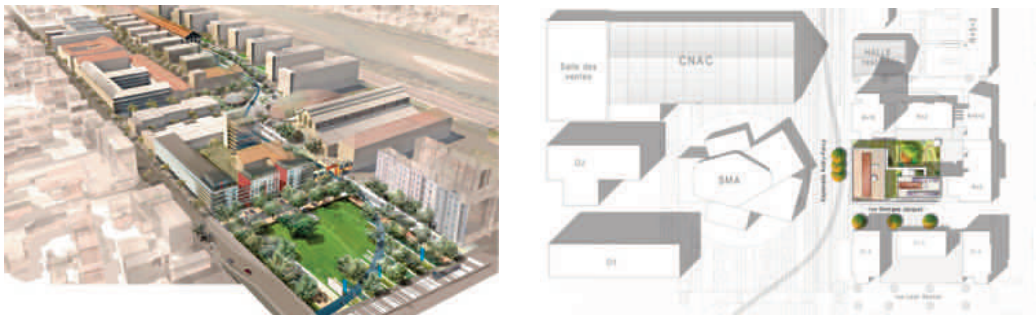
Nel 2008, visti i risultati positivi di tali interventi, la città ha lanciato un ambizioso progetto di riqualificazione sostenibile, *Grenoble Facteur 4*, che coinvolge la città esistente nella sua quasi totalità. Si è quindi compreso che non era più pensabile limitare le strategie sostenibili soltanto alla riqualificazione o realizzazione di singoli edifici e quartieri, ma era necessario operare su tutta la città, rigenerando la realtà urbana esistente. Anche il centro storico è stato coinvolto in tale strategia, attraverso delle operazioni di riqualificazione degli spazi pubblici e al miglioramento termico ed energetico delle architetture del XVI e del XVIII secolo presenti.

Oltre alla valorizzazione sostenibile del tessuto antico della città sono stati avviati dei progetti di riqualificazione per i quartieri realizzati dal dopo guerra in poi, che hanno lo scopo di aumentare le prestazioni energetiche degli edifici più recenti, costruiti tra il 1945 e il 1975. Un altro progetto urbano compreso all'interno di tale strategia è la rigenerazione del polo di ricerca scientifica della *Presqu'île* che si estende per 240 ettari vicino al centro città e alla stazione dei treni. Gli obiettivi di questa operazione urbana sono il rinnovamento degli spazi pubblici, il miglioramento delle *performances* energetiche degli edifici esistenti e la valorizzazione della mobilità dolce. Grazie a tali strategie sostenibili, nel 2009, Grenoble è stata selezionata dallo Stato francese tra le tredici *ÉcoCité* che verranno sostenute tramite finanziamenti pubblici per concretizzare e sviluppare gli interventi sostenibili avviati. (Fig. 39, 40)

Le strategie urbane formulate da Grenoble sono un caso emblematico di tale rinnovato interesse per il patrimonio urbano e architettonico della città, bisogna tuttavia precisare che questa esperienza è il frutto di un lungo percorso concernente la formulazione di ricerche e progetti concreti sullo sviluppo sostenibile applicato in architettura e nel progetto urbano. Nelle esperienze realizzate dalle città europee, negli ultimi vent'anni, si possono individuare, infatti, delle fasi di sperimentazione del tema della sostenibilità ambientale che col tempo hanno interessato scale sempre più ampie.

Se negli anni Novanta è stata indagata quasi esclusivamente la scala ridotta dell'architettura sostenibile, con l'andare del tempo si è passati alla scala del quartiere e a quella della città e recentemente alla scala più estesa del territorio. Le città, infatti, hanno inizialmente sperimentato i principi dello sviluppo sostenibile attraverso progetti puntuali che vertevano sulla realizzazione di architetture bioclimatiche, tecnologicamente all'avanguardia, improntate sul risparmio energetico e sull'utilizzo di materiali riciclabili, ma spesso senza alcun rapporto con il contesto e magari dislocate nella periferia urbana e raggiungibili soltanto attraverso l'uso dell'automobile.

In seguito, la progettazione sostenibile si è diffusa alla concezione di eco-quartieri realizzati al di fuori della città e spesso scollegati dal contesto urbano e territoriale; interventi urbani talvolta trasformati in operazioni di marketing per attirare gli investitori²⁸.



Figg. 39, 40 - I progetto dell'eco-quartiere *Bouchayer-Viallet* (2004-in corso) a Grenoble, © Aktis.

La maggior parte dei primi eco-quartieri, realizzati nel Nord Europa, sono stati infatti caratterizzati da un chiaro approccio funzionalista e tecnicista, frutto di una netta scissione tra strategie sostenibili e architettura. Questi soffrono, quasi tutti, di una serialità insediativa, di una standardizzazione architettonica, della scarsità di spazi pubblici e di luoghi di aggregazione, dell'incapacità di costruire tessuti e gerarchie urbane. Spesso mancano di dialogo con il contesto sia naturale che artificiale, rimanendo sostanzialmente esperienze autoreferenziali. È il caso del noto progetto *Solar City* (1992 - 2005) nei pressi di Linz, in Austria. Sebbene tale quartiere presenti una qualificata progettazione sostenibile, un'attenta *mixité* sociale e funzionale, nonché un ampio dibattito con le varie parti coinvolte nel processo realizzativo, l'impressione è di confrontarsi con un approccio meramente funzionalistico, in cui gli obiettivi posti dalle scelte progettuali appaiono, in realtà, disattesi perché pensati in senso tecnicista, con un'apparente scarsa conoscenza delle tematiche urbane. Nonostante il coinvolgimento di architetti di fama internazionale nella progettazione delle singole architetture non si è riusciti a colmare le profonde lacune a scala urbana, a dimostrazione di quanto il progetto urbano sia una disciplina complessa che richieda, da parte di tutti i soggetti coinvolti, una grande consapevolezza e cultura urbana (Madec 2012: 19-25). (Figg. 41, 42)



Figg. 41, 42 - *Solar City* (1992 - 2005) a Linz, © Maretto 2012.

In risposta a queste problematiche alcuni progetti si sono concentrati sulla ricerca di una maggiore complessità, in grado di ricreare quella ricchezza e pluralità di elementi che caratterizza, normalmente, la città consolidata. Il carattere autoreferenziale di molti eco-quartieri deriva spesso dal fatto che questi sono stati realizzati e finanziati in occasione di esposizioni internazionali, di cui costituivano dei progetti esemplari. Ciò è accaduto nella città di Malmö che ha utilizzato un evento effimero come pretesto per la realizzazione dell'eco-quartiere *Bo01 - City of Tomorrow* (1998-2001)²⁹. Questo quartiere è stato creato, infatti, in occasione dell'*European Housing Expo* del 2001, che ha previsto la costruzione di un eco-quartiere in un'area di circa 30 ettari con 800 residenze e padiglioni temporanei incentrati sul tema *The City of Tomorrow in the ecologically sustainable information and welfare society*. Lo scopo dell'evento è stato quello di creare un dibattito riguardo alla maniera di vivere oggi e nel futuro. *Bo01* mostrava in modo provocatorio una visione immaginaria della città del futuro, una città intelligente, altamente ecologica e tecnologica, in cui lo sviluppo

sostenibile si può coniugare in maniera concreta con l'architettura contemporanea e la densità. Se per ciò che riguarda gli aspetti puramente tecnologici ed ecologici *Bo01* è un quartiere esemplare, non si può dire lo stesso dal punto di vista urbano, esso infatti non cerca alcuna relazione con la città esistente, è anzi un'isola autosufficiente che rivendica la sua autonomia e diversità dal resto del tessuto urbano. Anche per quel che concerne la questione sociale, il progetto risulta molto discutibile, *Bo01* è infatti un quartiere accessibile esclusivamente alle classi sociali più agiate, in cui i costi di costruzione delle case e di conseguenza i prezzi sono insostenibili³⁰. (Figg. 43, 44)



Figg. 43, 44 - L'eco-quartiere *Bo01* - *City of Tomorrow* (1998-2001) a Malmö, © Bo01.

Anche l'eco-quartiere di *Kronsberg* a Hannover ha una storia simile a quella dell'eco-quartiere di Malmö ma dei risultati più convincenti. La città di Hannover è stata, infatti, la sede dell'Esposizione Universale del 2000, dal tema *Humankind Nature and Technology*. In occasione dell'Expo 2000 è stato realizzato l'eco-quartiere di *Kronsberg* (1992-2000), in un'area di 140 ettari fuori dalla città, attigua a quella dell'evento internazionale, costituito da nuove costruzioni ecologiche per 3000 abitanti³¹. Il progetto è stato incentrato nel rispetto degli obiettivi di Agenda 21, la sostenibilità è stato l'elemento guida della progettazione architettonica e urbana. Sono state realizzate delle residenze passive, che non hanno bisogno di riscaldamento, molto economiche dal punto di vista energetico e impeccabili dal punto di vista ecologico e sociale. Hannover ha, infatti, puntato sulla *mixité* garantendo il 30% di residenze sociali. Anche in questo caso questo nuovo quartiere si aggiunge alla città esistente senza cercare un confronto diretto con essa. Bisogna tuttavia precisare che quest'esperienza s'inscrive in una politica molto innovativa legata a uno sviluppo sostenibile più globale e trasversale, che nel tempo ha coinvolto strategie sostenibili rivolte all'intero territorio di Hannover. Nel 2001 è stata, infatti, creata una *urban region* con lo scopo di avviare politiche integrate di sviluppo sostenibile a scala territoriale. (Figg. 45, 46)

Com'è possibile comprendere da tali esempi, in termini di sostenibilità, in questi quartieri si trovano forti contraddizioni. Le città che li accolgono non beneficiano quasi mai degli stessi investimenti economici e ciò accentua fenomeni d'ineguaglianza urbana e sociale. Inoltre la qualità architettonica e urbana di queste nuove parti di città non è molto spesso all'altezza delle ambizioni ecologiche e tecnologiche proposte.



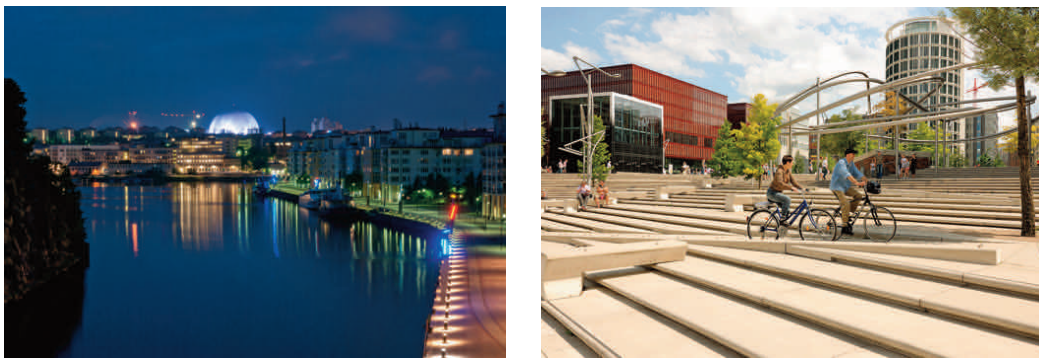
Figg. 45, 46 - La planimetria dell'*EXPO Plaza - World Expo grounds* in cui si trova l'area dell'eco-quartiere, Hannover (1998-2000), © AS&P – Albert Speer & Partner GmbH. L'eco-quartiere di *Kronsberg* (1992-2000) a Hannover, © Landeshauptstadt Hannover, 2004.

Il progetto urbano sostenibile non può limitarsi alla realizzazione di quartieri all'avanguardia, gesti spettacolari in contraddizione rispetto ai bisogni di una comunità urbana, ma deve occuparsi della gestione della città esistente. Agire sul patrimonio urbano della città è un'operazione molto più complessa della *tabula rasa*. L'impatto in termini di comunicazione pare meno assicurato, poiché la riabilitazione ecologica delle zone degradate, dei quartieri sociali e delle aree marginali della città rivelerà le zone d'ombra difficili da gestire e valorizzare. Perché un eco-quartiere non diventi la causa di fratture urbane o un luogo per pochi privilegiati ma, al contrario, sia una vera e propria parte di città che prova a diventare sostenibile deve presentare un tessuto urbano continuo e poroso, trovare nuove strategie per la mobilità a scala territoriale, creare uno scambio proficuo con la società, migliorando le condizioni di vita degli abitanti più penalizzati.

Bisogna tuttavia precisare che la fase che ha riguardato la concezione di tali eco-quartieri, nonostante abbia prodotto dei risultati discutibili, è stata di fondamentale importanza per la comprensione e la sperimentazione dei principi della sostenibilità ambientale. Tali quartieri sono, infatti, serviti a instradare il progetto urbano su nuove questioni, a testare e mettere a punto altri modi di costruire, con dei risultati importanti dal punto di vista energetico e tecnologico. I quartieri 'modello' sono sempre esistiti e il fatto che oggi queste esperienze portino avanti degli obiettivi legati alla sostenibilità ambientale non rappresenta qualcosa di illegittimo o di negativo. Inoltre queste operazioni urbane cercano di ridare attrattività alla città densa con lo scopo di superare il modello delle *gated communities* e dei quartieri periurbani. Grazie a tali esperienze è stato, quindi, avviato un processo di apprendimento per testare e sperimentare il progetto urbano sostenibile prima di generalizzarlo ad altre parti della città esistente o prima di ideare la città sostenibile senza bisogno di parlare di eco-quartieri poiché essi rappresentano un processo ordinario.

Queste esperienze architettoniche e urbane sostenibili, insieme all'influenza dell'attuale crisi economica, che ha comportato una minore disponibilità finanziaria a investire su nuove aree da edificare, hanno causato un progressivo abbandono del fenomeno dell'eco-quartiere di nuova fondazione a vantaggio della realizzazione di 'eco-città'; per tale nozione s'intende, soprattutto in Europa, un progetto di riqualificazione urbana sostenibile che si confronta con la città consolidata nella sua globalità. Tali interventi lavorano sulle aree marginali della città riqualificandole e collegandole con il resto del tessuto urbano. L'eco-città ha superato i problemi legati all'eco-quartiere operando all'interno della città esistente, con l'obiettivo di trasformarla, col tempo, in una città interamente sostenibile. Confrontandosi con il tessuto urbano della città è più difficile realizzare un'operazione autoreferenziale; in questo caso bisogna invece occuparsi della grande scala per concentrarsi sulla sperimentazione di nuovi trasporti, sul riciclo delle acque, sulla produzione di energia rinnovabile, sulla salvaguardia delle risorse naturali, sulla gestione dei rifiuti e sulla valorizzazione e trasformazione del patrimonio urbano e architettonico.

Ricordiamo, in tal senso, le esperienze di due quartieri che hanno avviato nuove prospettive nel progetto della città sostenibile: *Hammarby Sjöstad* a Stoccolma (1993-2016) e *Hafen City* ad Amburgo (2000-2025). Queste due operazioni urbane convergono verso obiettivi e soluzioni comuni, tanto da essere sufficientemente confrontabili. Entrambi gli interventi, infatti, lavorano sulla riqualificazione di aree industriali e portuali dismesse in prossimità del centro urbano. La trasformazione dei luoghi marginali e abbandonati in nuove centralità urbane sostenibili sono serviti, in questo caso, da vettori mobilizzatori per la riqualificazione sostenibile delle città. Grazie alla riappropriazione di queste parti della città, Stoccolma e Amburgo hanno, infatti, avviato delle politiche integrate di rigenerazione sostenibile per l'intero territorio urbano. (Figg. 47, 48)



Figg. 47, 48 - L'eco-quartiere di *Hammarby Sjöstad* a Stoccolma (1993-2016), © Hammarby Sjöstad. L'eco-quartiere di *Hafen City* ad Amburgo (2000-2025), © Hafen City.

Il quartiere di *Hammarby Sjöstad* a Stoccolma è stato realizzato all'interno di un ex area industriale di 200 ettari, che si affaccia sul lago *Hammarby*. Si prevede che nel 2016 vi abiteranno e lavoreranno circa 30.000 persone; grazie a tale intervento urbano sono stati già creati circa 8000 nuovi posti di lavoro (Prp, Urbed, Design For Homes 2010: 53). L'idea di realizzare un nuovo quartiere in questa zona degradata nasce nei primi anni Novanta,

quando Stoccolma si candida alle Olimpiadi del 2004. In quest'area la Municipalità riconosce il luogo ideale per la realizzazione di un villaggio olimpico, si afferma quindi l'intenzione di realizzare un progetto sostenibile. Nonostante Stoccolma non venga scelta per i Giochi Olimpici, il progetto di *Hammarby Sjöstad* non viene accantonato, ma riconvertito per la realizzazione di un grande quartiere sostenibile³². Quest'area è stata suddivisa in sei unità dotate ognuna di una propria identità e riconoscibilità, energeticamente autosufficienti ma coordinate l'una con l'altra. Una delle più importanti peculiarità del progetto è il sistema del verde e l'attenta progettazione degli spazi pubblici variamente collegati tra di loro. Il *masterplan* ha ripreso la conformazione del tessuto urbano del centro di Stoccolma. *Hammarby* è, infatti, caratterizzata da una media e alta densità e da una buona *mixité* funzionale di residenze, servizi ed attività produttive, tipica della città consolidata³³. Seppure non sia stato ancora del tutto completato, il quartiere è già diventato parte integrante della città di Stoccolma, grazie alla sua vicinanza al centro e all'efficiente rete di trasporti pubblici alimentati da elettricità ricavata dal biogas. Si è cercato, inoltre, di preservare l'identità industriale di quest'area della città, attraverso la riqualificazione di alcune architetture che ospitano tuttora attività produttive o servizi di quartiere. Tra gli edifici industriali recuperati ricordiamo l'antica *Diesel Factory*, testimonianza del patrimonio industriale della città, trasformata in un'infrastruttura sportiva e culturale che ospita teatri, biblioteche e atelier e il nuovo centro civico ottenuto dalla ristrutturazione dell'antica fabbrica di lampade LUMA. (Figg. 49, 50)

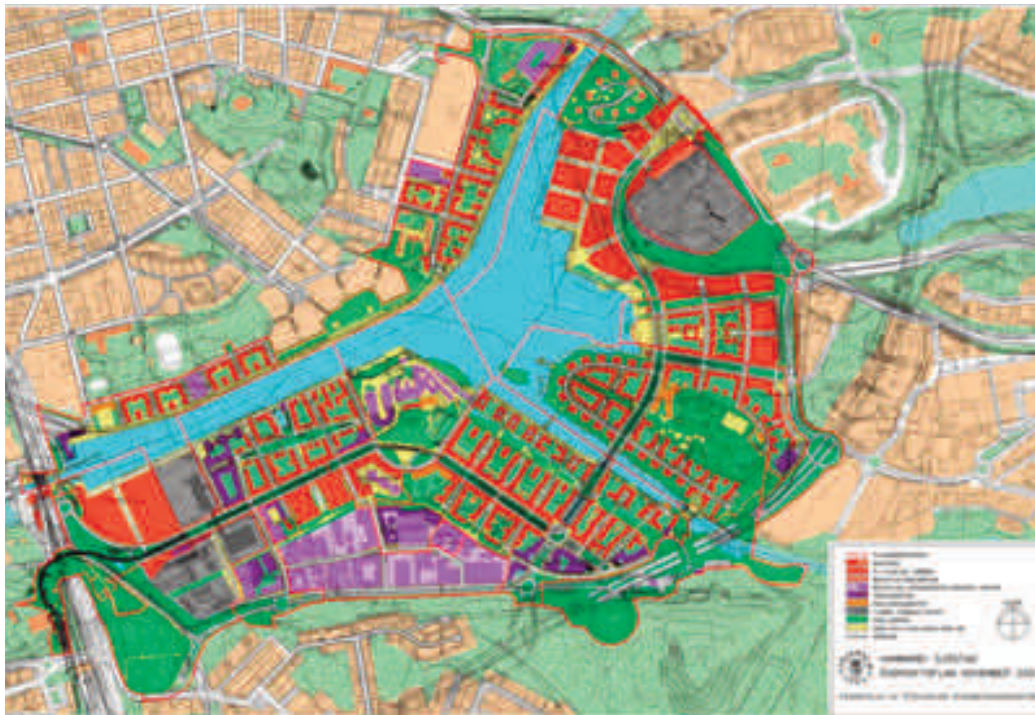


Fig. 49 - Il *masterplan* dell'eco-quartiere di *Hammarby Sjöstad* a Stoccolma, © Hammarby Sjöstad.



Fig. 50 - L'eco-quartiere di Hammarby Sjöstad a Stoccolma, © Hammarby Sjöstad.



Figg. 51, 52 - L'Hammarby Model, © Hammarby Sjöstad. L'eco-quartiere di Hammarby Sjöstad a Stoccolma, © Hammarby Sjöstad.

Riguardo al tema del risparmio energetico, l'obiettivo principale del progetto è stato di dimezzare i consumi energetici rispetto a quelli prodotti dagli edifici presenti nella città. Per tale motivo è stato costituito un team pluridisciplinare con il compito di ideare un *eco-cycle* all'avanguardia, chiamato *l'Hammarby Model*, ovvero un modello su cui fondare tutte le strategie sostenibili, sia individuali che collettive, coordinandole le une alle altre³⁴. (Figg. 51, 52)

Per il momento, il quartiere è abitato prevalentemente dall'alta borghesia di Stoccolma; infatti, la presenza di una quota consistente di appartamenti in locazione non ha finora consentito un allargamento ai ceti sociali meno abbienti, per via degli affitti relativamente alti.

La Municipalità ha quindi previsto alloggi a 'canone sostenibile' e appartamenti speciali per studenti, solo nei prossimi anni sarà possibile trarre un bilancio di tali politiche sociali. Nonostante l'insuccesso dal punto di vista della *mixité* sociale *Hammarby Sjöstad* costituisce una delle esperienze di progettazione urbana sostenibile più completa e organica. È, infatti, possibile riscontrare un equilibrio tra strategie sostenibili e progettazione architettonica e urbana, inoltre, vi è un proficuo scambio e un'efficiente connessione tra il nuovo insediamento e il contesto urbano e naturale esistente. L'esperienza positiva di *Hammarby Sjöstad* ha favorito l'ideazione di altri quattro progetti di eco-quartieri in aree industriali abbandonate e l'avvio di una politica di rinnovamento sostenibile per l'intera città.

Aspetti simili si ritrovano nel progetto più recente di *Hafen City* ad Amburgo che consiste nella riqualificazione di 155 ettari all'interno dell'ex area portuale vicina al centro città, che si affaccia sul fiume Elba. Lo scopo è di riavvicinare la città di Amburgo al mare risanando un territorio fortemente degradato e abbandonato dagli anni settanta attraverso una strategia urbana che rispetti i principi dello sviluppo sostenibile³⁵. Nel 2025, l'anno presunto in cui termineranno i lavori, sono previsti 12.000 abitanti e 40.000 nuovi posti di lavoro nel settore terziario e commerciale. L'intervento è articolato da due *masterplan*, realizzati nel 2000 e nel 2010, consequenziali dal punto di vista cronologico e progettuale. I *masterplan*, realizzati dall'arch. Kees Christiansee e dallo studio di architettura ASTOC, hanno suddiviso l'area in nove grandi zone. L'intervento mira a ottenere un'accentuata *mixité* funzionale, che si riscontra in un tessuto urbano complesso e articolato. L'eco-città si contraddistingue, infatti, per la realizzazione di numerosi spazi pubblici a diversa scala, per il suo tessuto fortemente denso, caratterizzato per lo più da edifici a corte, a torre e in linea. (Figg. 53, 54)



Figg. 53 - Il *masterplan* dell'eco-quartiere di *Hafen City* ad Amburgo, © Hafen City.



Fig. 54 -L'eco-quartiere di *Hafen City* ad Amburgo, © Hafencity.

Il progetto presenta diverse architetture speciali che hanno l'ambizione di diventare nuove polarità urbane come l'*Elbphilharmonie Concert Hall* progettato dagli arch. Herzog e De Meuron (2003) e recentemente ultimato. Tale edificio è stato costruito sopra l'ex magazzino industriale *Kaispeicher A*, da cui prende la sua forma. Un altro progetto simbolo di *Hafen City* è il *Science Center* di Rem Koolhaas e OMA (2004) che non sarà probabilmente mai realizzato a causa dell'avvento della crisi economica e dei costi eccessivi affrontati per la costruzione della nuova linea della metropolitana e degli edifici già realizzati. Per ciò che concerne il ruolo del patrimonio architettonico e urbano in tale intervento, al contrario di *Hammarby Sjöstad*, è stata prevista la riqualificazione di diversi magazzini industriali in mattoni che caratterizzano questa vasta area della città, diventati oggi i simboli del rinnovamento di questa grande area portuale. Oltre alla trasformazione del già citato *Kaispeicher A*, ricordiamo la riqualificazione del magazzino *Kaispeicher B* (1879) che oggi ospita l'*International Maritime Museum* (2005) e del *König-Haus* trasformato in Museo dell'Automobile (2008)³⁶. (Figg. 55, 56, 57)

Nonostante il progetto non sia stato ancora ultimato è possibile fare un bilancio di tale esperienza urbana. Una delle più forti criticità di tale operazione è stata il costo eccessivo dei lavori che hanno portato a realizzare una parte di città dedicata esclusivamente per l'alta borghesia tedesca. In questo caso, infatti, il principio della *mixité* sociale è stato quasi totalmente trascurato. Tuttavia, per ciò che concerne la progettazione urbana e architettonica possiamo affermare che la cultura architettonica e quella sostenibile convergono in un disegno comune. È inoltre possibile sostenere che *Hafen City* è il risultato della cultura urbana europea del XX secolo, essendone fortemente influenzato, e acquisisce le strategie sostenibili come conseguenza contemporanea al progetto della città. Tale operazione, infatti, non nasce nell'ambito delle ricerche specifiche sulla sostenibilità ambientale ma ne acquisisce i risultati come esigenza ormai irrinunciabile.



Figg. 55, 56, 57 - L'Elbphilharmonie Concert Hall di Herzog & De Meuron (2003), Amburgo, © Hafen City. Il progetto del Science Center di R. Koolhaas e OMA (2004), Amburgo, © Hafen City. Il magazzino Kaispeicher B (1879), Amburgo, © Hafen City.

Malgrado le numerose critiche scaturite, nel corso degli ultimi anni, riguardo alle esperienze di *Hammarby Sjöstad* e di *Hafen City*, che hanno alimentato il dibattito urbano, architettonico, ambientale, sociale ed economico, è possibile affermare che in questi due interventi le ricerche sulla città sostenibile sono state verificate, sperimentate e calibrate alla scala urbana. Entrambi gli interventi hanno provato a stabilire un equilibrio tra gli elementi naturali e antropici della città esistente, hanno realizzato una serie di articolati e consapevoli spazi pubblici, un'accurata *mixité* funzionale e hanno cercato di attuare gerarchie architettoniche e spaziali in grado di ricollocare e collegare tutti i quartieri al più ampio organismo urbano, in modo tale da diventare delle nuove centralità. Inoltre il patrimonio urbano e architettonico, soprattutto nel caso di *Hafen City*, è stato inteso come una risorsa dalla quale partire per la riqualificazione dell'intero territorio. Tali aspetti rendono queste esperienze degli importanti punti di partenza verso l'ideazione di una nuova cultura urbana per il XXI secolo. Grazie agli interventi urbani e alle politiche energetiche e ambientali attuate in questi anni, la città di Stoccolma (2010) e la città di Amburgo (2011), sono state elette *European Green Capital* dalla Commissione Europea³⁷.

La pratica dell'eco-città ha, dunque, per obiettivo la riattivazione della questione urbana e architettonica nella sua dimensione ambientale. In tal senso, i temi riguardanti l'energia, il clima, la mobilità, ecc., sono trattati dal punto di vista della forma e del progetto urbano e architettonico. È la metodologia usata per combinare questi temi, allo scopo di ottenere delle città più sostenibili, che crea la pratica dell'eco-città.

Come conseguenza delle molteplici esperienze urbane avviate negli ultimi anni, è appena iniziata una quarta fase della progettazione urbana sostenibile che consiste nella prospettiva futura di integrare e mettere a sistema gli eco-quartieri e le eco-città con lo

scopo di creare delle 'eco-regioni', integrando in maniera coerente la scala architettonica, urbana e territoriale. In Francia sono stati lanciati recentemente diversi progetti sostenibili che interessano la grande scala territoriale, come l'intervento per l'agglomerazione urbana di Tolosa (2010-2030) che si articola lungo il fiume della Garonna per 32 km, comprendendo 3000 ettari, con lo scopo di trasformare il territorio fluviale in un corridoio ecologico collegando i comuni vicini³⁸.

Ricordiamo inoltre i progetti proposti per *Reims 2020*, un'operazione di ricucitura urbana alla scala dell'agglomerazione, basata sulla localizzazione di potenziali centralità urbane. Questo territorio s'inscrive in un perimetro di 100 x 100 km, che comprende il comune di Reims e le dieci città che la circondano, all'interno del quale vivono un milione di abitanti, l'equivalente di una metropoli³⁹. (Figg. 58, 59)



Figg. 58, 59 - Lo *Schéma directeur* per il progetto di *Reims 2020* di Christian Devillers, 2009. © Agencedevillers. Il progetto per il territorio di Tolosa lungo il fiume della Garonna (2010-2030), © Grand Parc Garonne.

Oggi il tema della sostenibilità è ormai una questione che interessa una scala più ampia, coinvolgendo assetti economici, sociali e culturali oltre che energetico-ambientali di cui la città, l'architettura e il patrimonio sono l'evidenza fisica e concreta. Il progetto sostenibile tende, dunque, a densificare ragionevolmente, preferibilmente localizzando gli interventi tramite innesti urbani all'interno della città consolidata; tentare di collegare in maniera più efficiente la città e i territori limitrofi attraverso una mobilità varia e combinata; realizzare una città compatta, con un tessuto urbano poroso e una ricca *mixité* funzionale e sociale; integrare strategie per il risparmio dei consumi d'acqua e d'energia e sperimentando nuovi materiali riciclabili. Tutte queste azioni mostrano delle direzioni possibili illustrate da numerosi eco-quartieri, eco-città e oggi soprattutto da politiche a grande scala. È dunque possibile affermare che solo attraverso la convergenza sinergica tra la ricerca architettonica e urbana e la ricerca scientifica e tecnologia che è possibile vincere la sfida sostenibile del XXI secolo.

2.4 Il progetto urbano nel Maghreb: Tunisia e Marocco

Recentemente, anche in Maghreb il progetto urbano è diventato lo strumento privilegiato per la valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico, per la riqualificazione delle aree degradate e per l'estensione delle città. Tuttavia, tale pratica viene intesa, formulata e gestita in maniera diversa rispetto all'Europa. Per comprendere questo complesso fenomeno, tuttora in via di sviluppo, bisogna soffermarsi primariamente sulle ricerche portate avanti, negli anni passati, da architetti, urbanisti e geografi sulla teorizzazione e messa in pratica della nozione di progetto urbano in Maghreb. Per ciò che concerne le grandi città maghrebine in generale, si può constatare che le ricerche sui progetti urbani per le città del Sud del Mediterraneo sono sempre più numerose dalla fine degli anni Ottanta. Nella letteratura francofona, si riscontrano quattro opere di riferimento che offrono degli approcci complementari sulla costruzione della città in Maghreb: *L'urbain dans le monde arabe. Politiques, instruments et acteurs*, a cura di Pierre Signoles, del 1999; *Concevoir et gérer les villes. Milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée*, di Taoufik Souami e Eric Verdeil, del 2006; *Villes réelles, villes projetées: villes maghrébines en fabrication*, di Nadir Boumaza, del 2005, e infine *L'action urbaine en Maghreb. Enjeux professionnels et politiques*, a cura di Lamia Zaki del 2011. Queste pubblicazioni cercano di definire tale fenomeno e indagano la pratica del progetto urbano attraverso l'approfondimento di alcuni casi di studio esemplari. In particolare Eric Verdeil nel suo scritto tenta di comprendere le cause che hanno avviato l'utilizzo di tale procedura attraverso la svolta liberale degli anni Ottanta e Novanta che si è tradotta in tre modi differenti nei Paesi Arabi: la diffusione della pratica del partenariato pubblico-privato, la privatizzazione del progetto urbano e l'internazionalizzazione del montaggio finanziario.

Per Tunisi, negli anni Ottanta, sono stati avviati i primi lavori di ricerca riguardanti la riabilitazione delle *gourbivilles* e dei quartieri degradati all'interno della Medina, grazie al lavoro di ricerca di Jellal Abdelkafi e Morched Chabbi⁴⁰. Dal 2000 in poi, sono state realizzate diverse ricerche riguardanti i progetti urbani per la città esistente, come la riqualificazione dell'*hyper-centre* e la sua estensione attraverso i grandi interventi attorno alla laguna e lo studio del fenomeno delle periferie popolari di Tunisi. Ricordiamo a tal riguardo all'importante lavoro di Pierre-Arnaud Barthel, uno dei pochi studiosi che ha incentrato l'attività di ricerca sul fenomeno dei 'megaprogetti' arabi, interventi urbani a grande scala che riguardano il risanamento di vaste parti della città abbandonate e la realizzazione di nuovi quartieri o nuove città. Nei suoi numerosi scritti Barthel approfondisce soprattutto i progetti urbani avviati in Marocco e in Tunisia, cercando di comprenderne le caratteristiche, le analogie e le differenze con le esperienze europee⁴¹.

Da tali ricerche si comprende che, allo stesso modo della realtà europea, i progetti urbani realizzati in Maghreb riguardano diversi modi d'intervenire sulla città esistente, si riscontra in particolare l'attenzione alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano, il risanamento dei quartieri degradati attraverso la riqualificazione degli spazi pubblici, la trasformazione dei complessi industriali abbandonati e infine la pro-

duzione di nuove parti di città realizzate per le classi sociali benestanti che riprendono gli *standards* urbani internazionali (Boumazza 2005: 691).

I progetti urbani per le città del Sud del Mediterraneo sono inoltre fortemente legati alle problematiche del contesto urbano in cui intervengono, garantiscono un certo grado di flessibilità del programma d'intervento, cercano di assicurare una *mixité* funzionale e recentemente si occupano dei temi dello sviluppo urbano sostenibile. Tutte queste caratteristiche si ritrovano anche nelle esperienze europee. Dietro la stessa definizione di progetto urbano, è dunque possibile affermare che le strategie portate avanti in un contesto ancora poco democratico come quello dei Paesi del Maghreb sono le stesse dell'Europa? Chi sono i finanziatori e gli ideatori di tali progetti?

Se in Europa la teorizzazione della nozione di progetto urbano è ormai abbastanza sviluppata, è importante notare che non è lo stesso per il mondo arabo, né dal punto di vista teorico e concettuale né sul piano metodologico e operativo. Come abbiamo già compreso, in Europa il termine progetto urbano è stato oggetto di un'intensa esplorazione teorica e pratica, dando luogo a una definizione polisemica, appropriata a contesti e culture differenti. Alcune caratteristiche di tale nozione possono essere trasferibili alla realtà dei Paesi del Maghreb, come la presenza di una pluralità di attori, il ricorso a partenariati e a strategie negoziate e la necessità di azioni trasversali e multisettoriali. Tuttavia, come spiega Pierre-Arnaud Barthel è necessario sottolineare che nelle città del Maghreb: «Si è sempre in un periodo di apprendimento di nuovi 'processi' realizzati sotto il nome di 'progetti'. Quest'apprendimento ha spesso dei limiti. Due rapidi esempi: l'apprendimento della trasversalità non esclude le pratiche puramente settoriali. La pratica del partenariato non esclude le pratiche ricorrenti del corto circuito degli eletti locali e degli abitanti, come degli uffici tecnici delle collettività locali» (Barthel 2008: 4). La pratica del progetto urbano nel Maghreb è quindi un processo in continua evoluzione in cui le ricerche e le esperienze europee si coniugano con realtà urbane e modi di concepire la città molto diversi dalla cultura occidentale.

Non bisogna, infatti, trascurare che i progetti urbani diventano spesso degli strumenti di propaganda per valorizzare l'azione pubblica degli Stati maghrebini. Dagli anni Novanta in poi, sia in Tunisia che in Marocco sono state diffuse le nozioni di *projet présidentiel* o *projet étatique*. Queste nuove definizioni accompagnano delle azioni urbane giudicate strategiche dalle autorità e sovvenzionate spesso con finanziamenti statali. Nonostante la primavera araba, questa personalizzazione delle strategie urbane non si è affievolita, ma al contrario ha continuato a essere utilizzata. Sia in Tunisia che in Marocco l'azione del Capo di Stato ha un doppio ruolo, da una parte è fondamentale per la concretizzazione dei progetti e delle strategie di sviluppo urbano ed economico, che senza il suo sostegno non potrebbero essere realizzate, e inoltre, marca una volontà di controllo sull'azione urbana, in un momento in cui gli investitori internazionali s'interessano sempre più ai finanziamenti di operazioni urbane ad alto rendimento. Le operazioni urbane avviate nel Sud del Mediterraneo sono quindi utilizzate dagli Stati come strategie di comunicazione e strumenti pubblicitari; vi è, infatti, una chiara volontà da parte dei paesi del Maghreb di rielaborare una

strategia metropolitana e un *marketing* territoriale con l'obiettivo di conferire un'immagine rinnovata e positiva a scala internazionale.

Per ciò che concerne le strategie di sviluppo urbano attuate in Tunisia negli ultimi anni, ad eccezione di alcune esperienze progettuali realizzate a Tunisi, a Sfax e a Kélibia, in cui sono stati realizzati dei progetti urbani per la riqualificazione del patrimonio urbano e architettonico della città, che hanno coinvolto abitanti, associazioni e amministratori locali, sono stati, per lo più, avviati 'megaprogetti' sotto l'alta sorveglianza presidenziale, limitando l'azione delle municipalità e dei governatorati. Anche in Marocco si registra lo stesso fenomeno, dal 2000 il Re Mohamed VI appoggia in prima persona le strategie di pianificazione urbana, come rimedio alla crisi delle città (*Ibidem*: 5).

La politica urbana di Casablanca n'è un esempio; la città alla fine degli anni Novanta viveva un momento di forte crisi economica e di abbandono da parte dello Stato; per tali motivi, dal 2006, il Re ha avviato e ha sostenuto diverse azioni per il rilancio della città, come la messa in pratica di un dossier sul potenziamento dei trasporti pubblici, la formulazione di una strategia per lo sviluppo del turismo e l'avvio di grandi progetti urbani. Tra questi ricordiamo la realizzazione del quartiere d'affari *Casashore* (2007), con ha avuto lo scopo di sviluppare la strategia dell'*offshoring* creando il più grande sito di delocalizzazione d'impresе, soprattutto francesi ed europee, al mondo (Barthel 2007); la riqualificazione dell'area abbandonata dell'ex aeroporto internazionale di *Anfa* (2010), attraverso la creazione di una nuova centralità urbana; la riqualificazione del *waterfront* grazie al progetto della *Marina de Casablanca* (2006) e infine il progetto della *corniche d'El Hank* (2006). (Figg. 60, 61)



Fig. 60 - Il quartiere d'affari *Casashore* (2007), Casablanca, Marocco.



Fig. 61 - Render del progetto *Casa Anfa*, Casablanca, Marocco, di Reichen et Robert & Associés (2010), © Reichen et Robert & Associés.

Per ciò che riguarda la valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico, sono stati avviati progetti di recupero di alcuni edifici e percorsi all'interno della Medina e la riqualificazione di quartieri realizzati nel XX secolo in cui si trovano interessanti architetture *art-déco*, riconosciuti oggi come patrimonio culturale della città (2006)⁴². Tali operazioni stanno aiutando Casablanca a rilanciare la sua immagine e hanno permesso al Re di riconquistare la fiducia da parte dei suoi abitanti.

Un secondo elemento da evidenziare per comprendere la nozione di progetto urbano in Maghreb è il finanziamento di tali operazioni da parte d'investitori privati per lo più stranieri e lo sviluppo di partenariati pubblico-privati per la loro gestione. La firma di convenzioni d'investimento con finanziatori stranieri, principalmente degli Emirati Arabi, coincide con la volontà di conferire ai progetti una rilevanza a scala internazionale. Gli investitori dei Paesi del Golfo, provenienti dagli Emirati Arabi Uniti e dall'Arabia Saudita, rappresentano, infatti, i finanziatori principali nei settori dell'edilizia e del turismo nei paesi del Sud del Mediterraneo. Le ingenti somme di denaro investite dai paesi del Golfo hanno causato un fenomeno di 'privatizzazione' del progetto urbano, che molto spesso viene ideato a immagine dei finanziatori piuttosto che seguendo le politiche urbane e i bisogni dei territori coinvolti. In Libano gli investitori dei Paesi del Golfo sono presenti da diverso tempo, mentre in Tunisia e in Marocco la loro importanza è accresciuta recentemente, precisamente dal 2001. I motivi che hanno intensificato tale fenomeno sono molteplici, in primo luogo, in occasione di tale data vi è stato un aumento considerevole del prezzo del petrolio che ha arricchito notevolmente i paesi produttori; inoltre, l'attentato dell'11 settembre 2001 ha causato il ritiro di molti investitori arabi dai paesi occidentali. La scelta d'investire nei paesi della riva Sud del Me-

diterraneo si comprende anche alla luce dell'aumento dei prezzi degli immobili nei Paesi occidentali. Il Libano, la Tunisia e il Marocco, offrono invece un mercato edilizio e immobiliare con dei prezzi abbordabili e suscettibili, agli occhi degli investitori, di un forte plusvalore (Barthel, Verdeil 2008: 39). Nel 2006, il Governo del Regno del Marocco ha firmato con *Dubai Holding* una convenzione per il progetto di riqualificazione del porto turistico di Casablanca. Sempre nello stesso anno le autorità algerine hanno contrattualizzato con l'*holding Emaar* il progetto urbano per la baia di Algeri. Infine, nel 2006 l'ex Governo tunisino e il gruppo degli Emirati *Boukhatir Group* hanno firmato un contratto per la realizzazione del progetto *Tunis Sports City*, nella zona del *Lac Nord*. Nel 2007, sempre in Tunisia è stato firmato un accordo con la *holding Sama Dubai* per la realizzazione della nuova città *Porte de la Méditerranée*, nell'area del *Lac Sud*. La crisi economica ha tuttavia creato diversi problemi nella gestione finanziaria di questi grandi progetti urbani che hanno subito dei rallentamenti o non sono mai stati avviati a causa del ritiro da parte delle holdings dei Paesi del Golfo (Loubière 2009: 70).



Fig. 62 - Il *masterplan* di *Tunis Sports City* dell'arch. E. Calabrese, 2012, © enzocalabresedesignstudio.

Infatti, a causa della crisi economica e della rivoluzione del 2011, i megaprogetti per Tunisi sono stati bloccati, anche se tuttora gli amministratori pubblici cercano di riavviarli considerandoli una grande opportunità di rilancio economico e turistico. (Fig. 62)

I progetti urbani maghrebini sono, dunque verticizzati e utilizzati dagli Stati come strumenti privilegiati per dar luce all'azione pubblica, escludendo la partecipazione da parte delle comunità locali e degli abitanti; essi sono inoltre finanziati prevalentemente da *holdings* dei Paesi del Golfo, tale realtà, molto diversa da quella europea, condiziona notevolmente le procedure e le metodologie adottate nei progetti urbani per le città del Maghreb.

L'esterofilia del progetto urbano maghrebino non si riscontra soltanto nella prevalenza d'investitori stranieri, ma anche nella scelta dei professionisti chiamati a ideare

tali interventi. Studiando i progetti urbani formulati e realizzati dal 2000 a oggi, si nota la prevalenza di progettisti europei, soprattutto francesi. Questa internazionalizzazione del progetto urbano ha mutato le strategie dei promotori dell'operazione. Per i finanziatori l'implicazione delle *stars* del progetto urbano francesi serve, infatti, ad attrarre gli investitori e gli abitanti futuri. Per comprendere tale fenomeno è importante ricordare l'esposizione dal titolo *Exo-architecture: Paris autour du monde en 80 projets*, tenuta al *Pavillon de l'Arсенal* di Parigi tra il 2007 e il 2008, e ideata da Florance Accorsi e François Lamarre, giornalisti e critici d'architettura. La mostra ha presentato i progetti architettonici e urbani realizzati da quaranta studi parigini fuori dall'Europa. Nel catalogo si ritrova un capitolo dedicato ai Paesi Arabi in cui vi sono i progetti di Yves Lion per Casablanca e per la Mecca; la strategia di sviluppo per la baia di Algeri dello studio *Arte Charpentier* (2007), il progetto per la valle di *Bouregreg* di Reichen e Robert (2006) e infine il progetto *Beirut Gate* dello studio Potzamparc (2006-2012). (Figg. 63, 64, 65)



Figg. 63, 64, 65 - L'esposizione *Exo-architecture: Paris autour du monde en 80 projets*, *Pavillon de l'Arсенal*, Parigi 2007-08. Il *masterplan* della valle di *Bouregreg*, Marocco, dello studio Reichen e Robert (2006), © Reichen et Robert. Il *masterplan* per la baia di Algeri dello studio *Arte Charpentier* (2007), © *Arte Charpentier*.

Attraverso le interviste svolte dai due autori ai progettisti si comprende che gli esperti francesi sembrano essere apprezzati per la loro metodologia e per il loro approccio al progetto urbano, per l'attenzione al contesto, allo spazio pubblico e alla *mixité* delle attività e per il loro *savoir-faire* nella gestione d'interventi complessi. È interessante, in tal senso, la testimonianza di uno dei progettisti francesi più richiesti dai Paesi del bacino Sud del Mediterraneo, Yves Lion. Egli spiega che, nel mondo arabo esiste un mercato molto competitivo di prestazioni intellettuali e di gestione dei progetti urbani e «[...] ciò non è soltanto una questione di stile o di business» (Accorsi, Lamarre 2007: 17). L'architetto, che in Francia ha suscitato diverse polemiche riguardo alla sua propensione verso un'idea di una città verticale, è riuscito a far sostenere da parte degli amministratori e dei finanziatori marocchini il suo progetto di un quartiere caratterizzato da torri all'interno della città esistente per l'operazione *Casablanca Marina*. Yves Lion presenta così il suo intervento per Casablanca nel dossier per il *Grand Prix de l'Urbanisme*, che gli è stato assegnato nel 2007 dal *Ministère de l'Équipement*: «Si tratta di trovare un'architettura climatica o in tutti i casi suscettibile di beneficiare di tale clima in contrasto con una posizione straordinaria sul mare. Anche se in questo caso la prima regola è la varietà degli spazi pubblici, l'appannaggio delle altezze corrisponde al programma di forte densità e propone dunque dei contrasti marcati» (Masbounji 2007: 26). L'architetto spiega inoltre come abbia dovuto confrontarsi con una realtà molto particolare in cui la gestione del progetto urbano è piuttosto privatizzata e spesso lontana dalla cultura francese costituita da incarichi pubblici e pilotata dalle collettività o da società di economia mista: «In questo momento, lavoro molto nel sud del Mediterraneo e sono stupito dalla velocità delle decisioni, ma quando torno nel mio paese, per partecipare a 'workshop' sulla Città di Parigi, sulle altezze, per esempio, non sono infelice né della nostra democrazia né della nostra lentezza» (Masbounji 2007: 9).

Rimane, dunque un certo scetticismo da parte dei professionisti francesi riguardo all'organizzazione e soprattutto agli esiti di tali progetti urbani; anche Dominique Perrault ha potuto manifestare le sue riserve sulla gestione di tali operazioni: «Il progetto passa di mano in mano, viene rivisto molte volte. [...] Quando la gestione del progetto si diluisce in questo modo, è il business che prende il sopravvento sul progetto» (Accorsi, Lamarre 2007: 34). Bisogna tuttavia costatare l'efficacia di queste strategie in cui il compromesso urbano tra progettisti, amministratori pubblici, finanziatori e cittadini, tra il rendimento e l'interesse generale risponde a una razionalizzazione dell'azione urbana che era impensabile all'inizio del 2000.

Entrando nello specifico degli interventi già realizzati nelle capitali maghrebine è possibile registrare un'attenzione particolare alla riqualificazione di aree degradate della città attraverso la pratica del progetto urbano. I *waterfronts* e le ex aree industriali delle metropoli del Sud del Mediterraneo, per molto tempo trascurati dalle politiche urbane delle città, sono entrati di recente a far parte dei 'megaprogetti' realizzati per la rigenerazione urbana del territorio locale. Le città maghrebine hanno ideato nuove strategie con lo scopo di avviare profonde mutazioni urbane e socio-economiche per queste aree che, molto

spesso, si trovano all'interno della città consolidata. Tali politiche sono nate per gli stessi motivi che in passato hanno spinto la realizzazione di progetti urbani nelle zone degradate delle città europee del Nord del Mediterraneo, ovvero lo stato di degrado dei *waterfronts*, l'obsolescenza dei porti, delle aree industriali e degli edifici industriali presenti in questi siti. Tali progetti urbani s'iscrivono in una doppia dinamica di riconquista, quella del riuso e della trasformazione degli edifici obsoletti e della riqualificazione dei luoghi abbandonati in nuove centralità urbane, ma anche la riconquista di queste aree attraverso la costruzione di nuove parti della città che possano attrarre investitori stranieri e creare nuovi posti di lavoro. A Tunisi, ad esempio, il problema della bonifica della laguna è diventato un'opportunità per realizzare, dalla fine degli anni Ottanta, una grande speculazione immobiliare. In Marocco, oltre al progetto di riqualificazione del *waterfront* di *Casablanca Marina* (2006-2016), ricordiamo il nuovo porto di Tangeri *Tanger Med* (2004-2007), il risanamento del lungo fiume di *Bouregreg* attraverso il progetto *Vallée de Bouregreg* (2006)⁴³ e la riqualificazione della *corniche*, una parte del fronte a mare della città (2006)⁴⁴. Questi territori emergenti attirano investitori nazionali e grandi gruppi stranieri, e sono diventati i luoghi privilegiati di una produzione urbana di grande varietà e complessità. La funzione di vetrina metropolitana è assegnata a queste operazioni attraverso la programmazione pragmatica di servizi strutturanti che caratterizzino fortemente il progetto e di nuovi elementi di centralità marcati dalla *mixité* funzionale. Com'è successo più volte in passato, nelle città degli Stati Uniti e in Europa, i progetti per la riqualificazione dei *waterfronts* e delle zone abbandonate della città diventano, anche in questo caso delle operazioni esemplari, dei laboratori del progetto urbano attraverso i quali sperimentare nuove metodologie, inventare dei partenariati e riflettere su come intervenire all'interno della città esistente. (Figg. 66, 67)



Fig. 66 - Il *masterplan* della valle di *Bouregreg*, Marocco, dello studio Reichen e Robert (2006), © Reichen et Robert.



Fig. 67 - Il progetto del porto passeggeri *Tanger-Med* a Tangeri, di O. Decq e K. Molato (2007), © Studio Odile Decq

Un caso esemplare a tal riguardo è il progetto di risanamento delle aree attorno al lago nord e sud di Tunisi, le *Berges du Lac*. Tale ambiziosa operazione di bonifica è stata avviata, a partire dagli anni Ottanta, nella parte del *Lac Nord*, ad opera della *Société de Promotion du lac de Tunis*⁴⁵. Il programma generale prevede di creare, lungo le rive dei laghi e su una superficie di 1300 ettari, tre zone urbane che dovrebbero ospitare 150.000 nuovi abitanti. Negli anni Novanta sono stati realizzati i quartieri dei *Berges Nord*, su una superficie di 150 ettari. La parte nord-est dei *Berges du Lac*, di 800 ettari, è in corso di risanamento dal 1998. Queste operazioni di scarso interesse dal punto vista architettonico e urbano, sono diventate delle proficue speculazioni immobiliari per gli investitori dell'Arabia Saudita. Dato il successo economico di tali interventi, nel 2006, l'ex Governo tunisino e il gruppo degli emirati *Boukhatir* hanno firmato un contratto per la realizzazione del quartiere *Tunis Sports City*, in un'area di 256 ettari a nord-est del lago. Inoltre, nel 2007, le autorità statali hanno stipulato un accordo con la holding *Sama Dubaï* per la realizzazione di una nuova città, chiamata la *Porte de la Méditerranée* nell'area del Lac Sud di 1000 ettari.

I progetti urbani proposti per queste ambiziose operazioni si riferiscono ai modelli della città degli Emirati Arabi, come Abu Dhabi e Dubai, città fortemente dense, in cui si trovano alti grattacieli e il suolo è per lo più artificiale e privato. Nel 2010 l'architetto Yves Lion è stato chiamato dalla *Société de Promotion du Lac de Tunis* per realizzare uno studio strategico per lo sviluppo integrato della zona nord-ovest e sud-ovest del lago e per il piano di bonifica di tali zone. Il sito oggetto di tali studi, di 250 ettari, si trova tra il centro di Tunisi e il lago.

L'ipotesi progettuale di Lion, a differenza dei progetti precedenti, prova a cercare una relazione con la città esistente, immaginando questo territorio come l'estensione dell'*hypercentre* sul lago. L'obiettivo principale del progetto è proprio la creazione di un rapporto diretto tra la città e il lago, attraverso la realizzazione di un nuovo quartiere che accoglierà un *business center*, dei servizi e delle residenze, creando una ricca *mixité* di attività. (Figg. 68, 69)



Figg. 68, 69 - Il *masterplan* per la zona dei laghi di Tunisi di Y. Lion (2010), © Ateliers Lion Associés.

Tali progetti non sono ancora stati avviati o hanno subito notevoli rallentamenti a causa dei fenomeni della primavera araba e della crisi economica che hanno demotivato i finanziatori privati. Infatti, le negoziazioni tra investitori degli Emirati e lo Stato sono state spesso accese, producendo diversi contrasti causati da obiettivi contrastanti. Come ad esempio, riguardo al progetto di *Tunis Sports City*, in cui la *holding Bukhatir Group* ha finora realizzato soltanto la parte immobiliare del progetto, la più redditizia, trascurando la realizzazione delle attrezzature sportive, creando un malcontento da parte dello Stato. Gli amministratori pubblici, da parte loro, si sono opposti alla presa in carico delle opere infrastrutturali del quartiere. Attualmente il Governo tunisino sta cercando di riavviare queste operazioni attraverso la loro rinegoziazione con i finanziatori privati, poiché sono ritenute un'importante occasione di sviluppo economico e urbano per la città di Tunisi.

Un altro esempio interessante di riqualificazione del *waterfront* in Maghreb è il progetto di *Casablanca Marina*, un'operazione di grande importanza per lo sviluppo turistico della città formalizzata nei punti strategici del *Programme de Développement Régional Touristique*. Si tratta della realizzazione di un nuovo quartiere di cui gli obiettivi principali sono lo sviluppo del turismo d'affari e balneare a scala nazionale e internazionale nel sito del vecchio porto della città per molto tempo abbandonato e inaccessibile. La prima ipotesi d'intervento per la *Marina* di *Casablanca* è stata realizzata negli anni Novanta dall'architetto marocchino Karim Chakor per la società *Der Krikorian*. I motivi che hanno portato alla ripresa di questo progetto urbano, dopo circa dieci anni dalla sua prima ideazione, sono stati molteplici. In primo luogo, ricordiamo le ambizioni dell'emergente società mista pubblico-privata *Caisse de Dépôt et de Gestion* (CDG)⁴⁶, che ha l'obiettivo di diventare il protagonista del pilotaggio delle maggiori operazioni urbane in Marocco. Inoltre, l'implicazione diretta del Re Mohamed VI, che ha fortemente appoggiato l'avvio di tali operazioni, l'arrivo dei capitali dagli Emirati Arabi e principalmente l'accordo con l'*holding Sama Dubai* hanno permesso di riattivare questa strategia⁴⁷. Nel 2005, CDG e *Al Manar*, filiale della CDG coinvolta nell'operazione, hanno scelto gli architetti francesi Yves Lion e François Leclerc per la realizzazione del *masterplan*, in modo da conferire un'immagine internazionale al progetto urbano (Barthel 2008: 9). Inoltre, alla fine del 2005, *Al Manar* ha affidato l'incarico alle società di consulenza *Créargie Maroc* e *Valyans* per la realizzazione di studi di mercato e *workshops*⁴⁸, al fine di testare la strategia prima di rendere il progetto esecutivo. Nello specifico, il progetto urbano prevede la realizzazione di 425.000 mq di edificazioni su una superficie di 26 ettari, di cui una decina su un terreno artificiale. L'operazione è stata finanziata con otto miliardi d'investimenti pubblici e privati. Il sito si trova in una posizione strategica in prossimità della ferrovia, del porto e dell'aeroporto Mohammed V. Quest'area della città si confronta con degli elementi urbani molto vari: il cantiere navale, una grande caserma, la *Grande Mosquée Hassan II*, l'oceano e il tessuto storico della Medina. La Medina e il porto di Casablanca erano indissociabili fino a quando, nel XX secolo, la zona portuale è stata cinta da un muro e divisa dalla città antica dalla rete infrastrutturale. Il progetto è composto da quattro parti: il *Secteur Marina* con il porto turistico e un complesso alberghiero e d'affari; il *Secteur Ram-*

blas che comprende due torri in cui si trovano uffici, hotel e un centro commerciale, il polo urbano integrato *Secteur Portes Océanes* e il *Secteur Jardin de la Grande Mosquée*. Inoltre, sono previsti diversi spazi pubblici e percorsi pedonali, con l'obiettivo di creare «[...] il più importante spazio pedonale del Reame» (CDG 2006: 2). I due architetti francesi, in équipe con gli studi marocchini Abdelmoula Imad-Eddine e Abdelouahed Mountassir, hanno conferito grande importanza allo spazio pubblico con la realizzazione di spazi verdi e di differenti percorsi pedonali, attraverso una *promenade des jardins* e una *promenade marine* lungo l'oceano. Un altro elemento principale di tale progetto è la riconquista del rapporto diretto tra la Medina e il porto e l'apertura della città sull'oceano attraverso una grande piazza che collega direttamente il tessuto storico con il mare. Inoltre, è prevista la realizzazione di una rete di trasporti su sede propria tra la Medina e il nuovo quartiere. Per Lion e Leclercq questo progetto è stato l'occasione per sperimentare la riqualificazione del fronte a mare attraverso la realizzazione di una città verticale e densa, liberando lo spazio pubblico e favorendo una mobilità dolce. (Figg. 70, 71)



Figg. 70, 71 - Il progetto *Casablanca Marina* a Casablanca, di Y. Lion e F. Leclercq (2006-08), © Ateliers Lion Associés.

Nonostante gli interessanti obiettivi del progetto proposto, *Casablanca Marina* rischia di diventare 'un'isola felice' all'interno della città, poiché non è stata ideata una strategia di riqualificazione generale che comprenda anche i quartieri circostanti. Inoltre la municipalità e gli abitanti non hanno potuto influire sull'ideazione del progetto. L'unico vantaggio che la municipalità è riuscita a ottenere è stato l'accordo di partenariato firmato nel marzo 2006 tra la città e *Al Manar*, in cui il finanziatore s'impegna alla valorizzazione e al recupero della Medina (Barthel, Mouloudi 2009: 52).

Il cantiere del quartiere della *Marina* di Casablanca è ora in corso di realizzazione, il termine dei lavori è previsto per il 2016, tuttavia la crisi economica ha messo fortemente in discussione il progetto dal punto di vista del montaggio finanziario, la *holding Sama Dubai* si è, infatti, ritirata dall'operazione nel 2011, rischiando di interrompere i cantieri in corso.

Ci troviamo dunque di fronte a una realtà molto complessa, che riprende in maniera distorta l'esperienza europea di pianificazione della città, in cui il progetto urbano dipende dal mercato e gli aspetti sociali sono presi in considerazione in maniera marginale. Lo Stato inoltre non interviene direttamente sulla programmazione urbana, dunque gli amministratori locali non avendo alcun sostegno politico, non possono influire su tali strategie. Questo esempio dimostra come ancora in Maghreb la città muta attraverso dei grandi progetti urbani costituiti da prodotti immobiliari ai quali si attribuisce una coerenza d'insieme attraverso la costruzione di un'offerta urbana.

È dunque possibile osservare come tra il Maghreb e l'Europa sono riscontrabili diverse differenze, ma allo stesso tempo varie convergenze tra i progetti urbani realizzati per le città esistenti. Tra le divergenze notiamo il ruolo strategico del Re o del Capo di Stato che favorisce la strategia di sviluppo urbano come acceleratore dello sviluppo economico e la presenza degli investitori del Golfo che influenzano fortemente queste operazioni. Inoltre, non vi è alcuna volontà di concertazione del progetto urbano con gli abitanti e scarsa attenzione per le politiche urbane avviate dalle comunità locali; ciò comporta spesso la mancata integrazione di queste nuove parti della città, caratterizzate da un'architettura internazionale, con la città esistente. Tra le convergenze con il progetto urbano europeo si riscontrano la stessa attenzione e dipendenza dal mercato, la presenza d'istituzioni urbane private che si occupano dell'operazione, la realizzazione di strategie innovative, attraverso un management sofisticato che rende il progetto autonomo rispetto alle politiche del resto della città. Per ciò che concerne gli aspetti strettamente architettonici e urbani, in tali operazioni è possibile riconoscere tutte le caratteristiche del *projet urbain* alla francese, in alcuni casi portati alle estreme conseguenze e trasformati in relazione al contesto, ovvero la valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano esistente, l'utilizzo dello spazio pubblico come filo conduttore del progetto, la predilezione per un tessuto denso e compatto, la presenza di una ricca *mixité* di attività, l'attenzione ai temi dello sviluppo sostenibile e la realizzazione di architetture monumentali, per lo più torri, che caratterizzino l'intervento.

2.5 Nuove strategie sostenibili a Sud del Mediterraneo

Secondo gli studi effettuati dal *Plan Bleu*, le rive Sud e Est del Mediterraneo sono un'eccezione per ciò che riguarda lo sviluppo urbano futuro, da una parte perché i problemi delle città s'impongono con ancora più forza rispetto al resto del Mediterraneo e dall'altra in ragione di una tradizione urbana ben ancorata e di un patrimonio materiale e immateriale molto ricco e, in alcuni casi, ancora fortemente degradato. Inoltre, i cambiamenti climatici annunciati minacciano in maniera particolare le città mediterranee, a causa del rischio della desertificazione e dell'innalzamento del livello del mare. Tali questioni sono destinate a rafforzarsi nel tempo, si prevede, infatti, che la popolazione urbana delle rive Sud ed Est del Mediterraneo dovrebbe raddoppiarsi nei prossimi anni; nel 2050 si stimano 300 milioni di abitanti in più (Plan Bleu, Pnue, Pam 2009: 80). Il motore di questa crescita è principalmente endogeno, legato all'esodo rurale, in via di esaurimento in Tunisia, in Algeria e in Egitto ma ancora importante in Turchia, in Siria e in Marocco e causato soprattutto dall'instabilità politica di alcuni Paesi e dai conflitti bellici in atto.

In particolare, nel caso dell'Algeria, del Marocco e della Tunisia, le trasformazioni socio economiche, dopo l'indipendenza, hanno confermato uno sviluppo che si basa principalmente sulle risorse locali naturali, sui terreni fertili, sull'acqua, sui combustibili fossili, ecc. Più recentemente la mondializzazione ha accentuato il consumo delle risorse, minacciandole, mettendo in discussione i fondamenti stessi del modello di sviluppo di questi Paesi. Le città arabe sono diventate oggi delle città diffuse in cui la concentrazione incontrollata di abitanti, attività artigianali e industriali inquinano le acque, l'aria e il suolo, con un impatto considerevole sulla qualità della vita dei cittadini.

In risposta a tali gravi e urgenti problematiche, dal 2000 in poi, e soprattutto dopo l'avvento della crisi economica mondiale, anche nel Sud e nell'Est del Mediterraneo è stata avviata la fase 'verde' del progetto urbano, ossia quella legata alla sostenibilità ambientale. L'interesse per i temi legati all'ecologia urbana sono stati accolti sotto l'impulso delle organizzazioni internazionali e dell'Unione Europea, che stanno aiutando questi Paesi nella messa in pratica di azioni concrete incentrate sullo sviluppo urbano sostenibile. Negli ultimi anni, infatti, molte città della Tunisia, dell'Egitto e soprattutto del Marocco, sono in procinto di realizzare ambiziose strategie di riqualificazione urbana 'sostenibile'. Tali operazioni sono intraprese con lo scopo di risolvere il problema della desertificazione e del consumo di energie non rinnovabili, sfruttando le potenzialità del clima del Sud del Mediterraneo attraverso progetti urbani sostenibili.

Per riassumere la realtà complessa delle città del Sud del Mediterraneo che hanno avviato strategie legate al tema dello sviluppo sostenibile, è possibile riscontrare quattro azioni privilegiate. Primariamente si registra la volontà di intervenire sulla città storica attraverso progetti di riqualificazione sostenibile, è il caso degli interventi avviati dall'ASM per la Medina e l'*Hypercentre* di Tunisi. In secondo luogo sono stati realizzati dei progetti urbani di risanamento sostenibile di zone degradate della città, come nel caso dei progetti di Sfax

e di Kélibia in Tunisia. Anche in Marocco sono state avviate delle operazioni dello stesso tipo, ma a una scala più ampia, come la riqualificazione dell'ex aeroporto di Anfa, nel territorio di Casablanca. La terza strategia comprende le azioni legate alla sostenibilità ambientale, attuate grazie ad Agenda 21, come l'ambizioso programma realizzato in Tunisia per la produzione di energia elettrica con pannelli fotovoltaici e di acqua calda attraverso pannelli solari. Infine, ricordiamo la costruzione di nuovi eco-quartieri e di *villes vertes*, come nel caso di *Rabat Al Boustane*, *l'Eco-Cité Zénata* e *Ben-guérir* in Marocco e il mega-progetti *Westown* e *Eastown* nella valle del Nilo in Egitto.

Per ciò che riguarda la realizzazione di nuove città sostenibili, nella maggior parte dei casi, tali progetti non sono stati ancora avviati e in molti casi non saranno mai realizzati, diventando delle strategie comunicative, puramente promozionali. Tale fenomeno rende evidente la volontà, da parte delle città del Maghreb e del Mashrek, di conferire un'immagine rinnovata di sé a scala internazionale, allo scopo di attrarre nuovi investitori, ottenere finanziamenti europei e internazionali e sviluppare il turismo (Barthel, Verdeil 2013: IV). Si registra che l'obiettivo principale di alcune di queste esperienze è lo sviluppo economico; ciò rivela delle ambizioni politiche che rispondono a delle logiche urbane neoliberali. È possibile inoltre affermare che i progetti urbani sostenibili nel Sud del Mediterraneo, in molti casi, non nascono grazie a delle politiche locali e in risposta a delle problematiche urbane, ambientali e sociali proprie del luogo in cui intervengono, ma vengono concepiti dagli Stati nazionali sotto l'impulso di progetti realizzati dalle organizzazioni internazionali (Souami 2011: 139). In tale contesto, le problematiche locali e gli aspetti sociali, che fanno parte degli obiettivi essenziali della sostenibilità ambientale, molto spesso non sono presi in considerazione. Tuttavia, il tema centrale è quello di creare nuovi spazi urbani che possano rispondere ai bisogni delle metropoli contemporanee e alle attese dei futuri abitanti e utilizzatori. Oltre alle ambizioni economiche e alla volontà di creare un'immagine positiva, questi progetti urbani sostenibili hanno come obiettivo l'innalzamento della qualità della vita dei cittadini attraverso la realizzazione di servizi di prossimità, nuovi alloggi, spazi pubblici e lo sviluppo di una mobilità dolce.

Il Marocco è oggi il leader della sostenibilità ambientale nel mondo arabo; è, infatti, il Paese maghrebino che sta puntando in maniera più incisiva sul tema dello sviluppo urbano sostenibile attraverso l'avvio di molteplici progetti urbani 'verdi'. L'interesse di queste operazioni è confermato dall'*Initiative Nationale de développement durable* (2005), avviata dal Re Mohammed VI, che in questo testo ha esplicitato la sua definizione di sviluppo sostenibile: «[...] uno sviluppo sociale fondato sui principi di democrazia, d'efficacia economica, di prossimità e di protezione dell'ambiente» (Souami 2011: 136). Un altro testo di riferimento per comprendere le politiche urbane in Marocco è la *Stratégie Nationale de Développement Urbain* (2007), che spiega come i grandi progetti urbani siano degli acceleratori per lo sviluppo urbano delle città e dei territori⁴⁹. Inoltre, nel 2013, la *Direction Générale des Collectivités Locales*. *Direction*

du Patrimoine ha presentato la *Guide méthodologique pour l'élaboration des Stratégies de Développement Urbain*, un insieme di buone pratiche per la formulazione e la gestione di strategie innovative di sviluppo urbano sostenibile. (Figg. 72, 73)



Figg. 72, 73 - Il Re Mohammed VI e il Presidente francese François Hollande alla presentazione del progetto dell'*Eco-cité Zénata* (2011), © Eco-cité Zénata. Il progetto della *ville verte* di *Benguerir*, Marocco, di Y. Lion (2008-10), © Ateliers Lion Associés.

Queste ambiziose operazioni urbane si riferiscono alle esperienze già realizzate nel Nord Europa e riprendono, in particolar modo, il modello delle *ville durable* francesi, che viene riadattato alla realtà marocchina da parte degli amministratori del reame e diventa un riferimento per gli architetti e gli urbanisti locali implicati in tali inedite operazioni urbane. Attraverso il caso di studio marocchino possiamo rilevare la volontà di realizzare prevalentemente delle nuove centralità urbane ecologiche; negli ultimi anni, infatti, sono stati realizzati degli studi per la costruzione di tre nuove città *Sahel Lahyata*, *Chrafate* e *Éco-hameaux*, finanziate dal gruppo privato *Al Omrane*, sotto la tutela diretta del *Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville*; ai quali si aggiungono i progetti finanziati dall'holding *CDG Développement* delle *villes nouvelles*: *Rabat Al Boustane*, *Eco-cité Zénata*, *Casa Green Town*, *Jnane Saïss* e ancora i progetti delle città ecologiche promossi dalla società privata *Alliances*: *Bab Drâa*, *Tifnit* e *Casa-Sindibad*. Infine, la realizzazione della *ville verte* di *Benguerir* finanziata dall'*Office chérifien des phosphates* (Barthel 2014: 1). Come per i progetti urbani avviati in Marocco negli anni passati, queste operazioni sono condotte per la maggior parte da grandi promotori privati e da società a economia mista come *Al Omrane* e *CDG Développement* e finanziate da investitori internazionali. (Figg. 74, 75)

Ci troviamo dunque davanti a progetti urbani a grande scala che affrontano il tema emergente dello sviluppo urbano sostenibile ancora poco conosciuto in Maghreb. Per affrontare le questioni tecnologiche e di progettazione urbana, e per rispondere in maniera adeguata agli standard internazionali richiesti per definire un intervento 'sostenibile', i promotori di tali operazioni coinvolgono esperti stranieri nel settore delle *eco-cities*, anche in questo caso per lo più francesi. Quest'apertura ai professionisti europei è dettata anche dai rapporti storici tra Nord e Sud del Mediterraneo, marcati da numerose forme di



Figg. 74, 75 - Il progetto *Casa Sindibad*, Casablanca, Marocco, dell'Atelier Philippe Madec (2008), © Atelier Philippe Madec. Il progetto *Ain Diab*, Casablanca, Marocco di Y. Lion (2008), © Ateliers Lion Associés.

dominazione politica, economica e culturale (Souami 2011: 134). Inoltre, i Paesi Arabi interpellano progettisti e tecnici stranieri con l'ambizione di realizzare dei progetti urbani che rispondano alle 'norme' internazionali dello sviluppo sostenibile, in modo da essere riconosciuti e avere un peso in questo settore a scala mondiale. In alcuni casi, infatti, queste operazioni urbane hanno l'obiettivo di ottenere delle certificazioni americane o europee (LEED, HQE, ecc.) per rendere riconoscibili a scala internazionale tali strategie sostenibili (Souami 2011: 139). Queste ambizioni evidenziano inoltre la volontà di realizzare un modello internazionale di progetto urbano sostenibile per il Sud del mondo, che possa essere facilmente esportabile nel territorio africano.

Ritornando all'esperienza del Marocco, che è fino ad oggi la più rilevante, si registra che, anche in questo caso, i progettisti stranieri chiamati a formulare gli studi richiesti dalle istituzioni marocchine sono per la maggior parte francesi. I nomi degli architetti sono sovente

gli stessi: Yves Lion, François Leclercq, Philippe Madec, Robert Reichen e Franck Boutté. Tali professionisti rappresentano le grandi firme dell'architettura e dell'urbanistica francese e ad alcuni di loro è stato attribuito il riconoscimento *Grand Prix d'urbanisme*. Gli studi richiesti ai progettisti sono diversi: *masterplans*, consulenze in progettazione bioclimatica, *management* ambientale del progetto, studi settoriali d'ingegneria ambientale (gestione integrata e alternativa delle acque, energie rinnovabili, riciclaggio dei rifiuti, ecc.). Gli architetti e i tecnici locali non sono tuttavia del tutto esclusi da tali operazioni urbane, infatti, la collaborazione con professionisti marocchini, per ciò che riguarda l'ideazione del progetto architettonico e urbano, è imposta per legge. (Fig. 76)



Fig. 76 - Il progetto *Casa Sindibad*, Casablanca, Marocco, dell'Atelier Philippe Madec (2008) © Atelier Philippe Madec.

L'esperienza francese in materia di città sostenibile è vantaggiosa poiché già al termine della fase di studi preliminari, il progetto urbano sostenibile 'alla francese' è facilmente commercializzabile come prodotto da proporre ai possibili investitori internazionali. Bisogna precisare però che a queste motivazioni di natura esclusivamente economica, si affianca, da parte del Marocco, la volontà di pensare e gestire il territorio in maniera inedita, sperimentando nuovi modi di vivere e intendere la città.

Per comprendere il complesso fenomeno dei progetti urbani sostenibili nel Sud del Mediterraneo è interessante capire in che modo i progettisti francesi cerchino di adattare le loro conoscenze sulla *ville durable* e le tecniche sostenibili già sperimentate in Francia al contesto maghrebino. Prima di tutto, questi provano ad adottare un processo di contestualizzazione partendo dall'esistente, che si basa sulle risorse del territorio in cui viene realizzato il progetto. Questa pratica è senza dubbio uno dei marchi di fabbrica del

progetto urbano sostenibile francese del XXI secolo, che si è sviluppato grazie alle normative ministeriali sugli *eco-quartiers* e sulle *éco-cité* ed è stato messo in pratica attraverso interventi sostenibili esemplari come Grenoble, Nantes e Lione.

L'attenzione alla città esistente si riscontra nel progetto *Rabat Al Boustane*⁵⁰, in cui la progettista Hind Triche, formata in Marocco e in Francia e in seguito associata all'agenzia di Yves Lion nel 2006, prima di creare il suo studio in Marocco nel 2008, ha un ruolo di tramite tra i due Paesi. Nel progetto per *Rabat Al Boustane*, gli architetti Lion e Triche prestano grande attenzione al rispetto dei tracciati e degli isolati esistenti e si riferiscono a essi per l'ideazione dei nuovi isolati, con l'obiettivo di integrare il nuovo insediamento alla città consolidata. Inoltre, l'ipotesi progettuale è incentrata su una rete diversificata di spazi pubblici che caratterizzano fortemente il progetto. Anche l'architetto Franck Boutté, parte dal contesto urbano e geografico per l'ideazione dell'*Eco-cité Zénata*, realizzando una 'trama aerodinamica' determinata dall'esposizione dei futuri edifici in funzione dei venti, per creare degli isolati caratterizzati da un microclima temperato. Bisogna tuttavia costatare che alcune di queste ipotesi progettuali riflettono una certa forzatura su determinati aspetti caratteristici delle città europee che mal s'integrano al contesto; come ad esempio la vasta rete di piste ciclabili del progetto *Rabat Al Boustane* di dimensioni più adeguate a una città francese. (Figg. 77, 78)



Figg. 77, 78 - Il progetto del quartiere *Al Boustane*, Rabat, Marocco, di Y. Lion (2007-10), © Ateliers Lion Associés. Studi sulla ventilazione naturale nelle differenti trame urbane del progetto dell'*Eco-cité Zénata*, Marocco, di Franck Boutté (2011-13), © Agence Franck Boutté Consultants.

Spesso i progettisti europei trasmettono i loro valori e le loro idee nell'ipotesi progettuali per i Paesi Arabi e cercano di giustificare le loro proposte al fine di adattare l'intervento alle disponibilità economiche, spesso più limitate, delle amministrazioni pubbliche, dei privati e delle collettività del Sud del Mediterraneo. Philippe Madec illustra questa volontà: «Bisogna adattare le procedure straniere, allo stesso modo in cui io adatto la nozione

tedesca di 'passivo' per un progetto a Bordeaux. Lo sviluppo sostenibile è una negoziazione permanente tra i bisogni e i limiti, secondo le situazioni specifiche» (Madec 2011: 169). Nelle proposte progettuali degli studi francesi non si trovano tecnologie sofisticate, eccessivamente care, il loro apporto è soprattutto metodologico e s'incentra in particolar modo sull'attenzione al territorio naturale e al contesto urbano, attraverso l'identificazione delle risorse di prossimità e la proposta di dispositivi tecnici semplici: spazi pubblici, corridoi ecologici, trame di circolazione pedonali, raccolta delle acque piovane e raccolta differenziata dei rifiuti. La priorità dei professionisti francesi è dunque di trovare delle soluzioni adatte al luogo e alle capacità tecniche e finanziarie degli amministratori e della popolazione, piuttosto che vendere un brevetto, come l'HQE (*Haute Qualité Environnementale*)⁵¹.

Per ciò che concerne la progettazione degli edifici, si riscontra un rinnovato interesse nei confronti dell'architettura esistente, attraverso un ritorno alle forme architettoniche antiche e vernacolari. La Medina e le sue forme urbane sono considerate dai progettisti come dei riferimenti sostenibili da riproporre in chiave contemporanea, sia per ciò che riguarda le tecniche costruttive che per l'architettura bioclimatica (Barhel 2012: 44). Questa idea di adeguare la città sostenibile a un sobrio modello *low-tech*, utilizzando come riferimento l'architettura vernacolare di tali territori, entra in tensione con le ambizioni dei promotori e dei finanziatori che attendono, al contrario, proposte spettacolari e *high-tech*, poiché mirano a seguire gli standard internazionali piuttosto che sviluppare un progetto sostenibile percepito come al ribasso. È dunque possibile affermare che tali progetti urbani sostenibili per le città del Maghreb si discostano dal modello Masdar City di Abu Dhabi, caratterizzato da un'eccessiva densità urbana e da architetture verticali ipertecnologiche, preferendo edifici semplici che possano integrarsi nel contesto urbano (Loubière 2009: 69)

Queste caratteristiche si ritrovano nel progetto dell'*Éco-Cité Zénata*, uno dei più interessanti per ciò che concerne il programma urbano. Questa nuova città ha l'ambizione di diventare un riferimento riconosciuto a scala internazionale per ciò che riguarda lo sviluppo urbano sostenibile. Come viene spiegato nel *Dossier de presse* del 2013: «L'*Éco-Cité Zénata* è soprattutto una città conforme agli standard internazionali di sviluppo e ideata per iscriversi nella sostenibilità» (Zénata 2013: 13). I finanziatori e i progettisti hanno evidenziato, inoltre, la volontà di creare una città bioclimatica *low-cost* rivolta alla classe media emergente. Zénata è un territorio di circa 1830 ettari situato in una posizione strategica poiché si trova tra le due città più grandi del reame Rabat e Casablanca. Questo territorio è attualmente occupato da diverse *bidonvilles* e attività industriali obsolete che verranno delocalizzate⁵². Gli esperti scelti per la concezione di tale intervento sono l'architetto francese Bernard Reichen, insieme agli urbanisti marocchini Mohamed Malti e Mohammed El Habib Begdouri. I progettisti hanno puntato su un'attenta progettazione dello spazio pubblico che lega i diversi settori della città⁵³, attraverso la realizzazione di un parco e corridoi ecologici di circa 470 ettari, che si diramano all'interno della città, concepiti per favorire la biodiversità e regolare la temperatura⁵⁴. Inoltre, è stata data grande importanza al piano della mobilità, favorendo la mobilità collettiva e dolce al fine di limitare l'uso dell'automobile⁵⁵. In questo caso la pratica

del progetto urbano 'alla francese' è ben evidente. La città è molto densa e compatta, caratterizzata da un'attenta progettazione degli spazi pubblici e ricorda chiaramente diversi progetti urbani realizzati in passato in Europa.

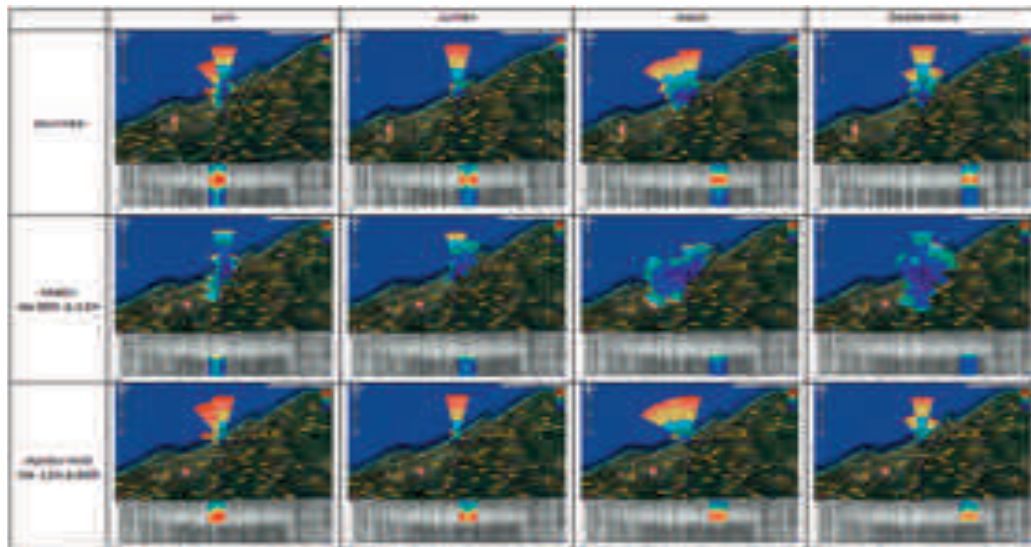
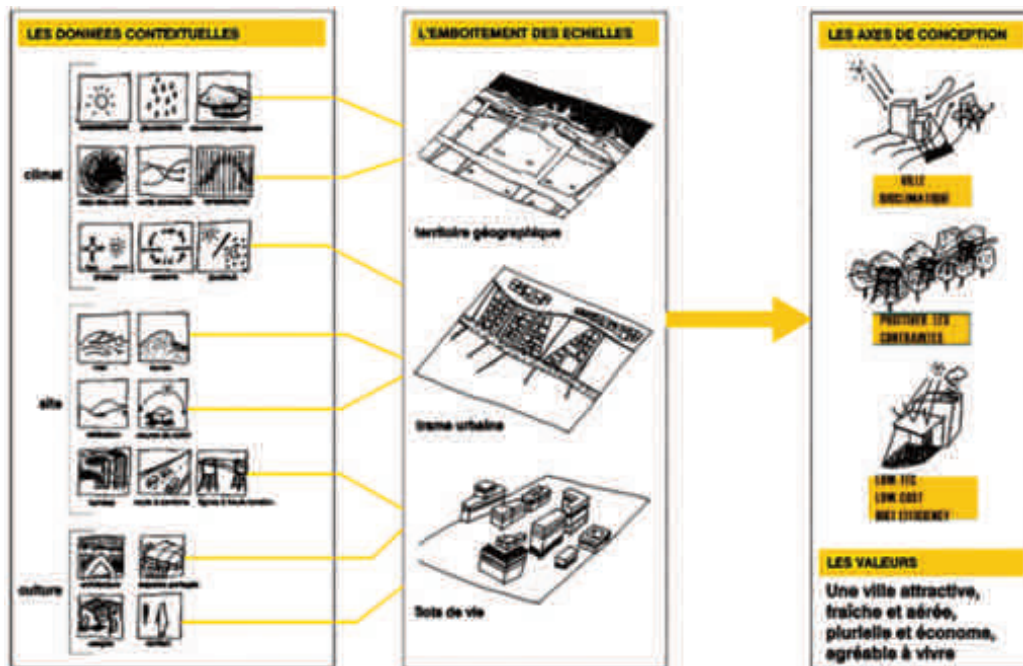


Fig. 79, 80 - Strategie di concezione bioclimatica a grande scala, dell'Eco-cité Zénata, Marocco, di Franck Boutté (2011-13), © Agence Franck Boutté Consultants. Studi per il raffrescamento naturale della città con i venti e la brezza marina, Eco-cité Zénata, Marocco, di Franck Boutté (2011-13), © Agence Franck Boutté Consultants.

Come spiega chiaramente Reichen: «[...] in questo lavoro, il controllo energetico è certamente una priorità, ma si tratta prima di tutto d'immaginare i modi di vivere di domani ai quali gli abitanti potranno aderire» (Zénata 2013: 14). (Figg. 79, 80) Per la realizzazione di questa *ville nouvelle*, è stata creata una società mista ad hoc, la SAZ (*Société d'Aménagement Zenata*). Questa società ha l'ambizione di creare un nuovo polo urbano che possa accogliere 300.000 abitanti, 10.000 residenze, di cui 3000 alloggi sociali per assicurare la *mixité* sociale e rialloggiare i 7000 abitanti delle *bidonvilles*; quest'operazione prevede inoltre la creazione di 100.000 nuovi posti di lavoro (Urbanis 2012: 23). Il progetto dell'*Éco-Cité Zénata*, formulato tra il 2006 e il 2013, ha permesso di trovare diversi finanziatori internazionali, come l'*Agence française du développement*, che investirà nel progetto 50 milioni di euro. La pro-



Fig. 81 - Il progetto *Eco-cité Zénata*, Marocco, di Reichen & Robert e Franck Boutté (2011-13), © Reichen et Robert & Associés.

grammazione e la collaborazione tra équipe francesi e maghrebine per l'ideazione del progetto ha, infatti, dato delle garanzie ai finanziatori internazionali interessati a tale operazione. Attualmente sono in corso diversi studi d'impatto ambientale e nel 2013 sono stati avviati i primi cantieri che riguardano i servizi pubblici (una scuola, un centro sanitario e una moschea) e le infrastrutture. (Fig. 81)

Il caso dell'*Éco-cité Zénata* mostra che l'utilizzo di nuove metodologie per la progettazione della città, comincia a diffondersi, coinvolgendo progettisti, finanziatori e com-

mittenti internazionali. Tale prezioso scambio di competenze e di circolazione delle 'buone pratiche', con lo scopo di costruire una visione comune, coinvolge tuttavia marginalmente gli architetti nazionali, i politici locali e gli abitanti, creando delle forme di resistenza da parte delle popolazioni locali particolarmente marcate. Infatti, riguardo alla dimensione sociale e partecipativa nell'elaborazione di questi progetti, il coinvolgimento diretto dei cittadini rimane ancora molto debole. Un altro limite che è possibile riscontrare è l'attuale difficile concretizzazione di tali proposte progettuali. La maggior parte delle ipotesi progettuali realizzate dagli esperti europei riguardano, infatti, la fase precedente alla progettazione esecutiva e poco la fase di costruzione e di gestione. Sorgono, dunque, varie incertezze sulla realizzazione concreta di tali progetti urbani, che in fase di cantiere saranno difficili da realizzare poiché mancano le maestranze specializzate e i materiali adatti. Inoltre, per ciò che concerne la gestione futura di queste nuove città, non sono stati ancora realizzati degli studi approfonditi. Queste problematiche relativizzano la definizione di città sostenibile proposta da Bernard Reichen per l'*Éco-cité Zénata*: «[...] un'equazione dinamica che collega la geografia di un luogo, la cultura urbana, le aspettative di una popolazione e le esigenze di un'epoca» (Zénata 2013: 14). (Figg. 82, 83)



Figg. 82, 83 - Render del progetto *Eco-cité Zénata*, Marocco, di Reichen & Robert e Franck Boutté (2011-13), © Reichen et Robert & Associés.

Da queste esperienze si comprende come il tema dell'*eco-city* mediterranea sia ancora un fenomeno in divenire, riguardo al quale è in corso di realizzazione un'interessante speculazione teorica, ma di cui non si può dire lo stesso riguardo alla sua formulazione pratica. Fino ad oggi, infatti, in Maghreb e in Mashrek sono pochissimi i progetti sostenibili resi esecutivi; tali operazioni costituiscono tuttora una piccola minoranza delle strategie urbane avviate per le città del Sud del Mediterraneo.

Una strategia opposta rispetto a quelle appena descritte, ma che rientra tra le azioni

urbane sostenibili realizzate nel Sud del Mediterraneo, è il progetto realizzato a Kélibia in Tunisia tra il 2009 e il 2010. Questo intervento, incentrato sulla sensibilizzazione all'utilizzo di alcune buone pratiche della sostenibilità ambientale, è nato grazie a un partenariato tra l'*Association pour l'Environnement* (APE) e il Comune di Kélibia, riuscendo ad ottenere dei fondi dal Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo (PNUD-GEF). Il progetto riguarda il risanamento sostenibile di un quartiere degradato della città, attraverso una strategia condivisa e formulata con gli abitanti del quartiere. Da questo proficuo processo di concertazione sono state formulate quattro strategie d'intervento che hanno previsto: un nuovo approccio per la gestione dell'energia, promuovendo l'utilizzo di lampade a basso consumo; la realizzazione d'incentivi per l'acquisto di scaldabagni solari; la raccolta differenziata dei rifiuti e la realizzazione del compost attraverso i rifiuti organici. Sono stati inoltre donati ulivi e agrumi agli abitanti per valorizzare la biodiversità locale (Barhel 2012: 42). Il caso di Kélibia e degli altri progetti di riqualificazione dei quartieri degradati, nonostante restino ancora minoritari in nel Sud del Mediterraneo, sono chiaramente orientati verso un approccio sostenibile e partecipativo molto rilevante. L'esperienza del quartiere sostenibile di Kélibia è la dimostrazione del fatto che è possibile avviare strategie positive di risanamento urbano sostenibile dal basso, coinvolgendo amministratori locali, associazioni, attori privati e abitanti.

Le strategie sostenibili realizzate in aree degradate della città, con metodologie e azioni del tutto differenti tra di loro, sembrano, dunque, più concrete e incentrate sul contesto in cui si interviene. Negli ultimi anni sono stati avviati grandi progetti urbani di riqualificazione sostenibile per vaste aree degradate delle città, simili a quelli realizzati in passato in Europa, e interventi mirati, a una scala più ridotta, che prevedono il risanamento di quartieri degradati attraverso azioni semplici ed economiche. Intervento esemplari, a tal riguardo, che verranno approfonditi nel paragrafo successivo, sono i progetti urbani: *Casa Anfa* (2006 - 2016) vicino Casablanca, in Marocco e *Taparura* (2006 - in corso) a Sfax, in Tunisia. Il progetto *Casa Anfa*, realizzato dagli architetti e urbanisti Bernard Reichen e Philippe Robert, prevede la rigenerazione del sito dell'ex aeroporto internazionale di Anfa. Questo luogo abbandonato della città diventerà una nuova centralità urbana, un quartiere di residenze e servizi che si concentrerà attorno all'ex pista d'atterraggio, trasformata in un nuovo spazio pubblico. L'intervento *Taparura* è un altro esempio di *re-cycling* di un luogo urbano degradato. Si tratta della risanamento del *waterfront* per molto tempo mortificato a causa dall'urbanizzazione incontrollata e dalla presenza di attività industriali, con l'obiettivo di riqualificare progressivamente i quartieri circostanti e l'insieme del litorale di Sfax.

Questi tre esperienze di riqualificazione urbana di aree degradate permettono di comprendere tre approcci differenti d'intervento nella città esistente. La strategia urbana di *Casa Anfa* in Marocco si riferisce chiaramente a diversi progetti simili di trasformazione di aree marginali in nuove centralità urbane, già realizzati in passato in Europa. Il progetto ha, infatti, l'ambizione di avere una visibilità a scala mondiale, per tale motivo è stato organizzato un concorso internazionale e sono stati scelti dei noti architetti francesi per la concezione del *masterplan*. Tale ipotesi progettuale parte dalle problematiche del luogo per ideare una

nuova centralità che ricorda tuttavia le forme urbane delle città europee contemporanee. Il progetto *Taparura* in Tunisia, nonostante si riferisca ai progetti urbani di riqualificazione dei *waterfront* realizzati in passato, sembra più incentrato sui problemi ambientali e urbani della città di Sfax. L'aspetto più interessante di tale operazione è, infatti, l'integrazione del progetto urbano con i programmi e le strategie per l'agglomerazione urbana di Sfax. L'intervento *Taparura* non entra quindi in conflitto con la città esistente, ma diventa al contrario l'acceleratore del suo rinnovamento urbano. Il progetto del quartiere sostenibile di Kélibia, nonostante si limiti all'introduzione di alcune semplici pratiche sostenibili, ha il merito di aver sensibilizzato e informato gli abitanti sui temi della sostenibilità ambientale. L'obiettivo principale di quest'operazione riguarda l'evoluzione della qualità della vita dei cittadini attraverso il loro coinvolgimento diretto. Tuttavia, il livello d'azione di questi progetti di sensibilizzazione resta molto basso, anche a causa delle disponibilità economiche limitate. Inoltre, lo scoppio delle rivolte nel mondo arabo nel 2011 ha sicuramente influenzato negativamente le politiche dello sviluppo urbano sostenibile, soprattutto in Tunisia.

La sostenibilità ambientale potrà diventare un nuovo modello di sviluppo dopo la primavera araba? È ancora presto per dirlo, purtroppo, nel caso delle strategie di riqualificazione del patrimonio urbano e architettonico di Tunisi i progetti urbani che sarebbero dovuti essere realizzati dopo il 2011 sono stati bloccati a causa di altre priorità. L'instabilità politica, in questo caso, ha dunque comportato dei problemi nell'investire sulla riqualificazione sostenibile del patrimonio da parte delle istituzioni pubbliche.

Inoltre, studiando le molteplici strategie avviate dai Paesi del Sud del Mediterraneo, si comprende che il modello di sviluppo sostenibile realizzato concretamente finora è incentrato soprattutto su azioni legate alla tutela dell'ambiente, per la maggior parte dei casi avviate da Agenda 21, attraverso l'incentivazione della raccolta differenziata, la promozione dell'utilizzo di energie rinnovabili e la valorizzazione delle biodiversità locali. Per ciò che concerne la riqualificazione sostenibile della città consolidata e la costruzione di nuove città e quartieri ecologici, tali operazioni sono in via di definizione e di realizzazione. In materia di sviluppo urbano sostenibile esistono ancora poche normative, certificazioni o procedure ambientali chiaramente identificate a scala nazionale dai Governi Arabi. I progetti avviati permettono di individuare la mancanza di una definizione e di una metodologia chiara riguardante lo sviluppo urbano sostenibile.

Per ciò che concerne il fenomeno degli eco-quartieri e delle eco-città tali problematiche sono ancora più evidenti. Ancora oggi, sono pochissimi gli esempi realmente realizzati, in cui lo scarto tra i progetti e i risultati concreti è ancora molto alto. Dai pochi interventi realizzati è possibile affermare che l'urbanistica sostenibile nei paesi del Maghreb può essere appresa come una nuova nicchia in cui i promotori, molto spesso privati, e gli amministratori pubblici, approfittano bene di questo potenziale per testare nuove strategie di sviluppo, rispondendo alle proposte straniere di finanziamento sull'energia, per la mobilità, per le abitazioni ecologiche, ecc. Per tali ragioni, molto spesso, queste operazioni tralasciano gli

obiettivi legati allo sviluppo sostenibile per realizzare degli interventi prettamente speculativi; come spiega Barthel: «[...] in questo contesto, certi eco-quartieri pilotati da dei promotori privati che mirano ad un'eco-borghesia immaginaria possono essere interpretati, in maniera caricaturale, come dei nuovi prodotti dell'urbanistica neoliberale» (Barthel 2012: 44). Ciò comporta la realizzazione di vere e proprie 'cattedrali nel deserto', come la nuova città a 'energia positiva' *Sahel Lekhiaita*, voluta dal finanziatore *Al Omran* in Marocco, che non nasce da una riflessione approfondita sulla sua fondatezza o sulla sua ubicazione in aperta campagna, lontana dalle altre città (Barthel 2013: a. 29).

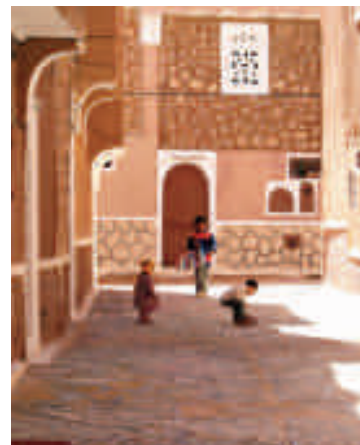
Si possono infine individuare alcuni limiti di tali strategie sostenibili: in primo luogo, questi interventi sono molto dipendenti dagli esperti e dalle esperienze già realizzate dall'Europa settentrionale, anche se sono in corso dei processi di trasformazione e appropriazioni di tali modelli dagli attori locali; inoltre, sono molto focalizzati sulle *performances* ambientali e sono scarsamente incentrati sull'evoluzione delle pratiche quotidiane e dei modi di vita. Ciò ha comportato uno scarso interesse per la *mixité* e la solidarietà sociale, mirando, in certi casi, ad attirare come beneficiari soltanto le classi agiate, riferendosi alle prime esperienze realizzate in Nord Europa negli anni Novanta.

Al contrario, i progetti urbani sostenibili per la riqualificazione delle città esistenti, nei quartieri degradati e nel tessuto storico, possono rappresentare degli esempi virtuosi e utili per i progettisti, per le amministrazioni pubbliche e per gli abitanti. Queste strategie permettono d'integrare, nell'ideazione del progetto urbano, la lotta contro la città diffusa, la conservazione degli spazi agricoli e la previsione di soluzioni innovative per l'utilizzo delle aree desertiche, usufruendo in maniera equilibrata delle risorse naturali e rispettando l'ambiente. I progetti sostenibili sono inoltre un'occasione per comprendere nuovi approcci urbani, studiare nuove metodologie di concezione architettonica e urbana, sono un'opportunità per condividere nuovi strumenti e competenze. Tale fenomeno è un processo in divenire di cui si registrano solo i primi passi di ciò che potrebbe diventare una vera innovazione sociale, economica e ambientale di riqualificazione dei quartieri e ancora poco diffusa. Si riscontra qui una via interessante attraverso cui mobilitare le pratiche tradizionali degli abitanti nell'ambito del riuso, dei rifiuti, della gestione delle acque e delle pratiche costruttive.

Nonostante gli esperti europei chiamati a ideare i progetti urbani sostenibili siano spesso accusati di riproporre le stesse procedure già realizzate nel Nord Europa, questi riescono, per la maggior parte dei casi, ad apportare nuove metodologie, in modo da avviare processi inediti di concezione e pianificazione della città, piuttosto che delle risposte e delle certificazioni predefinite. Gli orizzonti che si prospettano per tali interventi urbani sostenibili sono dunque molteplici. La questione del *low tech*, ne è un esempio, realizzare nuove architetture o riqualificare quelle esistenti con materiali locali e tecnologie a buon mercato sono una delle sfide più interessanti di tali progetti.

2.6 Esperienze a confronto: Genova, Montpellier, Barcellona, Sfax, Casablanca

Nel 2009 a Marsiglia, in occasione dell'*Atelier Climat, Villes et Méditerranée*, è stata organizzata la mostra *Grands projets urbains en Méditerranée*, a cura dell'*Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée*. Questa esposizione ha messo in luce una chiara visione del dinamismo delle città mediterranee contemporanee, una forte competitività, una voglia di emergere che si registra soprattutto da parte delle città emergenti dell'arco Sud del Mediterraneo. Si evidenzia inoltre un'interessante rete di scambio di buone pratiche e metodologie innovative tra le città mediterranee. (Figg. 84, 85, 86)



Figg. 84, 85, 86 - La carta che indica i progetti presentati in occasione della mostra *Grands projets urbains en Méditerranée*, Marsiglia, 2009, © Euroméditerranée. La nuova città di Ksar Tafellett in Algeria, 2007, © Euroméditerranée.

Quest'esposizione ha identificato, per la prima volta, le grandi operazioni urbane incentrate sulle problematiche ambientali, donando un quadro esaustivo dei progetti urbani avviati recentemente nel Mediterraneo⁵⁶. Come sottolinea Franck Geiling, Direttore dell'architettura e dell'urbanistica dell'EPA *Euroméditerranée*: «[...] al di là delle differenze presenti nel Mediterraneo, le città del bacino hanno un fondamento culturale e climatico comune [...] non si può affrontare la questione ambientale attraverso le normative, come in Europa del Nord [...] noi difendiamo un approccio contestuale di sviluppo sostenibile» (Loubière 2009: 50).

Studiando i progetti urbani sostenibili avviati di recente in molte città del bacino del Mediterraneo, è evidente come il modello di riferimento adottato sinora, ossia quello sviluppato nel Nord Europa, non può essere applicato in esteso alla realtà mediterranea che ha delle condizioni climatiche, energetiche, urbane, economiche, sociali e culturali ben specifiche. A causa della crisi economica e delle scarse risorse pubbliche la 'città mediterranea sostenibile' del futuro, che traspare attraverso questa esposizione, non sarà basata sul modello *high-tech*, ma dovrà essere incentrata sulla riscoperta della città consolidata, iscrivendosi nella tradizione architettonica presente nelle città, ad esempio attraverso l'utilizzo di costruzioni passive realizzate con i materiali del luogo. La mostra espone, ad esempio, il caso della nuova città di Ksar Tafilelt in Algeria, che si riferisce al tessuto storico e al patrimonio architettonico esistente della vicina città di Ghardaïa, attraverso una trama urbana simile e delle architetture che presentano un'integrazione della luce e della ventilazione naturale, la riproposizione delle tecniche costruttive vernacolari e di un sistema di captazione e di riciclaggio delle acque. Ovviamente non tutti i progetti presentati in occasione di questa esposizione si riferiscono a dei modelli architettonici tradizionali. Infatti, nonostante siano incentrati sul contesto urbano e naturale, questi interventi sostenibili sono spesso accomunati da strategie e programmi simili che ne rischiano la standardizzazione. Ad esempio, lo stesso Geiling ha sottolineato le similitudini tra il progetto urbano per la *vallée du Bouregreg*, tra Rabat e Salé in Marocco e *Euroméditerranée II*, caratterizzati entrambi da un grande spazio pubblico, un parco fluviale, che rappresenta il 'polmone verde' dei due interventi (*Ibidem*).

Questo evento è servito inoltre a confrontare il progetto *Euroméditerranée II*, che nel 2009 era ancora in fase di studio, con i temi riguardanti la concezione e la sperimentazione di un approccio mediterraneo di sviluppo urbano sostenibile, condividendo tali riflessioni con le altre città che hanno avviato di recente esperienze simili.

I fenomeni di crescita urbana e le problematiche che coinvolgono le città del bacino del Mediterraneo non sono le stesse dovunque. Le città mediterranee hanno delle dimensioni, una storia e soprattutto degli aspetti economici, sociali e culturali molto diversi. Le azioni portate avanti dalle città del Maghreb, ad esempio, in cui sono ancora presenti numerose *bidonvilles* e ghetti urbani, sono più incentrate sulla questione dell'abitare e della bonifica di zone altamente degradate, temi ormai superati dalle città del Nord del Mediterraneo. Quali sono dunque i grandi temi federatori che traspaiono da questa mostra?

Il primo tema è sicuramente quello della riconquista dei tessuti storici delle città, come nel caso del recupero delle Medine di Tripoli e di Tunisi e la ricostruzione del centro antico di Beyrouth. Anche nel progetto *Euroméditerranée* si ritrova tale tema attraverso il recupero dell'asse del XIX secolo della *rue de la République*. Il secondo tema è quello della trasformazione di aree produttive e industriali dismesse all'interno della città in nuovi quartieri sostenibili; come nel caso del progetto di trasformazione dell'ex aeroporto di *Casa Anfa* a Casablanca, città atlantica che fa, tuttavia, parte di una nazione prettamente mediterranea. Questo tema è, inoltre, riscontrabile nei progetti di riqualificazione delle ex aree industriali e portuali presenti lungo i *waterfront* delle città di Atene, Napoli, Genova, Barcellona e Marsiglia. Il terzo tema è rappresentato dalla realizzazione di nuove città sostenibili, ed è riscontrabile soltanto in alcune città dell'arco Sud del Mediterraneo come nel caso della *ville nouvelle* di Ksar Tafilelt in Algeria.

Attraverso l'esposizione *Grands projets urbains en Méditerranée*, è dunque evidente che i temi unificatori delle città mediterranee hanno l'ambizione di individuare nuove strategie di rigenerazione urbana sostenibile e di promuovere una nuova immagine della città. È possibile inoltre riscontrare, in alcuni casi, la volontà di incentrare gli interventi sul rapporto con il contesto naturale e antropizzato, con il patrimonio urbano e architettonico e con le aree marginali e abbandonate della città consolidata, che si aggiungono alle questioni più generali del rapporto con il mare e del clima temperato. I progetti urbani sostenibili per le città del Mediterraneo devono dunque essere incentrati su tali problematiche, trovando delle soluzioni urbane e architettoniche inedite legate al territorio in cui intervengono. (Figg. 87, 88)



Figg. 87, 88 - La tavola del progetto del parco metropolitano *Abdullah II*, ad Amman, presentata in occasione della mostra *Grands projets urbains en Méditerranée*, Marsiglia, 2009, © Euroméditerranée. La tavola del progetto di riqualificazione urbana di *Casa Anfa* a Casablanca, presentata in occasione della mostra *Grands projets urbains en Méditerranée*, Marsiglia, 2009, © Euroméditerranée.

Nel corso dei prossimi quindici anni si stima che le città del Mediterraneo avranno 100 milioni di abitanti in più (Loubière 2009: 69). Questa prospettiva sottolinea l'importanza della realizzazione di progetti urbani sostenibili, indispensabili per far fronte allo sviluppo urbano e ai futuri cambiamenti climatici. I progetti urbani sono acceleratori di sviluppo, vettori d'attrattività, strumenti di *governance*, ma allo stesso tempo rappresentano i nuovi laboratori del progetto urbano e architettonico.

Dopo aver affrontato in maniera generale la realtà del progetto urbano nel Mediterraneo, è interessante entrare nello specifico, tracciando un confronto tra quanto si è prodotto ed è in via di definizione in termini di progettazione urbana, in quattro città mediterranee: Genova, Barcellona, Montpellier, Sfax e Casablanca. L'obiettivo di tale confronto è di approfondire quattro realtà che presentano profonde divergenze dal punto di vista storico, economico, sociale e culturale, ma che allo stesso tempo sono accomunate da molteplici temi urbani federatori, primo tra tutti l'attenzione per la città esistente e la valorizzazione e trasformazione del patrimonio architettonico e urbano. Per capire le strategie di riqualificazione adottate da queste città è necessario comprendere primariamente come i loro Paesi intendano la nozione di progetto urbano e in che modo l'abbiano applicata come strumento sostenibile di trasformazione della città esistente.

Volendo tracciare un paragone tra quanto si è prodotto recentemente in Europa e in Italia, in termini di politiche e di progetti urbani, il confronto vede l'Italia in desolante affanno. Come si è già ricordato, dai primi anni del XX secolo in poi, il livello di approfondimento teorico sulle tematiche riguardanti la città consolidata è stato di eccezionale interesse. È in Italia, infatti, che sono state portate avanti le prime ricerche sul recupero e la trasformazione del patrimonio urbano, sulle analisi tipo-morfologiche sulla città consolidata condotte, durante gli anni Sessanta da Aldo Rossi e Carlo Aymonino, attraverso i quali emerge un rifiuto a considerare l'oggetto architettonico come oggetto in sé, affrontandolo come parte di un insieme urbano più vasto.

Nonostante la rilevante produzione teorica, che rappresenta tuttora un riferimento per le altre città europee, le difficoltà di governo, a livello nazionale e locale, non hanno permesso di condurre, negli ultimi anni, esperienze al di fuori di alcuni casi circoscritti. In Italia, infatti, la pubblica amministrazione ha grande difficoltà ad assumere e mantenere un ruolo forte di guida nelle trasformazioni urbane. Quando le amministrazioni si sono poste come promotori degli interventi di rinnovamento urbano hanno spesso prodotto interventi di grande qualità, tuttavia le esperienze dei progetti urbani sono state poche e disomogenee perché prive di un quadro culturale e procedurale consolidato.

Inoltre, la procedura del progetto urbano è poco consolidata; in generale nei progetti a scala urbana le amministrazioni indirizzano le scelte a livello di *masterplan*, ma raramente intervengono con documenti d'indirizzo che entrino nel merito degli aspetti progettuali concreti. Non vi è alcun meccanismo di valutazione né degli esiti spaziali né della coerenza dei singoli progetti tra loro e con la strategia urbana generale. Le amministrazioni non hanno, d'altra parte strumenti che consentano d'intervenire sui contenuti formali dei progetti (Ferretti

2012: 59, 60). In Italia non vi sono, dunque, delle procedure o modalità consolidate per la programmazione dei progetti urbani, ma vengono di volta in volta realizzate soluzioni sperimentali. In alcuni casi si sono adattati strumenti urbanistici tradizionali, come l'adozione di *masterplan* molto dettagliati, in altri casi, si sono messe in atto modalità più avanzate, come il coordinamento per la qualità degli interventi e l'adozione di linee guida; tuttavia gli esiti non sono stati ancora verificati (Ferretti 2012: 63).

Nonostante tali criticità, negli ultimi anni alcune città come Genova, Torino, Milano e Salerno hanno attuato degli interessanti progetti di riqualificazione urbana in risposta alla crisi industriale e demografica. In particolare, l'intervento del Porto Antico di Genova (1990-2010) è diventato un riferimento per tutte le città che si accingono a trasformare le ex zone industriali e portuali in aree pronte ad accogliere infrastrutture culturali e per il tempo libero. Il progetto Porto Antico corrisponde a una strategia di riconversione economica e urbana in un sito molto degradato. Lo spostamento delle attività portuali a ovest della città, all'inizio degli anni Ottanta, ha liberato una zona centrale nel cuore del centro storico e un accesso al mare che fino a quel momento era stato impedito agli abitanti. Il Comune di Genova ha compreso che la rinascita della città passava proprio dalla modernizzazione di questa ex zona portuale, trasformandola in un'area dedicata al turismo, al tempo libero e alle attività culturali.

Tale strategia è stata accelerata grazie all'organizzazione di numerosi grandi eventi. La coppa del mondo di calcio del 1990 ha permesso di preparare la città all'arrivo di numerosi nuovi visitatori. Due anni dopo la città ha organizzato le Colombiadi, l'Esposizione Internazionale dedicata alla nave e al mare, che ha celebrato i cinquecento anni dalla scoperta dell'America. Grazie all'organizzazione di tale evento effimero, dal 1987 l'équipe di Renzo Piano ha lavorato al rinnovamento del porto antico. I padiglioni dell'esposizione sono stati realizzati all'interno degli ex magazzini portuali presenti sulle banchine comprese tra Ponte Spinola e il Molo Vecchio, che oggi ospitano un centro congressi (Bertelli 1990: 58). (Fig. 89)



Fig. 89 - Il porto antico di Genova, 2010, © Urban center di Comune Genova.

È stato inoltre realizzato un acquario con una struttura di ricerca bio-marina, che costituisce oggi un importante polo di attrazione per la città. Alla fine dell'esposizione internazionale, le attività impiantate nella zona ribattezzata *Expo* tardano a decollare e il legame con il tessuto antico della città non viene del tutto stabilito (Basile 2007: 87). Per dare un nuovo impulso a quest'area, nel 1995 è stata creata una società a economia mista la Porto Antico SpA⁵⁷, che ha ricevuto un'area pubblica di 13 ettari in concessione fino al 2090 con l'obiettivo di riqualificare il fronte a mare. Negli anni successivi la zona è stata dunque completata con varie attività per il turismo e il tempo libero, tra cui: un cinema multiplex, la Città dei bambini e dei ragazzi, il Museo Luzzati, la Biblioteca Edmondo De Amicis, un porto turistico e un grande spazio pubblico per accogliere eventi effimeri, tra cui una piscina d'estate e una pista di pattinaggio d'inverno. (Figg. 90, 91)



Figg. 90, 91 - Edifici portuali riqualificati nel porto antico di Genova, 2013, © Urban center Comune di Genova. L'Acquario di Genova dell'arch. Renzo Piano realizzato in occasione delle Colombiadi (1992), Genova 2013.

Il successo del progetto Porto Antico s'iscrive in una strategia più generale, riguardante la volontà di riqualificare il patrimonio urbano e architettonico, valorizzando inoltre l'identità culturale immateriale della città. Nel 2001, in occasione del G8 a Genova, una parte dei fondi statali stanziati per l'organizzazione di tale forum mondiale sono stati utilizzati per avviare una vasta riqualificazione degli spazi pubblici presenti nella città. Tuttavia, l'episodio che ha più accelerato i processi di trasformazione urbana della città consolidata è stato l'evento Capitale Europea della Cultura del 2004. Questo evento effimero internazionale è stato l'occasione per riqualificare il patrimonio architettonico e urbano della città, attuando interventi che hanno interessato le strutture museali esistenti e gli edifici di pregevole qualità architettonica, tra cui i palazzi detti dei Rolli e la palazzata del fronte a mare. Sono stati inoltre riqualificati gli spazi pubblici e degli assi viari del tessuto storico, riservando ai pedoni vaste aree urbane. Grazie al recupero e alla valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico del centro antico, nel 2006 le Strade Nuove e il sistema dei Palazzi dei Rolli sono stati iscritti alla Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO. (Fig. 92)



Fig. 92, - La palazzata del fronte a mare di Genova, 2013.

Per ciò che riguarda le opere di rinnovamento del porto antico, in occasione dell'evento Genova 2004 è stato riqualificato il quartiere Galata, in cui è stato realizzato il Museo del Mare e della Navigazione su progetto di Guillermo Vasquez Consuegra, e sono stati inoltre attuati degli interventi di riqualificazione nei quartieri della Darsena e della Ripa Maris. Il Museo del Mare è il simbolo di una strategia più vasta che coinvolge la zona dell'antica Darsena e più in generale l'insieme della città. Dal 2000, infatti, la riflessione sul fronte mare è stata estesa anche alla zona ovest del porto antico, in cui si trova la stazione marittima e il terminal dei traghetti, polo di grande importanza data la crescita del settore crocieristico. L'ultimo tassello che dovrebbe terminare la riqualificazione del porto è il progetto dell'area del Ponte Parodi, che dovrebbe ospitare attività sportive e per il tempo libero⁵⁸. Per la realizzazione di tale progetto nel 2002 è stato demolito il silos granario che testimoniava il passato portuale della città; attualmente però il progetto non è ancora stato avviato a causa della sua difficile gestione economica. (Figg. 93, 94, 95,)

Il progetto Porto Antico, può essere inteso come un intervento sostenibile poiché si è occupato della città esistente permettendo il risanamento del *waterfront* e il recupero delle architetture portuali obsolete, garantendo nuovi spazi pubblici e una ricca *mixité* di attività. La lunga storia del progetto Porto Antico dimostra come sia possibile avviare dei progetti di valorizzazione e trasformazione del tessuto storico e di ex aree industriali, rifunzionalizzandole e permettendogli di concorrere allo sviluppo urbano, economico, sociale e culturale della città. Riqualificare aree industriali e portuali degradate attraverso la realizzazione d'infrastrutture culturali e turistiche non è tuttavia una strategia molto innovativa, operazioni simili sono già state realizzate in precedenza, come a Barcellona, a Lisbona, a Bilbao, ecc.



Figg. 93, 94, 95 - Il Museo del Mare e della Navigazione dell'arch. Guillermo Vasquez Consuegra (2004), Genova 2013. La demolizione del silos granario che si trovava sul Ponte Parodi, Genova 2002, © UN studio Van Berkel & Bos. Il progetto per l'area di Ponte Parodi dallo studio *UN studio Van Berkel & Bos*, Genova 2002. © UN studio Van Berkel & Bos.

L'apporto innovativo che tale progetto ha conferito è stato quello di puntare sul patrimonio materiale e immateriale della città; ricreare lo stretto rapporto tra centro antico e porto, che si era perso nel tempo. Quest'operazione fonda, infatti, le sue radici su una riflessione avviata da molti anni che riguarda la relazione tra la città e il porto e la delicata questione delle infrastrutture che hanno causato delle fratture nel tessuto urbano⁵⁹. Inoltre, l'identità portuale della città, che fa parte del suo patrimonio culturale immateriale, è stata salvaguardata attraverso il recupero degli ex magazzini industriali.

Dopo l'esperienza del progetto Porto Antico quali saranno le strategie future per la

città di Genova? L'architetto Renzo Piano ha realizzato nel 2004 un atelier sul futuro della città dal quale è nato il progetto dell'*Affresco* che propone una riorganizzazione complessiva del *waterfront* urbano di Genova dalla Foce a Voltri. I contenuti della proposta coniugano il potenziamento del sistema portuale commerciale con il miglioramento della qualità urbana e territoriale, dell'offerta turistica e della nautica da diporto. La riqualificazione del porto antico deve essere quindi intesa come il primo tassello di un processo di accelerazione urbana dell'intera città. (Fig. 96)



Figg. 96 - L'*Affresco* ideato dall'arch. Renzo Piano per Genova, 2004, © Urban center Comune di Genova.

Negli ultimi anni il Comune di Genova ha deciso di puntare su strategie legate alla sostenibilità ambientale, fondando il suo sviluppo futuro sulla valorizzazione delle risorse urbane e naturali. La città mediterranea ha l'ambizione di riscoprire la sua relazione con gli spazi verdi e il mare, integrando le attività produttive e commerciali esistenti e migliorando la qualità della vita dei cittadini. Renzo Piano ha continuato a lavorare, insieme all'amministrazione comunale, all'ideazione di progetti urbani per Genova, istituendo un atelier permanente chiamato *Urban Lab* in cui si studiano le trasformazioni della città legate ai principi dello sviluppo urbano sostenibile. Nel 2007, Renzo Piano ha invitato a partecipare ai lavori dell'*Urban Lab* diversi architetti e ricercatori internazionali, tra cui ricordiamo Richard Rogers, Oriol Bohigas e Amanda Burden, che hanno dato un grande contributo all'avanzamento delle proposte progettuali.

Nel 2009 l'amministrazione comunale ha adottato il Progetto Preliminare al Piano Urbanistico Comunale, progettato con il contributo dal team di *Urban Lab* per la crescita sostenibile di Genova. L'idea principale è quella di lavorare sulla città compatta riequilibrando la relazione tra il tessuto urbano e gli spazi verdi. Inoltre, tale strategia mira alla riconquista del rapporto tra la città e il mare, che non deve esprimersi unicamente attraverso il porto ma attraverso un legame più vasto e complesso con l'intera linea di costa. Un'altra idea chiave di questa strategia è la riqualificazione delle zone già urbanizzate della città, «[...] per rinnovare e completare piuttosto che per ingrandire» (EPA *Euroméditerranée*

2009)⁶⁰. Tale intensione parte dal presupposto che non sia più possibile realizzare nuove urbanizzazioni, poiché implicano costi eccessivi, problemi ambientali e sociali e un consumo del suolo insostenibile. «La crescita deve essere realizzata attraverso il recupero del tessuto urbano, la riabilitazione delle zone o degli edifici abbandonati, favorendo delle zone accessibili e dei servizi già esistenti» (EPA *Euroméditerranée* 2009). Per evitare fenomeni di emarginazione urbana e per coordinare le differenti parti della città bisogna valorizzare e rinnovare le centralità urbane esistenti o potenziali, prevedendo un'integrazione sociale equilibrata. Bisogna inoltre incentivare i trasporti pubblici come obiettivo principale della mobilità urbana; la mobilità può inoltre essere favorita attraverso l'inter-modalità dei trasporti pubblici, adottando delle soluzioni alternative sostenibili. Riguardo alla continuazione dell'intervento del Porto Antico all'interno di tale strategia sostenibile sono stati ipotizzati diversi progetti, ancora oggi in corso di studio, come la trasformazione della zona Sestri Ponente - Erzerli⁶¹, della zona di Fincantieri e delle antiche fonderie a ovest della città⁶². Ricordiamo infine la partecipazione della città di Genova al progetto europeo 'Cambiare le città mediterranee nel Tempo', *Green Apple* avviato da CAT-MED nel 2011; grazie al quale la città ha avviato la riqualificazione urbana sostenibile del tratto costiero del litorale di Voltri⁶³.

Riguardo al tema del progetto urbano in Spagna è possibile affermare che le esperienze realizzate in ambito urbano sono molteplici e diversificate in ogni città, anche a causa della particolare organizzazione amministrativa costituita da 17 Comunità Autonome che hanno delle legislazioni autonome riguardo alla pianificazione del territorio. Dal 1987, grazie all'ingresso della Spagna nel Mercato Europeo Comune le grandi città spagnole hanno avuto la necessità di dotarsi di nuove attrezzature e servizi legati al terziario e di creare nuovi spazi residenziali di qualità. Dall'inizio degli anni Novanta le principali città spagnole hanno avviato diversi progetti urbani per la rigenerazione della città esistente, al fine di favorire lo sviluppo urbano, economico e sociale di tali metropoli, gli esiti sono stati molteplici e sono stati spesso ottenuti dei risultati eccellenti, come ad esempio a Madrid, a Bilbao e a Barcellona (DATAR 2011: 20). Mentre i progetti realizzati a Madrid hanno avuto come obiettivo lo sviluppo della 'capitale politica', in cui le operazioni di rigenerazione urbana sono state incentrate sull'aumento della qualità della vita, sullo sviluppo del terziario e sul consolidamento dell'immagine internazionale della città. A Bilbao e a Barcellona, gli obiettivi sono stati differenti, poiché tali città presentavano aree industriali, portuali e infrastrutture ferroviarie obsolete e fortemente degradate (Rodriguès Malta 1999: 400). I progetti urbani avviati in queste città sono dunque stati incentrati sulla riconversione di queste aree, con l'intento di rilanciare le città nella competizione a scala nazionale e internazionale.

In ambito mediterraneo, le riflessioni teoriche e le esperienze progettuali e urbane più significative, diventate esemplari per le altre città europee, sono sicuramente quelle realizzate nella città di Barcellona dagli anni Ottanta in poi. Barcellona, come altre città spagnole, s'iscrive in una tradizione antica di città-stato preservata tuttora, fautrice di un'autonomia politica locale che è riuscita a perennizzare fino a oggi. La città catalana è

l'unica realtà in Europa che si è mossa perseguendo l'obiettivo di una nuova immagine complessiva, generata da molteplici episodi, spesso di differente natura, ma tutti convergenti verso un'idea di città generata da una profonda conoscenza del contesto urbano, sociale e culturale e da una grande attenzione ai modi di interpretare tale realtà ai fini progettuali. Barcellona è, infatti, un caso esemplare sia per la quantità che per la qualità degli interventi di riqualificazione urbana nella città consolidata e per l'attenzione allo spazio pubblico.

Come spiega Ariella Masboungi nel libro *Barcelone. La ville innovante* da lei curato per il *Ministère de l'Écologie* francese: «Barcellona ci ha insegnato molte cose preziose: la fecondità della rigenerazione dello spazio pubblico come legante, come attivatore d'iniziativa pubbliche e private sullo spazio privato, come generatore d'identità; le nuove centralità creatrici di luoghi focali tanto alla scala della città che della sua periferia anche lontana; il ruolo mobilizzatore di eventi internazionali sull'azione urbana e quello della data dell'evento come acceleratore di dinamiche urbane, economiche e sociali [...] la concezione o la trasformazione d'infrastrutture per farne degli spazi pensati per i pedoni; la libertà d'intervenire nel tessuto del centro storico per renderlo abitabile» (Masboungi 2010: 13). I motivi che hanno dato vita al 'Modello Barcellona' sono molteplici. In primo luogo, è importante ricordare il fermento culturale che negli anni Settanta caratterizzava la città, attraverso la presenza di architetti che riflettevano da tempo sui temi del progetto urbano, come Manuel de Solà Morales, Joan Busquets e Oriol Bohigas. In secondo luogo, la città ha avuto la capacità di utilizzare grandi eventi internazionali come acceleratori dello sviluppo urbano; i Giochi Olimpici del 1992 sono stati considerati come un'occasione di riqualificazione urbana, sotto il controllo pubblico, per tutta la città (Campanella 2002: 35-37). Inoltre, negli anni Settanta è stata avviata la strategia del policentrismo, ossia la creazione di nuove centralità in aree marginali, per bilanciare la forza del centro urbano, mirando all'idea di una città egualitaria, in modo da offrire a tutti le stesse possibilità; la strategia secondo Bohigas doveva avere lo scopo di: «[...] modernizzare il centro e monumentalizzare la periferia» (Masboungi 2010: 13). Infine, i progetti urbani realizzati a Barcellona dagli anni Ottanta in poi, presentano una grande attenzione allo spazio pubblico come strumento privilegiato per la riqualificazione, una scrupolosa valorizzazione del patrimonio urbano della città e l'uso della rete infrastrutturale come connettivo del progetto di riqualificazione (Marinoni 2005: 39-51).

Com'è già stato detto, i Giochi Olimpici del 1992 sono stati l'acceleratore di tale virtuoso processo. Grazie all'organizzazione di questo evento effimero il progetto urbano è stato adoperato alla scala dell'intera città, consentendo di mettere in atto interventi che rispondevano alla complessità dello spazio urbano, integrando nella progettazione le infrastrutture, il tessuto, i servizi e azioni mirate sul contesto sociale ed economico. Dopo l'intervento della Villa Olimpica, Barcellona è diventata un crogiuolo di sperimentazioni progettuali, alcune delle quali anche di dubbio esito, che hanno comunque fatto della città

una sorta di 'officina del progetto urbano', portando avanti procedure di definizione teorica e di costruzione di pratiche non riscontrabili in altre città (Campanella 2002: 37). La pratica del progetto urbano è stata utilizzata per l'apertura della *Diagonal del Llevant* (1993) e per la riqualificazione di alcuni quartieri esistenti: *Diagonal Mar* (1994), *Forum Besòs* (2000) e *22@* (2000). Interventi che hanno partecipato alla riconquista del *waterfront* e alla riqualificazione dell'area nord-est di Barcellona, storicamente la più degradata ed emarginata (Ferretti 2012: 187).

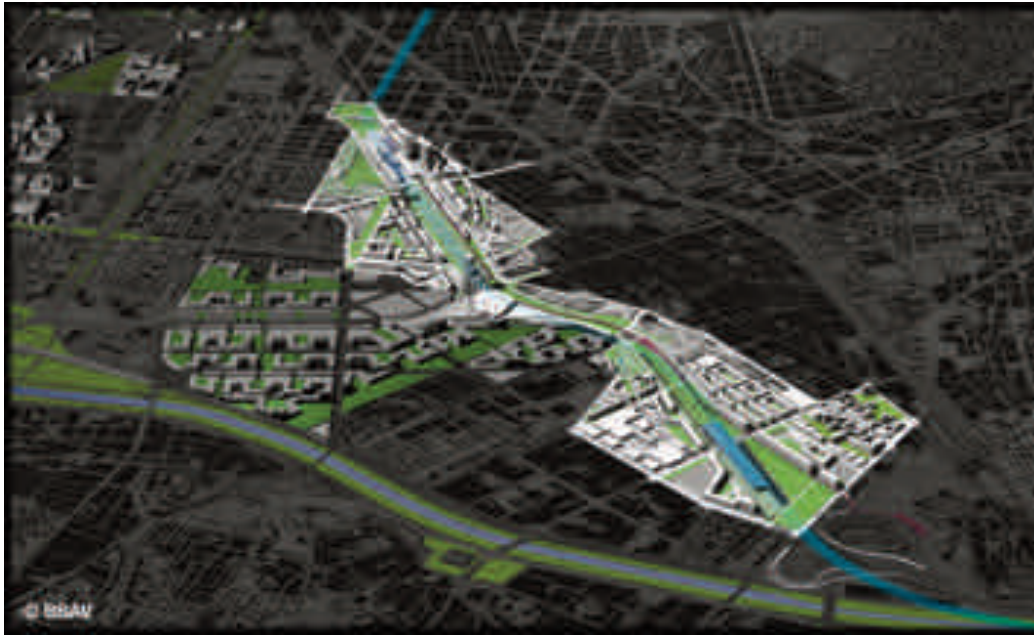
Barcellona è oggi una città molto densa che accoglie 1,6 milioni di abitanti in soli 8.346 ettari (CAT-MED 2012: 54); la città insieme ai trenta comuni limitrofi che la circondano (prima corona) costituiscono un'agglomerazione urbana di 500 km², con 3,5 milioni di abitanti. Il geografo Jordi Borja definisce Barcellona come una *città plurimunicipale*, in cui il più grande fallimento delle politiche urbane avviate negli ultimi anni è stato la non risoluzione del problema a scala metropolitana (Borja 2009: 51). Per tale motivo, la sfida per il futuro sostenibile della città catalana è l'avvio di nuove strategie territoriali, attraverso una visione globale, in cui la città sia considerata come un ecosistema in grado di collegare diverse variabili interdipendenti.

Negli ultimi anni Barcellona sta cercando di portare avanti un modello di città sostenibile al posto di quello della città diffusa, partecipando alla lotta contro il riscaldamento climatico, contro le emissioni di gas a effetto serra e contro l'inquinamento (Hereu 2010: 24-25). A tal riguardo la città sta realizzando il progetto della stazione dell'alta velocità *Sant Andreu-Sagrera*, che collegherà Barcellona con il territorio nazionale e il Sud dell'Europa. Oltre alla nuova stazione saranno realizzati 666.000 m² di attività miste e 7900 nuove residenze private. Questo intervento ha lo scopo di contribuire alla coesione territoriale e rilanciare il dinamismo economico.

Per ciò che concerne le politiche sostenibili realizzate dalla città spagnola è importante ricordare inoltre il lavoro dell'*Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*, istituita dall'*Ajuntament*. Quest'organizzazione ha l'ambizione di diventare *un laboratorio di ecologia urbana* (CAT-MED 2012: 308), in cui vengono elaborati modelli tecnici, studi e progetti e in cui viene promossa la convergenza d'iniziative, accademiche, pubbliche o private. Gli obiettivi dell'*Agencia* si articolano attorno alla creazione di strumenti sostenibili che permettano alla città di riconsiderare i settori della mobilità, dello spazio pubblico, della gestione delle acque, dell'energia, dei rifiuti o della biodiversità. L'*Agencia* include l'ecologia urbana quale disciplina di analisi e di progettazione, declinata attorno a quattro assi: compattezza, complessità, efficacia e coesione sociale⁹.

Tra le strategie sostenibili avviate dall'*Ajuntament de Barcelona*, la più interessante per i temi architettonici, urbani, sociali ed economici proposti è il progetto urbano *22@*, lanciato nel 2000 e ancora in corso di realizzazione; la sua ultimazione si ipotizza per il 2020. Questo progetto s'iscrive all'interno di una nuova strategia di rinnovamento dell'Est di Barcellona chiamata 'il triangolo magico', costituita da tre grandi operazioni urbane in corso: Il progetto *Sant Andreu-Sagrera* che riguarda la nuova stazione dell'alta velocità

(666.000 m² di attività e 7900 nuove residenze private); il recupero della *Plaça de las Glories*, trasformato in una nuova centralità culturale e l'intervento *Fronte Littoral-Besòs*, legato al Forum delle Culture 2004 (Broggi 2007: 122). (Figg. 97, 98)



Figg. 97, 98 - Il progetto della nuova stazione dell'alta velocità *Sant Andreu-Sagrera*, Barcellona 2010, © Ajuntament de Barcelona. Il progetto dello studio UTE Agence Ter & Ana Coello de Llobet che ha vinto il concorso per la riqualificazione della *Plaça de las Glories*, Barcellona 2013, © Ajuntament de Barcelona.

L'intervento 22@ si concentra sull'area del *Poblenou*, una grande ex zona industriale di circa 200 ha⁶⁵. Questo prevede la riqualificazione del tessuto residenziale e industriale esistente, molto degradato e poco denso, senza cambiarne la natura, ma densificandolo con un tessuto compatto e misto e rilanciandolo come polo produttivo. 22@ mira, infatti, a mantenere la vocazione produttiva del quartiere, sviluppandola attraverso la creazione di un polo di ricerca tecnologico diffuso e integrato con il tessuto urbano e con una rete infrastrutturale ad alta tecnologia, favorendo attività legate alla *new-economy* al posto delle attività produttive in crisi⁶⁶. (Fig. 99, 100)



Figg. 99, 100 - Vista aerea del sito del *Poblenou* a Barcellona, 2010, © 22@ Barcelona. La planimetria del progetto 22@ *Barcelona*, 2010, © 22@ Barcelona.

La società 22@bcn SA, istituita per la gestione dell'operazione, ha chiaramente puntualizzato gli obiettivi del progetto: 'l'innovazione urbana', attraverso l'avvio di sei progetti strategici; 'l'innovazione economica', con il sostegno alla creazione di imprese innovative; 'l'innovazione sociale' attraverso la diffusione di tecnologie digitali per gli abitanti del quartiere (Lecroart 2007: 114). Come spiega Miquel Barcelò, ex direttore della società 22@bcn SA: «Il progetto è sia una riqualificazione urbana, secondo un nuovo modello di città compatta sia una risposta ai bisogni dell'economia della conoscenza e della globalizzazione. La battaglia economica non avviene più tra gli Stati ma tra le città competitive, tra le reti delle città» (Barcelò 2010: 73). L'obiettivo dei promotori dell'operazione è dunque quello di creare una 'economia della conoscenza', trasformando Barcellona in una 'città creativa' partendo da *Poblenou*, il quartiere simbolo della rivoluzione industriale spagnola, chiamato la 'Manchester catalana', un luogo che dagli anni Settanta in poi è diventato tra i più degradati e marginali della città (Barcelò 2010: 77).

L'intervento ha previsto per il rinnovamento di questo quartiere nuovi spazi pubblici (114.000 m²) di cui 7,5 ettari di spazi verdi; un tessuto urbano articolato e vivibile; una ricca *mixite* funzionale e sociale; residenze private e sociali, di cui 4600 abitazioni riqualificate e 4000 nuovi alloggi sociali; e un nuovo modello di mobilità, con l'obiettivo di accogliere in futuro 40.000 abitanti e 130.000 nuovi posti di lavoro. Inoltre il patrimonio industriale più interessante sarà recuperato e riutilizzato. I promotori del progetto hanno riqualificato diversi edifici industriali con l'intento di innescare tale processo di trasformazione delle architetture presenti ad opera dei privati (Clos 2010: 78). (Figg. 101, 102)



Fig. 101 - La classificazione del patrimonio architettonico presente sul sito del progetto 22@ Barcelona, 2010, © 22@ Barcelona.



Fig. 102 - La planimetria del progetto 22@ Barcelona, 2010, © 22@ Barcelona.

Questo progetto di riqualificazione urbana incarna un nuovo modo di fare la città. È un nuovo modello urbano che prende la densità come mezzo per favorire al massimo gli scambi tra le attività urbane tradizionali e il mondo dell'impresa, della ricerca e della formazione, con lo scopo di creare un tessuto produttivo coerente. Se da punto di vista urbano e architettonico l'intervento ha avuto degli esiti positivi, non si può dire lo stesso dal punto di vista economico; 22@ non è riuscito, infatti, ad attirare il settore delle nuove tecnologie come previsto soprattutto a causa della crisi economica che ha imposto il ridimensionamento degli obiettivi iniziali.

A nostro avviso, per il futuro urbano sostenibile della città bisognerà attingere dalla tradizione urbana e architettonica già sperimentata dai numerosi *projectos urbanos* realizzati in passato, che presentano molte caratteristiche degli interventi sostenibili avviati recentemente, ovvero lavorare sulla città esistente, favorire la densità, la prossimità e la *mixité* d'attività, in modo che ogni quartiere abbia dei servizi pubblici, dei luoghi d'attività e delle residenze per diverse classi sociali e infine incentivare strategie innovative per la mobilità.

In Francia, ormai da trent'anni, la dimensione operativa s'identifica con l'espressione *projet urbain*. Dalla fine degli anni Settanta, conclusosi il periodo di grande crescita delle metropoli francesi, identificato dalle esperienze delle *villes nouvelles*, l'attenzione si sposta sulle politiche di riqualificazione urbana e sulla

progettazione della città su se stessa. Autorevoli figure del mondo dell'architettura francese, come Christian Devillers, Bernard Huet, Philippe Panerai e Jean Castex, attraverso i loro scritti e progetti, individuano lo strumento del progetto urbano come il più adatto per intervenire sulla città consolidata. L'intervento urbano 'alla francese' si basa, infatti, sul rapporto con il contesto, con il patrimonio urbano della città contemporanea, caratterizzato da aree residenziali, luoghi simbolici, zone produttive e aree abbandonate, che hanno esigenze d'intervento a breve termine e visioni strategiche di lunga durata. Inoltre, il *projet urbain* incentra la sua attenzione sul tema dello spazio pubblico, un luogo che per sua definizione deve essere accessibile a tutti e deve inoltre possedere molteplici funzioni.

Questo nuovo strumento operativo viene applicato in Francia in risposta alla critica delle rigide pratiche che caratterizzavano l'azione urbanistica; viene scelto per introdurre un approccio più flessibile ed aperto alla discussione e alla concezione della città consolidata in quanto entità fisica e morfologica rispetto alla quale confrontarsi in maniera più agevole (Ingallina 2001: 101). Secondo l'architetto Patrizia Ingallina i tre aspetti fondamentali del progetto urbano sono la sfera formale, sociale ed economica (Ingallina 2001: 102-103). Se uno di questi tre elementi diventa preponderante rispetto agli altri due gli esiti del progetto rischiano di essere fallimentari. Attraverso questa procedura le città francesi hanno dunque cercato di ridefinire il rapporto con la città esistente, riformulando le relazioni tra gli amministratori, i tecnici e gli abitanti, che hanno avuto un ruolo sempre più attivo nel processo di concezione dell'intervento. Dagli anni Ottanta in poi, la procedura del progetto urbano è stata attuata nella maggior parte delle città francesi ed ha posto al centro della sua azione, oltre allo spazio pubblico, che rappresenta il filo conduttore di tutte queste esperienze, la valorizzazione del patrimonio e il suo rapporto con lo spazio urbano contemporaneo, la ricerca della *mixité* funzionale, la riqualificazione delle *friche* industriali, delle aree portuali e delle infrastrutture.

Dagli anni Novanta, il Ministero dell'*Equipement* ha realizzato una ricca e proficua attività di ricerca attraverso l'organizzazione degli *Ateliers projets urbains*⁶⁷ e di varie conferenze e dibattiti e l'istituzione del PUCA (*Plan Urbanisme, Construction, Architecture*)⁶⁸ Tali iniziative hanno avviato importanti occasioni di riflessione e confronto sui temi e le procedure operative riguardanti la progettazione della città e la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio urbano, architettonico e paesaggistico come strumenti per la riqualificazione sostenibile della città contemporanea. Si è cercato quindi di ricondurre le azioni locali all'interno di riflessioni e temi generali, coinvolgendo architetti, urbanisti, paesaggisti, sociologi e geografi alla definizione di una pratica comune per il progetto urbano. Tali ricerche sono state di fondamentale impulso per le politiche urbane avviate dalle città e hanno comportato un adeguamento normativo a scala nazionale e locale. Ciò è stato reso evidente dai molteplici progetti urbani avviati dagli anni Novanta, come il progetto per Bercy (1993) e le ZAC di *Paris Rive Gauche* a Parigi⁶⁹, *Euralille* a Lille (1994 - 2004) e *Lyon Confluence* a Lione (1995 - in corso di realizzazione), che hanno reso la pratica del *projet urbain* francese un riferimento per molti Paesi europei e del Nord Africa.

Negli ultimi anni la Francia ha continuato le ricerche sulla trasformazione della città esistente attraverso un'attenzione particolareggiata ai temi della sostenibilità ambientale. Lo Stato francese ha realizzato delle politiche concrete sull'incentivazione dello sviluppo urbano sostenibile attraverso gli atelier *Grenelle Environnement* organizzati dal Ministero dell'Ecologia nel 2007, che hanno prodotto le leggi *Grenelle 1* (2009) e *Grenelle 2* (2010) riguardanti l'energia, l'edilizia, i trasporti, la biodiversità e i contesti naturali e in fine i rischi per l'ambiente e la salute⁷⁰. Inoltre è stata istituita la HQE (*Haute Qualité Environnementale*)⁷¹ per certificazione delle bioarchitetture e sono state ideate delle politiche di sostegno per le città che hanno avviato progetti di *écoquartiers* e *ÉcoCité*. Il *Ministère de l'Écologie*, all'interno del programma *Plan ville durable* (2008), ha lanciato il bando *ÉcoCité* per sostenere le città che erano in procinto o avessero l'intenzione di avviare in futuro progetti urbani sostenibili, a scala urbana e territoriale. Nel 2009 lo Stato ha selezionato le tredici città che potevano ottenere il riconoscimento di *ÉcoCité* in base ai progetti urbani proposti. È stato dunque avviato uno scambio di riflessioni e competenze tra le amministrazioni locali e lo Stato, che aiuterà e finanzierà le tredici città nella messa in atto dei progetti urbani sostenibili. Come viene spiegato in un dossier informativo sull'operazione *ÉcoCité* realizzato dal *Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer*: «Questo dialogo ha per ambizione di precisare e alimentare la definizione del progetto di *ÉcoCité*. Prepara inoltre le condizioni di un accompagnamento da parte dello Stato delle strategie di queste collettività che hanno la vocazione di diventare gli emblemi francesi della città sostenibile del XXI secolo» (*Ministère de l'Écologie* 2010).

Quest'importante strategia statale rende evidente come la Francia ambisca a diventare una Nazione di riferimento riguardo ai temi dello sviluppo urbano sostenibile. Bisogna tuttavia precisare che etichettare come 'ecologiche' delle città che sono in procinto di realizzare o che addirittura avvieranno in futuro strategie sostenibili pare una forzatura. Studiando le proposte progettuali presentate dalle tredici eco-città è, infatti, difficile comprendere se avranno la capacità effettiva di avviare dei reali processi sostenibili, ovvero la diminuzione delle emissioni di gas a effetto serra e del tasso d'inquinamento, l'aumento dell'utilizzo delle energie rinnovabili, il riciclo delle acque, ecc. Tale ambiziosa strategia statale è dunque, per diversi aspetti, un'operazione di comunicazione a scala nazionale e internazionale e uno strumento per mettere in competizione e spingere le città francesi all'ideazione d'interventi legati alla sostenibilità ambientale.

Tra le città francesi che hanno accolto la 'sfida sostenibile' dell'*ÉcoCité* vi sono tre città mediterranee: Marsiglia, Montpellier e Nizza⁷². Dallo studio di questi tre interventi emergono diversi temi centrali. In primo luogo appare la volontà di lavorare all'interno della città esistente, in aree fortemente degradate, come ex siti industriali nel caso di Marsiglia, aree marginali e periferiche a Nizza e zone d'accesso alla città e aree commerciali obsolete a Montpellier. In secondo luogo i tre progetti mirano a rafforzare la mobilità all'interno della città, ma soprattutto con il territorio circostante, realizzando poli di scambio multimodale, nuove linee del TGV, dell'RER e del tram. Inoltre, queste operazioni prevedono la

realizzazione di eco-quartieri molto densi, caratterizzati da una *mixité* di funzioni, ma in prevalenza residenziali. Infine, gli interventi di Nizza, che fa parte dell'operazione dell'*Éco-Vallée Plaine du Var*, e Montpellier hanno l'ambizione d'intensificare gli scambi e le relazioni con i comuni limitrofi con l'obiettivo di realizzare in futuro delle 'eco-regioni'. In questi progetti dunque i confini comunali si dissolvono per creare delle aree d'intervento dai perimetri inediti, dettati da problematiche ambientali, urbane, sociali ed economiche. (Fig. 103)



Fig. 103 - Il progetto per l'*Éco-Vallée Plaine du Var*, 2011, © *Éco-Vallée Plaine du Var*.

Per comprendere in dettaglio i temi centrali presenti nei progetti urbani sostenibili avviati da queste città mediterranee, sarà presentato brevemente il caso di studio di Montpellier, poiché riassume in maniera esaustiva tali questioni e procedure sostenibili. Montpellier nel 2007 ha lanciato un progetto di riqualificazione urbana, che è aumentato di scala nel tempo, inglobando anche i comuni limitrofi, denominato *de Montpellier à la mer*. Il progetto, che ha ottenuto nel 2009 il riconoscimento di *ÉcoCité*, è gestito dalla *Société d'équipement de la région montpelliéraine* (Serm). Il perimetro coinvolto si estende in un'area di ben 2.500 ettari, all'interno del quale si trova una parte della città di Montpellier⁷³, che ospita un polo di attività terziarie, il centro storico e due quartieri residenziali realizzati negli anni Cinquanta e Sessanta, e interessa inoltre i comuni di Castelnau-le-Lez, Lattes e Pérols; anche questi presentano dei quartieri residenziali realizzati durante la metà del XX secolo. Il tessuto esistente diventa in questo caso un luogo di sperimentazione e d'innovazione urbana a partire dalla ricomposizione di una parte della città. Si tratta di adattare gli edifici esistenti ai nuovi principi dello sviluppo sostenibile, di mettere in comunicazione in maniera più diretta queste parti della città al resto dell'agglomerazione urbana, promuovendo nuove forme urbane e architettoniche e creando nuove centralità all'interno della città.

Nei comuni di Lattes e Pérols, il progetto urbano prevede d'intervenire nella riqualificazione e trasformazione delle aree commerciali esistenti, che presentano

problemi d'inondabilità dei suoli. Tale territorio è attraversato inoltre dalla *Route de la mer*, la strada che porta alla costa trasformatasi nel tempo in una vera e propria linea di cesura del territorio. Il progetto di riqualificazione urbana della *Route de la mer* (250 ettari), realizzato da Bernard Reichen e Alfred Peter, ha valorizzato l'infrastruttura e le qualità paesaggistiche del sito e si è occupato della risoluzione del problema dell'inondabilità di quest'area, trasformandola in una nuova centralità all'interno dell'*ÉcoCité*. (Figg. 104, 105)



Figg. 104, 105 - Il modello del progetto per l'*Éco-Vallée Plaine du Var*, 2011, © Éco-Vallée Plaine du Var. Il progetto *de Montpellier à la mer* di Bernard Reichen, 2009, © APUMP.

Nel 2012 è stata realizzata una linea del tram che collega tutti comuni coinvolti nel progetto. L'obsolescenza dell'area commerciale (220.000 m² di magazzini) ha permesso di ripensare tale sito attraverso l'obiettivo di migliorarne la vivibilità e la sostenibilità, rinnovando le attività commerciali e demolendone alcune per la realizzazione di nuove residenze, servizi e spazi pubblici. Inoltre, 500 ha sono stati dedicati alla coltivazione agricola (Masboungi 2012: 104-105). Infine, sono stati portati avanti degli studi per l'utilizzo delle risorse energetiche locali adatte alle specificità del territorio mediterraneo, con lo scopo di produrre le emissioni di gas nocivi, di aumentare l'utilizzo dell'energia rinnovabile e di trovare dei metodi per il riciclo delle acque. Quest'operazione urbana a grande scala tenta di risolvere un problema complesso, la trasformare una zona d'accesso alla città in un quartiere misto, trovando delle soluzioni inedite per la riqualificazione delle attività commerciali esistenti. Tale intervento testimonia la volontà, da parte delle città francesi, di realizzare delle strategie urbane sostenibili per il rinnovamento delle città esistenti, trasformando aree degradate in nuove centralità urbane. Vi è inoltre una tendenza ad ampliare lo sguardo al territorio circostante, realizzando dei progetti urbani a grande scala, con l'obiettivo di realizzare in futuro delle eco-regioni. (Fig. 106)



Fig. 106 - Render del progetto *de Montpellier à la mer* di Bernard Reichen, 2009, © APUMP.

Oltre agli esempi europei, abbiamo già trattato come diverse città dell'arco Sud del Mediterraneo stanno realizzando delle esperienze simili; ricordiamo a tal proposito il progetto dell'*Éco-Cité Zénata* in Marocco, in un sito tra Rabat e Casablanca occupato da *bidonvilles* e attività produttive e industriali obsolete.

Gli interventi di riqualificazione urbana sostenibili realizzati in Maghreb possono dunque essere comparati con i progetti urbani europei, perché dal punto di vista architettonico e urbano presentano le medesime caratteristiche. Come spiega Renzo Lecardane: «I progetti realizzati o in corso, dell'arco Nord-mediterraneo (Valencia America's Cup, Marsiglia *Euroméditerranée*, Genova Porto Antico) e nell'arco bacino Sud-mediterraneo (Tangeri Med I e II, Tunisi Lago Nord, Grande Cairo 2050) sono caratterizzati da una grande omogeneità del disegno dello spazio pubblico, che ripropone sempre più spesso archetipi urbani e architettonici: il riconoscimento patrimoniale degli edifici storici, la creazione di nuovi spazi ricreativi, il rinnovamento dei centri storici e l'insediamento residenziale della popolazione agiata» (Lecardane 2011: 421). I seguenti aspetti si ritrovano, nel progetto urbano di *Casa Anfa* (2006-2016), vicino Casablanca, un'esperienza esemplare a tal riguardo. Questo intervento prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana su un'area di 350 ettari in cui si trova l'ex aeroporto internazionale di Anfa. Questo sito occupa una posizione strategica poiché è all'interno del territorio metropolitano di Casablanca, vicino al centro città, precisamente a 5 km dalla Medina. I finanziatori e i promotori dell'operazione sono l'*Agence d'Urbanisation et de Développement* d'Anfa (l'AUDA) e una filiale di *CDG Développement*. Il progetto s'inserisce nella strategia di rigenerazione di Casablanca, che ha come obiettivo di elevare la città al rango delle grandi metropoli internazionali. (Figg. 107, 108)



Figg. 107, 108 - L'area dell'ex aeroporto di *Anfa*, Casablanca, Marocco (2006), © Reichen et Robert & Associés. Il progetto *Casa Anfa*, Casablanca, Marocco, di Reichen & Robert (2006), © Reichen et Robert & Associés.

Il *masterplan* per *Casa Anfa* è stato realizzato dagli architetti e urbanisti francesi Bernard Reichen e Philippe Robert. Quest'ambiziosa operazione urbana ha lo scopo di accrescere l'attrattività della città di Casablanca e della sua area metropolitana attraverso la realizzazione di un polo urbano misto composto da residenze, uffici, servizi e spazi verdi⁷⁴.

L'intervento prevede, infatti, un grande parco urbano di 54 ettari e vari spazi pubblici. L'area ospiterà la nuova *Place Financière* di Casablanca, capitale economica del Marocco (Urbanis 2012: 6). Il progetto urbano è strutturato attorno a otto quartieri, tra cui *Anfa Aerocity*, progettato dagli stessi architetti francesi. Il nuovo quartiere, fortemente denso, sarà caratterizzato da una ricca *mixité* funzionale accogliendo residenze, uffici, attività terziarie e servizi; l'intervento prevede inoltre diversi spazi pubblici e giardini. Per ciò che concerne il tema della mobilità, il progetto ha previsto dei collegamenti diretti con l'aeroporto Mohammed V e con i quartieri limitrofi di Casablanca, attraverso la realizzazione di una linea del tram e dell'RER che collegheranno il sito al resto della città e al suo territorio limitrofo.

Il *masterplan* per la riqualificazione del sito dell'ex aeroporto è stato selezionato dall'*Agence d'Urbanisme et de Développement d'Anfa* (AUDA) attraverso un concorso internazionale nel 2006, al quale hanno partecipato soltanto dei professionisti europei: gli architetti francesi Reichen & Robert e Yves Lion, lo studio belga Cerau, lo studio spagnolo Taller de Arquitectura di Ricardo Bofill e Zaha Hadid Architects (Barthel, Verdeil 2008: 42).

Il progetto di Reichen e Robert mira a confrontarsi con l'infrastruttura urbana obsoleta dell'ex aeroporto, che ha instaurato un rapporto molto particolare con la geografia del luogo. Gli architetti intendono il sito come un vuoto strutturato da segni e piattaforme, ormai inglobato all'interno del tessuto urbano del Comune di Anfa; i progettisti sono partiti, dunque, da tali elementi per l'ideazione della forma urbana del nuovo quartiere, che riutilizza l'ex pista d'atterraggio per definire l'impianto del nuovo parco urbano. (Fig. 109)



Fig. 109 - Render del progetto *Casa Anfa*, Casablanca, Marocco, di Reichen & Robert (2006), © Reichen et Robert & Associés.

L'architetto Bernard Reichen, descrivendo il *masterplan* per *Casa Anfa*, ha esposto il suo parere riguardo all'esportazione della pratica francese del progetto urbano; secondo Reichen le caratteristiche più importanti da 'esportare' sono l'attenzione alla città consolidata come bene pubblico da valorizzare e da salvaguardare, che nel caso della realtà magrebina s'intende soprattutto il tessuto storico delle Medine e del patrimonio coloniale; l'importanza dello spazio pubblico inteso come filo conduttore del progetto; la definizione di una nuova centralità, che per il progettista può essere il disegno di un *central park* articolato a un grande polo di scambi in cui si trova il tram e la ferrovia; infine la volontà di realizzare una *mixité* sociale, funzionale e di forme urbane (Barthel, Verdeil 2008: 42).

La 'firma' degli architetti francesi è dunque evidente in quest'operazione, che possiede tutti i pregi e i difetti che si riscontrano nei progetti urbani europei. Infatti, nonostante sia data grande importanza allo spazio pubblico e al rapporto con il patrimonio urbano esistente, questa parte di città sarà molto densa, con torri e edifici di altezze rilevanti. Il parco urbano, inserito al posto della pista di atterraggio dell'ex aeroporto, che dovrebbe rappresentare il polmone verde di questa nuova centralità urbana, si riduce a un 'corridoio verde' al centro del tessuto urbano. Questo impianto urbano e le dimensioni esigue del parco ricordano i progetti dell' *Éco-Cité Zénata* in Marocco ed *Euroméditerranée II* a Marsiglia, in cui la presenza ingombrante delle residenze che si affacciano sul parco riduce fortemente lo spazio pubblico.

Un altro esempio che può essere comparabile a quello di *Casa Anfa*, per ciò che concerne i temi urbani e la strategia adottata è il progetto *Taparura* a Sfax in Tunisia. Questo intervento urbano consiste nella riqualificazione della facciata marittima nord della città di Sfax, una zona residuale, fortemente degradata e inquinata, in cui si trovano attività portuali, industriali e l'infrastruttura ferroviaria. Sfax si è estesa a semicerchio attorno al suo porto, senza una reale comunicazione con il mare; ciò ha reso la città poco attrattiva dal punto di vista turistico. La città è afflitta da numerosi problemi spaziali e funzionali, come l'eccessiva estensione urbana; la scarsità di servizi pubblici; la presenza di nuovi poli urbani mal collegati con il resto della città; la netta separazione dal litorale, a causa di una rete stradale densa e ingombrante che collega male il fronte a mare. Inoltre la città presentava un preoccupante tasso d'inquinamento provocato dalle industrie ancora presenti (Gafsi 2011: 125).

Il progetto *Taparura* propone la riconquista del *waterfront*, con l'obiettivo di riqualificare progressivamente i quartieri circostanti e l'insieme del litorale di Sfax. Le aree coinvolte dall'intervento sono il porto, vicino alla Medina e all'*hypercentre* e una parte a nord della città, interessando 6 km di costa. L'obiettivo dell'intervento è dunque la creazione di un territorio urbano lungo il litorale, in cui il legame con le grandi attività infrastrutturali e le zone industriali e produttive della città sono ripensate. Come spiega l'urbanista Henda Gafsi, che ha partecipato alla seconda fase del progetto: «Si tratta di uno scenario, di produzione dello spazio urbano, in un'ottica di trasformazione dell'immagine della città» (Gafsi 2011: 125). Questa operazione di riqualificazione urbana sostenibile è stata realizzata attraverso fondi

pubblici e privati, provenienti da finanziatori e sovvenzioni internazionali. Per la gestione del progetto è stata creata la *Société Taparura*, una società a economia mista che ha lavorato in stretta collaborazione con il Comune di Sfax.

Inoltre l'*Agence nationale de maîtrise de l'énergie* (ANME) ha supportato la parte del progetto riguardante la strategia d'utilizzo delle energie rinnovabili. Il progetto è stato suddiviso in due tappe: la prima (2006 - 2008) ha riguardato la bonifica del sito inquinato da scarti industriali altamente inquinanti. Questa prima fase ha permesso di creare una piattaforma d'urbanizzazione di 420 ettari, di cui 380 guadagnati al mare. Il progetto urbano per la seconda fase (2008 - in corso) è stato realizzato da un'équipe di professionisti tunisini (*SCET Tunisie, Urbaconsult, Eco-ressources*), olandesi (*DHN, Kuyper Compagnons*) e portoghesi (*Parexpo*). La seconda tappa consiste nella riqualificazione del tessuto urbano esistente, nella modernizzazione delle attività portuali e delle reti infrastrutturali (nuova stazione multimodale, sistema di trasporti pubblici in sito proprio, piste ciclabili, ecc.) e nella creazione di un nuovo polo urbano sostenibile. L'obiettivo è di sviluppare una vasta operazione urbana integrata, attraverso la creazione di una nuova centralità destinata ad accogliere uffici, commerci, abitazioni, servizi collettivi e per il tempo libero⁷⁵ (Figg. 110, 111)

Poiché la bonifica del sito ha avuto un costo minore del previsto, a causa di una sovrastima iniziale dei costi di bonifica, il progetto ha potuto estendersi fino alla zona di *Sidi Mansour*, a nord del litorale, contribuendo così alla riqualificazione di questa zona popolare degradata. *Sidi Mansour* diventerà, infatti, nei prossimi anni un eco-quartiere, finanziato dall'Unione Europea attraverso il programma *Medenec* (Gafsi 2011: 129).



Fig. 110 - Vista aerea dell'area d'intervento del progetto Taparura a Sfax (2008), © Taparura.



Fig. 111 - Il progetto *Taparura* a Sfax (2006), © Taparura.

Il tema principale del progetto è dunque la capacità di Taparura d'integrarsi in maniera effettiva all'interno del sistema urbano e di costituire il punto di partenza di un piano di valorizzazione del *waterfront* e del centro città. Questo progetto s'inscrive, infatti, in un'operazione a grande scala di riqualificazione di 20 km di costa attorno a Sfax, implicando una visione globale e condivisa del futuro del *waterfront*. Si tratta quindi di lavorare in maniera coerente, integrando il progetto con le differenti strategie e programmi di sviluppo dell'area metropolitana del *Grand Sfax*, che comprende i sei comuni limitrofi.

Malgrado le molteplici differenze che caratterizzano l'azione urbana in Italia, Spagna, Francia, Marocco e Tunisia è interessante constatare che le azioni realizzate in materia di

trasformazione urbana, in ciascuna delle città prese in esame, hanno degli obiettivi e degli esiti molto simili. Le città hanno avviato delle strategie urbane spesso convergenti, come la riqualificazione dei centri antichi, dei *waterfront* e delle aree industriali dismesse, che hanno progressivamente incorporato il tema dello sviluppo sostenibile. Tali città hanno inoltre cercato di avviare delle pratiche di concertazione, facendo partecipare le Università, le associazioni dei cittadini, le imprese, ecc. Possiamo dunque affermare che questi progetti si riferiscono, nelle loro finalità, ai quattro obiettivi dello sviluppo sostenibile, articolando la protezione dell'ambiente, lo sviluppo economico e culturale e la coesione sociale.

Le azioni urbane sostenibili realizzate a Genova, Barcellona, Montpellier, Sfax e Casablanca sono state scelte perché rispecchiano i temi centrali che si ritrovano in molti altri progetti urbani realizzati in ambito mediterraneo. Genova rappresenta la 'città evento', ovvero la città che utilizza i grandi eventi effimeri internazionali come acceleratori della trasformazione urbana. Genova, ha mirato a conferire un'immagine rinnovata di se attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture culturali al posto di ex aree portuali e industriali degradate. La città ha inoltre puntato sul patrimonio architettonico e urbano portando avanti un esemplare processo di recupero e valorizzazione che ha rivalutato il centro antico ed è stato anche riconosciuto dall'UNESCO. In questo caso, la valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale della città e la realizzazione di musei, servizi culturali e per il tempo libero sono stati utilizzati come attrattori per il turismo e acceleratori di sviluppo economico, urbano e sociale. Tali strategie sono state riproposte nella prima fase del progetto *Euroméditerranée* a Marsiglia, in cui la riqualificazione dell'ex area portuale della città è stata fortemente accelerata grazie all'evento Capitale Europea della Cultura 2013, che ha influenzato e favorito la realizzazione di diverse infrastrutture culturali lungo il *waterfront*, diventate oggi i simboli del progetto urbano. Ricordiamo inoltre l'episodio dell'*America's Cup* di Valencia del 2007, che ha permesso la riqualificazione del *waterfront* e l'estensione del porto (Lecardane 2008: 109-114).

Per ciò che concerne il recupero e la valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano, diverse città mediterranee hanno avviato strategie simili di patrimonializzazione del tessuto storico, spesso marginalizzato. Per quanto riguarda il progetto 22@, Barcellona porta avanti l'idea di 'città creativa' ovvero la città che trova delle forme innovative di sviluppo al posto di quelle attuali in crisi. 22@ cerca dunque di trasformare un quartiere industriale molto degradato in una nuova centralità urbana attraverso la realizzazione di nuove architetture sostenibili, la riqualificazione di quelle obsolescenti e l'utilizzo di tecnologie intelligenti e di forme innovative di sviluppo economico. L'obiettivo principale è dunque quello di continuare a lavorare all'interno del tessuto esistente realizzando una città compatta, creativa e sostenibile.

Il tema della trasformazione di ex aree industriali e di architetture obsolescenti, attraverso soluzioni innovative e creative che conferiscano una nuova identità ai simboli del passato produttivo e industriale ormai inesistente, si ritrova in tantissimi interventi sia nel Nord che nel Sud del Mediterraneo. Il progetto di *Casa Anfa* a Casablanca, in cui il sito del-

l'ex aeroporto della città è trasformato in un eco-quartiere misto, ne è un esempio, ideando una nuova centralità urbana che ricorda tuttavia le forme urbane delle città europee contemporanee. Un altro caso esemplare è il risanamento sostenibile dell'area portuale di Sfax, fortemente incentrato sui problemi ambientali e urbani della città, riuscendo a essere integrato ai programmi e alle strategie per l'agglomerazione urbana di Sfax. L'intervento *Taparura* non è in conflitto con le questioni legate alla città esistente, ma diventa al contrario il vettore mobilizzatore del suo rinnovamento urbano.

Infine, Montpellier rappresenta l'eco-città, ovvero la fase sostenibile del progetto urbano. Una città che lavora sui luoghi irrisolti e frammentari, aree d'accesso alla città, zone commerciali obsolete e quartieri residenziali degradati operandone la riqualificazione attraverso i principi dello sviluppo sostenibile. Inoltre, il progetto di Montpellier mira all'utilizzo delle risorse energetiche locali adatte alle specificità del territorio mediterraneo, con lo scopo di produrre le emissioni di gas nocivi, di aumentare l'utilizzo dell'energia rinnovabile e di trovare dei metodi per il riciclo delle acque. Il progetto dell'eco-città supera infine i confini comunali per cercare un dialogo con i comuni limitrofi con lo scopo di trasformare il territorio in un'eco-regione. I temi di questo intervento si ritrovano nella seconda fase di *Euroméditerranée* che mira a realizzare un'eco-città all'interno della città, in un'ex area industriale molto degradata e frammentata.

È dunque possibile affermare come il progetto urbano sia uno strumento molto diffuso nelle città del Mediterraneo, profilandosi, pur con specifiche varianti locali, come modello generale di rappresentazione e costruzione della città contemporanea. Dallo studio dei progetti urbani realizzati nel Nord del Mediterraneo, si comprende inoltre come la maggior parte di tali operazioni siano legate all'organizzazione di grandi eventi internazionali, capaci di attivare un forte interesse culturale ed economico sulla città, come nei casi di Marsiglia, Valencia, Barcellona, Genova, ecc. Riguardo alle città del Sud, lo straordinario fenomeno dei mega progetti urbani è stato invece generato dall'interesse da parte dei Paesi del Golfo a investire i propri capitali (Lecardane 2011: 421). Le città mediterranee sono dunque accomunate dalla volontà di competere ed emergere a scala internazionale. La ricerca di un'immagine rinnovata da parte delle città si rende concreta attraverso la realizzazione di infrastrutture culturali e per il tempo libero e, più in generale, attraverso l'ideazione di eco-quartieri o eco-città per avviare un processo di costruzione della città mediterranea sostenibile. Bisogna tuttavia sottolineare che la similarità dei programmi funzionali e urbani che seguono i principi dello sviluppo urbano sostenibile provocano il rischio di una standardizzazione delle forme urbane e architettoniche, soprattutto nel Sud del Mediterraneo in cui gli *archistar* europei, pur cercando di dialogare con il contesto, ripropongono dei modelli urbani occidentali.

Tuttavia questi progetti fanno riferimento al concetto di città compatta definendo una strategia di sviluppo sostenibile legata al territorio, senza dimenticare gli elementi normativi di tali interventi, ovvero l'utilizzo della densità e della *mixité* del tessuto, la presenza di attività

produttive, lo studio della mobilità e la flessibilità delle procedure. Attraverso l'approfondimento delle strategie sostenibili realizzate in ambito mediterraneo, sono dunque riscontrabili dei temi comuni. In primo luogo si riscontra un processo di patrimonializzazione dei tessuti storici che porta alla loro progressiva valorizzazione e al loro recupero. Emerge, inoltre, la volontà di lavorare all'interno della città, attraverso il riutilizzo di aree marginali, in particolare attraverso la riconversione dei tessuti industriali e portuali, in funzione alle opportunità che essi possono offrire, realizzando quartieri caratterizzati da una *mixité* di attività. Gli interventi urbani sostenibili concepiscono lo spazio pubblico come un'infrastruttura urbana', cioè come un supporto all'evoluzione della città. Si cerca di prestare attenzione alla costruzione di residenze sociali e private, in modo che questi quartieri siano abitati, favorendo un'identità urbana. Si riscontra, ancora, la realizzazione d'infrastrutture culturali che servano da attrattori per conferire un'immagine rinnovata all'esterno, e più in generale di servizi pubblici che possano essere messi in rete, stabilendo degli elementi d'identità sul territorio e delle relazioni strette tra i servizi e lo spazio pubblico. Si registra, inoltre, la ricerca di nuove morfologie architettoniche e urbane attraverso il confronto con l'esistente, con l'obiettivo di creare un nuovo equilibrio evitando possibili fratture urbane. È possibile affermare la volontà diffusa di superare i limiti comunali per costruire delle strategie sostenibili territoriali con l'obiettivo di prevedere uno sviluppo urbano basato sulla salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente naturale e urbanizzato. Infine, l'attenzione al contesto naturale e antropizzato, l'utilizzo delle risorse energetiche locali, con l'obiettivo di produrre minori emissioni di gas nocivi, di aumentare l'utilizzo dell'energia rinnovabile e di trovare dei metodi per il riciclo delle acque e dei rifiuti, sono tra le caratteristiche fondative di tali interventi sostenibili.

Note

- 1) Manuel de Solà Morales ha sviluppato tali riflessioni riguardanti il progetto urbano, in ambito accademico con la fertile stagione di studi e di ricerche del *Laboratorio de Urbanismo* dell'*Escola Tècnica Superior d'Arquitectura* di Barcellona (Lub-Etsab). Tale Laboratorio era diretto dallo stesso de Solà-Morales e ne facevano parte anche Joan Busquets e José Luis Ordóñez, autori delle principali analisi sull'*Ensanche*, sulle periferie e sull'urbanizzazione marginale. Il gruppo di architetti riunito nel Laboratorio ha lavorato sulla definizione di nuovi strumenti concettuali e disciplinari di lettura della città e di definizione del suo potenziale processo di trasformazione e, inoltre, sul confronto con la popolazione della città.
- 2) Ricordiamo in particolare il progetto per il *Moll de la Fusta* (1981-1984), che è stato uno dei primi tasselli del programma di riqualificazione urbana di Barcellona, avviato dall'inizio degli anni novanta in poi, riportando l'attenzione sulla riabilitazione del *waterfront* della città.
- 3) Oriol Bohigas, insieme a un gruppo di studiosi e professionisti, tra i quali Joan Busquets e Josep Antoni Acebillo, ha diretto questo complesso progetto di riqualificazione urbana.
- 4) Nel novembre 1988, l'architetto Rem Koolhaas vince il concorso internazionale per la realizzazione del progetto *Euralille*. La procedura utilizzata per la scelta del progetto è stata molto originale; ogni candidato, infatti, ha dovuto sostenere un orale di novanta minuti senza l'ausilio di alcun supporto grafico. La decisione dell'amministrazione pubblica d'interdire l'utilizzo delle immagini rileva il suo disinteresse verso un progetto ben delineato, un prodotto pronto alla sua realizzazione, al contrario la volontà di creare un processo di *mise en projet*. Al progettista non viene richiesta la risoluzione di un problema, ma la capacità di creare dei temi e delle problematiche a partire da un programma banale, valorizzandolo. Per fare ciò era necessario formulare un pensiero sulla città, una visione urbana.
- 5) Quest'immagine di città europea s'inscrive nella cultura millenaria che fu greca e in seguito latina, e di cui si fa corrispondere la nascita con quella della città occidentale medievale; diversi autori situano la nascita della città europea tra l'XI e il XII secolo. Infatti, a partire dal 1200, le città si organizzano e si sviluppano attorno alle rotte commerciali tra il mar Mediterraneo e il mare del Nord. Cfr. E. GUIDONI, *La città europea, formazione e significato dal IV al XI secolo*, Electa, Milano 1978.
- 6) Giovanni Astengo realizza i piani regolatori di Assisi (1957) e di Gubbio (1964) in cui mira alla salvaguardia del tessuto urbano minore e del tessuto sociale, come garanzia della conservazione fisica della città consolidata.
- 7) Si rimanda alla lettura di P. PANERAI, 'Typologies', *Mémoire de la ville, Les Cahiers de la recherche architecturale*, n. 4, 1979. P. PANERAI, J.C. DEPAULE, M. DEMORGON, *Analyse urbaine*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1999.
- 8) Il lavoro di ricerca di Ungers è stato formulato grazie ai lavori della *Sommerakademie* di Berlino del 1977, organizzati dalla *Cornell University*, che in quegli anni, grazie all'influenza dello storico Colin Rowe e della sua teoria sulla *Collage city*, ha portato avanti delle ricerche urbane sulla città esistente.
- 9) Tesi 5: L'idea della città nella città è il concetto di base per un futuro modello urbanistico di Berlino. Essa si «[...] sostanzia nella immagine di Berlino come una città-arcipelago. L'isola urbana ha un'identità in linea con la sua storia, la struttura sociale e le sue caratteristiche ambientali. La città nel suo complesso è formata dalla federazione di tutte queste entità urbane con diverse strutture, sviluppate in modo deliberatamente antitetico». O. M. UNGERS, R. KOOLHAAS, W. P. RIEMANN, H. KOLLHOFF, A. OVASKA, *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di F. HERTWECK, S. MAROT, Lars Muller Publishers, Zurigo 2013, p. 44.
- 10) L'*International Bauausstellung* venne realizzata a Berlino Ovest nel 1984, dopo le esposizioni del 1931 e l'*In-*

terbau del 1957. I temi proposti dall'Iba 84 furono: la 'ricostruzione critica' per le aree di nuova fondazione e il "rinnovamento urbano prudente" dedicato agli interventi su aree degradate della città. L'esposizione trasformò Berlino in un laboratorio di sperimentazione dell'architettura contemporanea. Tra gli architetti che vi parteciparono ricordiamo Aldo Rossi, Peter Eisenman, Oswald Mathias Ungers e Alvaro Siza

11) La *Stratégie méditerranéenne pour le développement durable* (SMDD), realizzata dalla *Commission Méditerranée du développement durable* (CMDD), è stata adottata nel 2005 dai firmatari della Convenzione di Barcellona. Il *Plan Bleu* ha avuto un ruolo determinante nell'elaborazione del SMDD. www.planbleu.org, consultato nel mese di settembre 2014.

12) Per l'approfondimento di questi dati si rimanda a F. BUTERA, "Towards the renewable built environment", in P. DROEGE (a cura di), *Urban Energy Transition*, Elsevier 2008.

13) Le megalopoli del Cairo e Istanbul, che ospitano rispettivamente 16 e 11 milioni di abitanti, risultando al XIII e al XXVIII posto nella classifica delle più grandi città del mondo. Il 18% degli abitanti del Sud e dell'Est del Mediterraneo vive nelle 85 città di taglia intermedia, tra i 300.000 e un milione di abitanti e quasi la metà della popolazione risiede in più di 3000 città con meno di 300.000 abitanti. (Plan Bleu 2009: 80).

14) Nel 2005, gli abitanti delle baraccopoli rappresentano il 50% in Libano, il 18% in Egitto, il 15% in Turchia e il 12% in Marocco (Plan Bleu 2009: 80).

15) Dai 151 milioni di abitanti del 2005 si prevede che si passerà a 300 milioni (Plan Bleu 2009: 82).

16) In tale occasione, l'ONU chiede a Gro Harlem Brundtland, allora Primo Ministro della Norvegia e Presidente della Commissione Mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo, di redigere il rapporto *Our Common Future*, sullo stato del pianeta, in cui fu definita la celebre nozione di sviluppo sostenibile, tuttora attuale: «[...] uno sviluppo che risponde ai bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di rispondere ai propri». Cfr. A. MASBOUNGI (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012, p. 162

17) L'Agenda 21 descrive in quaranta capitoli le raccomandazioni e gli ambiti in cui le collettività territoriali possono applicare strategie legate allo sviluppo sostenibile.

18) Questo slogan viene inventato dall'ecologo francese François René Dubos in occasione della redazione del rapporto di base *Nous n'avons qu'une Terre*, per la prima Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente a Stoccolma.

19) Inoltre la Carta evidenzia che le risorse naturali disponibili in un determinato luogo, soprattutto il sole, il vento e il calore geotermico, dovrebbero essere sfruttati per il condizionamento climatico degli edifici e dovrebbero riflettersi nella progettazione, nella disposizione e nella forma urbana. Carta Europea per l'Energia Solare nell'Architettura e nella Pianificazione Urbanistica, 1996.

20) Questi quattro architetti hanno condiviso, insieme ai progettisti Auer e Weber, l'esperienza di progettazione dell'eco-quartiere di *Solar City* a Linz.

21) Ricordiamo inoltre altre azioni intraprese dalla Commissione Europea con lo scopo di definire il concetto di sviluppo sostenibile in ambito urbano: l'*Action plan for sustainable urban development* (1998), il programma *Urban urban environment* (2000-2006) e il Libro Bianco *Adapting to climate change: towards a European* (2009). Queste pubblicazioni, insieme a altre di differente importanza, mettono per la prima volta l'accento sulla questione ambientale associata al territorio, concetto che non era mai stato trattato dall'Unione Europea fino ad allora.

22) La strategia Europa 2020 è incentrata sull'incentivazione e lo sviluppo di un'economia intelligente, sostenibile e solidale. Queste tre priorità aiuteranno l'Unione Europea e gli Stati membri a conseguire elevati livelli di occupazione, produttività e coesione sociale. Attraverso tale documento l'Unione Europea si è posta cinque obiettivi,

in materia di occupazione, innovazione, istruzione, integrazione sociale e clima-energia, da raggiungere entro il 2020. Ogni Stato membro ha adottato per ciascuno di questi settori i propri obiettivi nazionali che dovranno essere trasformati in interventi concreti per lo sviluppo sostenibile europeo e nazionale.

23) Il Pacchetto Clima-Energia 20-20-20 consiste nel diminuire del 20% le emissioni di gas, ridurre del 20% i consumi di energia e a ottenere il 20% di energie rinnovabili da qui al 2020.

24) La mostra è stata curata dagli urbanisti Taoufik Souami e Eric Charmes, professori dell'*Institut français d'urbanisme* di Parigi e ricercatori al CNRS. Cfr. E. CHARMES, T. SOUAMI (a cura di), *Villes rêvées, villes durables, Découvertes* Gallimard, Parigi 2009.

25) Artt. 1 e 3, *Dichiarazione Universale sulla Diversità Culturale*, adottata dalla XXXI sessione della Conferenza Generale UNESCO, Parigi 2 novembre 2001.

26) La definizione più diffusa di sviluppo sostenibile, coniata dall'allora Primo Ministro Norvegese Gro Harlem Brundtland nel suo rapporto intitolato *Our Common Future* per la 42° Sessione Planetaria delle Nazioni Unite, 1987. Cfr. D. GAUZIN-MULLER, *Architettura Sostenibile, 29 Esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milano 2003, p. 13.

27) Il complesso industriale di *Bouchayer-Viallet*, realizzato nel XIX secolo, si trova all'entrata della città. Il *Bouchayer-Viallet* era uno dei maggiori complessi industriali di Grenoble; al suo interno venivano costruite le condotte forzate per l'idroelettricità; la sua presenza ha comportato la nascita del quartiere operaio di Berriat.

28) Il *masterplan* è stato ideato dall'arch. Ronald Reiner. Per la progettazione architettonica degli edifici della *Solar City*, è stato costituito un gruppo di progettisti: *Read, Renewable Energies in Architecture and Design* (READ) costituito da Thomas Herzog, che ne è stato il coordinatore, da Richard Rogers, Renzo Piano e Norman Foster.

29) L'*European Housing Exposition* si è svolta in un'ex area industriale sul mare nella città di Malmö. L'eco-quartiere *Bo01* è la prima fase di un ambizioso progetto di riqualificazione urbana per l'ampia area del *Västra Hamnen* a Malmö. L'eco-quartiere è indipendente dal punto di vista energetico grazie alle energie rinnovabili; viene, infatti, prodotta energia attraverso pannelli solari, pale eoliche e la geotermia del mare; le acque nere e i rifiuti organici permettono di produrre il biogas che viene utilizzato negli edifici. Il biogas viene usato anche come carburante per le auto; i residui di tali rifiuti vengono bruciati dopo l'estrazione del fosforo che viene usato in agricoltura; le acque piovane vengono utilizzate per innaffiare i tetti e i muri vegetali.

30) I 18 investitori che hanno acquistato i terreni hanno realizzato delle architetture *high tech* dai prezzi molto alti, causando lo scontento e la delusione degli abitanti di Malmö e dei tecnici che credevano in questo progetto. Inoltre l'assenza di edilizia popolare non ha permesso la *mixité* sociale che si attendeva. Cfr. C. EMELIANOFF, "L'urbanisme durable en Europe: à quel prix?", in *Ecologie & Politique*, SciencePo Les Presses n. 29, 2004, p. 24.

31) Primo quartiere sostenibile in Europa Kronsberg accoglie 5.800 persone che vi abitano e vi lavorano (2.750). Dal punto di vista della sostenibilità ambientale sono state realizzate costruzioni a basso consumo energetico, la raccolta delle acque piovane, la realizzazione di reti di teleriscaldamento e due impianti eolici per la produzione di energia, il tutto per un complessivo abbattimento del 75% di CO² rispetto alle costruzioni esistenti. È stata inoltre potenziata la rete dei trasporti pubblici. Grazie a questo quartiere, nel 1999, è stato formulato lo 'standard Kronsberg', ovvero l'utilizzo di 55 kWh/m² all'anno per il riscaldamento. Tale standard è stato imposto a tutte le nuove costruzioni in Germania.

32) Tra il 1995 e il 1996 l'ufficio comunale *Urban Planning* di Stoccolma, coordinato dall'arch. Ian Hinge Hogstrom, ha elaborato un progetto preliminare d'assetto generale dell'area. In seguito, tre studi di progettazione

nazionali sono stati coinvolti dalla municipalità, con chiamata diretta, per completare il *masterplan* preliminare in tre differenti aree. Dai progetti, discussi con l'ufficio dell'*Urban Planning*, è scaturito il *masterplan* definitivo.

33) Il quartiere è dotato di scuole, asili, strutture sanitarie pubbliche, servizi culturali e per lo svago, un centro sportivo e un complesso culturale. Le tipologie impiegate sono quasi esclusivamente edifici in linea, a torre e a corte chiusa e aperta, composte e ibridate l'una con l'altra per ragioni prevalentemente ambientali. Gli edifici, compresi tra i cinque e i sette piani, si chiudono verso il fronte stradale e si aprono verso il *waterfront* e costituiscono macro isolati caratterizzati da spazi pubblici o semi-pubblici.

34) Il modello disciplina così il riciclo dei rifiuti, la raccolta delle acque meteoriche, la produzione e il risparmio energetico e soprattutto, il rapporto distributivo delle varie funzioni all'interno del nuovo tessuto urbano, al fine di garantire la necessaria *mixité* socio-economica e calibrare efficacemente le scelte strategiche. L'acqua meteorica viene in parte depurata attraverso apposite vasche di decantazione; attraverso i fanghi risultanti dalla depurazione delle acque vengono prodotti il biogas e il biosolido risultante dalla produzione del biogas, che essendo ricco di fosforo, viene riutilizzato come fertilizzante nelle aree agricole. Inoltre le abitazioni di *Hammarby* sono completamente autosufficienti dal punto di vista energetico, più rifiuti producono, più energia ricavano. Riguardo alla mobilità l'obiettivo è di coprire l'80% degli spostamenti attraverso il trasporto pubblico alimentato. Cfr. <http://www.hammarbysjostad.se>, consultato nei mesi di aprile 2014.

35) Riguardo alle azioni inerenti la sostenibilità ambientale *Hafen City* usa sistemi di energia rinnovabile e il riciclo delle acque piovane che sono opportunamente trattate per essere riutilizzate a scopo irriguo. La sua struttura longilinea direzionata lungo l'asse Est-Ovest aumenta le superfici esposte a sud favorendo l'utilizzo di sistemi solari termici e fotovoltaici. Per ciò che concerne la mobilità, è stata ideata un'efficiente rete di trasporti pubblici su gomma e una nuova linea della metropolitana. Il progetto ha previsto la realizzazione di numerose aree verdi naturali, tra cui due grandi parchi urbani che filtrano il passaggio tra le parti orientali e quelle occidentali del quartiere. Una delle caratteristiche principali del progetto è l'accessibilità di tutti gli spazi pubblici da utenti di qualsiasi capacità motoria. Cfr. <http://www.hafencity.com/>, consultato nei mesi di aprile 2014.

36) Inoltre, sul luogo della *Hannoversche Bahnhof*, la stazione ferroviaria da cui durante la seconda guerra mondiale sono partiti i convogli di deportazione verso i campi di concentramento, verrà realizzato il grande parco urbano *Am Lohsepark*. Il progetto che ha vinto il concorso internazionale per la riqualificazione di quest'area (1999), realizzato dallo studio *Vogt Ladschaftsarchitekten*, ha conservato la traccia del 'binario 2' e previsto un memoriale e un centro informativo dedicati alle vittime dell'olocausto. Cfr. G. FREDIANI, "Hafen City Hamburg", in *Paesaggio Urbano* n. 1, 2011, pp. 56 -79.

37) L'*European Green Capital Award* (EGCA) è uno strumento ideato dalla Commissione Europea per riconoscere e premiare le strategie locali sostenibili e incentivare il rispetto dell'ambiente e il miglioramento della qualità della vita delle città europee. Il riconoscimento EGCA viene assegnato ogni anno ad una città che sta conducendo un progetto urbano rispettoso dell'ambiente e che può quindi fungere da modello per le altre città. Le città differiscono enormemente e la condivisione di esempi concreti di ciò che può essere un'*European Green Capital* può diventare essenziale per l'elaborazione di futuri progetti sostenibili. Le città che hanno ricevuto, finora, tale importante riconoscimento sono: Stoccolma (2010), Amburgo (2011), Vitoria-Gasteiz in Spagna (2012), Nantes (2013), Copenaghen (2014) e Bristol (2015). Cfr. <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about-the-award/policy-guidance/index.html>, consultato nei mesi di aprile 2014.

38) Il *masterplan* per questo progetto, intitolato *Grand Parc Garonne*, è stato realizzato dallo studio del paesag-

gista Henri Bava, dallo studio di architettura e paesaggio TER e dallo studio d'ingegneria BICFL. I principali obiettivi del progetto sono: la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili che colleghino per intero il territorio metropolitano; la valorizzazione del patrimonio fluviale naturale e costruito, rinforzando il corridoio ecologico e valorizzando i luoghi emblematici della storia del territorio di Tolosa; la realizzazione di nuovi spazi per il tempo libero e la convivialità. Cfr. <http://www.toulouse-metropole.fr>, consultato nel mese di aprile 2014.

39) Nel 2009, la municipalità di Reims ha chiesto ai tre architetti francesi Christian Devillers, Philippe Panerai e Bruno Fortier di formulare una strategia di rigenerazione urbana a scala territoriale che proponga delle azioni a breve termine per il 2020. Tale operazione è la prima tappa di un progetto improntato sulla valorizzazione e trasformazione sostenibile della vita urbana dell'agglomerazione metropolitana all'orizzonte 2050. Cfr. <http://www.reims2020.fr>, consultato nel mese di aprile 2014.

40) Riguardo alla riabilitazione dei quartieri degradati all'interno della Medina ci si riferisce ai seguenti testi: J. ABDELKAFI, F. BEN BECHR, J. BINOUS, *Tunis*, Sud éditions (« Villes du monde arabe »), Tunisi 1985. J. ABDELKAFI, *La Médina de Tunis. Espace Historique*, Presses du C.N.R.S., Parigi 1989. M. CHABBI, *Une nouvelle forme d'urbanisation à Tunis: l'habitat spontané péri-urbain*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris XII, 1986. M. CHABBI, *L'urbain en Tunisie. Processus et Projets*, Nirvana, Tunisi 2012.

41) Riguardo a tali temi vedere: M. CHABBI, *L'urbain en Tunisie. Processus et Projets*, Nirvana, Tunisi 2012. P.-A. BARTHEL, *Faire la ville au bord de l'eau. Les lacs de Tunis: des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement*. Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon II, 2003. P.-A. BARTHEL, *Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2006. P.-A. BARTHEL, "Faire du «grand projet» au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis)", *Géocarrefour*, n°83-1, 2008. P.-A. BARTHEL, "Arab mega projects", *Built Environment*, V. 36, n. 2, 2010.

42) È stato realizzato un progetto di riqualificazione urbana del tessuto storico del centro antico. Precisamente, tale intervento ha riguardato la riqualificazione di *Avenue Mohamed V*, *Boulevard Hassan II*, *Boulevard de Paris* e *Boulevard Mers sultan*. Questi interventi sono stati finanziati dalla *Préfecture d'Anfa* in partenariato con degli investitori privati.

43) Il progetto della *Vallée de Bourgreg* interessa una zona di 6000 ettari, ha lo scopo di riabilitare e valorizzare le rive del fiume *Bourgreg* attraverso la creazione di un nuovo nucleo urbano. Grazie al progetto di *Bourgreg* l'*Agence d'aménagement* di Rabat ha realizzato grandi infrastrutture idrauliche e portuali, come il nuovo ponte che collega Salé a Rabat, il tunnel sotto la rupe di *Oudaïas*, il porto e il tram. Inoltre, l'*Agence* prevede di costruire una *Cité des arts et métiers* per valorizzare il patrimonio immateriale attraverso dei servizi legati alla formazione e al rinnovamento del *savoir-faire* artigianale. Infine, l'*Agence* mira a recuperare e valorizzare il patrimonio architettonico e urbano limitrofo al sito, tra cui ricordiamo: la *Casbah* di *Oudaïas* e la Medina di Salé. <http://www.bouregreg.com>, consultato nel mese di giugno 2014.

44) Il progetto di riqualificazione della *corniche* di Rabat comprende una superficie di 330 ettari, e si estende per undici chilometri sulla costa atlantica. Lo scopo è di realizzare una nuova centralità urbana dedicata al turismo e al tempo libero, con un porto turistico e la realizzazione di un nuovo quartiere collegato all'antica Medina di Rabat.

45) La *Société de promotion du lac de Tunis* è una società di economia mista (*sociétés d'économie mixte*, SEM) di proprietà dello Stato tunisino e d'investitori dell'Arabia Saudita. La società è nata nel 1983 con lo scopo di realizzare il progetto di bonifica e riqualificazione dei territori attorno al Lago Nord. La creazione di questa SEM è il punto di partenza di una strategia statale che punta sull'estensione urbana, sull'edilizia, attraverso finanzia-

menti privati e internazionali. Il montaggio di tale operazione è diventato un modello per i successivi progetti tunisini come l'intervento di riqualificazione del litorale inquinato di Sfax.

46) Dal 2000, la *Caisse de Dépôt et de Gestion* è diventata l'attore principale dei progetti urbani avviati negli ultimi decenni in Marocco. La CDG è un'istituzione pubblica che si occupa dal 1959 delle attività di gestione dei fondi istituzionali e delle pensioni degli impiegati pubblici; dagli anni novanta, si occupa di sviluppo territoriale attraverso la sua *holding CDG Développement* (2004); infine questa società di occupa di attività bancarie, di finanza e di assicurazioni. *CDG Développement* ha l'ambizione di creare delle filiali miste pubblico-private per la realizzazione di grandi progetti di urbani.

47) *Sama Dubai* ha partecipazione finanziaria del 30% sul progetto, mentre la CDG del 70%.

48) Nel 2006, sono stati realizzati sei *workshop* con lo scopo di testare le strategie ipotizzate per la realizzazione di un centro commerciale, un porto turistico, un hotel, uffici, residenze e attività per il tempo libero. In seguito è stato realizzato un *workshop vision* (2006), cioè due giornate in cui vari esperti hanno lavorato sulla sintesi e l'integrazione dei differenti prodotti immobiliari alla programmazione generale del progetto. Dunque, la programmazione di tale progetto è stata realizzata il più possibile testando sul mercato i differenti "prodotti" proposti attraverso delle simulazioni, in modo da ottimizzare le previsioni di guadagno. Al *workshop vision* hanno partecipato quindici esperti tra cui sei stranieri: gli architetti francesi Fabrice Dusapin e Francois Leclercq, l'agenzia britannica di progettazione urbana *Broadway Malyan*, le agenzie di consulenza *BDO MG Hôtels et Tourisme*, *Fondation Metropoli*, *SCET-France* e *Icade*. Tra gli attori marocchini vi erano *Al Manar* (filiale privata della *CDG Développement*), *Valyans* e *Créargie*, la *Caisse de Dépôt et de Gestion* e le sue filiali, ma non erano presenti le amministrazioni pubbliche; lo stato ha dunque delegato l'elaborazione della strategia urbana e la sua programmazione.

49) La *Stratégie Nationale de Développement Urbain* (2007) è stata condotta dalla *Direction Générale des Collectivités Locales*, in partenariato con la *Direction Générale de l'Urbanisme*. Cfr. Atti del Congresso *Grands projets urbains expériences et avenir*, Urbanis, 15 maggio 2012, Rabat, p. 7.

50) Il progetto del quartiere *Al Boustane* a Rabat (2007-2010) cerca di creare un equilibrio tra la città esistente e il necessario sviluppo urbano. L'area coinvolta è un ex sito agricolo, di 270 ettari, in cui saranno realizzati 1.500.000 m² costituiti da residenze, uffici, centro commerciale, un centro d'affari, e servizi. Il nuovo quartiere ospiterà 60.000 nuovi abitanti. Cfr. <http://www.atelierslion.com/projets/nouveau-quartier-al-boustane/>, consultato nel mese di giugno 2014.

51) La *Haute Qualité Environnementale* (HQE) è una certificazione ambientale francese nata nel 1990, che viene attribuita agli edifici bioclimatici che abbiano determinate caratteristiche ambientali, sanitarie e idrogeologiche.

52) Le attività industriali presenti nel sito verranno dislocate in un nuova zona industriale di 69 ettari, destinata a 200 attività.

53) La città sarà caratterizzata da quattro attività emblematiche, che avranno lo scopo di garantire la *mixité* funzionale e di creare nuovi posti di lavoro: un *pôle santé* (10 ha), un *pôle éducation* (20 ha), un *pôle commercial* (120.000 m²) e un *pôle logistique* (200 ha).

54) Si stima che in estate, tali spazi verdi diminuiranno la temperatura di 3°. All'interno di questi spazi verdi saranno realizzati dei bacini di ritenzione idrica che favoriranno la ricostruzione della falda freatica.

55) Il piano di mobilità s'iscrive nella strategia di sviluppo dei trasporti pubblici della strategia urbana *Grand Casablanca*. Il piano di mobilità collettiva prevede la realizzazione di una stazione multimodale (treni, RER, tram, bus, taxi) e una rete di bus elettrici. Il piano di mobilità dolce prevede la realizzazione di un parco lineare e di di-

versi percorsi pedonali e piste ciclabili.

56) La mostra ha esposto 12 progetti urbani sostenibili: il progetto di riqualificazione urbana di *Casa Anfa* a Casablanca; la città sostenibile di Ksar Tafilet in Algeria; la valorizzazione e il recupero della città antica di Tripoli in Libia; il progetto urbano *Eastown* al Cairo in Egitto; il progetto del parco metropolitano *Abdullah II* ad Amman in Giordania; la ricostruzione del centro antico di Beyrouth in Libano; la riqualificazione dei *waterfront* ad Atene, Napoli, Genova e Barcellona; ed infine il progetto *Euroméditerranée* a Marsiglia.

57) La società Porto Antico SpA è costituita per il 51% dal Comune di Genova, per il 39% dalla Camera di Commercio e per il 10% dal Consorzio Autonomo del Porto.

58) Il progetto per l'area di Ponte Parodi è stato realizzato dallo studio olandese *UN studio Van Berkel & Bos*, vincitore del Concorso Internazionale 'Ponte Parodi e la Città di Genova'. L'intervento è articolato su più livelli e si sviluppa su un'area di quarantamila metri quadri. Il progetto prevede spazi commerciali, un terminal crocieristico, un ampio parcheggio sotterraneo e un parco urbano realizzato sulla copertura dell'edificio. Il progetto dovrebbe essere finanziato dal colosso immobiliare francese Altarea, che ormai sei anni fa si è aggiudicato il *project financing*. <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/260>, consultato nel mese di luglio 2014.

59) Gli studi e i piani urbanistici che si sono succeduti hanno portato avanti queste problematiche, ricordiamo a tal riguardo la commissione Astengo (1965), 'il Piano delle cinque dita' (1970), lo studio preliminare al piano regolatore generale (1981), realizzato da Renzo Piano e da altri professionisti italiani, il Piano del Porto (1999), il Piano della città (1999-2001).

60) EPA Euroméditerranée, *Gènes – Italie. Le Port*, tavola esposta in occasione della mostra *Grands projets urbains en Méditerranée, Atelier Climat, Villes et Méditerranée*, EPA Euroméditerranée, Marsiglia 2009.

61) La zona di Sestri Ponente - Erzelli è situata a ovest del porto antico, lungo l'infrastruttura principale che attraversa la città in continuità con la zona residenziale di Sestri Ponente. Quest'area comprende il tessuto urbano litoraneo, il nuovo insediamento tecnologico e universitario previsto sulla collina di Erzelli e l'impianto aeroportuale. La zona di Sestri Ponente - Erzelli possiede le potenzialità per diventare uno dei più importanti poli di servizio e interscambio della città.

62) La zona di Fincantieri e delle antiche fonderie, caratterizzata dalla disorganizzazione del sito e dal degrado degli ex edifici industriali esistenti, richiede un risanamento globale e un intervento urbano che confermi il ruolo strategico di questa zona ad ovest della città. Tra le proposte progettuali per questa zona ricordiamo: il trasferimento dell'attività cantieristica esistente; il prolungamento della viabilità per collegare la linea di costa; la realizzazione di un parco urbano e di una linea della metropolitana ferroviaria.

63) Tra gli interventi previsti per la riqualificazione del litorale di Voltri ricordiamo: l'ideazione di una passeggiata a mare in continuità con il tratto di ponente già realizzato; la realizzazione di nuovi spazi pubblici e servizi sportivi e per il tempo libero e la costruzione di una fermata di testata della metropolitana ferroviaria.

64) Attualmente lavorano presso l'*Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona* 45 professionisti di discipline diverse: esperti ambientali, ingegneri, geografi, biologi e architetti. Tra i progetti seguiti dall'*Agencia*, si ricorda l'intervento di riqualificazione urbana per le città europee mediterranee "Cambiare le città mediterranee nel Tempo", *Green Apple* avviato da CAT-MED nel 2011. Per tale operazione urbana sostenibile è stato scelto il quartiere di *Sector llevant*, nel comune di *Figueres*, a nord-est di Barcellona.

65) Quest'area è stata realizzata nel XVIII secolo alla periferia della città ed è stata in seguito inglobata dal piano Cerdà, sviluppandosi secondo la traccia del reticolo. La trama disegnata da Cerdà per questo quartiere è stata

realizzata secondo dei principi di allineamento più liberi, rispetto alla rigida griglia urbana che caratterizza il resto della città. Gli interventi per i giochi olimpici, sottraggono l'area dell'isolamento, rendendola una nuova possibile centralità.

66) Il progetto 22@ prevede l'impianto di attività di ricerca e sviluppo su quattro temi innovativi: tecnologie digitali, biologia e tecnologie mediche, energie sostenibili.

67) Gli *Ateliers Projet Urbain*, promossi fin dal 1993 dal *Ministère de l'Équipement* e diretti da Ariella Masboungi, con l'obiettivo di costituire luoghi di scambio e dibattito sulle problematiche urbane, hanno aiutato la definizione dei temi del progetto urbano francese. Un contributo ulteriore, è stato apportato dalle ricerche di Patrizia Ingallina.

68) Il PUCA è un'agenzia nazionale di ricerca e di sperimentazione nel settore dell'urbanistica, dell'architettura e della costruzione. Quest'agenzia interministeriale dipende dalla *Direction générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature* (DGALN) au *Ministère de l'Écologie, du Développement durable e de l'Énergie* e dal *Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement*. Dalla sua ideazione nel 1998, il PUCA sviluppa programmi di ricerca di promozione e sensibilizzazione e azioni sperimentali e apporta il suo sostegno all'innovazione e alla valorizzazione scientifica e tecnica nel campo della pianificazione territoriale, delle forme abitative, della costruzione e della concezione architettonica e urbana.

69) Le ZAC di *Paris Rive Gauche*, sono tre progetti urbani realizzati nei quartieri Tolbiac, Austerlitz e Masséna, progettati rispettivamente da R. Schweitzer (1991), C. Devillers (1993) e de Potzamparc e Lion (1996). Le ZAC sono piani particolareggiati che prevedono l'apporto congiunto e coordinato di numerosi gruppi di progettazione con interventi sia a carattere pubblico sia privato.

70) Gli atelier *Grenelle Environnement* (2007) hanno avuto l'obiettivo di prendere delle decisioni riguardo ai temi dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile. A questi incontri hanno partecipato rappresentanti dello Stato, collettività locali, attori privati e organizzazioni non governative. *Grenelle Environnement* ha dato luogo alle leggi *Grenelle 1* e *2*. In particolare, nel settore dell'edilizia e dell'energia *Grenelle 1* impone di ridurre di quattro volte le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 (*Facteur 4*) e di aumentare del 23% l'utilizzo delle energie rinnovabili. Cfr. A. MASBOUNGI (a cura di), *Projets urbains durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012, p. 165.

71) La HQE è stata ideata dal *Ministère de l'équipement* e dall'associazione HQE nel 1997. Questa certificazione permette di classificare secondo degli standard ben definiti le architetture sostenibili.

72) Il progetto per l'*Eco-Cité Nice Côte d'Azur* (2009-2030), fa parte di una strategia più ampia, l'*Opération d'Intérêt National Éco-Vallée*, coinvolge i comuni presenti nella *Plaine du Var*. Quest'ambiziosa operazione prevede lo sviluppo di una nuova rete di mobilità urbana, la realizzazione di nuovi servizi pubblici e privati e la costruzione di éco-quartieri misti. I primi progetti avviati, all'interno di questa vasta operazione urbana, sono la realizzazione della *Grand Arénas*, un futuro centro d'affari internazionale; *Nice Méridia*, un tecno-polo urbano sullo sviluppo sostenibile e l'operazione *bi-rive* de La Baronne-Lingostière. Per il futuro, sono previsti degli éco-quartier a *Saint-Martin-du-Var*, *Nice Saint-Isidore*, *Saint-Blaise*, *Carros* e *Gilette*. Il progetto dell'*Éco-Vallée Plaine du Var* ha programmato inoltre la realizzazione di nuovi servizi, come un nuovo stadio e una piattaforma agroalimentare e orticola a *La Baronne*. Cfr. <http://eco-vallee-nicecotedazur.fr>, consultato nel mese di luglio 2014.

73) Il progetto prevede la riqualificazione sostenibile dei quartieri di Antigone, Richter, Parc-Marianne e la realizzazione di altri quartieri che saranno realizzati *ex novo*.

74) Il progetto prevede circa 4,5 milioni di m² di superficie costruibile, di cui 2,3 milioni di mq per le residenze; 700.000 m² per i servizi e 1,3 milioni di m² per le attività commerciali e per gli edifici dedicati al tempo libero. L'AUDA

si è occupata dei lavori di viabilità del sito. Questo progetto dovrebbe creare circa 100.000 nuovi posti di lavoro.
75) Il costo totale dei lavori è stato di 70 milioni di euro, la Banca europea d'Investimenti (BEI) ha inoltre prestato 34 milioni di euro. Cfr. <http://www.taparura.com/?lang=fr>, consultato nel mese di ottobre 2014.

Riferimenti bibliografici

A

- AA. Vv., *Carta Europea per l'Energia Solare nell'Architettura e nella Pianificazione Urbanistica*, 1996.
- AA.VV., *Toledo informal ministerial meeting on Urban Development Declaration*, Presidencia Espanola, European Union, Toledo 22 giugno 2010.
- AA. Vv., *Grands projets urbains: expériences et avenir*, Convegno Urbains, 15 mai 2012, Rabat.
- AA. Vv., *The vision of Manuel de Solà Morales. Roots for a twenty first century urbanism*, Harvard GDS Piper Auditorium, Graduate School of Design, Harvard University, 10 ottobre 2013.
- ABDELKAFI J., BEN BECHR F., BINOUS J., *Tunis*, Sud éditions (« Villes du monde arabe »), Tunisi 1985.
- ABDELKAFI J., *La Médina de Tunis. Espace Historique*, Presses du C.N.R.S., Parigi 1989.
- ABDELKAFI J., *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéennes. Etude sub-régionale: Tunisie, Algérie, Maroc*, Commission Méditerranéenne du Développement Durable, 3-5 settembre 2001.
- ACCORSI F., LAMARRE F., *Exo-architectures: Paris autour du monde en 80 projets*, Pavillon de l'Arsenal, Parigi 2007.
- AYMARD M., «Espaces» in BRAUDEL F. (a cura di), *La Méditerranée, l'Espace et l'Histoire*, Paris, Flammarion, 1985.
- AYMONINO C., *Il significato della città*, Marsilio Editori, Padova 1975.

B

- BARATTUCCI C., *Urbanisations dispersées. Interpretations/Actions. France et Italie 1950-2000*, Presse Universitaires de Rennes, Rennes 2006.
- BARTHEL P.-A., "Casashore, arme du Maroc pour attirer les délocalisations", in *Le figaro.fr*, 17 marzo 2007.
- BARCELÒ M., "Faire entrer Barcelone dans le réseau mondial des villes creatives", in A. MASBOUNGI (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.
- BARTHEL P.-A., *Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2006.
- BARTHEL P.-A., *Faire la ville au bord de l'eau. Les lacs de Tunis: des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement*. Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon II, 2003.
- BARTHEL P.-A., "Faire du «grand projet» au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis)", *Géo-carrefour*, n. 83-1, 2008.
- BARTHEL P.-A., VERDEIL E., "Experts embarqués dans le «tournant financier». Des grands projets urbains au sud de la Méditerranée", in *Annales de la recherche urbaine*, n.104, 2008.
- BARTHEL P.-A., MOULOUDI H., "Waterfronts de Casablanca et de Rabat: un urbanisme de projet", in *Urbanisme*, n. 369, novembre-décembre 2009.
- BARTHEL P.-A., "Arab mega projects", in *Built Environment*, V. 36, n. 2, 2010.
- BARTHEL P.-A., "Casablanca-Marina: un nouvel urbanisme marocain des grands projets", in *Autrepart*, n. 55, 2010/13, Presses de Sciences Po.
- BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la «ville durable» au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'aube, La Tour-d'Aigues 2011.

- BARTHEL P.-A., "Retours d'expériences "d'éco-quartiers" dans les villes arabes. Un outil pertinent pour les villes du Sud?" in AdP, *Une approche opérationnelle pour les villes du Sud. Actes de la journée annuelle d'étude AdP – Villes en Développement Association de Professionnels*, CNAM, Parigi, 14 settembre 2012.
- BARTHEL P.-A., CLERC V., PHILIFERT P., "La "ville durable" précipitée dans le monde arabe: essai d'analyse géométrique et critique", in BARTHEL P.-A., VERDEIL E. (a cura di), *Villes Arabes, villes durables? Enjeux, circulations et mise à l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire)*, Dossier thématique, EUE (*Environnement Urbain, Urban Environment*), n. 7, 2013.
- BARTHEL P.-A., VERDEIL E., "Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, circulations et mise à l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire)", in *Dossier Thématique, Eue (Environnement Urbain, Urban Environment)*, n. 7, 2013.
- BARTHEL P.-A., «L'exportation au Maroc de la "ville durable" à la française», in *Métropolitiques*, 16 giugno 2014.
- BASILE M., "Porto Antico à Gênes: un projet en accélération", in *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France. Grands projets urbains en Europe. Conduire le changement dans les métropoles*, n. 146, 2007.
- BENEVOLO L., *La città nella storia d'Europa*, La Terza, Bari 1993.
- BENOIT G., COMEAU A. (a cura di), *Méditerranée. Les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2005.
- BERRINI M., COLONETTI A. (a cura di), *Green Life: costruire città sostenibili. Catalogo della mostra (Milano, 5 febbraio-28 marzo 2010)*, Editrice Compositori, Milano 2010.
- BERTELLI C., "Le trasformazioni del porto di Genova", in *Rassegna, I territori abbandonati*, 1990.
- BOBROFF J., *La caserne de Bonne à Grenoble: projet emblématique d'un développement durable à la française*, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, 2011.
- BORJA J., "Barcelone, ombres et lumières d'un modèle urbain", in *Urbanisme*, n. 369, 2009.
- BOUMAZA N. (a cura di), *Villes réelles, villes projetées: villes maghrébines en fabrication*, Maisonneuve et Larose, Paris 2006.
- BRAUDEL F., *Il Mediterraneo. Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Bompiani, Milano 2010.
- BUSQUETS J., "La trasformazione urbana come progetto urbanistico", in *Lotus*, n. 67, 1991.
- BUTERA F., "Towards the renewable built environment", in DROEGE P. (a cura di), *Urban Energy Transition*, Elsevier 2008.
- C**
- CAMPANELLA R., *Barcellona città laboratorio. Una praxis per il progetto della città contemporanea*, Rubbettino, Catanzaro 2002.
- CASTEX J., DEPAULE J.C., PANERAI P., *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1975.
- CAT-MED, *Modelli urbani sostenibili. Metodologia di lavoro e risultati*, CAT-MED Change Méditerranée Metropolis Around Time, 2012.
- CDG, *Dossier de presse*, Casablanca 2006.
- CERVELLATI P. L., SCANNAVINI R., DE ANGELIS C., *La nuova cultura delle città. La salvaguardia dei centri storici, la riappropriazione sociale degli organismi urbani e l'analisi dello sviluppo territoriale nell'esperienza di Bologna*. Edizioni Scientifiche e Tecniche Mondadori, Milano 1977.
- CHABRILLAT P., GOUDIARD R., LAUDIER I., "Avant-propos", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter*

la "ville durable" au sud de la Méditerranée. *Chercheurs et professionnels en dialogue*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.

CHALINE C., *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens. Évaluation et perspectives d'un développement urbain durable. Rapport pour le Plan Bleu*, 2001.

CHABBI M., *Une nouvelle forme d'urbanisation à Tunis: l'habitat spontané péri-urbain*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris XII, 1986.

CHABBI M., *L'urbain en Tunisie. Processus et Projets*, Nirvana, Tunisi 2012.

CHARMES E., SOUAMI T. (a cura di), *Villes rêvées, villes durables*, Découvertes Gallimard, Parigi 2009.

CLOS O., "22@, un projet processus", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

COMUNE DI GENOVA, *Genova Urban Lab, Quaderno n. 1, Ambito di trasformazione 3 Sestri Ponente - Erzelli*.

CORBOZ A., "Il territorio come palinsesto", in *Casabella*, n. 516, 1985.

CORBOZ A., "Verso l'ipercittà", in Viganò P. (a cura di), *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Angeli, Milano 1998.

D

DATAR, *Politiques et pratiques d'aménagement du territoire en Espagne. Monographie. Travaux en ligne n. 5*, Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), 2011.

DE SOLÀ MORALES M., *Mnemosi o retorica: la crisi della rappresentazione della città e nell'architettura moderna*, Atlante metropolitano, Electa, Milano 1991.

DE SOLÀ MORALES M., "Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno", in *Lotus International*, 64, 1998.

DONZEL A., *Comment l'écologie vient à la ville en Méditerranée? Une comparaison entre Barcelone, Marseille et Sfax* in BARTHEL P.-A., VERDEIL E. (a cura di), *Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, circulations et mise à l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire), Dossier thématique, EUE (Environnement Urbain, Urban Environment) n. 7*, 2013.

DUMONT M.J., "Dalla vecchia alla nuova Parigi", in *Lotus International, Paris*, n. 84, 1995.

E

EMELIANOFF C., "Les villes européennes face au développement durable: une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique", in *Cahiers du Prose* n. 8, Sciences Po, 2004.

EMELIANOFF C., "L'urbanisme durable en Europe: à quel prix?", in *Ecologie & Politique* n. 29, SciencePo Les Presses, 2004.

EMELIANOFF C., STEGASSY R., *Les Pionniers De La Ville Durable. Récits D'acteurs, Portraits De Villes En Europe*, Éditions Autrement, Parigi 2010.

EMELIANOFF C., *La ville durable, coté habitants*, in A. MASBOUNGI (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.

F

FERRETTI L.V., *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del paesaggio urbano*, FrancoAngeli, Milano 2012.

FREDIANI G., "Hafen City Hamburg", in *Paesaggio Urbano* n. 1, 2011.

G

GAFSI H., "De l'expérience du District de Tunis au projet Sfax-Taparura: faire et refaire la ville en Tunisie. Entretien par Juliette Lenglois", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.

GAUZIN-MULLER D., *Architettura Sostenibile, 29 Esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milano 2003.

GRÉSILLON B., "Villes, création et événements culturels en Méditerranée: un certain regard", in *Méditerranée. Villes culturelles en Méditerranée*, n. 114, 2010.

GRUMBACH A., "L'arte di completare la città. Tre progetti per Parigi", in *Lotus international*, n. 41, gennaio 1984.

GRUMBACH A., "La ville, processus et langage", in *Projet urbain* n. 15, dicembre 1998.

GUIDONI E., *La città europea, formazione e significato dal IV al XI secolo*, Electa, Milano 1978.

GUY S., FRAMER G., *Contested constructions: The competing logics of green buildings and ethics*, in Fox W. (a cura di), *Ethics and built environment*, Routledge, Londra 2000.

H

HEREU J., "Relever de nouveaux défis", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

HUET B., "La città come spazio abitabile: alternative alla Carta di Atene", in *Lotus International*, n. 14, 1984.

I

INGALLINA P., *Le projet urbain*, Presse Universitaire de France, Parigi 2001.

K

KRIER R., *Lo spazio della città*, Clup, Milano 1975-1982.

L

LANDESHAUPTSTADT HANNOVER, *Hannover Kronsberg Handbook. Planning and Realisation*, Hannover 2004.

LECARDANE R., "Le front de mer de Valencia et l'heritage de l'America's Cup 2007", in *Méditerranée*, n. 111, 2008.

LECARDANE R., "Grandi Progetti urbani nel Mediterraneo. Prospettive di ricerca su architettura e città sostenibile", in GERMANÀ M. L. (a cura di), *Permanenze e innovazioni nell'architettura del Mediterraneo. Ricerca, interdisciplinarietà e confronto di metodi*, Firenze University Press, Firenze 2011.

LECROART P., "Du plan à la ville: réflexions sur la conduite des grands projets en Europe Grands", in *Les projets urbains en Europe, conduire le changement dans les métropoles, Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France*, n. 146, marzo 2007.

LOUBIÈRE A., "Exposition Grands projet urbain en Méditerranée", in *Urbanisme, Dossier: Villes méditerranéennes*, n. 369, 2009.

LOUBIÈRE A., "Stratégies urbaines d'Alger à Beyrouth. Entretien avec Fouad Awada", in *Urbanisme* n. 369, 2009.

M

MADEC P., "Bab Drâa, Tifnit et Sindibad: premières expériences de quartiers durables au Maroc. Entretien par Pierre-Arnaud Barthel et Pascale Philifert", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, Parigi 2011.

MADEC P., *Vers l'équité territoriale*, in MASBOUNGI A. (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.

MARETTO M., *Ecocities. Il progetto urbano tra morfologia e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2012.

MARINONI G., *Metamorfosi del progetto urbano*, FrancoAngeli, Milano 2005.

MASBOUNGI A., *Aucun territoire n'est désespéré. Yves Lion, Grand prix de l'urbanisme 2007*, Parenthèses, Parigi 2007.

MASBOUNGI A., *Les urbanistes face au développement durable*, Dicembre 2008.

MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

MASBOUNGI A., "Comment rester la Mecque de l'urbanisme?", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

MASBOUNGI A., *Dessine-moi une ville*, Collection Projet Urbain, Le Moniteur Éditions, Parigi 2010.

MASBOUNGI A., "La question du projet urbain dans les villes européennes", in *Cours Publics 2009-2010*, Conferenza, Chaillot, Parigi, 15 aprile 2010.

MASBOUNGI A. (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.

MASBOUNGI A., *Projets Urbains, laboratoires de la ville durable*, in MASBOUNGI A. (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, *Pour une ville durable...*, 2010.

P

PANERAI P., "Typologies", Mémoire de la ville, *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n. 4, 1979.

PANERAI P., DEPAULE J.C., DEMORGON M., *Analyse urbaine*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1999.

PANERAI P., MANGIN D., *Projet urbain*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1999.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable*, Plan Bleu, Athènes 2005.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *L'avenir en Méditerranée se jouera dans les villes*, Les Notes du Plan Bleu n. 7, Sophia Antipolis, 2007.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *Etat de l'environnement et du développement en Méditerranée – 2009*, Plan Bleu, 2009.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *20 ans de développement durable en Méditerranée: bilan et perspectives*, Les Notes du Plan Bleu n. 22, 2012.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *Suivi de la stratégie méditerranéenne de développement durable. Principaux indicateurs 6actualisation 2013*.

PRP, URBED, DESIGN FOR HOMES, *Eco-towns: Learning from International Experience. Appendix - Case Studies*, 2010.

R

ROSSI A., *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Padova 1966.

RODRIGUÉS MALTA R., "Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid", in *Annales de Géographie*, n. 608, 1999.

S

SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (a cura di), *L'urbain dans le monde arabe. Politique, Instruments et acteurs*, Editions du CNRS, Parigi 1999.

SOUAMI T., VERDEIL E., *Concevoir et gérer les villes : milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée*, Economica: Anthropos, Institut français du Proche-Orient, Parigi 2006.

SOUAMI T., "Le Sud face au modèle nord-européen des quartiers durables: exploration d'expériences au Maghreb", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.

U

UNESCO, Artt. 1 e 3, *Dichiarazione Universale sulla Diversità Culturale*, adottata dalla XXXI sessione della Conferenza Generale UNESCO, Parigi 2 novembre 2001.

UN HABITAT, *State of the world cities 2008/2009: harmonious cities*, UN Habitat, Nairobi 2008.

URBANIS, *Grands projets urbains expériences et avenir*, Urbanis, 15 maggio 2012, Rabat.

UNGERS O.M., "La città nella città" in *Lotus International*, n.19, 1978.

UNGERS O.M., "La memoria collettiva", in *Lotus International*, n. 24, 1979.

UNGERS O. M., KOOLHAAS R., RIEMANN W. P., KOLLHOFF H., OVASKA A., *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di HERTWECK F., MAROT S., Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.

W

WORLD BANK, *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*, World Bank 2000, pubblicazione consultabile sul sito internet:

Z

ZAKI L. (a cura di), *L'action urbaine en Maghreb, Enjeux professionnels et politiques*, Edizioni Kathala e IRMC, Parigi 2011.

Sitografia

<http://www.arte-charpentier.com>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.atelierslion.com/projets/nouveau-quartier-al-boustane/>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.bouregreg.com>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.casablanca.ma>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.casablancamarina.ma>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://eco-vallee-nicecotedazur.fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/les-projetz>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.euromediterranee.fr/pages/reseaux-euromediterranee-des-grands-projets-urbains.html>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about-the-award/policy-guidance/index.html>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.francoisleclercq.fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.hafencity.com/>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.hammarbysjostad.se>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.ilgiornaledellarchitettura.com/articoli/2013/7/116922.html>, consultato il 3 ottobre 2014.

http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Montpellier_cle6c4d18.pdf, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.metropolitiques.eu/L-exportation-au-Maroc-de-laville.html>, consultato il 3 ottobre 2014.

www.planbleu.org, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.portoantico.it/>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.reichen-robert.fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.reichen-robert.fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.reims2020.fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.siteresources.worldbank.org/INTINFNETWORK/Resources/urban.pdf>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.sustainablecities.eu/aalborg-process/charter>, consultato il 3 ottobre 2014.

https://sgp.undp.org/index.php?option=com_sgpprojects&view=projectdetail&id=14407&Itemid=205, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.taparura.com/?lang=fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

http://www.territoires.gouv.fr/IMG/pdf/dgaln_pour_une_ville_durable_4p_def_web.pdf, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.toulouse-metropole.fr>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/30>, consultato il 3 ottobre 2014.

www.worldbank.org, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.zenataecocity.ma>, consultato il 3 ottobre 2014.

<http://www.22barcelona.com>, consultato il 3 ottobre 2014.

CAPITOLO 3

Temi per il patrimonio della città *Thèmes pour le patrimoine de la ville*

ABSTRACT - Le troisième chapitre essaie d'identifier certains thèmes fédérateurs concernant la mise en valeur et la transformation du patrimoine qu'il est possible de retrouver dans les projets urbains durables lancés au cours de cette dernière décennie.

La recherche traite d'abord le thème de l'obsolescence en architecture ; une notion vaste et complexe qui comprend des aspects économiques et sociaux. Du point de vue architectural, l'obsolescence concerne les édifices et les sites industriels et productifs survécus à leurs fonctions d'origine. Le cycle d'usage pour lesquels ils ont été réalisés, en effet, a été irrémédiablement interrompu.

Le deuxième thème identifié aborde les zones abandonnées et marginales nées à cause des phénomènes de démantèlement et de relocalisation des activités industrielles à l'intérieur de la ville qui deviennent aujourd'hui de nouvelles centralités urbaines, grâce à la mise en œuvre de projets urbains durables, visant à leur régénération économique, sociale, culturelle et environnementale. Dès la moitié du siècle dernier, en occident ont été réalisées de nombreuses interventions pour la régénération de ces sites et architectures abandonnés donnant ainsi une image renouvelée; ces ambitieux projets urbains ont eu le mérite de les reconnaître comme partie du patrimoine de la ville, en les considérant comme des ressources à mettre en valeur et à les rendre accessibles aux citoyens afin de réactiver le développement économique et social, interrompu depuis longtemps.

Le troisième thème concerne le re-cycling du patrimoine industriel et productif abandonné. Au cours des dernières années, à cause de la crise économique mondiale et en raison de la nouvelle conscience environnementale, nous avons compris l'importance de ces constructions qui représentent une partie de l'histoire de la ville; pour cette raison, le projet d'architecture vise à identifier des stratégies créatives de recyclage à travers la réintroduction dans un nouveau cycle de vie durable. Recycler, en d'autres termes, c'est donner une nouvelle valeur et un nouveau sens à ce qu'il a perdu; c'est une action écologique qui pousse l'existant vers l'avenir transformant les déchets en nouvelles centralités. Il ne s'agit pas de conserver ou de réutiliser l'existant, au contraire, dans la pratique du re-cycling la valeur est le changement et la transformation.

Enfin, le dernier thème concerne la transformation et la mise en valeur du patrimoine architectural et du tissu urbain historique, qui surtout au Sud de la Méditerranée, est devenu une partie marginale par rapport aux zones émergentes de la ville contemporaine. En réponse à ces questions, certains projets urbains en Méditerranée essayent de donner une nouvelle centralité à la ville historique, à travers la régénération de l'espace public et la récupération durable des architectures existantes.

3. Il territorio dell'obsolescenza

Prima della rivoluzione industriale, le architetture che non rispondevano più alla loro funzione originaria o rappresentavano civiltà ormai tramontate, il più delle volte, venivano convertite per ospitare le funzioni più disparate; si ricordano, in tal senso, i casi esemplari del Tempio di Atena a Siracusa, trasformato nel Duomo della città; dell'Anfiteatro di Arles convertito, durante il Medioevo, in una cittadella fortificata; e del Palazzo di Diocleziano a Spalato, diventato il centro antico della città.

Fino al XIX secolo, conventi, palazzi e edifici rurali, venivano trasformati in contenitori di nuove funzioni, adattandosi ad accogliere la nuova organizzazione produttiva e sociale, soddisfacendo l'esigenza della società di nuovi spazi urbani. Queste architetture hanno accolto le sedi amministrative, le Università, i musei, le biblioteche, le caserme e le carceri, stabilendo con il passato un legame di continuità. Gli edifici venivano dunque riutilizzati innumerevoli volte o smantellati sempre in tempi lunghissimi. Normalmente, infatti, la demolizione di un manufatto avveniva a causa del suo disfacimento fisico.

Dalla rivoluzione industriale in poi, sono state realizzate fabbriche aventi l'esclusivo scopo di produrre e funzionare in maniera efficiente e impeccabile; strumenti di precisione progettati per ottimizzare i tempi di produzione; affiancati usualmente da reti infrastrutturali di servizio, come le ferrovie, che ottimizzavano il flusso delle merci in entrata e in uscita (Tesoriere 2013: 79). Tuttavia, essendo legate alla produzione industriale, queste potevano smettere di funzionare o diventare obsolete rispetto alle nuove tecniche di lavoro. Per la prima volta nella storia della città si è acquisita la possibilità che le architetture e le infrastrutture potessero diventare desuete e quindi inutilizzabili. Nasce, dunque, il concetto di obsolescenza, ossia: «L'invecchiamento dei mezzi produttivi, quali macchine, attrezzature e impianti, dovuto al sopraggiungere di altri mezzi tecnicamente ed economicamente più evoluti» (Dogliotti, Rosiello 1994: 1191).

I manufatti industriali, realizzati durante il XX secolo, sono diventati progressivamente obsoleti, ma allo stesso tempo, sono sopravvissuti alla loro funzione, poiché non sono stati abbandonati per problemi fisici o strutturali, ma per ragioni esclusivamente funzionali; il ciclo d'uso, per cui questi edifici e infrastrutture sono stati realizzati, è stato quindi irrimediabilmente interrotto. Come afferma Zeila Tesoriere: «Le condizioni della rovina ottocentesca si trovano invertite nel destino di questi oggetti, che chiama in causa la loro *utilitas* e non la *firmitas*. Contraendosi come una marea, il Novecento ha così lasciato sull'arenile del sec. XXI gasometri, centrali elettriche, macelli, fabbriche e industrie, ma anche infrastrutture per trasporti poi attualizzati» (Tesoriere 2013: 80).

Dagli anni Settanta in poi, tale fenomeno si è acuito a causa delle mutazioni delle politiche economiche e della trasformazione dei processi produttivi, che hanno modificato i ritmi di estensione della città: «Al termine degli anni Settanta si chiude una fase nella quale le modalità dell'organizzazione tyloistica della produzione implicavano che dosi sensibili e crescenti di suolo venissero associate ad ogni dose di lavoro, nella quale il layout di ogni

ciclo produttivo era pensato in uno spazio comunque estensibile e se ne apre un'altra nella quale, all'apposto, la produzione si fa fenomeno meno appariscente che occupa spazi sempre più piccoli e che perciò si può più facilmente ubicare in modo disperso negli interstizi dei tessuti urbani e rurali esistenti» (Secchi 1984: 10). Si è dunque passati da una fase di espansione accelerata del territorio urbano, propria degli inizi del XX secolo, a una fase di decrescita, di contrazione urbana e di dispersione delle aree produttive, che ha caratterizzato la fine del secolo scorso. Nelle grandi aree urbane e metropolitane, che sin dalla loro costruzione hanno creato un problema urbanistico, vi sono ora vuoti urbani, bacini e distretti industriali obsoleti e abbandonati o in via di abbandono; questi confinano con la città consolidata, nella quale residenze e attività terziarie si contendono il terreno.

Questo fenomeno, nato nelle città d'industrializzazione fordista degli Stati Uniti e nelle città dell'Europa orientale, si è ormai manifestato in tutti i Paesi occidentali, secondo geografie e dinamiche di volta in volta diverse; esso rappresenta tuttavia un connotato comune presente in tutti i territori, interessando, infatti, non soltanto le grandi città industrializzate, ma investendo, in modo frammentario e disperso, anche quelle di minori dimensioni, in cui si trovano edifici, aree, impianti e infrastrutture di antica e recente costruzione abbandonati o in via di dismissione. Le scelte di rilocalizzazione delle attività produttive, riguardano oggi solo una parte delle aree investite da un processo di dismissione molto più vasto, che in alcuni casi si compie con l'abbandono di intere parti del territorio. Creando un paesaggio urbano costellato da aree dismesse, vuoti urbani, spazi riconvertiti ad altre funzioni, manufatti abbandonati o sottoutilizzati. (Boeri 1990: 6) (Figg. 1, 2)



Fig. 1 - La rete ferroviaria sottoutilizzata a Nord di Marsiglia, 2014.



Fig. 2 - Un'industria abbandonata nel quartiere *Les Crottes* a Marsiglia, 2014.

I manufatti obsoleti e gli spazi abbandonati producono oggi più problemi che in passato; un passato che, com'è stato già affermato, ha visto tuttavia spesso convivere la città con le rovine, in cui il nuovo è emerso entro condizioni spaziali imperfette (Olmo 1990: 84). Questa difficoltà ad accettare tali testimonianze del passato produttivo delle città, si manifesta primariamente poiché queste sono state usualmente considerate dalla società come scarti e rifiuti scomodi, che occorreva eliminare piuttosto che conservare. Il più delle volte, infatti, tali edifici sono percepiti come un problema che si preferirebbe risolvere con la demolizione e la costruzione di nuove architetture. Si fatica dunque a intendere questi luoghi e manufatti obsolescenti come testimonianze storiche, aventi un valore memoriale, documentale e immateriale. Nonostante tali resistenze, si è compiuto nel tempo un processo di riconoscimento dei luoghi e dei manufatti industriali obsoleti che sono entrati a far parte del patrimonio della città. Il patrimonio industriale, è stato dunque iscritto nell'ambito della tutela e trasmissione nel tempo, attribuendogli un valore identitario e memoriale. Il processo di patrimonializzazione si è allargato a tutti quei manufatti che hanno svolto in passato una funzione produttiva, ma che al momento non offrivano un ruolo dinamico; tale riconoscimento ha accelerato la loro valorizzazione e riconversione. Le città riscoprono dunque il ruolo dell'architettura esistente, intesa come risorsa, come testimonianza del proprio passato produttivo.



Fig. 3 - Un'officina abbandonata nel quartiere *Les Crottes* a Marsiglia, 2014.

Inoltre, la quantità di questi scarti presenti nei territori ha raggiunto livelli di urbanizzazione altissimi che impone una riflessione dal punto di vista della sostenibilità ambientale; una questione che in passato non si è mai posta per tali luoghi e manufatti abbandonati. Riciclo, rottamazione e conversione sono dei termini che, affiancandosi a quelli di recupero e riuso, descrivono una questione che emerge a causa di una condizione di criticità ambientale su cui gli scarti delle urbanizzazioni passate hanno un notevole peso. (Fig. 3)

Per ciò che riguarda la realtà odierna, la crisi finanziaria, che sta coinvolgendo l'Europa, apre diverse riflessioni sulla questione delle attività produttive; l'assenza di lavoro fa emergere in negativo l'importanza e la centralità che queste ricoprono sia nelle singole città sia nei processi di crescita e trasformazione d'interi Paesi. Nell'ambito della progettazione architettonica e urbana questo tema diventa un nodo cruciale per riflettere sugli attuali mutamenti degli spazi della città e per interpretare i possibili sviluppi futuri, dal punto di vista urbano e sociale. La progressiva dismissione di un elevato numero di aziende e imprese spinge inoltre a ragionare sul cambio di scenario riguardante i modelli produttivi, i luoghi di lavoro e la previsione di nuove strategie su cui intervenire.

La fase di decrescita, di contrazione e di dispersione delle aree produttive, iniziata alla fine del secolo scorso, è arrivata oggi alle estreme conseguenze, presentando una pro-

gressiva smaterializzazione dei luoghi del lavoro. La presenza di un vasto patrimonio di capannoni in disuso, di fabbriche, uffici e infrastrutture abbandonate di recente è la testimonianza evidente del nuovo scenario contemporaneo che riflette una radicale trasformazione del lavoro e degli spazi pensati per le attività produttive. Inoltre, edifici monofunzionali, realizzati esclusivamente per ospitare presidi amministrativi e uffici direzionali delle grandi aziende si svuotano definitivamente e si dimostrano spesso incapaci di reagire all'attuale scenario della crisi del lavoro. Nati per soddisfare delle esigenze produttive oggi superate e obsolescenti, questi manufatti soffrono del cambiamento di scenario avvenuto nel contesto economico.



Fig. 4 - Un'industria abbandonata nel quartiere *Les Crottes* a Marsiglia, 2014.

Gli strumenti e le pratiche di trasformazione architettonica e urbana si trovano oggi a dover gestire interi brani di città ormai privi dello scopo per cui erano stati realizzati, fortemente compromessi da un avanzato stadio di degrado e dunque inadatti a reagire alle mutate esigenze del presente. (Fig. 4)

Parallelamente si evince una progressiva smaterializzazione degli spazi per le attività lavorative, che non hanno più bisogno di collocarsi in strutture esclusivamente pensate alla produzione, ma che sempre più spesso si adattano a contesti meno specializzati, attraverso l'utilizzo di nuove forme di organizzazione del lavoro; la pratica emergente del *coworking* e della diffusione del lavoro tramite internet, sono delle testimonianze evidenti di tale cambiamento.

La dismissione della produzione fisica di materiali e oggetti crea dunque una diversa strutturazione di reti per la produzione immateriale d'idee e servizi. In questo contesto

i luoghi marginali o abbandonati del territorio, acceleratori latenti di uno sviluppo alternativo, possono diventare delle risorse per tali nuove forme di produzione. La possibilità di riciclare questo patrimonio obsolecente e di proporre e favorire nuovi sistemi di organizzazione del lavoro diventano le questioni su cui il progetto di architettura e urbano sono tenuti a misurarsi; come spiega Sara Marini: «L'attuale crisi non solo mette in luce un rivolgimento generale del sistema lavoro ma chiede una progettualità totale: non servono solo e semplicemente progetti architettonici ma idee che sappiano coniugare nuove immagini, nuovi prodotti, nuovi processi, nuovi luoghi, il tutto su un'economia debole e ancora diffusa» (Marini 2012: 13).

Trasformare questi spazi in disuso, anche attraverso interventi semplici ed economici che abbiano lo scopo di mettere in sicurezza le strutture e dotarle dei servizi necessari, può conferirgli un senso e un ruolo rinnovato all'interno della città. Gli interventi di riciclo e trasformazione possono attribuire nuove identità ai luoghi, alle architetture e alle infrastrutture abbandonate, che vengono lette con nuove coordinate interpretative e per ciò che riguarda la nuova organizzazione del lavoro, possono soddisfare le esigenze dei nuovi modelli produttivi. Il progetto per un'architettura avente una specifica funzione produttiva sembra smaterializzarsi in un abaco di possibilità illimitate che accolgono in sé le possibilità di aprirsi a molteplici declinazioni. Oggi, diminuisce la domanda di ambienti specializzati per attività produttive; muta dunque il ruolo dell'architetto, al quale si richiede di codificare una tipologia di approccio piuttosto che una tipologia di spazio. Il compito del progettista non si limita più soltanto alla definizione dell'oggetto architettonico, ma diventa strategico nella localizzazione delle aree o degli edifici esistenti su cui intervenire e nella costruzione di scenari capaci di suggerire sviluppi inaspettati.

Oggi le città europee rappresentano uno straordinario patrimonio architettonico e urbano che testimonia il passato produttivo, industriale, economico e sociale. Non solo aree e complessi industriali, ma anche mercati generali, mattatoi, ospedali, uffici, scuole, caserme, carceri, scali ferroviari, stazioni merci, attrezzature portuali, depositi, bacini di carenaggio, gasometri, banchine, chiuse e canali, caratterizzano il paesaggio urbano contemporaneo. Per tali luoghi, manufatti e infrastrutture definitivamente abbandonate o per le quali sarà decretata la prossima dismissione, è necessario operare un «ampliamento dello sguardo» (Secchi 1990: 61), continuandone la storia; considerando gli attuali parametri della sostenibilità ambientale e la precaria congiuntura economica, è evidente che il riutilizzo e la trasformazione dell'esistente fa parte delle strategie primarie per lo sviluppo futuro delle città.

3.1 Aree dismesse e nuove centralità

Se oggi guardiamo le città dall'alto e se osserviamo la loro crescita attraverso una sequenza di cartografie. L'immagine che possiamo apprezzare è molto diversa da quella ereditata dalla storia della città compatta, della modernità e della prima fase dell'industrializzazione. La metropoli della contemporaneità è la città diffusa, complessa e stratificata, che ha incorporato i centri urbani, che consuma territorio ed energia, che inquina, creando degli insediamenti informali estremamente fragili. La forma della città diffusa è una nebulosa dai confini incerti, attraversata dalle intersezioni di una fitta rete di flussi. È la città dell'automobile, innervata da un programma di grandi reti su ferro e su gomma e da un'intensificazione delle comunicazioni tra parti specializzate: un'estensione continua di centri urbani, intervallati da luoghi degradati e da aree in attesa di future utilizzazioni, dalla ripetizione banale di più recenti lottizzazioni, case unifamiliari e centri commerciali¹. Oggi la città diffusa si è sviluppata secondo le regole della flessibilità, dell'adattamento, della mutevolezza e dello sfruttamento delle risorse disponibili, si presenta come insieme di frammenti, di reti di relazioni, di presenze simultanee, diversificate, combinate secondo modalità ricorrenti o inedite, dove il passato è sempre presente nel contemporaneo, dove la cultura immateriale dei luoghi viene contrapposta alle nuove forme dell'abitare.

Secondo le recenti proiezioni demografiche riportate dall'economista Edward Glaeser, nel mondo vi sono 400 città di decine di milioni di abitanti, destinate ad accogliere la gran parte della popolazione mondiale (Glaeser 2013: 18). Queste città sono l'evoluzione delle megalopoli, anticipata negli anni Sessanta, dal geografo Jean Gotmann riferendosi alle estese aree urbanizzate tra più città, connotate da una costellazione di *gate communities* rispetto a una distesa di tessuti urbani abitati e da comunità espropriate del proprio territorio, della propria cultura e delle proprie tradizioni².

La realtà europea, diversa da quella d'oltreoceano, è costituita oggi da territori urbanizzati attorno alle grandi città, interessati da una profonda riorganizzazione dei processi insediativi, iniziata negli anni Sessanta con il decentramento produttivo e industriale, e contrassegnata, già negli anni Ottanta, con l'emergere di vuoti urbani, con la sovrapproduzione edilizia e con l'incontrollato consumo di suolo, che a causa dell'industrializzazione ha assunto nell'ultimo cinquantennio ritmi vertiginosi. La creazione di stabilimenti industriali, la progressiva espansione delle infrastrutture per rispondere a un incremento di traffico soprattutto stradale, l'ampliamento delle periferie urbane per accogliere il flusso di popolazione proveniente dalle campagne hanno eroso spazi originariamente destinati all'agricoltura.

Gli esiti delle azioni di politica urbana ed economica degli anni Settanta e Ottanta hanno comportato una terziarizzazione non governata dei centri urbani e la ricerca da parte delle famiglie di una casa a costi più accessibili in aree marginali e nei comuni periferici, generando, inoltre, la fuoriuscita delle attività produttive e industriali dalle città, con l'abbandono di molti complessi industriali e con l'emergere di vasti vuoti urbani, spesso all'interno della città consolidata. Tali fenomeni hanno accentuato le difficoltà da parte dell'urbanistica

e dell'architettura nell'individuare gli obiettivi per la realizzazione di strategie di lungo periodo, a causa dell'impossibilità di definire una rinnovata visione d'insieme della città, e inoltre, la complessità di individuare le scelte d'intervento più efficaci e operative su singole parti del territorio.

Già dagli anni Novanta, sono stati portati avanti i primi tentativi di rigenerazione della città diffusa a partire dai problemi propri della diffusione insediativa. I progetti urbani si sono dunque concentrati sulle seguenti criticità: la mancanza di centralità complesse, risolte attraverso l'ideazione di nuove polarità, luoghi caratterizzati da una *mixité* funzionale e sociale; la presenza diffusa di vuoti, considerati non come potenziali aree edificabili, ma intesi come spazi disponibili a una pluralità di usi che mantengano la peculiarità di spazio aperto, trasformandosi in nuovi spazi pubblici; la progettazione del territorio considerato come spazio continuo a prescindere dalle divisioni amministrative; la critica dello *zoning* e di conseguenza l'esigenza di tipologie e configurazioni spaziali caratterizzate da una *mixité* funzionale; la preferenza di trasformazioni rapide e continue che richiedono l'adozione di metodologie progettuali capaci di accogliere il rapido mutarsi della domanda e dei bisogni³.

I progetti urbani realizzati in questi anni, hanno dunque valorizzato l'idea di 'arcipelago urbano', di città policentrica, con l'obiettivo d'inserire nella città, ormai troppo cristallizzata, nuove centralità che la fluidifichino, attraverso la trasformazione di aree abbandonate e obsolete, trasformate in luoghi per la socialità e in nuovi attivatori urbani. Tali interventi hanno puntato sulla visione di una città reticolare, caratterizzata da nuove economie 'arcipelago' con l'obiettivo di accelerare la realizzazione di strategie inedite che permettessero di produrre nuovi cicli di vita per le aree in trasformazione e in dismissione, capaci di indirizzare il mutamento dell'intera città. Queste strategie rimandano al manifesto del 1977 di Oswald Mathias Ungers, che mirava a risolvere il problema della de-urbanizzazione di Berlino facendone un 'arcipelago urbano' di luoghi densi all'interno di contesti più rarefatti⁴.

Le strategie rivolte alle aree dismesse e marginali della città sono inoltre intervenute seguendo un duplice percorso, quello della riqualificazione e della trasformazione; al risanamento passivo dei segni del degrado e dell'abbandono sono stati affiancati interventi attivi, in cui le permanenze si intrecciano con le trasformazioni e le operazioni di riciclaggio dell'esistente, dove i luoghi recuperati non mantengono la destinazione e le utilizzazioni originarie, ma ospitano funzioni rinnovate, modificando radicalmente la propria immagine e producendo trasformazioni considerevoli anche dal punto di vista sociale, diffondendo nuovi stili di vita. Queste aree dismesse diventano i luoghi dell'innovazione, nuove polarità, che funzionano come spazi di attrazione, d'informazione, di servizio, di ricerca e di scambio culturale, ospitando spesso grandi infrastrutture per il tempo libero e il divertimento, come spazi espositivi, parchi urbani, centri commerciali, centri di ricerca, ecc. Le città creano dunque delle nuove centralità grazie alla concentrazione d'infrastrutture di trasporto, comunicazione e culturali e di servizi sociali, come residenze, Università e scuole, finalizzate alla nuova economia del terziario (Brenner, Theodore 2005: 101-107).

Grazie a questi progetti urbani le ex aree industriali e portuali sono state riconosciute come parte del patrimonio materiale e immateriale della città, diventando delle risorse da valorizzare e rendere fruibili a cittadini e turisti, in modo da riattivarne lo sviluppo economico e sociale, da tempo interrotto (Lecardane, Tesoriere 2012: 35).

Così i siti industriali e portuali dismessi, materializzazioni del declino del sistema tecnico, economico e sociale di un'epoca, mostrano oggi la loro nuova condizione urbana, attraverso un'immagine rinnovata, grazie alla realizzazione di grandi progetti di riqualificazione urbana, caratterizzati dalla loro dimensione di evento architettonico.

Tra le aree marginali della città, i porti urbani dismessi sono i luoghi che più di altri possono offrire un'immagine del cambiamento della città esistente, in cui i processi legati alle trasformazioni si presentano e si leggono con maggiore evidenza. I caratteri morfologici e le destinazioni d'uso assunti nel tempo da tali aree urbane permettono di riconoscere una moltitudine di assetti e forme socio-spaziali in grado di sollecitare la costruzione di un nuovo immaginario e la comprensione delle trasformazioni che interessano la città contemporanea.

Il porto è stato per secoli strettamente connesso alla città, fisicamente contiguo, separato ma complementare al suo tessuto urbano, funzionalmente interdipendente, un luogo di connessione tra terra e acqua che ha intrattenuto con la città forme differenti di relazione, determinandone spesso l'espansione urbana e lo sviluppo economico e promuovendone l'immagine. Diversi fattori hanno innescato processi di separazione tra città e porto, arrivando a mettere in discussione l'identità originale dell'ambito portuale in quanto spazio commerciale e produttivo in netta connessione con la città.

In Europa, dagli anni Settanta in poi, a causa della crisi industriale e di particolari politiche economiche, molte aree portuali sono state coinvolte in gradual processi di delocalizzazione, depotenziamento e dismissione delle attività, ciò ha comportato la progressiva perdita di valore di tali aree, causando il degrado urbano e sociale dei quartieri circostanti. Queste vaste zone intercluse, sono diventate degli *enclave* urbani inaccessibili ai cittadini, per la maggior parte sottoutilizzate o in alcuni casi abbandonate del tutto.

Oggi, inoltre, la connessione tra città e porto, non più identificabile come spazio fisico ordinato, appare caratterizzata dal persistere di differenze, contrapposizioni e interazioni causate da rapporti conflittuali tra diversi attori, livelli di competenza e molteplici settori disciplinari, realtà consolidate ed equilibri preesistenti difficili da ridefinire, vincoli che rendono problematico un approccio integrato, strategie per il futuro incentrate su interessi contrastanti e specifici. In queste complesse forme di interazione sono sintetizzate tutte le contraddizioni e le problematiche della progettazione urbana contemporanea; dalle criticità connesse alla dimensione scalare, alla difficile gestione dei processi, alla complessa integrazione con le strategie territoriali esistenti e alla scelta delle forme di finanziamento.

Come evidenzia la geografa Rachel Rodrigues-Malta in un articolo pubblicato sulla rivista *Méditerranée*, dedicata alle strategie di rigenerazione intraprese dalle città portuali: «Oggi, la congiunzione mondiale offre l'occasione di formulare ambiziosi progetti per cancellare i vuoti lasciati dalla scomparsa dell'industria pesante e delle attività tradizionali. Per

raggiungere questi obiettivi, sono messe in opera politiche strutturali complesse. La sfida è quella di rendere la città portuale 'produttiva' e non un semplice luogo di passaggio; è anche quella di risolvere le tensioni tra funzioni portuali e funzioni urbane, di armonizzare le temporalità e le esigenze del 'globale' e del 'locale', e di rispondere alle aspirazioni degli abitanti in termini di qualità del quadro di vita, dell'abitato e dell'offerta soddisfacente di servizi e di spazi pubblici» (Rodrigues-Malta 2008: 9-10). È pertanto possibile interpretare le aree portuali come dei laboratori dei processi di rigenerazione urbana contemporanea. Infatti, le trasformazioni sperimentate da alcune città, dalla seconda metà del XX secolo in poi, viste alla luce delle straordinarie dinamiche di mutamento spaziale e di rinnovamento funzionale dei siti inutilizzati e obsoleti, rappresentano senza dubbio una delle maggiori opportunità di sviluppo urbano in epoca contemporanea⁵.

Fin dagli anni Cinquanta in poi, negli Stati Uniti, sono state avviate diverse operazioni di riqualificazione delle aree marginali e obsolete, e di reintegrazione nel circuito di fruizione urbana, superando le realtà di degrado spaziale e sociale attraverso una terziarizzazione delle attività al posto di quelle industriali. I progetti urbani per le zone portuali hanno lavorato sulla ridefinizione complessiva dell'assetto urbano e del sistema infrastrutturale, avviando delle trasformazioni anche nei quartieri adiacenti al porto, che riconvertiti e riqualificati sono stati valorizzati dal punto di vista urbano, economico, sociale e ambientale, diventando delle nuove centralità urbane.

Tra gli interventi pionieristici realizzati nel Nord America, oltre Boston e New York, l'episodio esemplare, che ha avuto il merito di avviare le successive operazioni di rigenerazione delle aree portuali dismesse, è quello di Baltimora, in cui la crisi economica della città è stata superata attraverso una strategia improntata sulla riqualificazione turistica e culturale del vecchio porto, realizzata dalla municipalità e da investitori privati. Quest'operazione si è compiuta attraverso la realizzazione di due grandi progetti: il *Charles Center* e l'*Inner Harbour* (1963-1988). Gli assi portanti di tali interventi sono stati, infatti: il recupero, almeno parziale, della *Downtown* il nucleo centrale della città, molto degradato, e contemporaneamente la riqualificazione dell'*Inner Harbour*, la vecchia area portuale abbandonata a causa della costruzione di nuovo porto dotato di moderne tecnologie.

La *Downtown*, la parte della città che si affaccia sul porto, è stata riqualificata attraverso la realizzazione del quartiere *Charles Center* in cui sono stati costruiti grattacieli per uffici, residenze, spazi commerciali e parchi urbani. È stata inoltre avviata contemporaneamente la rigenerazione dell'*Inner Harbour*, l'area portuale, attraverso la sua riconversione ad area fieristica e congressuale. Nel 1963, la municipalità ha realizzato il progetto di riqualificazione per quest'area, recuperando, inoltre, il *Fort McHenry*, l'antico forte che proteggeva l'ingresso della città sul mare. Questo forte è oggi una meta di culto e un sito storico di grande interesse. Negli anni successivi il *waterfront* è stato arricchito da diverse infrastrutture culturali, per il tempo libero, per il turismo e per la ricerca, come il *Maritime Museum* (1969), il *campus* universitario per il *Baltimore College* e un grande centro sportivo pubblico (1971), il *Visitors information Center* e il *Science Museum* (1986). A metà degli anni Ottanta il vecchio

porto è diventato dunque una nuova centralità, continuando a generare la realizzazione di ulteriori servizi legati al turismo e al tempo libero. Durante gli anni Novanta, a Baltimora sono presenti oltre 15 milioni di visitatori, attratti da una offerta diversificata di servizi, attività culturali e per il tempo libero e facilitati dalla posizione strategica della città nello Stato del Maryland⁶. (Fig. 5)



Fig. 5 - Il waterfront di Baltimora, 2009, © Baltimore City.

Baltimora è, dunque, uno dei primi esempi di rigenerazione incentrato sull'*urban entertainment*; dato il successo di questa operazione, negli anni successivi tale strategia verrà replicata in tutto il mondo. Oggi sono numerosi i progetti di rigenerazione urbana che a livello internazionale hanno restituito una nuova immagine ai waterfront urbani portuali attraverso strategie di grande interesse. In America e in Asia numerose città portuali come Baltimora, Boston, Oakland, Toronto, Kobe, Seul, Singapore, Shanghai e città medie e piccole hanno realizzato ambiziosi interventi di rinnovamento delle aree portuali. I processi di sviluppo e riqualificazione dei waterfront sono diventati una realtà anche in Australia come a Melbourne e a Sydney e in Nuova Zelanda come a Wellington e ad Auckland.

In Europa, sulla base dei primi interventi sui waterfront nelle città del Nord America, molte città portuali hanno realizzato delle strategie urbane il cui obiettivo principale era di concentrare, nelle aree portuali dismesse nuove attività commerciali, ricreative e culturali. Dagli anni Ottanta, dunque, per reagire alla crisi del settore industriale, alcune città, tra cui Genova, Marsiglia, Saint-Nazaire, Dunkerque, Valencia, Barcellona, Lisbona, Glasgow e Liverpool hanno elaborato numerosi studi e progetti sulle aree produttive obsolete o abbandonate, al fine di potenziare le attività portuali e di destinare gli spazi liberi a nuove attività. Inoltre, la maggior parte di questi interventi, ha prestato grande attenzione al riconoscimento dei porti in quanto risorse urbane e patrimoniali, consentendo di riattivare dinamiche economiche, sociali e spaziali spesso interrotte o in disuso. Tali strategie urbane si sono dunque concentrate sulla valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico, sull'introduzione di nuove attività e servizi, sulla costruzione di nuove residenze e sulla trasformazione degli edifici esistenti, accompagnate da operazioni capaci di ridefinire la città nel suo insieme, contribuendo a riorientare lo sviluppo del tessuto urbano e a indirizzare le tradizionali attività per il tempo libero verso nuove attività culturali e ricreative. Com'è già stato trattato in precedenza, tali operazioni di riqualificazione del waterfront portuale, sono oggi diffuse anche

nel Sud del Mediterraneo, soprattutto in Marocco e in Tunisia, in cui le esperienze occidentali sono state riadattate al contesto maghrebino, seguendo tuttavia delle strategie molto simili a quelle europee. La crisi economica e la conseguente delocalizzazione delle attività industriali e commerciali in aree esterne al centro urbano, sono diventate dunque delle preziose occasioni per riattivare il rapporto tra città e *waterfront*, riconquistare aree e manufatti dimenticati, creando nuovi spazi pubblici e strutture insediative.

Per quanto riguarda la realtà europea, questa volontà di trasformare parti della città obsolete in luoghi dedicati al turismo, alla cultura, alla conoscenza e al tempo libero è stata resa evidente grazie alla realizzazione d'infrastrutture culturali ideate da *archistar* di fama internazionale, come l'Acquario di Genova (1992) di Renzo Piano, La Città delle Arti e delle Scienze (1996) di Santiago Calatrava a Valencia e il Museo Guggenheim (1997) dell'arch. Frank O. Gehry a Bilbao. (Figg. 6, 7, 8)



Figg. 6, 7 - L'Acquario di Genova dell'arch Renzo Piano 1992. La Città delle Arti e delle Scienze dell'arch. Santiago Calatrava a Valencia, 1996, © Calatrava.

Tali architetture hanno avuto il merito di accelerare i processi di rigenerazione urbana, aiutando a conferire una nuova identità ai luoghi dismessi, diventando i simboli della rinascita urbana. Le città chiamano dunque architetti di fama mondiale per ideare i nuovi monumenti della contemporaneità e disegnare nuovi spazi pubblici fondamentali per la riappropriazione di tali luoghi da parte dei cittadini.

Dagli anni Novanta in poi, le operazioni avviate in Europa sono state dunque incentrate sulla ricerca di una nuova identità capace di cambiare in positivo l'immagine delle aree degradate o dell'intera città, con l'obiettivo di attivare una maggiore identificazione degli abitanti e degli utilizzatori; si è dunque lavorato sull'idea di 'città evento'. Le strategie di trasformazione e valorizzazione dei vecchi porti sono, infatti, il frutto delle esigenze di riqualificazione delle città e dei territori nella concorrenza internazionale, la competizione, infatti, a livello nazionale e internazionale, coinvolge sempre più le aree metropolitane.

Si tratta di una concorrenza che mira a obiettivi diversi, talora distanti tra loro: ottenere investimenti produttivi attraverso azioni di *marketing* territoriale, integrare pubblico e privato con nuove strategie di *governance*, valorizzare il capitale sociale, avviare un nuovo modello locale, concentrare le forze verso obiettivi condivisi, ricompattare la società civile

e gli attori economici. Il riposizionamento internazionale delle città rappresenta un obiettivo centrale della nuova competitività urbana, non più centrata sulla produzione, sulle infrastrutture o sul commercio, ma orientata ad azioni di crescita alternative. Si tratta di stabilire delle strategie al fine di attirare le risorse che circolano a livello mondiale in un determinato territorio. Tali strategie vengono definite "imprenditoriali" poiché il loro obiettivo principale è di generare la crescita economica (Bergsli 2008: 77).



Fig. 8 - Il Museo Guggenheim (1997), dell'arch. Frank O. Gehry, 2008.

Emerge dunque una propensione verso una rinnovata offerta culturale e turistica che tende a sfruttare i grandi eventi come occasione di visibilità, sviluppo economico, turistico e culturale, e rigenerazione urbana. Per acquisire una *nomination* per un grande evento effimero, l'immagine della città, la sua offerta turistica e culturale, diventano una variabile determinante. Inoltre, per essere in grado di ospitare un grande evento, le città devono mostrare la presenza d'importanti infrastrutture culturali e per il tempo libero, presentare *facilities* e servizi, garantire trasporti pubblici efficaci, facilitare il soggiorno degli operatori e dei visitatori. Tali motivazioni hanno invogliato ancor di più gli amministratori a rinnovare i *waterfront* trasformandoli in condensatori di servizi culturali e per il tempo libero, diventando spesso il simbolo dell'immagine positiva e rinnovata della città. L'evento effimero si è trasformato dunque in un'operazione che dura nel tempo, un acceleratore di trasformazione di aree degradate e abbandonate della città, attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture e servizi pubblici (Lecardane 2010: 39).

Le ambiziose operazioni realizzate a Barcellona, Lisbona e Valencia sono chiari esempi dell'utilizzo di grandi eventi internazionali come mobilizzatori della rigenerazione ur-

bana e mostrano inoltre il potenziale di questi progetti urbani legati a una strategia di pianificazione metropolitana.

Com'è stato già affermato in precedenza, i Giochi Olimpici del 1992, a Barcellona, hanno rappresentato l'occasione per la riqualificazione del *waterfront* degradato, del tessuto urbano e degli spazi pubblici. Tale strategia è stata ripresa anche a Lisbona in occasione dell'Expo 98, in cui il progetto urbano, realizzato per l'evento, di trasformazione delle aree industriali a Nord-Est della città in una nuova centralità urbana, è stato integrato nel Piano Strategico realizzato dalla municipalità nel 1990. Infine, l'esperienza di Valencia è interessante poiché l'evento sportivo *America's Cup*, del 2007, è stato utilizzato dalla città per avviare delle strategie urbane permanenti e a lungo termine e per realizzare la rigenerazione del *waterfront*, con l'obiettivo di rinnovare l'immagine della città, in modo da giocare un ruolo di primo piano nel Mediterraneo (Lecardane 2008: 109-110). (Fig. 9)



Fig. 9 - Il *waterfront* di Valencia durante l'*America's Cup*, 2007, © America's Cup.

Tra le manifestazioni internazionali, l'evento 'Capitale Europea della Cultura' è sicuramente uno dei più ambiti dalle città europee. Questo evento, avviato dalla Commissione Europea nel 1985, che ha lo scopo di promuovere l'identità culturale europea, è stato realizzato per la prima volta ad Atene nel 1985, in seguito, sono state scelte città di grande importanza culturale come Firenze, Berlino e Parigi, fino a quando, nel 1990 è stata eletta Glasgow, città poco influente dal punto di vista culturale. La città scozzese ha sfruttato la sua elezione come pretesto per una grande operazione di rigenerazione urbana, attraverso

la costruzione di nuovi quartieri in aree degradate. Glasgow è stata la prima a trasformare l'evento culturale europeo in un'operazione durevole. Questo modello di 'città cantiere', è diventato il riferimento di una serie di progetti di trasformazione urbana realizzati in occasione di eventi internazionali (Grésillon, 2011: 160). Dopo il grande successo di *Glasgow 1990* la Commissione Europea ha deciso di dare la possibilità a città di media grandezza, senza una particolare eredità culturale, di diventare per un anno nuove centralità culturali europee⁷.

L'elezione a Capitale Europea della Cultura è diventata, dunque, nell'arco di quasi trent'anni, un'ambita occasione di sviluppo culturale, economico e urbano, capace di promuovere a scala internazionale le città meno conosciute. Inoltre, i progetti delle città elette, nonostante siano spesso al centro di polemiche, sono diventati oggi dei riferimenti esemplari di promozione internazionale e di rigenerazione urbana, realizzati in un arco temporale molto breve⁸. Un esempio di grande interesse è il caso di *Genova 2004*, già trattato nel capitolo precedente, che ha dimostrato come l'elezione a Capitale Europea della Cultura può diventare l'acceleratore di operazioni di riqualificazione urbana; ci riferiamo in tal senso 'all'affresco' di Renzo Piano per il *waterfront* e al recupero del centro antico. *Genova 2004* è stata quindi una straordinaria opportunità per la realizzazione di un progetto concreto per la città. Anche per Marsiglia la *nomination* a Capitale Europea della Cultura nel 2013 ha rappresentato l'occasione per l'avvio e l'accelerazione di ambiziosi progetti urbani. (Fig. 10)



Fig. 10 - La *Villa Méditerranée* a Marsiglia dell'arch. Stefano Boeri, 2013.

I grandi eventi hanno dunque un ruolo di fondamentale importanza nelle strategie di rigenerazione delle città, bisogna tuttavia affermare che tali operazioni sono complesse e mutevoli e gli effetti non sono garantiti in anticipo. Molto spesso l'organizzazione di un grande evento può essere fallimentare, provocando problemi e sconvolgimenti nell'equilibrio

urbano, economico e sociale delle città. Sembra dunque possibile affermare che gli interventi di trasformazione e valorizzazione delle aree portuali, e più in generale delle aree industriali e produttive dismesse hanno il potenziale per diventare degli acceleratori di sviluppo urbano, interagendo con il paesaggio contemporaneo in modo innovativo, in quanto luoghi di grande interesse progettuale, attraverso interventi di riciclo funzionale, di rigenerazione spaziale e di valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico, che si muovono di pari passo con quelli per lo sviluppo economico e sociale. Le aree marginali e abbandonate della città presentano delle caratteristiche che consentono di innescare fenomeni di urbanizzazione capaci di creare forme alternative dell'abitare, del lavoro, del commercio, della mobilità; questi luoghi frammentati rispondono, infatti, ai modi caotici di vivere la città contemporanea, con nuove pratiche d'interazione sociale, economica e culturale.

Attraverso l'obiettivo di ricreare una relazione tra la città, il porto e le aree marginali, tra usi antichi e scenari futuri, tra l'immagine urbana e lo sviluppo economico e produttivo, tra il patrimonio e la città contemporanea, il progetto urbano ha saputo reinterpretare le tracce del passato, i comportamenti diversificati della comunità, coniugandoli con le pratiche contemporanee.

Oggi, il tramonto dalla produzione industriale fordista a vantaggio di una società governata da multinazionali e industrie globalizzate dei servizi e la crisi economica delle potenze occidentali sta determinando un fenomeno di contrazione di quartieri, città e intere regioni, a causa della progressiva diminuzione di popolazione, funzioni e attività, esito di un drammatico processo di declino. Recentemente il fenomeno di contrazione urbana è stato ampiamente riconosciuto come evento globale che richiede il rinnovamento delle teorie tradizionali del cambiamento e della crescita urbana: il fenomeno della *shrinking city*, ovvero delle 'città in contrazione', dilaga ormai in tutta Europa e caratterizza alcuni sistemi urbani che attraversano una fase di crisi strutturale, prodotta da un meccanismo a catena di livello planetario in base al quale la contrazione di certi luoghi alimenta la crescita di altri. Attraverso un processo multidimensionale, che comprende città, parti di città o intere aree metropolitane che sperimentano un drammatico declino della loro realtà economica e sociale, anche a causa dei processi di deindustrializzazione e di suburbanizzazione, aumentando il degrado e la perdita di opportunità di crescita e di lavoro (Oswalt 2006: 735).

A causa di tali questioni di forte gravità e grazie all'emergere dei principi della sostenibilità ambientale, sono apparsi nuovi scenari possibili riguardo alla trasformazione urbana, che hanno visto come fondamento il concetto di 'decrescita felice', formulato dal sociologo Serge Latouche nei primi anni del 2000, ovvero la riduzione controllata della produzione economica e dei consumi, con l'obiettivo di stabilire relazioni di equilibrio ecologico tra l'uomo e il proprio territorio⁹. Con la teoria della decrescita i concetti di progresso e sviluppo non sono più intesi nell'automatico miglioramento e accrescimento dell'esistente, quanto piuttosto nell'accordo con le nuove dimensioni della contrazione, della decelerazione e della riduzione di produzione. Con la crescita della sensibilità ambientale e con gli effetti indotti dalla sovrapproduzione edilizia, la consapevolezza del valore del paesaggio e del

legame che collega la sua perdita all'eccessivo e indiscriminato consumo di suolo si è accresciuta in tutte le aree urbanizzate. Tale cambiamento di fondo ha comportato l'adozione dei principi della sostenibilità ambientale che hanno introdotto la cura per l'ambiente nelle politiche urbane, prescrivendo il riutilizzo delle parti marginali della città esistente, al posto della sua espansione; l'utilizzo delle energie rinnovabili al posto dell'emissione di gas di scarico; e opponendo la *mixité* funzionale e sociale alla monofunzionalità e allo *zoning*, l'alta velocità alla mobilità dolce, e così via.

In questo contesto si moltiplicano i progetti urbani sostenibili realizzati all'interno della città diffusa, che non ne estendono la dimensione. Tali interventi sono incentrati, infatti, sulla trasformazione e riduzione del consumo di suolo, sulle peculiarità del luogo e sulla valorizzazione sostenibile del patrimonio, in opposizione alla riproposizione di operazioni standardizzate già realizzate altrove. Il patrimonio della città consolidata è dunque inteso come risorsa non rinnovabile, che è necessario salvaguardare, valorizzare ed economizzare.

Queste strategie sostenibili, oltre alla valorizzazione del patrimonio, si occupano della riprogettazione dello spazio pubblico, della riconversione delle reti infrastrutturali in disuso, della rigenerazione urbana delle aree dismesse e marginali e del riciclo degli edifici esistenti, intesi come una nuova straordinaria risorsa da re-immettere in un nuovo ciclo di vita. Come spiega Paola Viganò: «[...] oltre alle strategie ormai affermate di riduzione dei consumi energetici e di produzione di energia rinnovabile (incluso il riciclo di energia), le ragioni e la necessità di una trasformazione allargata e capillare della città esistente attraverso la presa in considerazione dei diversi cicli di vita che la attraversano emergono con forza. Il progetto di un territorio consapevole del tema energetico è un progetto di stratificazione che porta in superficie la porosità dei diversi materiali e tessuti urbani, la loro capacità di assorbire trasformazioni spaziali e costruttive» (Viganò 2013: 23).

È proprio questa la scelta che oggi appare più sensata, si tratta di riciclare la città, trasformando le aree obsolete in nuove centralità urbane grazie alla realizzazione di progetti urbani sostenibili. L'insieme di questi luoghi costituisce, infatti, una rete fisica che se trasformata e rigenerata può alimentare la vitalità della città, indicando una visione alternativa degli estesi agglomerati urbani della contemporaneità. Gli interventi realizzati negli ultimi anni, incentrati sulla riqualificazione, rigenerazione, *re-cycling* e trasformazione dell'esistente costituiscono una risorsa per l'architettura che può sperimentare complessi e ambiziosi processi di trasformazione mirando a convertirli in modelli urbani. Queste sono proposte che richiedono un'attenzione rinnovata alla città esistente, al riutilizzo del suo patrimonio urbano e architettonico, riconoscendo l'importanza di costruire in armonia con le caratteristiche geofisiche del territorio e con i sistemi insediativi, anticipando alle scelte di pianificazione l'interpretazione del contesto urbano e naturale e la storia dei luoghi, unitamente alla riscoperta del valore dei beni comuni. I progetti urbani sostenibili per la rigenerazione di aree degradate della città si concentrano sulle caratteristiche del luogo portando avanti un processo che in Francia viene definito *renaturation*, indicando un approccio alla trasformazione in cui l'azione di recupero del costruito viene estesa alle condizioni ambientali d'eco-

logiche del contesto oggetto d'intervento. Negli ultimi anni è inoltre emerso il concetto di 'resilienza urbana', ovvero, la capacità di un territorio e di una comunità di prevenire e affrontare correttamente qualsiasi problematica di tipo ambientale, urbano e sociale. I temi della resilienza e del riciclo dell'esistente richiedono che la flessibilità delle funzioni, la permeabilità degli spazi e l'adattabilità degli insediamenti non vengano più affrontati come problemi esclusivamente concettuali e spaziali, ma debbano essere messe in relazione con il bagaglio sociale, economico e tecnologico che oggi entra a far parte della costruzione della città, diventando temi, strumenti e principi del progetto. Tali temi sono stati approfonditi durante il Convegno *LIFE + Platform Meeting on urban resilience* organizzato a Colombes in Francia (2-5 aprile 2014), in cui si è discusso su come applicare un approccio resiliente alla progettazione e rigenerazione delle città¹⁰. L'incontro è stato un'occasione per far conoscere le esperienze maturate nei progetti europei avviati grazie al progetto *Life*¹¹, ma anche per tracciare una metodologia condivisibile per la progettazione futura.

Dai progetti urbani sostenibili esposti durante il Convegno di Colombes emerge la volontà di implementare un modello su larga scala basato su infrastrutture verdi e gestione consapevole del territorio. Tra i progetti presentati a Colombes, è interessante ricordare l'intervento *Tereul Balance + Positivo* (2012-2015), realizzato in Spagna e finanziato dal progetto europeo *Life*, che sta portando avanti un'opera di rigenerazione di un'area periurbana, in cui si trovano delle cave di argilla dismesse, che saranno trasformate in spazi per il tempo libero, integrati nell'ambiente urbano attraverso corridoi verdi dotati di piste ciclabili.

Negli ultimi anni sono stati avviati diversi progetti simili basati sui temi della resilienza e della rinaturalizzazione. La riconversione della più grande discarica urbana di Barcellona a Vall d'en Joan (150 ha) è tra gli esempi europei più interessanti. La discarica, dismessa nel 2006, è stata trasformata nel *Garraf Natural Park* dallo studio *Batlle i Roig* (2010), che ha previsto la sua conversione in una centrale a biogas e in un sito produttivo agricolo. L'idea del progetto è di disinquinare il sito captando l'energia prodotta e ricoprendolo con un tappeto vegetale adagiato su undici terrazze a vocazione agricola, dove sono coltivate diverse specie di piante locali. (Figg. 11, 12)



Fig. 11 - Il *Garraf Natural Park* nella Vall d'en Joan a Barcellona, dello studio *Batlle i Roig*, 2010, © *Batlle i Roig*.

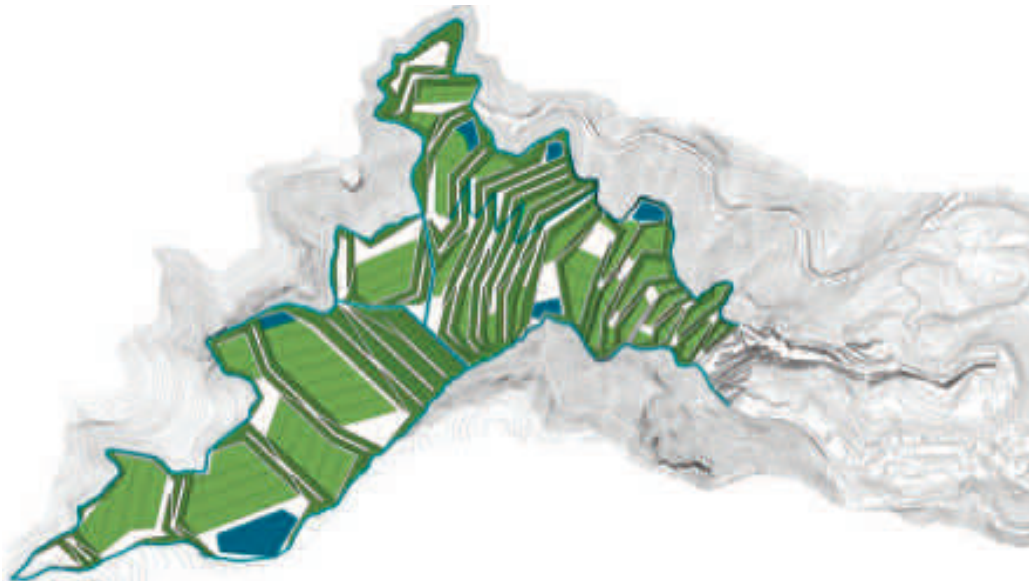


Fig. 12 - Il Garraf Natural Park nella Vall d'en Joan a Barcellona, dello studio Batlle i Roig, 2010, © Batlle i Roig.

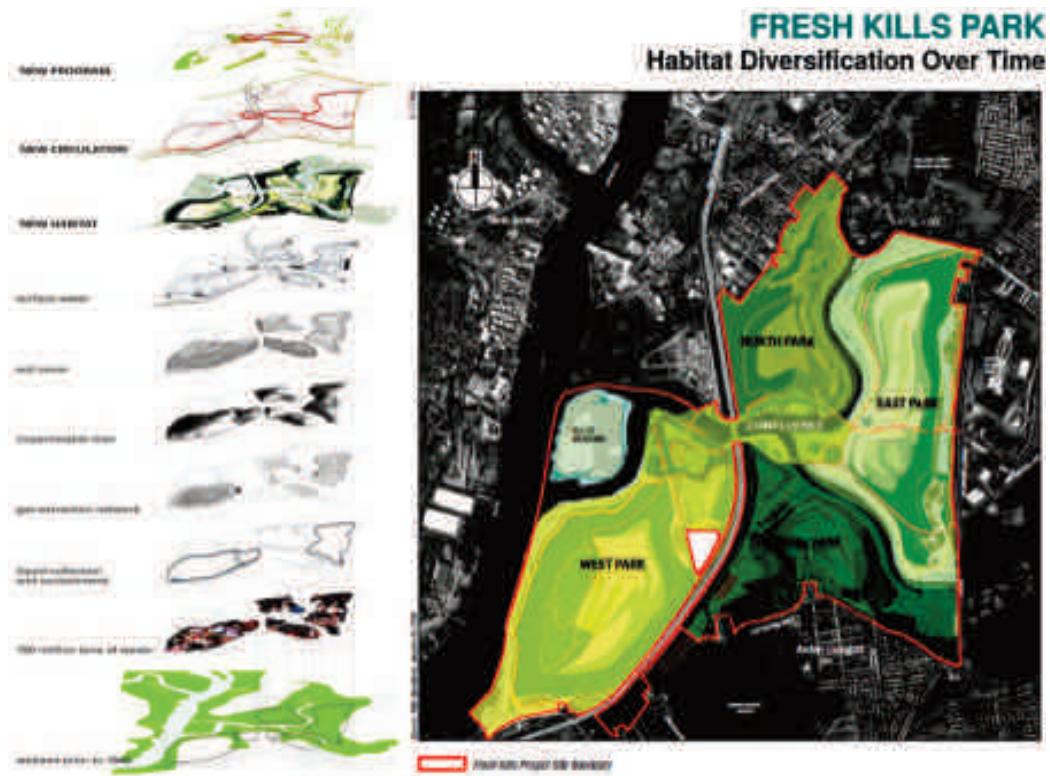


Fig. 13 - Fresh Kills Park, Staten Island, New York, arch. James Corner, 2006, © James Corner Field Operations.



Fig. 14 - *Fresh Kills Park*, Staten Island, New York, arch. James Corner, 2006, © James Corner Field Operations.

Un altro esempio di grandissimo interesse per il suo ambizioso programma è l'intervento dell'arch. James Corner per il recupero della più grande discarica al mondo, ampia 890 ha, situata a Staten Island a New York, in un parco urbano chiamato *Fresh Kills Park* (2006 - in corso). (Figg. 13, 14)

Molti progetti urbani sostenibili che hanno come tema centrale la resilienza urbana, cercano di trovare dei punti di forza nelle aree degradate o a rischio ambientale. Come nel caso del progetto *Urban Oases* (2012-2017) a Keidas in Finlandia, in cui le acque piovane vengono considerate come una risorsa piuttosto che come una criticità del territorio, attraverso la trasformazione delle aree urbane degradate in luoghi serviti da acque meteoriche filtrate per il riuso. Anche nella città di Copenhagen, eletta *European Green Capital* 2014, è stato realizzato un progetto simile per il *Saint-Kjelds Climate Adaptation District* (2011-2016), ideato dallo studio *Tredje Natura*. (Figg. 15, 16, 17)

Questo intervento propone la realizzazione, in una zona marginale e abbandonata della città, di un nuovo quartiere capace di gestire meglio le inondazioni prodotte dai cambiamenti climatici, producendo una nuova forma urbana soprattutto per ciò che concerne gli spazi pubblici; l'acqua viene assorbita dai parchi e dalle piazze permeabili sia per alleggerire il carico idrico che grava sul sistema fognario sia per creare nuove aree per il tempo libero legate all'acqua.

Nel capitolo precedente sono stati trattati i progetti urbani realizzati recentemente in Maghreb e nel Mashrek. Attraverso lo studio di tali operazioni è emerso che anche in questi Paesi del Sud del Mediterraneo è nata un'attenzione alla riqualificazione e bonifica di aree fortemente inquinate, zone industriali dismesse, vuoti urbani e *waterfront* degradati, come nel caso del già citato progetto urbano sostenibile *Taparura* a Sfax.



Figg. 15, 16, 17 - Il progetto del *Saint-Kjelds Climate Adaptation District*, dello studio Tredje Natura, Copenhagen, 2011-2016, © Tredje Natura.

Le azioni di rigenerazione urbana sostenibile riguardano, oltre alla riqualificazione del patrimonio urbano e ambientale dei luoghi marginali e degradati, anche la valorizzazione dell'identità immateriale della città industriale attraverso progetti sostenibili, in tal senso il caso di Nantes é certamente tra i più interessanti; in particolare, la riqualificazione dell'antico quartiere industriale *des Fonderies*, all'interno dell'*Île de Nantes*. L'intervento fa parte di un più ampio programma di riqualificazione dell'*Île de Nantes* (2000-2030), fondato sull'idea che la città si può rinnovare a partire da sé stessa, come dichiara l'architetto Alexandre Chemetoff, uno dei progettisti del *Plan guide*. Il progetto di riqualificazione di questo quartiere è stato pilotato dalla *Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique* (Samoa), società pubblica che si occupa della realizzazione di progetti urbani.

Tale quartiere eterogeneo è costituito dagli antichi complessi industriali delle *Fonderies de l'Atlantique* e da edifici per uffici e residenziali realizzati negli anni Sessanta. Una parte mal servita della città, divisa dai quartieri circostanti da grandi assi di circolazione. L'intervento ha previsto la realizzazione di uffici, residenze e spazi pubblici con l'obiettivo di rigenerare il tessuto urbano a partire dalla riprogettazione degli spazi pubblici, apportando nuovi elementi di *mixité* sociale e funzionale.

La realizzazione degli spazi pubblici è servita a permettere l'apertura del quartiere al resto della città, rianneggiando gli isolati e prolungando alcune strade esistenti al fine di creare dei nuovi legami. Gli spazi pubblici sono stati articolati attorno al giardino *des Fonderies*, l'elemento più significativo del progetto, del quale possono beneficiare sia i nuovi edifici realizzati attorno allo spazio pubblico che l'intero quartiere. Il progetto del giardino, dello studio ADH Architects (2007-2009), di 3200 m², situato sotto le coperture delle antiche *Fonderies* riqualificate, si è occupato del parziale rimodellamento del suolo per risanare il terreno inquinato e dare forma allo spazio vegetale coperto. Il giardino *des Foundries* ha la duplice funzione di spazio pubblico di quartiere e luogo espositivo delle attività del passato. L'intervento ha, infatti, messo in valore il patrimonio botanico e orticolo del territorio di Nantes e ha rivelato le tracce delle antiche attività industriali del sito.

Il patrimonio materiale e immateriale del luogo è stato, in questo caso, valorizzato in maniera molto efficace attraverso un progetto urbano sostenibile. Qui l'approccio alla progettazione sostenibile è stato, infatti, affidato al recupero della memoria del luogo, sia per quanto riguarda la sua storia di spazio di produzione, che per le caratteristiche naturali proprie del paesaggio fluviale. (Figg. 18 - 19)

Anche Marsiglia ha avviato una strategia urbana sostenibile, continuando il progetto *Euroméditerranée* attraverso una seconda fase 'verde'. *Euromed II* (2008-2030) riguarda, anche in questo caso, la trasformazione di un'area industriale fortemente degradata all'interno nella parte Nord della città¹².



Figg. 18, 19 - Il giardino *des Fonderies* a Nantes, dello studio ADH Architects, 2007-2009, © ADH Architects.

Alla luce degli esempi proposti, è chiaro che, negli ultimi anni, si è registrato l'abbandono progressivo di strategie urbane legate alla realizzazione di architetture iconiche realizzate da *archistar*, preferendo al contrario la costruzione di architetture sostenibili, e dunque meno spettacolari e più legate al contesto. Inoltre, si è intensificato notevolmente il fenomeno del riciclo degli ex edifici industriali e produttivi e delle infrastrutture esistenti, che fino a qualche anno addietro sarebbero stati demoliti. Tali fenomeni sono attribuibili sia ad una rinnovata attenzione al patrimonio urbano e industriale e ai suoi valori immateriali, sia a causa della crisi economica che ha prodotto un ridimensionamento e una ra-

zionalizzazione degli interventi urbani. L'architetto Muck Petzet, che lavora sul riuso e il riciclo di luoghi e architetture abbandonate, spiega tale cambiamento di approccio nei confronti della città esistente: «Credo che il sistema della cosiddetta 'architettura delle icone' - *star-architecture* - non ci stia portando molto lontano. 'L'esistente' come punto di partenza contiene in *nuce* l'idea di superare la possibilità dell'autonomia formale del progetto. D'altra parte, se esplori in profondità ciò che esiste puoi avere una conoscenza più approfondita delle cose e, paradossalmente, pur essendo meno autonomo, puoi essere più libero e aperto» (Petzet 2012: 1).

Si sta dunque passando progressivamente da strategie incentrate sull'ideazione della 'città evento' ad azioni sostenibili che hanno come obiettivo la creazione dell'eco-città. Queste strategie possono apparire apparentemente diverse e contrastanti, in realtà intervengono sugli stessi luoghi, sulle aree marginali e dismesse e sulla città consolidata, allo scopo di inserirli in un nuovo ciclo di vita, conferendogli una nuova immagine. Queste operazioni hanno come obiettivo lo sviluppo economico, l'innalzamento della qualità della vita dei cittadini e vengono inoltre sfruttate dalle città con l'obiettivo di competere tra loro per emergere a scala nazionale e mondiale. Dunque, la strategia di utilizzare il progetto urbano come prodotto di *marketing* per lo sviluppo economico e urbano, resta la stessa. Quello che cambia è l'immagine della città, che privilegia i temi emergenti della sostenibilità ambientale, del riciclo ecologico e della resilienza come strumenti d'intervento sull'esistente.

In generale, le città hanno compreso che per intervenire sul patrimonio di tessuti urbani marginali, dismessi e degradati non è sufficiente agire soltanto attraverso opere di manutenzione o sostituzione. Occorre al contrario portare avanti strategie incentrate sull'attivazione di più cicli di vita, in modo da rendere la città più rispettosa dell'ambiente e delle risorse e più innovativa, energeticamente più efficiente, più ricca dal punto di vista culturale e patrimoniale e più inclusiva dal punto di vista sociale. Le città riciclano oggi le zone già utilizzate, luoghi mortificati dalle passate scelte di un modello di sviluppo ormai obsoleto e da politiche urbane inefficienti, omologanti e inadeguate al potenziale culturale e patrimoniale dei territori. Nuove strategie di rigenerazione vengono avviate per evitare di disperdere energia, per costruire nuove centralità capaci di spronare la partecipazione collettiva, attraverso la riattivazione dei loro potenziali latenti. Per attivare tali cambiamenti occorre che la città consolidata venga intesa quale risorsa da preservare, non solo per quanto riguarda la riduzione dei consumi energetici, ma soprattutto in quanto detentriche di risorse e di uno sviluppo potenziale inedito e innovativo.

3.2 *Re-cycling* e trasformazione

In tempi di crisi, l'architettura deve confrontarsi con una realtà globale complessa e frammentaria, prigioniera di un sistema economico in affanno. L'architettura riflette tali problematiche, è specchio del mondo contemporaneo, inseguendo e a volte anticipando le criticità insite nella società. In tal senso, il *re-cycling* in architettura, è un tema nato molti anni fa nell'ambito della cultura del progetto architettonico, rafforzatosi durante gli anni Settanta, a causa del fenomeno di dismissione delle aree produttive, portuali, militari e degradate presenti all'interno delle città. Il riciclo è stato percepito, fin dal principio, come una 'filosofia architettonica', come un nuovo modo d'intendere l'urbano e il costruito, conferendogli un valore inedito e non come semplice pratica costruttiva. Il riciclo non è, infatti, inteso nella sua accezione più semplice di riutilizzo di materiali scartati ma come strategia creativa che ha lo scopo di re-immettere in un nuovo ciclo di vita le architetture obsolescenti, le ex aree produttive dismesse e le zone urbane e paesaggistiche degradate, che fino a poco tempo fa sarebbero state demolite o abbandonate, poiché non considerate degne di sopravvivere alla loro funzione originaria. È una pratica che consente di ridurre gli sprechi, di limitare la presenza dei rifiuti, di abbattere i costi di smaltimento e di contenere quelli di produzione del nuovo. Riciclare vuol dire, in altri termini, creare nuovo valore e nuovo senso; è un'azione ecologica che spinge l'esistente dentro il futuro trasformando gli scarti in nuove polarità. Non si tratta dunque di restaurare l'esistente; l'idea della conservazione tende a imbalsamare l'immagine dello spazio architettonico o urbano conferendo un valore all'immutabile. Al contrario per gli interventi di riciclaggio il valore è il cambiamento, quando riesce a generare figure come quelle che i casi citati hanno saputo esprimere.

Il termine riciclo è diventato oggi una delle principali parole chiave e una delle strategie più ricorrenti per le trasformazioni urbane delle città che vogliono percorrere la strada della sostenibilità, della qualità e della creatività. La cultura architettonica e urbanistica, ma anche l'economia e il design, sono stati influenzati dal motto *Reduce/Reuse/Recycle* promosso dalla *US Environmental Protection Agency*, generando negli ultimi anni molteplici declinazioni e approfondimenti. È dunque importante comprendere il significato di questi tre termini.

Nell'epoca attuale di forte trasformazione e di crisi economica, ridurre e contrarre l'estensione della città è diventato obbligatorio, per tali motivi sono state avviate riflessioni e studi sul ciclo di vita e sull'idea di città esistente come risorsa. Se si accetta l'ipotesi che la città può essere riciclata per parti o nel suo insieme, al termine di differenti cicli di vita, allora le città in continua mutazione possono essere intese come delle 'risorse rinnovabili'. La rinnovata attenzione ai temi dello sviluppo sostenibile ha dunque attribuito al riciclo urbano e architettonico un significato politico, in netta opposizione alla città diffusa e alla cementificazione dissennata del territorio. La teoria e la pratica architettonica hanno sposato, anche se indirettamente, le teorie del sociologo francese Serge Latouche noto teorico della decrescita, trovando nel riciclo una valida alternativa di sviluppo sostenibile delle

città del XXI secolo; come piega Latouche: «La decrescita non è la crescita negativa. Sarebbe meglio parlare di 'acrescita', così come si parla di ateismo. Il perseguimento indefinito della crescita è incompatibile con un pianeta finito [...] Siamo ancora in tempo per immaginare un sistema economico basato sul riuso, sul riciclo» (Latouche 2006: 18).

Si comprende dunque in maniera sempre più chiara che la trasformazione dell'esistente sarà la questione centrale del XXI secolo. Il progetto architettonico e urbano sarà sempre più oggetto di riqualificazione, rigenerazione e riconversione. Tuttavia è importante comprendere la differenza tra la nozione di *recycle* e quella di *reuse*. Il concetto di riuso è incentrato sull'esistente, anziché sulla produzione *ex novo*, utilizzando metodologie d'intervento profondamente mirate sulla riabilitazione del bene, evitando cambiamenti estremi e possibili sconvolgimenti di senso. Al contrario, l'adozione del termine riciclo nell'intervento sull'esistente, rispetto a termini come recupero, riqualificazione o riuso, sposta il centro dell'attenzione dal predominio delle qualità dell'esistente alle capacità dell'azione progettuale di trasformarlo per attivare nuovi cicli di vita: l'esistente è assunto, di fatto, come materiale utile per un progetto completamente rinnovato.

Come spiega l'architetto Muck Petzet, in occasione della presentazione della mostra *Reduce/Reuse/Recycle* presentata al Padiglione tedesco durante la XIII Biennale di Architettura di Venezia: «C'è in verità molto da imparare dalle diverse esperienze internazionali nella gestione di ciò che consideriamo 'rifiuto'. Ridurre i rifiuti è ovviamente essenziale perché ha direttamente a che fare con la nostra esistenza; indispensabile e anche riutilizzare ciò che già esiste cambiando solo quanto necessario; cruciale e riciclare, attività che implica un'effettiva modificazione della materia» (Petzet 2012: 1).

Riciclare vuol dire, dunque, rinnovare le aree degradate della città, rigenerare le reti infrastrutturali abbandonate, trasformare edifici obsoletti attraverso progetti di sovrapposizione, di sottrazione o di annessione di nuove parti e infine costruire architetture con elementi recuperati *ready-made*, guadagnati dalla demolizione di altri edifici. Pratiche che, inglobando azioni avvolte semplici ed effimere, sembrano il presupposto di un avanzamento della cultura progettuale basata più sulle relazioni e le intersezioni con l'esistente piuttosto che sulle architetture iperfigurative degli ultimi anni del secolo passato. Il *re-cycling* è dunque una nuova strategia efficace perché capace di inglobare le più diverse modalità di trasformazione dello spazio, dando risposte multiple alla crisi economica che affligge le città e all'idea stessa di progresso.

Quest'attenzione ai temi del riciclo, strettamente attinenti alla cultura contemporanea, alla sostenibilità e all'economia delle risorse ambientali, si riflette nei progetti, nelle riflessioni, nelle ricerche e nelle esposizioni realizzate recentemente in tutto il mondo. La mostra «*Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*», tenutasi dal primo dicembre 2011 al 29 aprile 2012, al MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XXI secolo a Roma, può essere intesa come il manifesto della pratica del riciclo in architettura, diventato una tappa di fondamentale importanza per le successive riflessioni su tali temi in Italia¹³. (Figg. 20, 21, 22, 23)

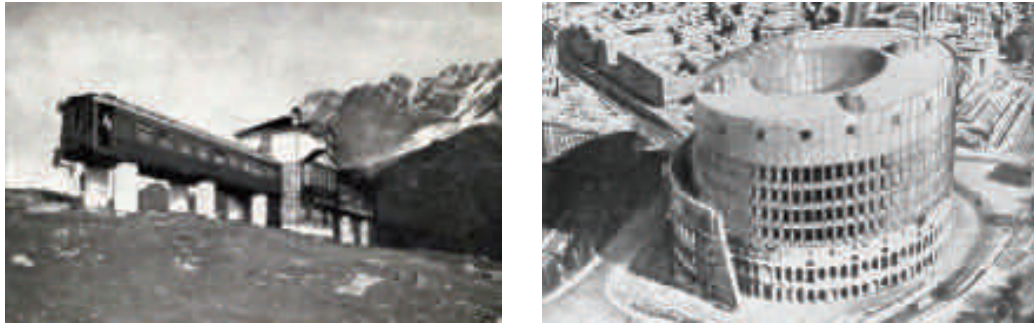


Figg. 20, 21, 22, 23, - La mostra «Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta», MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XXI secolo, Roma, 2011-2012, © MAXXI.

L'esposizione, a cura di Pippo Ciorra, senior curator del MAXXI di architettura, con la collaborazione di Reinier De Graaf (OMA), Sara Marini, Mosè Ricci, Jean-Philippe Vassal e Paola Viganò, ha dimostrato l'efficacia dell'applicazione del principio del riciclo nei campi dell'urbanistica, del paesaggio, dell'architettura e del design. Questo evento è stato incentrato sulle modalità di riciclo attuate in rapporto con lo spazio costruito, presentando numerosi progetti che hanno previsto la trasformazione di ampie porzioni di tessuto urbano e d'infrastrutture dismesse quali silos, carri ponte, linee ferroviarie, basi di sommergibili, porcellane, discariche, vagoni ferroviari o container. Una campionatura di strategie di rivitalizzazione di siti e architetture che hanno perso la loro utilità e il loro significato e che sono state riciclate in modo da avere la possibilità di iniziare un nuovo ciclo di vita. L'esposizione è stata il risultato di una ricerca sui temi del re-cycling da parte dei curatori, che hanno inteso l'evento come l'esposizione dei risultati di tale lavoro piuttosto che come una semplice mostra d'arte e d'architettura, proiettando tali temi in un dibattito attuale attorno alla progettazione architettonica contemporanea.

L'accezione positiva del concetto di decrescita si riflette dunque anche in questa mostra, la direttrice del MAXXI Architettura, Margherita Guccione spiega, infatti, a tal proposito che: «Il riciclo è una strategia capace di inglobare i più diversi modi di trasformare uno spazio, dando risposte multiple e leggere alla crisi dei grandi sistemi o meglio dell'idea stessa di progresso» (Petroni 2011). Pippo Ciorra intende, invece il re-cycling come un'occasione per intervenire sulla città esistente attraverso azioni innovative e creative: «La strategia del riciclo appare

allora come un approccio che consente di tenere insieme memoria e innovazione radicale, realismo e *tabula (quasi) rasa*, una specie di piccola utopia socio-espressiva che può guidarci nel ricostruire allo stesso tempo i territori e le teorie [...] una specie di forma omeopatica della modernità, capace di assorbire il passato, il contesto, le identità preesistenti senza imitare e senza lasciarsene sopraffare» (Ciorra, Marini 2011: 18).



Figg. 24, 25 - Il progetto iniziale del *Wagristoratore*, nel Passo di San Giacomo, dell'arch. P. Portaluppi, 1888. Sopraelevazione del Colosseo, Superstudio 1969. © MAXXI.

L'esposizione organizzata al MAXXI ha cercato di realizzare un excursus storico dei progetti incentrati sul riciclo, partendo dai primi del XX secolo con il progetto del *Wagristoratore* di Piero Portaluppi del 1929. Due vagoni ferroviari, trasportati sul passo alpino di San Giacomo e appoggiati su dodici pilastri di cemento, diventati un punto ristoro con all'interno un ristorante e un rifugio alpino¹⁴. Andando avanti nel tempo, dagli anni Sessanta in poi, la trasformazione dell'esistente è stata coniugata ai progetti utopici di architettura radicale, in opposizione con le teorie architettoniche del tempo, come nel caso del progetto di 'sopraelevazione del Colosseo' ideato da Superstudio del 1969. La mostra ha esposto, inoltre, il progetto di Peter Eisenman per il concorso sull'area di San Giobbe a Cannaregio a Venezia, del 1978. Tale progetto è nato dal disegno di griglie e di giaciture che derivano dalla lettura della città e dalle sue stratificazioni o layers, le maglie del nuovo si intrecciano e si sovrappongono a quelle dell'esistente, reinterpreandolo e trasformandolo. (Figg. 24, 25)

Dagli anni Novanta in poi l'attenzione non è più rivolta alle ipotesi di riuso o alla trasformazione del patrimonio monumentale o del tessuto storico, ma al riciclo delle architetture, delle infrastrutture e dei tessuti urbani obsolescenti. La mostra ha esposto progetti esemplari di riciclo contemporaneo, come *Le Fresnoy Art Center* dell'Arch. Bernard Tschumi (1991-1997); il *Palais de Tokyo* dello studio Lacaton & Vassal (1999-2012); i progetti degli architetti Giuseppe Lignano e Ada Tolla (Lot-Ek), che utilizzano materiali inediti e a basso costo per realizzare architetture di notevole impianto costruttivo e spaziale, come il riciclo dei container merci per realizzare un centro commerciale a Pechino (2008); il padiglione effimero *EcoARK*, realizzato nel 2010 in occasione del Taipei International Expo, composto da facciate interamente costituite da bottiglie di plastica riciclate, trasformate in Polli-Bricks dall'organizzazione *MiniWIZ Sustainable Energy Development*; il celebre *High Line*

di New York di Diller Scofidio + Renfro, James Corner & Field Operations e del paesaggista Piet Olouf (2009); l'intervento di riconversione di della discarica di Vall d'en Joan, vicino Barcellona, dello studio Batlle i Roig (2010); e infine i disegni dell'arch. James Corner per il recupero di una discarica a Staten Island (2014). (Figg. 26-27)



Figg. 26, 27 - *Sanlitun South*, dello studio LOT-EK, Pechino, 2008. Il padiglione effimero *EcoARK*, per la Taipei International Expo, di MiniWIZ Sustainable Energy Development, 2010, © MAXXI.

La mostra «*Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*», ha dunque avviato la riflessione sui temi del riciclo in Italia, grazie a tale evento si sono, infatti, moltiplicate le occasioni per passare dalla fase del manifesto alla fase dell'azione. Ciò è stato evidente in occasione della XIII Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia del 2012, in cui gran parte dei padiglioni nazionali erano incentrati sul tema del riuso e del riciclo, seguendo le esperienze già realizzate in precedenza ma aprendo, allo stesso tempo, nuovi filoni di indagine. Come la già citata mostra *Reduce/Reuse/Recycle* esposta al Padiglione tedesco, a cura dall'architetto Muck Petzet, che in questa occasione ha sintetizzato anni di lavoro pratico e teorico sulle strategie di riconversione degli edifici, che lo hanno portato a realizzare importanti progetti in *shrinking cities*, come la riabilitazione del *physikerquartiers* a Leinefelde (2001) e di un edificio abbandonato a Hoyerswerda (2007) e numerosi altri interventi di rigenerazione e riciclo realizzati in Germania. (Figg. 28-29) Inoltre, è importante ricordare la ricerca *Euro Mediterranean Urban Voids Ecology* (EMUVE), realizzata grazie alla *Marie Curie Intra-European Fellowship*, che ha lo scopo di realizzare strategie progettuali per la rigenerazione di architetture e aree urbane abbandonate. Appare ormai chiaro che la questione non riguarda solo il riutilizzo dei materiali, degli spazi, degli edifici o delle aree urbane marginali, quanto la necessità di rigenerare dal punto di vista architettonico, culturale, sociale ed economico gli insediamenti urbani attraverso la reintroduzione in nuovi cicli di vita dei complessi, dei tessuti urbani e delle reti infrastrutturali in dismissione.

Un altro esito delle mostre e delle ricerche realizzate in Italia dal 2011 è il Progetto di Ricerca triennale PRIN «*RE-CYCLE Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*» (2013-2016)¹⁵, che si basa sulla presa di coscienza della condizione problematica nella quale oggi versano le città e i paesaggi italiani a causa della progressiva



Fig. 28 - L'esposizione *Reduce/Reuse/Recycle* del Padiglione tedesco, XIII Biennale di Architettura di Venezia, 2012, © Muck Petzet.



Fig. 29 - La riabilitazione di un edificio a Hoyerswerda in Germania dell'arch M. Petzet, 2007, © Muck Petzet.

urbanizzazione dei suoli e del contemporaneo processo di abbandono di strutture e di spazi aperti anche se di recente costruzione o trasformazione.

L'oggetto del programma di rilevante interesse nazionale sono i tessuti urbani e gli edifici obsolescenti non più congruenti con i nuovi usi o mai terminati, abbandonati anche prima di essere utilizzati. Lo scopo della ricerca è di tracciare strategie sostenibili sperimentali in grado di rispondere all'urgenza della trasformazione di tali siti in spazi per la città del futuro. Paola Viganò, coinvolta nel progetto, spiega che: «Elemento di originalità della ricerca proposta è mettere al centro il concetto di ciclo di vita. Si ri-cicla ciò che è soggetto ad un ciclo di vita. Parti di città, oggetti, materiali» (Viganò 2013: 15). Prendere in considerazione il ciclo di vita degli elementi della città, porta a riflettere sulle modificazioni di questi nel tempo, sui processi di crescita, di declino e sull'apertura di nuovi cicli. Il tempo diventa dunque un concetto centrale nell'idea di *re-cycling*. Col trascorrere del tempo, infatti, alcuni elementi rimangono immutati, mentre altri si adattano, trasformandosi radicalmente. «L'apertura e la chiusura di nuovi cicli modificano inesorabilmente stili di vita, pratiche dello spazio e dinamiche sociali: nuove e vecchie popolazioni si confrontano, spesso confliggono, nuove marginalizzazioni si producono ridefinendo gli spazi dell'inclusione e quelli dell'esclusione. La dimensione sociale e politica dell'attivazione di nuovi cicli di vita o della loro chiusura si esplicita nello spazio e attraverso lo spazio» (Viganò 2013: 24).

Come già detto nel primo capitolo, l'approccio critico della *tabula rasa* modernista, ha elargito all'architettura e alla città la pratica del collage urbano, d'ibridazione e di stratificazione di tessuti e di oggetti. In seguito, durante la metà degli anni Ottanta, Vittorio Gregotti e Bernardo Secchi hanno affrontato tali temi attraverso la teoria delle modificazioni, incentrata su variazioni puntuali e trasformazioni parziali dell'esistente. Oggi, la ricerca punta su azioni di trasformazione più incisive, partendo dalla convinzione che ai luoghi e alle architetture esistenti possa essere garantita una nuova vita attraverso radicali trasformazioni. Paola Viganò precisa, inoltre, come la teoria del riciclo metta in discussione l'idea stessa di progresso, proponendo un altro modello di sviluppo: «Oggi sono le idee stesse di modernità e di sviluppo a essere sottoposte a critica e revisione. Se la trasformazione è radicale, osservare la città e il territorio come deposito di molteplici cicli di vita rappresenta un primo passo per la costruzione di una teoria della città e del territorio come risorse rinnovabili» (Viganò 2013: 16). Lo spazio urbano viene dunque inteso come una risorsa rinnovabile, che richiede metodologie e azioni progettuali specifiche; in tal senso il riciclo diventa dunque una strategia fondamentale di trasformazione urbana sostenibile (Masbounji 2013: 109).

La dismissione delle aree industriali e di quelle infrastrutturali, che si affiancavano per servirle, libera oggi vaste aree e architetture che diventano i luoghi privilegiati del progetto urbano e architettonico contemporaneo. Questi luoghi sono oggi al centro di riflessioni e interventi per ciò che concerne le articolate questioni della rigenerazione urbana e per quanto riguarda la valorizzazione delle qualità immateriali e identitarie, che si aggiungono ai principi emergenti della sostenibilità ambientale.

Il dibattito sul patrimonio, avviato dagli anni Ottanta in poi, ha fatto emergere l'idea

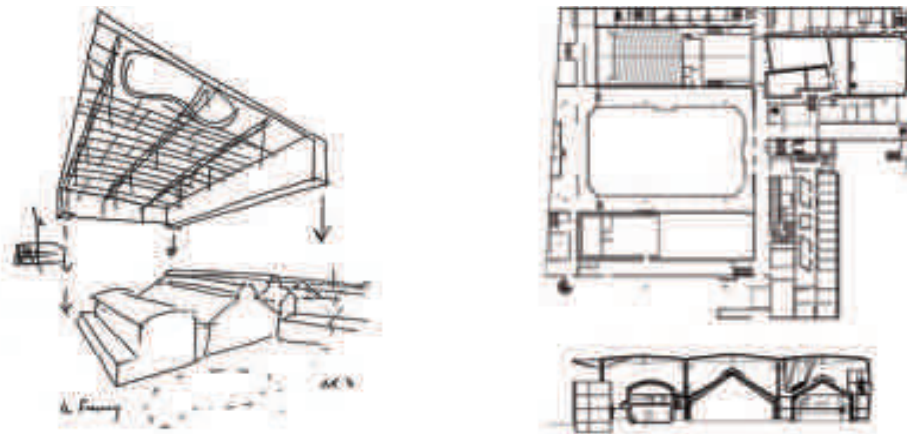
che sia possibile conferire agli ex edifici, produttivi, industriali e militari il valore di patrimonio monumentale al di là degli usi originari. Molti manufatti obsolescenti sono stati dunque patrimonializzati diventando il simbolo di un nuovo approccio al patrimonio che non si limita al manufatto architettonico in sé, ma che riconosce la sfera materiale e culturale immateriale in tutte le sue forme. Queste costruzioni non mostrano le caratteristiche specifiche delle architetture monumentali nel senso classico, come ad esempio la fruizione pubblica, lo stretto rapporto con lo spazio pubblico e l'identificazione di valori positivi delle comunità. Il progetto d'architettura ha dovuto dunque puntare sulle dimensioni e della morfologia di tali manufatti, generando trasformazioni radicali dal punto di vista dell'uso e dell'immagine. Come spiega Renzo Lecardane: «[...] è stato sperimentato un nuovo approccio al progetto di architettura, attenuandosi l'interesse per la tipologia, come figura di riferimento del progetto, e riconoscendo il potenziale creativo del livello formale proprio di edifici di grandi dimensioni. Tali manufatti, colti alla grande scala, si troverebbero in relazione al territorio al punto da divenire essi stessi degli elementi territoriali. Definiti attraverso manipolazioni, inserzioni e ibridazioni, questi grandi edifici si proponevano di integrare programmi molto differenti e di assimilare alcuni elementi provenienti dal sito» (Lecardane 2012: 37)

Studiando gli interventi realizzati dalla seconda metà del secolo scorso fino ai nostri giorni, è evidente la tendenza alla trasformazione di tali manufatti obsolescenti, per lo più, in infrastrutture culturali. Gli ex edifici industriali, produttivi e militari si prestano alle mutazioni, presentando spazi ampi e flessibili particolarmente adatti a funzioni artistiche e culturali. Queste architetture sono, infatti, facilmente trasformabili, attraverso operazioni di svuotamento, sottrazione, addizione e sopraelevazione. Tali operazioni di re-cycling hanno segnato l'ingresso inesorabile delle ex architetture dismesse in una logica di comunicazione in cui l'immagine della trasformazione architettonica del manufatto obsoleto svolge un ruolo determinante per la rigenerazione urbana dell'intera città. Inoltre, questi progetti sono molto spesso reversibili ed effimeri, inserendo tali architetture nell'era dell'evento.

Molti di questi edifici sono stati patrimonializzati attraverso diverse strategie nazionali; grazie, infatti, alla recente attenzione verso i valori immateriali si è compresa l'importanza di tali manufatti in quanto simboli della storia, della cultura e dell'identità dei luoghi. Per ciò che riguarda la Francia, ad esempio, il Ministère de la Culture ha istituito, nel 1999, il riconoscimento *Patrimoine du XX siècle*, che ha lo scopo di valorizzare e far conoscere all'opinione pubblica residenze, ex edifici industriali, militari, ecc., che hanno un particolare valore architettonico, storico e culturale immateriale.

Dagli anni Novanta, inoltre, le città hanno favorito la realizzazione di complessi o distretti culturali, spesso attraverso la trasformazione di ex complessi industriali patrimonializzati. Questi edifici sviluppano attività culturali e creative, diventando delle vere e proprie industrie culturali che hanno effetti positivi diretti e indiretti sui quartieri circostanti, rigenerandoli attraverso la loro presenza. Questi esempi dimostrano come il patrimonio può diventare uno strumento di trasformazione urbana positiva, sviluppandone le qualità e le potenzialità insite in esso (Grefe 2004: 32)

Uno dei primi episodi di riciclo dell'esistente, diventato un riferimento per i progetti successivi di trasformazione di architetture obsolete in infrastrutture culturali, è Le Fresnoy Art Center a Tourcoing in Francia (1991-1997), realizzato dall'arch. Bernard Tschumi. Quest'operazione faceva parte di un più ampio programma per la rivitalizzazione della Francia nord occidentale. Il sito presentava un complesso di edifici per il tempo libero, realizzati nel 1920, che comprendevano un cinema, una sala da ballo, una pista di pattinaggio e un maneggio. Le strutture esistenti, che vertevano in stato di forte degrado, sarebbero potute essere demolite per far posto a nuova costruzione, ma l'architetto svizzero ha deciso di riutilizzarle trasformandole radicalmente, con l'obiettivo di sviluppare un nuovo modello d'infrastruttura culturale attraverso combinazioni di vecchio e nuovo. Il progetto ha previsto la realizzazione di un gigantesco involucro metallico che inglobasse l'antico complesso, riconvertendolo in sito dedicato alla realtà audiovisiva computerizzata d'avanguardia, definendo nuovi ambienti nello spazio interstiziale situato tra i tetti esistenti e la nuova struttura in acciaio (Safran 1998: 10-17). (Figg. 30-31)



Figg. 30, 31 - Le Fresnoy Art Center, Tourcoing, dell'arch. Bernard Tschumi, 1991-1997, © Tschumi.

Il progetto consiste dunque in una grande scatola metallica che ingloba le preesistenze, trasformando tali elementi disgregati in un unico dispositivo; come spiega Tschumi: «Il tetto agisce come denominatore comune del progetto. In linea con l'immagine surrealista dell'incontro tra l'ombrello e la macchina da cucire su un tavolo anatomico, lo schema del progetto mira ad accelerare eventi casuali, combinando elementi diversi, giustapponendo il grande tetto, la scuola, il laboratorio di ricerca, e il vecchio *Fresnoy*, un luogo di spettacolo. Il tutto è preciso e razionale nel suo concetto e vario e poetico nella ricchezza spaziale risultante» (<http://www.tschumi.com/projects/14/#>, consultato il). L'edificio è stato trasformato dunque in un mega-contenitore di svariati elementi e funzioni temporanee. Il principio del riciclo, in questo caso, ha il valore di introdurre nell'opera di trasformazione del costruito un autentico processo di rigenerazione, proponendo un ripensamento e una riconfigurazione radicale delle forme insediative e dei loro modi d'uso, tenendo conto delle qualità insite nell'esistente.

Racchiudere gli edifici esistenti all'interno di un ampio involucro, trasformando il complesso architettonico in una megastruttura culturale, è stata una delle azioni di riciclo più radicale. Il metodo d'intervento più usale è quello della trasformazione degli spazi interni stravolgendone l'organizzazione, come per il caso del Palais de Tokyo a Parigi, di Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal. Attraverso tale progetto gli architetti hanno, infatti, dimostrato che un'architettura incompleta e degradata può essere trasformata in infrastruttura culturale, attraverso il rinnovamento degli ambienti interni con interventi semplici e molto economici. Il Palais de Tokyo è stato costruito nel 1937 per l'Esposizione internazionale di arte e tecnologia di Parigi e fu in seguito utilizzato come Museo nazionale di arte moderna, centro nazionale della fotografia e Palais du cinema. Alla fine degli anni Novanta l'edificio è stato abbandonato, fino a quando, nel 1999, il Ministero della Cultura francese ha deciso di trasformarlo in uno spazio di esposizione e creazione per artisti contemporanei, avviando un concorso internazionale di architettura (Restany 2002: 122-129). Il progetto vincitore, degli architetti Lacaton & Vassal, era incentrato sull'idea di realizzare delle trasformazioni minime, necessarie a migliorare l'accessibilità e la sicurezza, che valorizzassero le caratteristiche spaziali e formali del complesso, che nel corso degli anni era stato fortemente manomesso al suo interno, presentando degli ampi spazi vuoti, che ricordavano quelli di un ambiente industriale. La prima fase dei lavori, che ha interessato una superficie di 8000 mq, è stata inaugurata nel 2001 con un enorme successo dal punto di vista mediatico e dell'opinione pubblica. Nel 2012 è stata completata la seconda fase dei lavori, che ha aggiunto 14.000 mq di spazi espositivi. Lo scopo della seconda parte del progetto è stato di realizzare ambienti che rendessero possibile lo sviluppo di differenti eventi simultanei, senza interferire l'uno con l'altro. Gli architetti francesi si sono riferiti all'idea del *Fun Palace* di Cedric Price del 1961, uno spazio teatrale in cui vi era la possibilità di realizzare delle scene continuamente programmabili, in tal senso gli spazi del Palais de Tokyo si prestano a questa riprogrammazione continua degli ambienti (Delicado, Marcos 2012: 40-49). (Figg. 32-33)

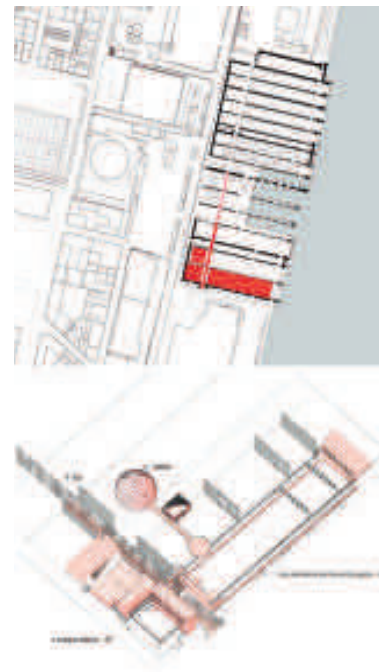
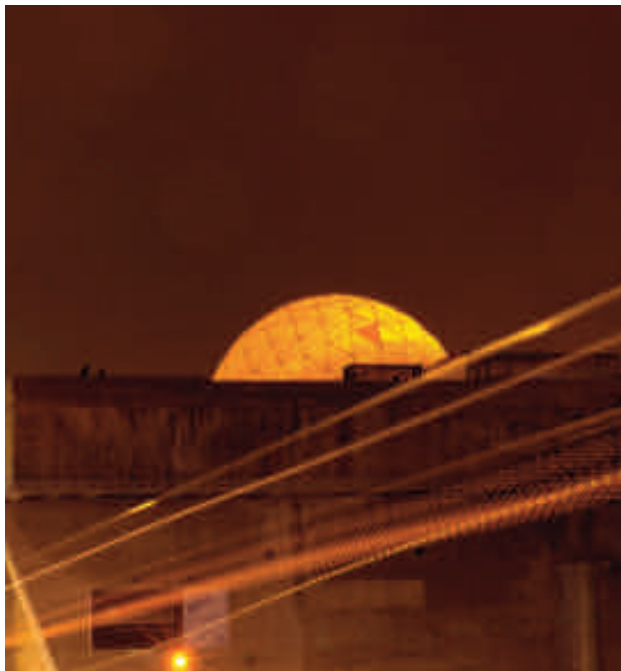
Dopo i lavori di trasformazione il *Palais de Tokyo* è diventato uno spazio cangiante e fluido, un contenitore del contemporaneo, adatto a ospitare eventi effimeri, artisti e pubblico. Tale intervento ha rappresentato il primo esempio di riciclo di un'architettura moderna attraverso mezzi economici ridotti, lanciando la tendenza del riciclo *low-cost* e del gusto dell'incompleto che si coniuga perfettamente con i temi propri dell'arte contemporanea.

Un altro intervento esemplare di riciclo di un'architettura obsoleta in infrastruttura culturale è il caso della base sottomarina tedesca di Saint-Nazaire. La trasformazione del manufatto bellico faceva parte del progetto urbano *Ville-Port* di riqualificazione del bacino portuale di Saint-Nazaire. L'operazione *Ville-Port*, realizzata da Manuel de Solà Morales e avviata nel 1998, ha previsto un complesso di operazioni concernenti la rigenerazione del *waterfront*, fortemente degradato anche a causa della presenza della base sottomarina, costruita durante la Seconda Guerra mondiale, avviando interventi incentrati sullo sviluppo turistico e culturale¹⁶. L'operazione ha dato il via al progetto di recupero e valorizzazione della base sottomarina realizzato dall'architetto spagnolo.



Figg. 32, 33 - *Palais de Tokyo*, Parigi, dello studio Lacaton & Vassal, 2001-2012, © lacatonvassal.

Quest'ultimo ha deciso di non demolire l'antica architettura militare, operazione troppo onerosa e difficile da realizzare, proponendo il suo riciclo per ospitare un *Ecomusée de l'Escale Atlantique*, un ufficio turistico, un ristorante con bar annesso e *book-shop*. L'imponente manufatto bellico è stato modificato allo scopo di aprirsi alla città e allo spazio pubblico circostante, attraverso la riconversione di quattro alveoli in cui sono stati inseriti gli spazi dedicati alle attività culturali. Inoltre, è stata realizzata una rampa che conduce a un belvedere panoramico sul tetto che si apre alla città e al mare. Attraverso l'apertura dei quattro alveoli, de Solà Morales ha valorizzato le caratteristiche di questa 'megastruttura' militare, evidenziandone la flessibilità spaziale e funzionale. L'edificio è stato trasformato dunque in un mega-contenitore di svariati elementi e funzioni temporanee. Nel 2007, gli architetti-urbanisti LIN (Finn Geipel e Giulia Andi) hanno continuato le operazioni di trasformazione del bunker; tra cui il progetto su due alveoli, trasformati per ospitare due strutture dedicate ad attività culturali: il *LIFE* (*Lieu international des formes émergentes*) e il *VIP* (*scène musicale*). Sul tetto è stata realizzata una cupola geodetica che ospita il Padiglione del belvedere. Inoltre, il paesaggista Gilles Clément ha realizzato tre giardini pubblici sul tetto della base (2009-2011) introducendo varietà di specie vegetali appartenenti al territorio tra gli interstizi murari, che producono un seducente reticolo verde percorribile. Il primo giardino, chiamato *Jardin du Tiers Paysage*, si riferisce alle ricerche del paesaggista francese sui luoghi incolti e abbandonati dall'uomo¹⁷. (Figg. 34-35)



Figg. 34, 35 - La base sottomarina di Saint-Nazaire, dell'arch. M. de Solà Morales (1998) e dello studio LIN Architects Urbanists, 2007, © LIN.

Grazie a tali interventi, questo imponente manufatto bellico è diventato il simbolo del rinnovato rapporto tra la città e l'acqua. Questa operazione di riciclo è stata un'occasione per le città di migliorare la propria immagine e accelerare i processi di rigenerazione urbana, trasformando il waterfront in un luogo di attrazione turistica e culturale.

Nel 2010 la base sottomarina di Saint-Nazaire è stata dichiarata 'patrimonio del XX secolo' dal *Ministère de la Culture* diventando l'emblema di un nuovo approccio al patrimonio basato sul riconoscimento delle qualità materiali e immateriali in tutte le sue forme. Attraverso il riciclo di questa architettura e dello spazio pubblico circostante i cittadini sono stati incoraggiati ad appropriarsi del proprio patrimonio urbano e architettonico, contribuendo all'accelerazione di nuove politiche urbane per la città. Saint-Nazaire è dunque un esempio interessante di reinterpretazione contemporanea del patrimonio portuale e militare, attraverso la valorizzazione dell'identità immateriale e delle specificità del luogo.

Il progetto del *FRAC* della regione Nord Pas-de-Calais, è un altro intervento di riciclo di un edificio dismesso situato in un'ex area portuale coinvolta in un'operazione di rigenerazione urbana attraverso la realizzazione di un'infrastruttura culturale. Si tratta della trasformazione di un antico magazzino portuale, chiamato *halle AP2*, situato nel porto di Dunkerque, che nel 2013 è stato rinnovato per ospitare il *FRAC*, museo regionale delle collezioni pubbliche di arte contemporanea.



Fig. 36 - La *halle AP2* che ospita il museo *FRAC*, Dunkerque, di Lacaton & Vassal, 2013, © lacatonvassal.



Fig. 37 - La *halle AP2* che ospita il museo *FRAC*, Dunkerque, di Lacaton & Vassal, 2013, © lacatonvassal.

Il progetto, realizzato da Lacaton & Vassal ha avuto come l'obiettivo la conservazione integrale del magazzino e il rilancio dell'area portuale attraverso l'impianto dell'infrastruttura culturale. L'intervento degli architetti francesi ha previsto la costruzione di un 'doppio' del magazzino, un'architettura delle stesse dimensioni che contiene i locali del *FRAC*. La nuova architettura è stata giustapposta in maniera rispettosa al manufatto esistente senza imporsi o cancellarlo, ma al contrario allo scopo di valorizzarlo evidenziandone la forma. Accanto alla *halle AP2* è stata dunque realizzata un'architettura bioclimatica, con una struttura leggera in metallo e vetro, all'interno della quale si trova una struttura prefabbricata determinata da piante libere e flessibili, modificabili rispetto alle esigenze del museo. (Figg. 36-37)

La *halle AP2* è stata riqualificata attraverso poche modifiche mirate e limitate, lasciando il suo spazio interno libero, per essere utilizzato sia come estensione delle attività del *FRAC*, che indipendentemente per altri eventi pubblici. Come nel caso di Saint-Nazaire, Dunkerque mira dunque a utilizzare la rigenerazione dell'ex edificio portuale come acceleratore della rigenerazione urbana del *waterfront* ed elemento attrattore che possa invogliare i cittadini a riappropriarsi di questa zona per molto tempo dimenticata e abbandonata dalla città.

Nel paragrafo precedente è stato brevemente trattato il caso della città di Marsiglia, che grazie all'ambizioso progetto urbano *Euroméditerranée* e all'evento europeo *Marseille Provence 2013* ha valorizzato e trasformato diverse architetture industriali e portuali obsolete. Questi edifici sono stati riciclati per ospitare infrastrutture culturali, residenze, uffici e scuole,

diventati oggi i simboli della rigenerazione urbana della città. Una delle esperienze più significative di riciclo del patrimonio industriale all'interno del perimetro di *Euroméditerranée* è senza alcun dubbio il caso della *Friche de la Belle de Mai* (2001-14). Questa ex manifattura tabacchi, per molto tempo abbandonata e dimenticata, è diventata oggi uno dei più importanti luoghi di sperimentazione artistica contemporanea della città. Il progetto di trasformazione di questo grande complesso industriale, concepito dallo studio di architettura ARM, ha mirato ad adattare l'architettura obsoleta a nuovi usi rispettandone la sua identità industriale attraverso delle azioni aventi costi molto ridotti e ha avuto inoltre l'obiettivo di realizzare nuovi spazi pubblici alla scala della città. Durante *Marseille Provence 2013* la *Friche* ha ospitato alcuni delle esposizioni e degli spettacoli più interessanti dell'evento culturale europeo, diventando una realtà di riferimento per ciò che concerne l'arte contemporanea in Francia. Tuttavia, la *Friche* ha accusato dei problemi di gestione dei grandi spazi riqualificati in occasione del grande evento europeo. Il 'post-evento' non è stato dunque del tutto positivo per tale infrastruttura culturale che sta subendo adesso un ridimensionamento in funzione della normale routine cittadina. (Fig. 38)

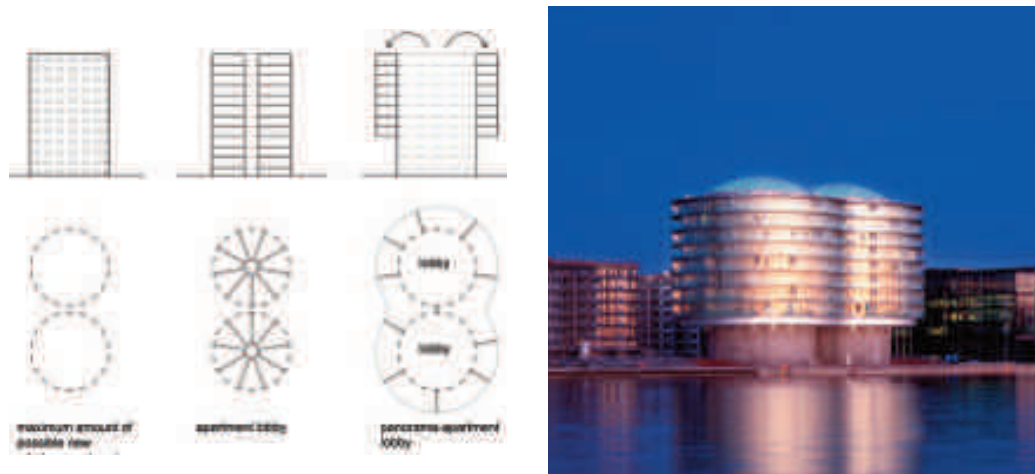


Fig. 38 - La *Friche la Belle de Mai*, Marsiglia, dello studio ARM, *Euroméditerranée*, 2001-2014.

Attraverso queste esperienze si comprende quanto sia importante il ruolo dell'arte e della cultura nello sviluppo e nella trasformazione della città esistente. La cultura può dunque contribuire all'ideazione e alla valorizzazione di strategie di *re-cycling* architettonico e di rigenerazione economica e sociale, per la trasformazione dei luoghi abbandonati della città.

È dunque chiaro che per conferire un nuovo ciclo di vita agli edifici obsoletti, nella maggior parte dei casi, si predilige il riutilizzo per funzioni prettamente culturali o per il tempo libero; trasformando tali architetture nei simboli di operazioni più ampie

di rigenerazione urbana di aree industriali, portuali o militari degradate. Esistono, tuttavia dei casi in cui tali manufatti vengono utilizzati per ospitare altre funzioni, come residenze, scuole, uffici, ecc. In tal senso, la trasformazione del *Gemini Residences Frosilos di Copenhagen* (2003-2005), da parte dello studio MVRDV, è un caso esemplare. Questo progetto ha previsto la riconversione di due vecchi silos, situati nell'ex area portuale della capitale danese, in due torri residenziali sostenibili, ad alta efficienza ed elevata qualità. Gli immensi spazi vuoti e le strutture difficilmente trasformabili dei silos hanno portato gli architetti a utilizzare i vuoti interni per i sistemi di risalita e gli impianti, trasformandoli in vertiginose corti coperte da grandi lucernari. La collocazione degli appartamenti 'appesi' sui lati esterni dei silos ha reso possibile la realizzazione di grandi vetrate che permettono la vista panoramica del *waterfront* riqualificato; questo intervento ha infatti accelerato la rigenerazione urbana della vasta area portuale (Giberti 2006: 120-123). (Figg. 39-40)



Figg. 39, 40 - *Gemini Residences Frosilos*, a Copenhagen, dello studio MVRDV 2003-2005, © MVRDV.

Oltre ai siti degradati e alle architetture abbandonate, è stato accennato come la pratica del riciclo è applicata anche alle infrastrutture obsolete, che possono essere trasformate per altri usi. Come spiega Reyner Banham nel libro *Los Angeles the architecture of four ecologies* (1971), queste enormi infrastrutture non sono mai il frutto di un'idea esclusivamente tecnica, ma al contrario riflettono implicitamente un immaginario, una precisa idea di spazio urbano, esprimendo una profonda corrispondenza alle componenti culturali, alle forze economiche, ai valori e alle aspirazioni delle società che le ha prodotte¹⁸. Le imponenti reti infrastrutturali del XX secolo riflettevano, infatti, un modello di città del futuro, caratterizzata da infrastrutture sopraelevate e ad alta velocità, con flussi separati e ininterrotti; una visione futurista e in seguito modernista della sovrapposizione verticale delle strade, su più livelli, sopra la città. Oggi, dopo quasi un secolo di distanza da tale visione del futuro, la maggior parte delle infrastrutture, costruite durante il secolo scorso, si presenta in forte stato di degrado, obsolescenza e abbandono (Tesoriere 2013: 77). Si è compresa dunque

la necessità di conservare e trasformare tali elementi urbani piuttosto che demolirli.

Nelle città europee, in cui le infrastrutture urbane non raggiungono la numerosità e le dimensioni delle *highways* americane, gli esempi di trasformazione di tali imponenti assi viari d'oltreoceano hanno rappresentato delle conferme all'ipotesi che le infrastrutture possano essere oggetto di trasformazioni radicali e vettori di rigenerazione urbana, costruendo all'interno della città densa, rigenerando le infrastrutture con la multimodalità e prestando particolare attenzione alla progettazione dello spazio pubblico (Tesoriere 2013: 25).



Fig. 41 - *High Line Elevated Park*, a New York, di Diller & Scofidio + Renfro, James Corner & Field Operations e Piet Oudolf, 2009-2011, © Diller & Scofidio + Renfro.

Un progetto esemplare, a tal riguardo è il celebre *High Line Elevated Park* di New York, la riconversione dell'antico viadotto ferroviario aereo che attraversa il *Meatpacking district* nel Lower Manhattan¹⁹, trasformato in parco urbano lineare sopraelevato dopo 30 anni di abbandono. La parte del viadotto interessata dal progetto, lunga 2,33 km, faceva parte della più ampia operazione di rigenerazione della riva ovest di Manhattan²⁰. Nel 2005 è stato lanciato dalla municipalità un concorso che ha scelto il progetto del gruppo formato da Diller & Scofidio + Renfro, James Corner & Field Operations e Piet Oudolf, poiché limitava maggiormente le demolizioni, mettendo in luce la struttura originaria. Il primo tratto dell'*High Line Elevated Park* è stato inaugurato nella primavera del 2009 e il secondo nel 2011. Quest'operazione ha avuto un fortissimo riscontro mediatico, diventando in poco tempo una delle nuove icone di New York. Il nuovo parco lineare riveste, infatti, un ruolo simbolico,

quello della rinascita di un'infrastruttura obsoleta, che rischiava di essere demolita, trasformata al contrario in una nuova centralità urbana attivando un processo di rigenerazione nell'intero Lower Manhattan. *High Line* è inoltre il simbolo del cambiamento della visione della città, che se prima era considerata come il sito di flussi d'alta velocità, oggi è intesa come il luogo della lentezza, del tempo libero e della sostenibilità ambientale. L'*High Line* si trasforma dunque da infrastruttura efficiente ad alta velocità a luogo del tempo libero e della mobilità dolce. Come espone Zeila Tesoriere: «Più che il carattere architettonico del parco newyorchese, è l'approccio che lo ha prodotto a divenire modello, elevando a metodo generale la conversione di questi manufatti in parchi pedonali intesi come motori per la ripresa degli aspetti formali, economici e sociali delle aree» (Tesoriere 2013: 82). Si è, infatti, compreso che introducendo siti di circolazione lenta all'interno delle città, lungo i *waterfront* e i lungofiumi, questi diventano dei vettori mobilizzatori della ripresa economica e sociale, in parti delle città in abbandono. (Fig. 41)

Anche in Italia sono stati realizzati recentemente degli interventi di riciclo creativo delle infrastrutture, un caso esemplare a tal riguardo è il progetto per le due gallerie dismesse Piedicastello a Trento, trasformate nel Museo Storico del Trentino dall'architetto Elisabetta Terragni (2007-2009). Il progetto, presentato alla Biennale di Venezia del 2010, ha previsto la riqualificazione di una galleria, chiamata 'galleria nera', per ospitare le sale espositive, in cui vengono proiettate sequenze filmiche riguardanti il Trentino. La 'galleria bianca' ospita invece il *bookshop*, la biglietteria, spazi per seminari e per mostre temporanee. L'intervento è stato accolto positivamente dagli abitanti poiché, attraverso il riciclo delle gallerie, sono stati riscoperti e messi in luce gli elementi materiali e immateriali della storia del trentino, valorizzati all'interno di un luogo di grande importanza simbolica per quel territorio. (Figg. 42-43)



Figg. 42, 43 - Le due gallerie dismesse Piedicastello trasformate nel Museo Storico del Trentino, a Trento, dell'arch. E. Terragni, 2007-2009, © Terragni.

Il recente progetto per Bari Centrale, presentato da Massimiliano e Doriana Fuksas, in occasione del concorso per la rigenerazione delle aree della rete ferroviaria della Stazione Centrale di Bari (2013), è un esempio di riciclo di grande interesse, poiché ipotizza l'intera conversione di quest'area, molto degradata della città, in un parco urbano di 3 km, includendo anche il riciclo dell'antico viadotto di Corso Italia. (Fig. 44)



Fig. 44 - Il progetto per la Stazione Centrale di Bari, dell'arch M. Fuksas, 2013, © Fuksas.

Com'è stato già evidenziato nei capitoli precedenti, le azioni di riciclo riguardano inoltre e soprattutto gli spazi e i tessuti urbani, attraverso progetti urbani incentrati su azioni d'infiltrazione nel costruito che possano essere rigeneratrici, mettendo a frutto le qualità incorporate negli stessi processi di costruzione delle città e delle periferie urbane in particolare o addirittura della cosiddetta città diffusa, esaltandone i fatti urbani esistenti e ricercando un maggiore equilibrio fra ambiente e sviluppo sociale.

I progetti incentrati sul *re-cycling* sono dunque accomunati dall'obiettivo di conferire nuovi sensi e usi ai paesaggi in transizione, alle infrastrutture in mutamento, agli spazi pubblici e agli edifici dismessi, assumendo alla base delle azioni progettuali non i principi di crescita, accumulo e consumo, ma piuttosto, la progettazione e regolazione del processo di adattamento alle mutazioni della città contemporanea e di reazione al declino. Gli scarti urbani diventano quindi risorse latenti su cui intervenire per attivare nuovi cicli attraverso la

trasformazione, l'integrazione e la riconfigurazione degli spazi resi liberi dai mutamenti produttivi, dalle contrazioni demografiche o dalle trasformazioni funzionali.

La crisi economica attuale sta causando il progressivo risparmio rispetto alla fornitura di servizi urbanistici e sociali, ma ha anche portato all'attenzione i temi propri dello sviluppo sostenibile, come il risparmio energetico, la tutela degli spazi ineditati e l'economia nella mobilità; tali temi hanno portato a minimizzare l'espansione al di fuori delle zone già edificate, con l'ovvia eccezione delle nuove infrastrutture di trasporto e logistica. Nell'era della crisi ecologica, economica, produttiva e sociale le città decrescono, si contraggono producendo luoghi che ci appaiono come 'scorie urbane', 'vecchie centralità marginalizzate' e 'rottami di sviluppo', i quali attraverso un processo creativo di riciclo possono ritornare a far parte di nuovi cicli di vita, capaci di rigenerare parti di città o possono trasformarsi in acceleratori di cicli interrotti. Il *re-cycling* può generare nuove centralità urbane fondate sul riuso creativo dell'abbandono, sulla innovazione della dismissione o sulla trasformazione d'uso dei tessuti tradizionali. Il riciclo urbano deve riguardare dunque l'intera città, i suoi quartieri abitativi degradati e sconnessi, le aree produttive in dismissione o abbandonate, le infrastrutture stradali, le aree ferroviarie e portuali sottoutilizzate, le grandi caserme urbane in disuso e i paesaggi peri-urbani e agricoli degradati.

Per tali ragioni il tema del *re-cycling* potrà diventare in futuro la strategia privilegiata di trasformazione urbana. Ciò non comporterà il depotenziamento dell'industria edilizia, ma la sua riconversione verso il recupero delle numerose aree urbanizzate esistenti che necessitano opere di riqualificazione, rigenerazione e riorganizzazione, attraverso azioni di modifica, di rimozione o di reinvenzione, senza distruggere l'identità di tali luoghi o architetture, ma mutandone le funzioni perseguendo un'ottica creativa e aumentando la loro resilienza. Occorrerà, inoltre, lavorare non solo sulle loro potenzialità materiali ma soprattutto su quelle immateriali, legate alla memoria, all'identità, alle relazioni e agli usi dei luoghi, perché maggiormente capaci di produrre delle strategie efficaci, fortemente legate al contesto. Tali programmi di riqualificazione dello spazio urbanizzato dovrebbero essere sostenuti da politiche nazionali e locali, coinvolgendo investitori privati e cittadini nella partecipazione ad azioni di trasformazione e recupero del patrimonio architettonico e urbano esistente e quindi di riciclo del territorio, favorendo effetti virtuosi sullo sviluppo economico e sociale dei territori.

3.3 Patrimonio architettonico e tessuto urbano nella città storica

I processi di valorizzazione e trasformazione sostenibile del patrimonio, sono ormai una pratica consueta, che investe tutta la città consolidata. La ricerca ha infatti, trattato come gli interventi di riqualificazione, riuso e riciclo riguardino non soltanto i tessuti storici e le architetture di pregio, ma anche gli edifici produttivi, industriali e militari, le infrastrutture, le trame urbane e gli spazi pubblici. In Europa i progetti urbani avviati negli ultimi anni si concentrano soprattutto su tali aree marginali, mirando a conferire un nuovo ciclo di vita a territori e architetture obsolete, trasformandoli in nuove centralità che hanno il compito di rigenerare l'intera città. Anche nei Paesi del Sud del Mediterraneo, sono stati recentemente avviati dei progetti urbani di questo tipo; tuttavia tra le questioni centrali da risolvere emerge ancora quella della tutela e valorizzazione del patrimonio architettonico e del tessuto urbano della città storica, rimasto tutt'ora un tema di grande attualità e dibattito. Al contrario dell'Europa, in cui il problema della riqualificazione dei centri antichi sembra essere in gran parte risolto, nel Sud del Mediterraneo, invece, la città antica è diventata, in molti casi, una parte marginale rispetto alle zone urbane emergenti, rischiando di trasformarsi in un'area obsoleta, che non riesce a trovare un ruolo nella città contemporanea. (Figg. 45, 46)



Figg. 45, 46 - La Casbah di Algeri, 2008. Piazza *Jemaa el Fna*, a Marrakech, © UNESCO.

La riqualificazione dei centri antichi delle città del Sud del Mediterraneo rappresenta una questione di grande importanza per lo sviluppo futuro del territorio. Dai dati del *Plan Bleu* si è compreso che nei prossimi anni vi sarà un ulteriore incremento di popolazione nelle città del litorale (Plan Bleu 2012). Per tale motivo la gestione della città consolidata

sarà di fondamentale importanza per lo sviluppo sociale ed economico dei territori mediterranei. In tale contesto, i progetti di valorizzazione e trasformazione della città consolidata rappresenteranno una risposta sostenibile alla crescita incontrollata delle zone urbane. Più in particolare, il patrimonio architettonico e urbano, avrà un ruolo centrale nella conservazione del capitale culturale e sociale dei Paesi mediterranei, diventando un forte potenziale d'attrazione.

In risposta a tali questioni, diversi progetti urbani in ambito mediterraneo, tentano oggi di conferire una nuova centralità alla città storica, attraverso la riprogettazione dello spazio pubblico e il recupero sostenibile delle architetture esistenti. Tuttavia, a differenza dei Paesi del Nord del Mediterraneo, la valorizzazione del tessuto storico e monumentale della riva Sud, è stata ostacolata nel tempo da numerosi contrasti, ciò ha comportato una salvaguardia a volte aleatoria del patrimonio, nonostante la presenza di un quadro normativo che dovrebbe garantirne l'efficacia. Guardando indietro nel tempo, è chiaro che la storia della tutela e della valorizzazione del patrimonio, in Maghreb e in Mashrek, sia stata caratterizzata da un altalenarsi di azioni opposte; i centri antichi sono, infatti, passati dalla loro marginalizzazione, causata dalla rivoluzione industriale e dal periodo della colonizzazione, che ha accelerato l'espansione urbana fuori le mura, fino alla loro iscrizione sulla Lista del Patrimonio Mondiale, attraverso un susseguirsi di fasi di emarginazione e di valorizzazione, che oltre alle molteplici demolizioni e sventramenti dei tessuti urbani, hanno causato effetti sociali significativi, come la ghettizzazione degli abitanti dei luoghi degradati o l'esclusione dei più poveri dai quartieri riqualificati.

A causa di questa situazione d'instabilità i centri antichi presentano due realtà contrastanti caratterizzate da forti criticità. In alcuni casi si assiste alla riqualificazione di parti del tessuto antico, spesso finanziate da privati, che hanno come obiettivo principale la crescita del turismo di massa e lo sviluppo economico. Questi interventi rischiano di banalizzare lo spazio urbano e l'edificato, facendo scomparire il patrimonio immateriale della città, e di avviare pericolosi processi di gentrificazione del tessuto sociale. Dall'altra è ancora in corso un processo di marginalizzazione dei centri antichi e più in particolare delle Medine, che rischia di essere irreversibile. Una parte del patrimonio urbano e architettonico è degradato a causa dell'assenza di manutenzione degli edifici e della carenza d'infrastrutture. Le città storiche continuano a ospitare una popolazione in gran parte povera, che vive in condizioni di forte degrado. Al decadimento urbano e materiale si associa dunque quello sociale. Come spiega chiaramente Marcello Balbo «[...] le malattie della pietra e l'invecchiamento delle strutture non sono responsabili della decadenza dello spazio storico. Ciò è da ricercare nei fenomeni della società che, sulla lunga durata, ingarbugliandosi rendono obsoleta l'urbanistica tradizionale» (Balbo 2010: 92).

Oggi, infatti, la Medina non è più un luogo di solidarietà e di relazione tra le famiglie di differenti classi sociali; al contrario la città antica è caratterizzata dal sovrappopolamento e dalla precarietà delle condizioni abitative, ciò spiega le mutazioni tipologiche dell'abitato e della morfologia urbana. Queste criticità hanno comportato una rottura con l'elemento

fondativo dell'unicità della città araba, ossia il suo egualitarismo al livello dello spazio pubblico e collettivo. La Medina è, infatti, basata sull'uniformità del modello abitativo che si fonda sul patio, spazio esclusivo della famiglia, ma allo stesso tempo, elemento regolativo e costitutivo dell'insieme della città antica. Il patio permetteva di proteggersi dallo spazio esterno, dal resto della città, occultando le gerarchie sociali, tradizionalmente ben stabilite sul piano delle relazioni individuali e familiari.

Oggi, tale tipologia abitativa è diventata obsoleta e rischia di essere abbandonata o trasformata per ospitare esclusivamente hotel e ristoranti per i turisti. Tali mutazioni sono causate dalla trasformazione dei modi di vivere delle famiglie, dall'emergere di una classe media più incline a vivere negli spazi urbani adatti ai nuovi *standards* economici e sociali e infine dal processo migratorio verso e fuori questi paesi; ciò ha modificato in maniera sostanziale il ruolo che i centri antichi rivestono all'interno delle dinamiche urbane. (Fig. 47)



Fig. 47 - Medina di Fes, © Balbo, Pini 1992.

Le Medine devono, inoltre, confrontarsi con le mutazioni legate a una nuova concorrenza degli spazi urbani. Il centro antico delle città del Sud del Mediterraneo è diventato oggi uno dei numerosi frammenti urbani, ritrovandosi isolato dal resto della città e dell'agglomerazione urbana. I tessuti antichi sono senza dubbio al centro dal punto di vista geografico, ma in realtà si ritrovano lontani dalle centralità urbane emergenti, lontani dai servizi e dalle strutture pubbliche; sono, infatti, i quartieri meno forniti di servizi e strutture; hanno inoltre, grosse difficoltà a mantenere il proprio ruolo economico in ragione dei cambiamenti che hanno avuto luogo nei modi e nei tipi di produzione (Balbo 1993: 15).

Le Medine e i tessuti storici in generale, rischiano di diventare oggi delle parti della città obsolete, poiché hanno perduto la loro funzione originaria di fulcro della vita quotidiana ed economica delle società arabe. Le mutazioni politiche e i cambiamenti sociali, che hanno trasformato la conformazione delle famiglie, l'emancipazione della donna, i nuovi stili di vita e il progresso economico e tecnologico, hanno portato gli abitanti ad abbandonare i centri antichi per trasferirsi nei quartieri emergenti della città contemporanea. Questi luoghi corrono il rischio, dunque, di essere abbandonati dai cittadini, aumentando il proprio degrado e la progressiva demolizione delle architetture presenti, per la costruzione di edifici più adeguati ai modi di vivere contemporanei.

Come descritto in precedenza, dagli anni Settanta in poi, il tema della valorizzazione e trasformazione del patrimonio fa parte degli obiettivi dei progetti avviati nella maggior parte delle città del Sud del Mediterraneo. Tuttavia, in alcuni casi, questi interventi non hanno prodotto dei risultati adeguati alle attese, poiché non sono stati adatti a gestire le complesse questioni economiche e sociali, influenzando negativamente sui delicati equilibri presenti nei centri antichi. Oppure, tali progetti hanno approfittato del tema della rivitalizzazione del patrimonio per realizzare delle operazioni che hanno contribuito alla distruzione o all'ulteriore degrado della città consolidata. Ciò ha provocato la sfiducia in tali interventi da parte dei cittadini.

Tuttavia, in alcuni casi i progetti urbani di trasformazione e valorizzazione del patrimonio architettonico e del tessuto urbano nella città storica, hanno generato dei cambiamenti positivi, frenando le operazioni incentrate sugli sventramenti e le demolizioni, per realizzare delle azioni di riqualificazione degli spazi pubblici e di recupero degli edifici esistenti attraverso dei progetti sostenibili, che hanno sensibilizzato e coinvolto i cittadini. Tra gli esempi più emblematici, vi sono certamente gli interventi realizzati nella città di Tunisi dalla municipalità insieme all'*Association de Sauvegarde de la Médina (ASM)*, realizzati dalla fine degli anni Sessanta fino al 2011, l'anno in cui è nata la primavera araba. I progetti hanno mirato alla riqualificazione sostenibile degli edifici monumentali, residenziali e commerciali, degli spazi pubblici e delle strade del tessuto storico, garantendo il ritorno degli abitanti nelle proprie case, una volta ristrutturate. Questi interventi hanno puntato, in maniera più generale, alla riabilitazione della specificità e dell'unità del centro antico e alla ridefinizione del suo ruolo all'interno della città, assicurandone la sua integrazione. Tale esempio è la dimostrazione della possibilità di realizzare dei progetti per la valorizzazione del patrimonio

urbano e architettonico con l'obiettivo di migliorare la qualità di vita degli abitanti e tentare d'integrare il tessuto storico all'interno della città, sviluppando parallelamente l'economia e il turismo.

Nel 2008 l'ASM ha intrapreso il progetto di recupero e valorizzazione del percorso urbano che si estende per 1 km all'interno di una delle parti più antiche della Medina, dalla moschea *Zitouna* alla *Zaouina* di *Sidi Ibrahim Riahi*, sede di una scuola coranica. L'intervento ha avuto l'obiettivo di recuperare gli edifici d'interesse storico-architettonico, promuovere e valorizzare il patrimonio urbano della Medina, sensibilizzare l'opinione pubblica locale al valore del suo habitat, fornire un'alternativa al turismo di massa, avviare un progetto a beneficio dell'economia locale e realizzare degli interventi indirizzati ai principi di sostenibilità ambientale. (Fig. 4)



Fig. 48 - La Medina di Tunisi, 2012.

Un altro fenomeno interessante nato recentemente è la riscoperta del patrimonio urbano e architettonico recente, in altre parole le architetture e le parti della città costruite durante il periodo coloniale. Vi è dunque un'attenzione rinnovata per la città fuori le mura della Medina, la *Ville Neuve* realizzata dalla fine del XIX secolo fino alla metà del XX secolo; che per quanto riguarda il periodo del protettorato francese, ha avuto il suo corso in Tunisia dal 1881 al 1956 e in Marocco dal 1912 al 1956. In questo periodo storico le città del Sud e dell'Est del Mediterraneo sono state arricchite da nuove architetture realizzate da architetti

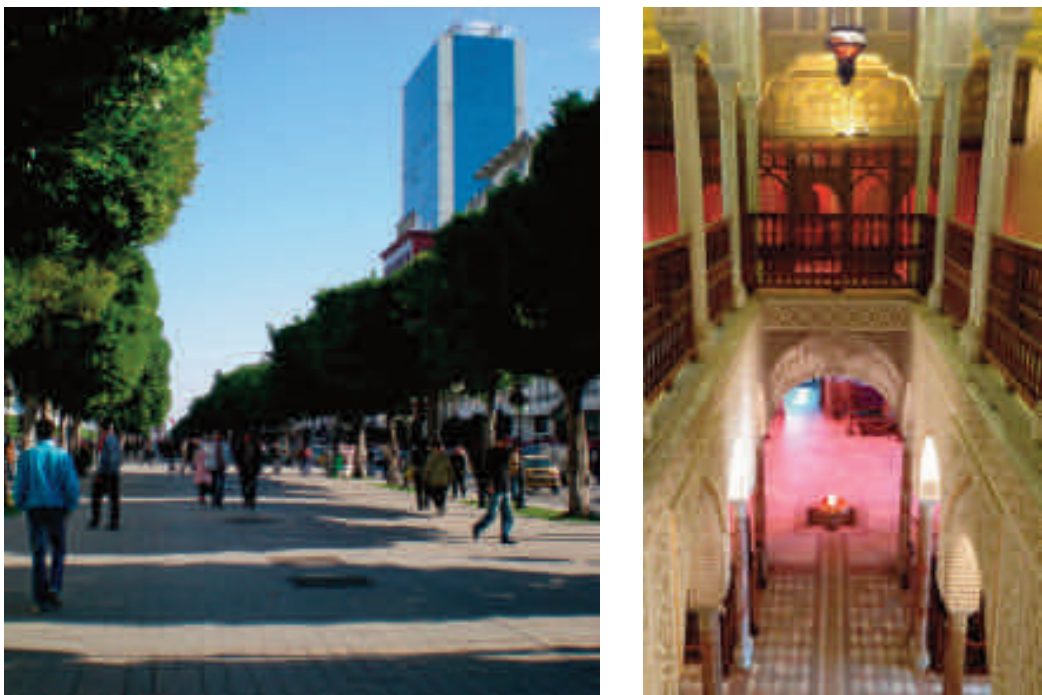
e maestranze europee. Negli anni successivi al colonialismo tale patrimonio architettonico e urbano è stato abbandonato e, in alcuni casi, demolito, poiché era percepito come il simbolo di un periodo storico che i Paesi Arabi hanno a lungo rifiutato e occultato. Oggi invece la salvaguardia e la valorizzazione delle *Ville Neuve* è diventata una pratica che si moltiplica in diverse città arabe, grazie all'azione delle associazioni di cittadini che stanno sensibilizzando l'opinione pubblica in difesa del patrimonio recente, come *Casamémoire* a Casablanca e *Patrimoine 19/20* a Tunisi, e ai lavori di ricerca universitari che hanno iniziato da qualche anno a occuparsi di questo ambito di studi (Hueber, Piaton 2011). È possibile, inoltre, affermare che la moltiplicazione delle architetture post-moderne, che negli anni successivi al colonialismo hanno rivisitato il linguaggio delle architetture 'europee', partecipa in qualche modo a questo patrimonio, conoscendone il suo valore all'interno della città; dalla ricostruzione del quartiere d'*Etoile* a Beyrouth alla stazione dei treni di Tangeri del 2003. Questi processi di patrimonializzazione hanno delle metodologie e dei ritmi diversi secondo i Paesi, ma sono ormai largamente diffusi. L'evoluzione delle leggi di tutela realizzate recentemente nel Sud del Mediterraneo ne è un primo segno; la maggior parte di tali norme, infatti, permette d'includere le architetture recenti nell'ambito patrimoniale, con delle disposizioni e strumenti variabili. Ad esempio, al Cairo, ottanta edifici del periodo 1850-1950, sono stati recentemente classificati come architetture in stile *Belle Époque* e riconosciuti e tutelati in quanto patrimonio nazionale (Volait 2005: 120). (Fig. 49)



Fig. 49 - Edificio a piazza *Talaat Harb*, il Cairo, 2008, © Myntti 2014.

La Tunisia, è stato uno dei primi Paesi del Sud del Mediterraneo ad avviare la patrimonializzazione di edifici e quartieri del periodo coloniale. Ad esempio, la dimora *Ennejma Ezzahra* (1912), costruita dal barone d'Erlanger a Sidi Bou-Saïd, è stata una delle prime costruzioni, nel Sud de Mediterraneo, a beneficiare del nuovo Codice del patrimonio del 1994,

che ha riconosciuto la tutela e il recupero delle architetture recenti. L'edificio, grazie alla sua patrimonializzazione è stato recuperato e ospita oggi un centro di musica mediterranea. Inoltre, la municipalità di Tunisi ha realizzato, nel 1999 un intervento di tutela e valorizzazione del quartiere chiamato *Ville Neuve* o *Hypercentre*, realizzato dai francesi durante il protettorato, grazie al sostegno dell'ASM che ha realizzato, nello specifico, il progetto di riqualificazione degli spazi pubblici e degli edifici dell'*Avenue Habib-Bourguiba* e dell'*Avenue de France*. Questo progetto di rigenerazione urbana ha ottenuto il premio *Aga Khan* per l'architettura islamica nel 2010. (Figg. 50, 51)



Figg. 50, 51 - L'*Avenue Habib-Bourguiba* di Tunisi, 2013. La dimora *Ennejma Ezzahra* (1912), a Sidi Bou-Said, 2013.

Anche in Marocco sono state avviate delle operazioni simili che fanno parte dello *Schéma Directeur de la Région Casablanca* realizzato in collaborazione con gli urbanisti francesi dell'*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France* (IAU-IdF). Tra gli obiettivi degli interventi inclusi in questo documento di pianificazione strategica, che dovrebbero essere ultimati nel 2030, vi è la salvaguardia del patrimonio e lo sviluppo del turismo culturale integrato. Uno dei progetti più interessanti a tal riguardo è la rigenerazione del quartiere *Art Déco* (2008-2012), costruito dai francesi durante il periodo del protettorato, riconosciuto oggi come uno dei più grandi patrimoni *Art Déco* del mondo. Questo intervento riguarda la realizzazione di due linee del tram per ridinamizzare il tessuto antico e collegarlo al resto della città. Lo scopo è di portare gli abitanti in questo 'quartiere europeo', per molto tempo trascurato e dimenticato, che presenta le potenzialità per ritornare a essere una centralità

urbana all'interno della città contemporanea. Il quartiere non è stato sfigurato dalla nuova linea del tram, ma al contrario è stato valorizzato dal nuovo dinamismo apportato dalla presenza del trasporto pubblico. L'obiettivo è stato, infatti, di avviare un processo di riqualificazione degli edifici lungo il *Boulevard* principale che dovrebbe in seguito propagarsi per tutto il quartiere (Aa. Vv. 2010: 22). Un altro intervento programmato dallo *Schéma Directeur* è quello della riqualificazione della *Nouvelle Médina* di *Habous*, realizzata dagli europei negli anni venti, riprendendo la trama di una Medina tradizionale. Il recupero e la trasformazione del quartiere di *Habous* rivela l'obiettivo di sviluppare il turismo in questa zona della città ad oggi poco conosciuta dai visitatori e poco frequentata dagli abitanti di Casablanca. Per la riqualificazione della nuova Medina di *Habous* verranno date delle sovvenzioni agli abitanti per rinnovare le abitazioni, e alle attività commerciali e artigianali per favorire l'artigianato tradizionale; alcune le facciate degli edifici privati verranno recuperate dalla municipalità (Cattedra, Garret, Miller, Volait 2010). (Figg. 52, 53, 54)



Fig. 52 - La riqualificazione del quartiere *Art Déco* di Casablanca, *Schéma Directeur de la Région Casablanca*, 2008-2012, © casamemoire.

Se, dunque, il Marocco sta portando avanti azioni di valorizzazione dei quartieri coloniali, inserendoli e integrandoli con strategie urbane a una scala più ampia, che si svilupperanno nel tempo, il limite previsto è, infatti, il 2030; in Tunisia, al contrario, tali operazioni non sono state perseguite nel tempo, a causa della situazione d'instabilità politica provocata dalla primavera araba, che ha ridotto gli interventi di riqualificazione del patrimonio.

Possiamo dunque affermare che lo sviluppo sostenibile del patrimonio architettonico, urbano e immateriale è fortemente legato alle condizioni e alle strategie socio-economiche e politiche della città e dell'intera Nazione. Le città del Sud e dell'Est del Mediterraneo

oggi soffrono degli effetti di una realtà economica e politica complessa e contraddittoria esasperata dalla crisi attuale. Queste criticità si riflettono fortemente nelle parti più deboli della città, come i tessuti storici, che in un contesto d'instabilità politica sono i primi ad essere abbandonati e marginalizzati.



Fig. 53, 54 - La riqualificazione del quartiere Art Déco di Casablanca, *Schéma Directeur de la Région Casablanca*, 2008-2012. La Nouvelle Médina di Habous, *Schéma Directeur de la Région Casablanca*, 2012, © casamemoire.

A partire da queste considerazioni, è possibile stabilire dei principi di carattere generale indispensabili per guidare la riqualificazione delle città storiche del Sud del Mediterraneo. Nonostante la città storica sia unica nei suoi caratteri architettonici e urbani, bisogna dunque partire dalle relazioni economiche, sociali e spaziali che la legano al suo contesto urbano. Poiché la riqualificazione della città consolidata si iscriva in una prospettiva sostenibile, è necessario inserirla all'interno di una strategia urbana globale e integrata che coinvolga l'intera città, con l'obiettivo di definire il ruolo che il centro antico può rivestire nell'ambito di una visione a lungo termine per lo sviluppo urbano sostenibile della città. (Balbo 2010: 7).

Le politiche di riqualificazione urbana, per essere efficaci, non devono compromettere l'esistenza del tessuto sociale ed economico e devono essere avviate e gestite dal settore pubblico e accompagnate da misure di sostegno e di appoggio sia alle famiglie a basso reddito, in modo che continuino a vivere nella città storica, sia agli artigiani e in generale alle piccole imprese, che sono alla base dell'economia dei tessuti storici. La città antica è caratterizzata da una *mixité* di funzioni e di attività che si è conservata fino ai nostri giorni e che rischia di essere indebolita da una terziarizzazione crescente delle attività. Un'espulsione della popolazione e delle attività commerciali trasformerebbe il carattere dei centri antichi rimettendo in discussione i suoi valori patrimoniali materiali e immateriali e dunque la validità delle politiche di riqualificazione e di conservazione. Tuttavia, i progetti urbani di valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico producono inevitabilmente dei cambiamenti socio-economici importanti, che sono tra gli obiettivi principali di tali interventi. Per evitare stravolgimenti negativi, la strategia urbana deve avere l'obiettivo di ottenere una ricca *mixité* sociale e sviluppare delle azioni mirate per favorire il turismo culturale inte-

grato, piuttosto che il turismo di massa.

La città è un oggetto dinamico soggetto a continue mutazioni, ciò obbliga le differenti parti che la compongono, compresa la città storica, a evolvere costantemente attraverso un processo di adattamento e di aggiustamento, a volte sotterraneo e impercettibile, a volte esplicito e violento. Per tali motivi tutte le politiche urbane che pretendano di congelare la città a un momento specifico della sua storia e della sua evoluzione non possono che avverarsi perdenti, destinate a sprecare o a compromettere le risorse esistenti. La città storica può essere dunque anch'essa soggetta ad azioni di riciclo, ossia alla realizzazione di strategie fondate sulla re-immissione del patrimonio urbano e architettonico in un nuovo ciclo di vita, che gli conferiscano gli strumenti per affermare il proprio ruolo all'interno della città contemporanea.

Inoltre, le amministrazioni pubbliche e i governi nazionali devono avere un ruolo di gestione e coordinamento degli interventi urbani, accompagnando i cambiamenti per limitare, per quanto possibile, gli effetti speculativi ma anche per coinvolgere una parte degli attori privati, a vantaggio della collettività. Il miglioramento delle infrastrutture e la riqualificazione degli spazi e degli edifici pubblici sono alcuni degli aspetti sui quali solo il pubblico può intervenire. Tuttavia, le amministrazioni devono realizzare delle azioni che abbiano lo scopo di mobilitare i privati. Tra le quali, in primo luogo, gli incentivi economici ai proprietari e ai residenti in modo che essi siano incoraggiati a ristrutturare i loro edifici. In tal senso, l'azione delle organizzazioni di cooperazione internazionali, è di grande importanza poiché favorisce l'emergere di una presa di coscienza nei confronti del tema della valorizzazione del patrimonio e inoltre elargisce dei finanziamenti e delle sovvenzioni alle amministrazioni pubbliche. Più in generale, tali organizzazioni possono fornire un aiuto tecnico all'elaborazione delle riforme che possano garantire la tutela e la valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale nel tempo.

Infine, come per tutti i progetti urbani per la città consolidata, la riqualificazione dei tessuti storici non può non fondarsi sul consenso e sulla mobilitazione degli abitanti. Le politiche di rigenerazione urbana devono presentare un'implicazione forte e diretta degli abitanti, che devono intendere gli obiettivi della riabilitazione come prioritari, per il miglioramento delle proprie condizioni di vita.

Note

- 1) Cfr. J. GOTTMANN, *Megalopoli. Funzioni e Relazioni di una Pluricittà*, Einaudi, Torino 1970.
- 2) Riguardo al tema della città diffusa si rimanda a: C. BARATTUCCI, *Urbanizzazioni disperse. Interpretazioni e azioni in Francia e Italia 1950-2000*, Officina Edizioni, Palermo 2004. F. INDOVINA, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Milano 2009.
- 3) Cfr. M. DEVIGNES, *Le paysage en prealable*, Parentheses, Marsiglia 2011.
- 4) Cfr. O. M. UNGERS, R. KOOLHAAS, W. P. RIEMANN, H. KOLLHOFF, A. OVASKA, *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di F. HERTWECK, S. MAROT, Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.
- 5) Cfr. R. Rodrigues-Malta (a cura di), "Villes portuaires, Horizons 2020. Les nouveaux enjeux du développement", in *Méditerranée* n. 111, 2008.
- 6) Per approfondire gli interventi di riqualificazione della città di Baltimora: ELIA G. F., *Città domani, Aspetti sociologici dell'urbanesimo post-industriale. Il caso di Baltimora*, Bulzoni, Roma 1988. FEE E., SHOPES L. (a cura di), *The Baltimore Book. New Views of Local History*, Temple University Press, Philadelphia, 1991.
- 7) Nel 2004, dopo l'apertura dell'Unione Europea ai nuovi Stati membri dell'Est Europa, è stato deciso di eleggere due Capitali lo stesso anno, una dell'Europa Occidentale e l'altra dell'Est.
- 8) Cfr. R. LECARDANE, I. MAROTTA, *Multicultural City in the Mediterranean Territory. Green City Palermo 2019*, in AA.VV., "Proceedings of the 7th Annual Conference of the University Network of the European Capitals of Culture", Marsiglia 2013.
- 9) Cfr. S. LATOUCHE, *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.
- 10) I principali risultati emersi dal Convegno sono stati recentemente pubblicati nel rapporto *Urban Resilience: LIFE + projects and European policies*. <http://ec.europa.eu/environment/life/>, consultato nel mese di settembre 2014.
- 11) L'intervento è stato finanziato dal progetto europeo *Life*. <http://www.helsinki.fi/taajamakeitaat/>, consultato nel mese di settembre 2014.
- 12) Cfr. I. MAROTTA, *Euroméditerranée II a new sustainable model*, in AA.VV., "Proceedings of the 2nd International Symposium, Systems Thinking for A Sustainable Economy. Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice", Business Systems Laboratory, Avellino 2013
- 13) Per approfondire i temi esposti nell'esposizione si rimanda a: P. CIORRA, S. MARINI (a cura di), *Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano 2011.
- 14) Il punto di ristoro di San Giacomo Pescatore, dépendance del vicino albergo, fu inaugurato nel 1930 al Passo di San Giacomo, l'estremo confine naturale tra la Val Formazza e la Svizzera, a 2318 metri di altezza. Il disegno originale prevedeva due vagoni ferroviari, una carrozza ristorante e un vagone letto, appoggiati su dodici pilastri in cemento armato. La prima ipotesi progettuale prevedeva al centro un edificio a tre piani a forma di torre che ricordasse la figura del Santo. La seconda ipotesi, invece, prevedeva uno chalet in stile alpino, con tetto spiovente, finestroni verso la valle. Nel progetto definitivo l'edificio non fu realizzato. Il Wagristoratore fu distrutto nel 1944 dai tedeschi.
- 15) Il PRIN "RE-CYCLE Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio", coordinato dal Prof. Renato Bocchi dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, coinvolge 11 atenei italiani (Università IUAV di Venezia, Camerino, Chieti-Pescara, Genova, Politecnico di Milano, Politecnico di Torino, Napoli Federico II, Palermo, Reggio Calabria Mediterranea, Roma La Sapienza e Trento) ed è finanziato dal MIUR

con i fondi per i progetti di rilevante interesse nazionale nell'ambito della piattaforma di ricerca europea Horizon 2020. Cfr. S. MARINI, V. SANTANGELO (a cura di), *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architettura e infrastrutture della città e del paesaggio*, Aracne, Roma 2013.

16) Per approfondire il caso di studio di Saint-Nazaires si rimanda alla lettura di: R. LECARDANE, "Saint-Nazaire Ville-Port, Lo spazio pubblico della rigenerazione portuale/Saint-Nazaire Ville-Port. The public space of the port regeneration", in *Portus*, maggio 2009, n. 17, pp. 68-73. R. LECARDANE, Z. TESORIERE, "Bunker culturel: la régénération du patrimoine militaire urbain à Saint Nazaire", *InSitu Revue des patrimoines*, 2011, n. 16, <http://insitu.revues.org/779>. R. LECARDANE, Z. TESORIERE, "Waterfront e patrimonio militare: la base sottomarina di Saint-Nazaire", in *Agathón*, 2011/2, Offset Studio, Palermo 2012.

17) Cfr. G. Clément, *Manifeste du Tiers Paysage*, Jean Michel Place, Parigi 2005.

18) Cfr. R. BANHAM, *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Einaudi, Torino 2009.

19) Questa linea a doppio binario, utilizzata dal 1934 al 1980, serviva esclusivamente i magazzini del Meatparking district, centro in cui si trattavano le derrate alimentari per l'intera città, per rendere il trasporto più veloce, evitando il traffico autostradale. Il viadotto, lungo il suo tragitto entra all'interno di ventidue blocchi di edifici, in modo che il treno potesse entrare all'interno dei magazzini, affinché le operazioni di carico e scarico delle merci potessero avvenire in quota.

20) L'High Line fa parte della più ampia operazione PlaNYC 2030, che comprende molteplici progetti di rigenerazione urbana, lanciati nel 2002 e in seguito ripresi nel 2007, che si concentrano soprattutto su Manhattan. Tra questi interventi, l'High Line rientra nell'ambiziosa strategia di riqualificazione dell'Hudson riverfront, uno dei più grandi progetti di spazio pubblico della città, che mira alla rigenerazione urbana di Chelsea. <http://www.nyc.gov/html/planyc/html/home/home.shtml>, consultato nel mese di settembre 2014.

Riferimenti bibliografici

A

AA. VV., "Above ruins", in *Lotus international* n. 144, 2010.

AA. VV., "Irriciclabile. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso". Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU (Società Italiana degli Urbanisti. Urbanistica per una diversa crescita), Napoli 9-10 maggio 2013, in *Planum. The Journal of Urbanism* n. 27, vol.2/2013.

AUDRERIE D., SOUCHIER R., VILAR L., *Le Patrimoine mondial*, Puf, Que sais-je?, 1998.

AWAD M. (a cura di), *Patrimoines partagés en Méditerranée, éléments clés de la réhabilitation*, RMSU Euromed Heritage, Bruxelles 2005.

B

BALBO M., *The Medina, the restoration and conservation of historic islamic cities*, I.B. Tauris, Londra 2012.

BANHAM R., *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Einaudi, Torino 2009.

BARAKAT L., CHAMUSSY H., "Les espaces publics à Beyrouth", in *Geocarrefour* n.77, 2002.

BERGSLI H., "Marseille et Oslo: des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer" in *Méditerranée* n. 111, 2008.

BOERI S., "Il ritrarsi dei modi d'uso del territorio", in *Rassegna* n. 42, giugno 1990.

BREEN A., RIGBY D., *The new waterfront. A worldwide urban succes story*, Thames and Hudson, Londra 1996.

BRUTTOMESSO R. (a cura di), *Waterfront. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città d'Acqua,

Marsilio Venezia 1993.

C

CARTA M., *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, List Lab, Trento 2007.

CARTA M., *Reimagining Urbanism. Creative, Smart and Green Cities for the Changing Times*, List Lab, Trento 2013.

CATTEDRA R., GARRET P., MILLER C., VOLAIT M. (a cura di), *Patrimoines en situation. Constructions et usages en différents contextes urbains*, Presses de l'Ifpo, Centre Jacques-Berque, Institut français du Proche-Orient, Beyrouth/Rabat 2010.

CHOAY F., "Sulla demolizione/conservazione, in CRICONIA A. (a cura di), *Figure della demolizione. Il carattere instabile della città contemporanea*, Costa & Nolan, Genova Milano 1988.

CIORRA P., MARINI S. (a cura di), *Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano 2011.

CLÉMENT G., *Manifeste du Tiers Paysage*, Jean Michel Place, Parigi 2005.

D

DELICADO G. H., MARCOS M. J., "Demolizioni espositive", in *Domus* n. 959, giugno 2012.

DEVIGNES M., *Le paysage en préalable*, Parentheses, Marsiglia 2011.

DOGLIOTTI M., ROSIELLO L. (a cura di), *Lo Zingarelli 1994, Vocabolario della lingua italiana*, Zanichelli, Bologna 1994.

E

ELIA G. F., *Città domani, Aspetti sociologici dell'urbanesimo post-industriale. Il caso di Baltimora*, Bulzoni, Roma 1988.

F

FABIAN L., GIANNOTTI E., VIGANÒ P. (a cura di), *Recycling City. Lifecycles, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni, Pordenone 2012.

FEE E., SHOPES L. (a cura di), *The Baltimore Book. New Views of Local History*, Temple University Press, Philadelphia 1991.

FROMENT P., GRÉSILLON B. (a cura di), *Faire durer l'événement, un enjeu contemporain pour le développement des villes*, Rives Méditerranéennes, Revue de l'UMR TELEMMe n. 47, 2014.

G

GIBERTI M., "Winy Maas - MVRDV. Profile", in *Materia* n. 50, maggio-agosto 2006.

GLAESER E., *Il trionfo della città*, Bompiani, Milano 2013.

GOTTMANN J., *Megalopoli. Funzioni e Relazioni di una Pluricittà*, Einaudi, Torino 1970.

GREFFE X., "Le patrimoine comme ressource pour la ville", in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n. 86, 2000.

GRÉSILLON B., *Un enjeu "capitale": Marseille-Provence 2013*, L'Aube, La Tour d'Aigues, Marsiglia 2011.

GUERRUCCI E., "Non resta che riciclarci", in *Il Giornale dell'Architettura* n. 101, gennaio 2012.

H

HUEBER J., PIATON C., *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

I

INDOVINA F., "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", in Aa.Vv., *L'esplosione della città*, Editrice Compositori, Bologna 2005.

L

LATOUCHE S., *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.

LECARDANE R., "Le front de mer de Valencia et l'héritage de l'America's Cup 2007", in *Méditerranée* n. 111, 2008.

LECARDANE R., *Le grandi esposizioni: territori dell'immaginario*, in "Agathòn", Offset Studio, Palermo settembre 2010.

LECARDANE R., TESORIERE Z., "Waterfront e patrimonio militare: la base sottomarina di Saint-Nazaire", in *Agathòn*, 2011/2, Offset Studio, Palermo 2012.

LECARDANE R., MAROTTA I., *Multicultural City in the Mediterranean Territory. Green City Palermo 2019*, in Aa.Vv., "Proceedings of the 7th Annual Conference of the University Network of the European Capitals of Culture", Marsiglia 2013.

LEFEVRE C., *Etude de la gouvernance des métropoles mondiales: Londres, New York, Tokyo, des références pour la métropole parisienne?*, Studio realizzato per l'Agence de Développement du Val de Marne, 2006.

M

MARINI S., "Committenza totale", in MARINI S., BERTAGNA A., GASTALDI F., *L'architettura degli spazi del lavoro. Nuovi compiti e nuovi luoghi del progetto*, Quodlibet, Macerata 2012.

MARINI S., SANTANGELO V. (a cura di), *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architettura e infrastrutture della città e del paesaggio*, Aracne, Roma 2013.

MAROTTA I., *Euroméditerranée II a new sustainable model*, in Aa.Vv., "Proceedings of the 2nd International Symposium, Systems Thinking for A Sustainable Economy. Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice", Business Systems Laboratory, Avellino 2013.

MASBOUNGI A. (a cura di), *Bilbao, la culture comme projet de ville*, Editions de La Villette, Parigi 2002.

MASBOUNGI A., "Bilbao, nouvelles Macque de l'urbanisme, La nouvelle accumulation urbaine", in *Réalités Industrielles*, febbraio 2008.

MASBOUNGI A. (a cura di), *Métamorphose de l'ordinaire, Paola Viganò Grand Prix de l'urbanisme 2013*, Editions Parenthèse, Marsiglia 2013.

MINNAERT J.-B. (a cura di), *Histoire d'architecture en mediterranee, xix - xx siecles*, Éditions de la Villette, Parigi 2005.

O

OLMO C., "Tracce, segni e imperfezioni", in *Rassegna* n. 42, giugno 1990.

OSWALT P., "Shrinking cities", in *International research* n. 1, 2006.

P

PETZET M., "Intervista a Muck Petzet", in *Abitare.it*, 2012, <http://www.abitare.it/it/biennale-curatori/muck-petzet>, consultato nel mese di ottobre 2014.

PETRONI M., "Re-cycle al Maxxi", in *Abitare.it*, dicembre 2011, <http://www.abitare.it/it/architecture/re-cycle/>, consultato nel mese di settembre 2014.

PLAN BLEU, *Technical Report, Building the Mediterranean future together*, Pegaso Project, 2012.

PICON A., *Tra utopia e ruggine, paesaggi dell'ingegneria dal Settecento a oggi*, Umberto Allemandi & C., Torino 2006.

R

RESTANY P., "Una sede per le arti radicali", in *Domus* n. 847, aprile 2002.

ROUILLARD D., *Superarchitecture, le future de l'architecture*, Paigi, Editions de la Villette, 2004.

ROUILLARD D., "Future was back", in GUIHEAUX A. (a cura di), *Action Architecture*, Editions de la Villette, 2011.

S

SAFRAN Y., "Bernard Tschumi: Le Fresnoy National Studio for Contemporary Arts, Tourcoing, France", in *Domus* n. 801, febbraio 1998.

- SASSEN S., "Open-Source Urbanism", in *The New City Reader: A Newspaper Of Public Space*, n. 14, gennaio 2011.
- SECCHI B., VIGANÒ P., *La ville poreuse – Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MetisPres-ses, Ginevra 2011.
- SECCHI B., "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", in *CRIOS* n. 1, 2012.
- SECCHI B., "Le condizioni sono cambiate", in *Casabella* n. 498/9, gennaio-febbraio 1984.

T

- TESORIERE Z., "Recuperare l'infrastruttura: l'High Line di New York", in *Agathon*, 2010/2, Offset Studio, Palermo, dicembre 2010.
- TESORIERE Z., "Dopo l'obsolescenza. Progetti per i viadotti ferroviari dismessi", PALAZZOTTO E. (a cura di), *Espe-rienze nel restauro del Moderno*, FrancoAngeli, Milano 2013.
- TESORIERE Z., "L'High Line Elevated Parkway: metamorfosi di un'infrastruttura in riconversione", in *Trasporti e Cultura* n. 35, maggio 2013.
- TESORIERE Z., "Superstrade urbane: dall'alta velocità alle trasformazioni contemporanee", in *Trasporti e Cultura* n. 36, agosto 2013.
- TESORIERE Z., LECARDANE R., "L'urbanité de l'héritage industriel. La reconversion du viaduc de l'High Line à New York", in *IN-SITU revue des patrimoines – n. 16/2013, Le patrimoine industriel*.

U

- UNGERS O. M., KOOLHAAS R., RIEMANN W. P., KOLLHOFF H., OVASKA A., *The city in the city – Berlin: A green Archipe-lago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di HERTWECK F., MAROT S., Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.
- URBAMA, *Présent et avenir des médinas, Urbama*, Tours 1982.

V

- VIGANÒ P., "Elements for a theory of the city as renewable resource: life cycles, embodied energy, inclusion. A design and research program", in *Recycling City*, in FABIAN L., GIANNOTTI E., VIGANÒ P. (a cura di), *Recycling City. Lifecycles, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni, Pordenone 2012.
- VIGANÒ P., "Cicli di vita, energia e riciclo", in MARINI S., SANTANGELO V. (a cura di), *Re-cycle Italy 03. Viaggio in Italia*, Aracne, Roma 2013.
- VIGANÒ P., "Viaggio in Italia, la costruzione di un racconto", in MARINI S., SANTANGELO V. (a cura di), *Re-cycle Italy 03. Viaggio in Italia*, Aracne, Roma 2013.
- VOLAIT M., "'Patrimoines partagés': un regard décentré et élargi sur l'architecture et la ville des XIX et XX siècle en Méditerranée", in INP (a cura di), *Architecture et patrimoine, l'expérience française*, 2005.

Sitografia

- <http://www.abitare.it/it/architecture/re-cycle/>, consultato il 18 novembre 2014.
- <http://www.abitare.it/it/biennale-curatori/muck-petzet>, consultato il 18 novembre 2014.
- <http://www.batlleiroig.com/en/landscape/recuperacio-paisatgistica-de-labocador-del-garraf/> consultato il 18 novembre 2014.
- <http://www.casamemoire.org>, consultato il 18 novembre 2014.
- <http://www.doazan-hirschberger.com/fr/projets/detail/jardin-des-fonderies.html#>, consultato il 18 novembre 2014.
- <http://www2.epa.gov/recycle>, consultato il 18 novembre 2014.
- <http://ec.europa.eu/environment/life/>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.fieldoperations.net>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.fosterandpartners.com/projects/bilbao-metro/gallery/> consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.fondazionemaxxi.it/2011/12/01/recycle/>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.helsinki.fi/taajamakeitaat/>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.iledenantes.com/fr/>, il 18 novembre 2014.

<http://www.lacatonvassal.com/?idp=61#>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.miniwiz.com/miniwiz/projects/ecoark>, consultato il 18 novembre 2014.

http://www.mp-a.de/Projekte_2_0_gid_1_pid_0.html consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.nyc.gov/html/plany/html/home/home.shtml>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://resilient-cities.iclei.org/bonn2014/resilient-cities-2014-home/>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.samoa-nantes.fr/fr/>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.shrinkingcities.com/index.php?L=1>, consultato il 18 novembre 2014.

<http://www.tschumi.com/projects/14/#>, consultato il 18 novembre 2014.

CAPITOLO 4

Casi di studio Cas d'étude

ABSTRACT - Le quatrième chapitre est centré sur l'analyse des projets urbains de Marseille et Tunis; pour comprendre les raisons du choix de ces villes, il est important de souligner que la comparabilité de ces cas d'études ne s'appuie pas nécessairement sur des similitudes évidentes. Les cas d'étude choisis ont été étudiés par rapport aux thèmes exposés précédemment, en analysant les projets axés sur la mise en valeur et la transformation du patrimoine matériel et immatériel, en soulignant les nombreuses différences concernant les problèmes, la gestion et les résultats des réalités spécifiques.

En ce qui concerne le thème des lieux désaffectés et des nouvelles centralités, nous avons choisi le cas du projet Euroméditerranée (1995-2030) à Marseille au cours de ses deux phases. Cette opération de grande envergure comprend certains quartiers portuaires, productifs et résidentiels au Nord et à l'Est de la ville. La première étape du projet a donné une nouvelle identité culturelle à une zone portuaire abandonnée et oubliée par la ville, grâce à la réalisation de nouvelles architectures et à la transformation de vieux édifices industriels en infrastructures culturelles qui sont devenues les symboles de la ville à l'occasion de l'événement culturel européen Marseille Provence 2013. La deuxième phase utilise le thème de la durabilité environnementale pour transformer ce lieu marginal en une nouvelle centralité. L'objectif du projet est la création d'une « éco-cité méditerranéenne » à l'intérieur de la ville, qui pourra devenir un modèle pour les autres villes de la Méditerranée. Cette opération prévoit, encore une fois, le recyclage de vieux édifices industriels, transformés pour la majorité en équipements publics.

En ce qui concerne la transformation et la mise en valeur du patrimoine architectural et du tissu urbain de la ville historique, deux projets réalisés dans la ville de Tunis par l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) ont été identifiés comme emblématiques: la mise en valeur d'un parcours urbain qui relie les espaces publics et le patrimoine architectural de la Médina (2008), de la mosquée Zitouna à la Zaouia de Sidi Ibrahim Riahi et le plan de revitalisation urbaine de l'avenue Bourguiba et de l'avenue de France (1999), qui a requalifié les espaces publics et les monuments à l'intérieur de cet important axe. Le premier projet a pour objectif de: récupérer et valoriser le patrimoine urbain et architectural de la Médina, sensibiliser le public aux valeurs de son habitat, réaliser un projet au profit de l'économie locale et lancer des interventions concernant les principes de la durabilité environnementale. Le deuxième projet urbain réalisé à Tunis est le réaménagement d'un axe dans le quartier appelé ville neuve réalisé au cours de la période du protectorat français. Ce projet a eu le mérite de réévaluer une partie de la ville négligée depuis longtemps grâce à la requalification des espaces pu-

MARSIGLIA

4.1. Marsiglia e il suo porto: una storia di profonde mutazioni economiche, urbane e sociali

Primo porto del Mediterraneo e secondo comune di Francia, Marsiglia è una città portuale da secoli. Città marina prima di tutto, la *cit  phoc enne* volta le spalle al continente, isolata dalle sue catene montuose che la circondano quasi del tutto. Tale rapporto privilegiato con il mare permette di comprendere la stretta relazione tra citt  e porto.

Fin dalla sua fondazione, da parte dei greci nel 600 a.C., la citt  ha beneficiato della sua posizione privilegiata tra il nord Europa, i paesi del Mediterraneo e dell'Africa, basando le sue principali attivit  economiche sullo sfruttamento del traffico marittimo. Lo sviluppo economico di questa citt , infatti,   da sempre stato legato agli scambi commerciali internazionali. Dal XV secolo, Marsiglia ha occupato un ruolo di rilievo nel Mediterraneo, diventando il pi  importante porto commerciale della Francia. Nel XVII secolo, la citt    cresciuta d'importanza grazie al grande commercio dello zucchero, del caff , del cioccolato e delle tinture con le Antille, gli Stati Uniti d'America e l'Estremo Oriente.

Nel XIX secolo, grazie all'occupazione dell'Algeria, Marsiglia, chiamata la *porte de l'Oriente*,   diventata uno dei porti pi  importanti al mondo, insieme a Londra, Liverpool e Genova, sviluppando la produzione industriale a discapito delle tradizionali attivit  mercantili. A causa del sempre maggiore afflusso d'imbarcazioni, le banchine del porto e i magazzini diventarono saturi, il *Vieux-Port* era dunque inadeguato. Sono state quindi realizzate nuove aree portuali a Nord, verso l'ansa dell'*Arenc*, tra le quali il bacino artificiale della *Joliette* (1844). Inoltre, la citt  fu oggetto d'importanti interventi urbani, estendendosi a Nord e a Ovest del centro antico, come dimostra lo sventramento haussmaniano della *rue Imp riale* (1864), ora *rue de la République*, realizzato con lo scopo di collegare in maniera diretta il *Vieux-Port* con le nuove aree portuali a Nord. (Figg. 1, 2, 3)

Durante il XX secolo l'area portuale ha continuato a crescere, specializzandosi nella produzione e commercializzazione di idrocarburi (Bertrand 2012: 223).

Marsiglia   sempre stata molto sensibile ai cambiamenti politici, economici nazionali e internazionali e per questo motivo nella sua storia si sono alternati periodi di sviluppo a fasi di regressione drammatica. Con il XX secolo   iniziato, infatti, un periodo di lento declino causato dai danni economici e urbani arrecati dalla seconda guerra mondiale, dall'indipendenza delle colonie, dall'aumento della concorrenza internazionale e dal lungo processo di dislocazione delle attivit  portuali e industriali nei territori limitrofi alla citt .

La condizione orografica di Marsiglia ha impedito il suo sviluppo urbano e industriale; durante la met  del XX secolo si   posto il problema della mancanza di suolo libero per la costruzione di servizi e infrastrutture; sono state quindi scelte nuove aree. L'estensione della citt    avvenuta a scala territoriale, a Ovest, verso il Rodano, con lo scopo di collegare la *cit  phoc enne* al continente e contrastare i porti del Nord Europa. Il vasto sito di *Etang*

de Berre, a 40 km da Marsiglia, ha accolto gli impianti industriali e portuali che non trovavano più posto in città. Il comune di *Marignane* ha ospitato l'aeroporto. Inoltre, negli anni Sessanta, è stato realizzato un vasto porto industriale nel golfo di *Fos* (1961-1968), a 50 km da Marsiglia, con il triplice obiettivo di accrescere le attività portuali legate al petrolio, di accogliere le grandi aree industriali e di riequilibrare lo sviluppo urbano, economico e demografico della regione marsigliese.



Figg. 1, 2, 3 - Ridisegno della cartografia di Braun Hogenberg, 1584. Ridisegno della cartografia di J.B. Benoit, 1734. Ridisegno della cartografia di Karl Baedeker, 1914, con evidenziato l'asse della *rue de la République*.

Il risultato è stato la nascita di distinte polarità territoriali causando la frammentazione della centralità urbana. Questi nuovi poli industriali e terziari hanno ridotto, infatti, in modo significativo il primato territoriale di Marsiglia, per questo motivo si è creato un forte disequilibrio tra l'espansione dei comuni periferici e la città in declino.

Dagli anni Settanta in poi il porto ha presentato una significativa perdita di attività, che ha causato un lento degrado dei quartieri attorno a esso. Tra il 1975 e il 1990, Marsiglia ha perso più di 100.000 abitanti e 58.000 posti di lavoro, triplicando il proprio tasso di disoccupazione, dal 7,1% al 23,3% (Bertrand 2012: 220). Questa è stata la conseguenza, non soltanto del declino delle industrie coloniali tradizionali e della crisi globale del settore portuale, ma anche degli interventi di dislocazione delle attività e dei servizi, che hanno tolto alla città la sua attrattiva industriale senza trovare un'alternativa credibile.

Alla fine del XX secolo, il *Port autonome de Marseille* (PAM), ribattezzato nel 2007

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), ha compensato a fatica la perdita continua di parti di mercato a discapito degli altri porti del Nord Europa e del Mediterraneo¹.

Marsiglia, una metropoli complessa

Oggi Marsiglia è una città multiforme, che accoglie 851.420 abitanti e si estende per 24.000 ha, più del doppio della superficie di Parigi (10.540 ha), inglobando in sé molteplici realtà isolate che difficilmente comunicano tra di loro. La *cit  phoc enne*, con i suoi 111 quartieri divisi in 16 *arrondissements*, presenta aree urbane che possiedono delle forti specificit . Il centro antico   molto ridotto rispetto all'intera area urbana, presentando una superficie di 6 km² all'interno della quale si trovano: il *Vieux-Port*, la *place de la Joliette* e la *Gare Saint-Charles*.

Per quanto riguarda la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio urbano, dal periodo del dopo guerra in poi, Marsiglia ha dimenticato il proprio passato, disconoscendo le potenzialit . Durante la seconda guerra mondiale il *Vieux-Port* e il centro antico sono stati, infatti, rasi al suolo dai bombardamenti tedeschi. Nel dopo guerra la Municipalit  ha deciso, quindi, di avviare una vasta opera di ricostruzione.

Uno dei progetti pi  interessanti di tale operazione   il ridisegno del fronte a mare della citt . Il progetto di ricostruzione della facciata Nord   stato realizzato da Fernand Pouillon (1950-53), architetto molto conosciuto in Francia, che ha lavorato soprattutto nel Sud del Paese, in Algeria e in Iran. Pouillon ha realizzato cinque edifici residenziali, con servizi commerciali ai piani terra, che si allineano perfettamente alla sede dell'antico Municipio, rappresentando un fronte compatto e coerente. Nel 1993, tali architetture sono state classificate 'patrimonio del XX secolo'. (Figg. 4, 5)



Fig. 4 - Il fronte a mare di Marsiglia a Nord del *Vieux-Port*, 2014.



Fig. 5 - Disegno del progetto della facciata Nord del fronte a mare di Marsiglia, dell'arch. F. Pouillon, 1950, © Fernand Pouillon.

Tranne per questi edifici, di grande interesse dal punto di vista architettonico e urbano, durante la metà del XX secolo, il centro antico è stato oggetto di diversi interventi aggressivi, tra i quali la costruzione dell'autostrada A7, che entrava direttamente nel centro città concludendosi alla *Porte d'Aix* (1825), e la realizzazione di architetture che poco si integravano con l'antico tessuto urbano e che recentemente sono state oggetto di contestazioni e modifiche, come nel caso del centro commerciale *Centre-Bourse* (1977), che è stato riammodernato di recente (2013-2015). (Fig. 6)



Fig. 6 - La *Porte d'Aix* nel 2007, © bing.

La *cit  phoc enne* ha quindi disatteso ci  che dagli anni Ottanta si prefigurava in Europa, ci  il risanamento e il rafforzamento dei nuclei antichi rispetto alle agglomerazioni sparse. Dopo essere stati bombardati e abbandonati, infatti, la maggior parte dei tessuti storici europei, sono stati oggetto d'interventi di riqualificazione che hanno mirato a restituirne un'immagine positiva, rendendoli pi  appetibili ai turisti e al mercato immobiliare. Marsiglia, invece, ha puntato sulla costruzione di nuovi quartieri suburbani, lasciando il suo patrimonio urbano e architettonico nel totale abbandono (Urbain 2012: 82-85).

Grazie allo sviluppo industriale e al crescente flusso migratorio, dal XIX secolo in poi, la citt  si  , infatti, estesa in maniera continua, occupando quasi la totalit  del suo territorio. Dagli anni Cinquanta, a causa del pressante fenomeno dell'immigrazione, sono stati realizzati *grands ensembles*, estesi complessi residenziali che hanno occupato i quartieri periferici senza l'ausilio di un piano urbanistico coerente per la crescita futura della citt ². Ci  ha causato una forte discontinuit  del tessuto urbano che si   sviluppato in un semicerchio di 15 km di raggio, a partire dal *Vieux-Port*.

Come numerose citt  industriali e portuali, Marsiglia   stata divisa in due parti distinte, la citt  Sud, che accoglie le attivit  terziarie, amministrative, i servizi di grande importanza metropolitana e ospita le residenze della classe borghese³ e la citt  nord, che accoglieva la classe operaia legata al commercio e alle industrie del XIX secolo, e che oggi   abitata da classi meno abbienti e da un'alta percentuale di extracomunitari.

Dal XX secolo in poi, la citt  si  , infatti, estesa a Sud, ospitando la classe borghese che non voleva vivere accanto alla zona inquinata, rumorosa e caotica del porto. Proprio nella parte meridionale della citt , nel 1952,   stata realizzata l'*Unit  d'Habitation* di Le Corbusier, che doveva essere il primo di numerosi edifici della *Cit  Radieuse*.

Questa divisione spaziale si riflette inoltre anche dal punto di vista sociale. Come espongono i sociologi Andr  Donzel e Thomas Bresson: «tra le grandi citt  francesi ed europee, [Marsiglia]   oggi una di quelle, dove la disparit  sociale si manifesta con pi  evidenza, che sia in termini di reddito, d'impiego o d'inserimento residenziale» (Bresson, Donzel 2007: 93). Alain Medan spiega tale disparit  sociale in maniera particolarmente efficace: «Marsiglia non presenta delle vere *banlieues* ma piuttosto, se le ha, queste *banlieues* sono all'interno della citt » (Medan 1995: 75).

  possibile dunque affermare che Marsiglia appartiene a quella categoria di citt , come Napoli, Genova o Palermo, che hanno difficolt  a portare avanti delle dinamiche atte a fermare la formazione di reali sacche di povert  nel centro citt .

Inoltre, durante la met  del XX secolo, le aree portuali e i quartieri circostanti sono stati abbandonati dalla municipalit . Le architetture industriali e portuali, che testimoniano la storia produttiva e fanno parte del patrimonio culturale immateriale della citt , vertevano in forte stato di degrado. La parte Nord del *waterfront*, di propriet  del GPMM, era inaccessibile ai cittadini, che potevano scorgere il mare unicamente passando con la propria vettura sul viadotto autostradale dell'A55, realizzato accanto all'area portuale, che costituiva un'ulteriore barriera per l'accesso al litorale.

La forte presenza di reti infrastrutturali viarie e ferroviarie, caratteristica delle zone industriali, rendeva l'area Nord della città un luogo di passaggio, poco conosciuto dalla maggior parte dei marsigliesi.

Infine, in questo periodo, attorno alla città, i centri minori si sono sviluppati dal punto di vista economico e urbano, diventando sempre più potenti e influenti a scala territoriale. Marsiglia non è riuscita, dunque, a imporsi come capofila della sua comunità territoriale, diventando una delle isole dell'arcipelago metropolitano (Club AMM 1994: 3).

Breve storia del Projet Euroméditerranée

Alla fine del XX secolo la realtà urbana, sociale ed economica della città è diventata sempre più insostenibile, occorreva quindi con urgenza che l'amministrazione pubblica ricorresse a delle nuove politiche di ripresa del territorio marsigliese.

La *Chambre de Commerce et Industrie* (CCI) é stata la prima istituzione a riflettere sulla possibilità di realizzare un'operazione capace di rigenerare la città. Nel 1987 la CCI ha proposto la creazione di un quartiere d'affari nell'ex area portuale della *Joliette*, che avrebbe dovuto aiutare Marsiglia a diventare la capitale economica del Sud della Francia. Nel 1989, il Sindaco Robert Vigouroux ha costituito la *Mission à l'aménagement urbain*⁴, un comitato di esperti che ha avuto il compito di riflettere su un possibile intervento nella parte Nord della città. La *Mission* ha ripreso l'idea dalla CCI di realizzare un centro direzionale simile a quello della *Défense* di Parigi, per incoraggiare lo sviluppo del settore terziario poco presente in città; il progetto è stato chiamato *Marseille Métropole Euroméditerranée* (1991). Inoltre, è stata sottolineata la necessità d'indagare gli effetti legati alla realizzazione dell'alta velocità ferroviaria TGV *Paris-Marseille* e alla creazione di una nuova stazione marittima. Infine, il lavoro di questo comitato ha evidenziato l'importanza di riqualificare i quartieri Nord e di favorirne la comunicazione con il centro città, in seguito si parlerà di 'riconquista' (Bertoucello, Dubois 2010: 149) di questa vasta zona di Marsiglia.

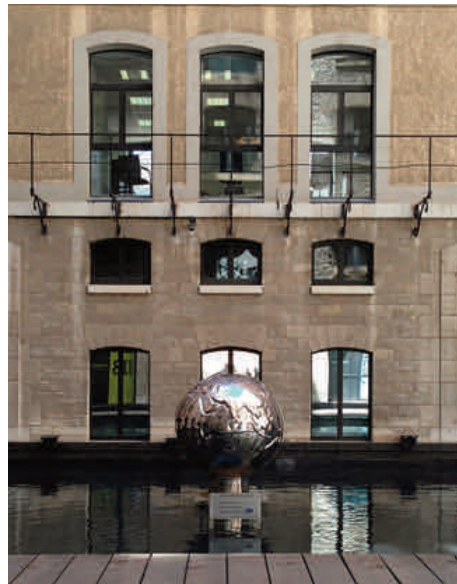
Tuttavia le ricerche della *Mission* non hanno avuto alcun seguito concreto. Il primo passo per la riqualificazione delle ex aree portuali è stato, infatti, realizzato da privati. Nel 1990, la società di promozione immobiliare *Sari*, ha acquistato *Les Docks*, l'imponente complesso di magazzini industriali ottocentesco nel quartiere della *Joliette*⁵. La società ha deciso di riconvertire il grande edificio in spazi per il terziario, prendendo a riferimento gli interventi portati avanti in alcune città portuali europee, come Liverpool o Amburgo.

Il progetto di riqualificazione dei *Docks*, realizzato dall'architetto Eric Castaldi, è stato incentrato sulla valorizzazione delle qualità architettoniche e tecniche della struttura di ghisa e pietra, mantenendo l'identità del luogo e la sua considerevole memoria storica. Questo edificio, infatti, rappresenta uno tra i simboli più importanti del patrimonio industriale della città, poiché testimonia l'età d'oro del commercio marittimo marsigliese. (Figg. 7, 8)

L'operazione è stata un grande successo, sia dal punto di vista architettonico che economico, rappresentando la prova concreta che la redditività economica e la valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale non sono incompatibili. Inoltre la sua

commercializzazione ha confermato la potenziale vocazione terziaria del sito.

Nonostante tali conferme, il Comune non ha portato avanti molto rapidamente le politiche urbane prefissate. Le cause principali di tale immobilismo sono state la grave situazione economica delle casse comunali e i disaccordi politici che hanno bloccato in partenza tutte le iniziative⁶. Nonostante le ingenti difficoltà finanziarie, la volontà politica di avviare una strategia di rigenerazione urbana non si è spenta (Bertoncello, Dubois 2010: 62-65). Dal 1992, il progetto per il quartiere della *Joliette* è diventato sempre più concreto grazie all'arrivo in città dell'alta velocità ferroviaria TGV, per la quale si prevedeva un flusso di 14 milioni di passeggeri l'anno. La *Gare Saint Charles* doveva quindi essere ampliata; tale intervento di riqualificazione doveva iscriversi in un programma più ambizioso, che comprendeva i quartieri vicini, di cui fanno parte la *Joliette* e il centro antico.



Figg. 7, 8 - I Docks, 2013.

In questo periodo, l'allora Sindaco Vigouroux ha incaricato l'ing. Alain Villaret dell'*Agence d'urbanisme de Marseille* (Agam)⁷ e l'ing. Jean Frébault della *Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme* (DAU)⁸ di riflettere sulla pianificazione di questa zona. Gli ingegneri hanno realizzato un dossier, nel quale si proponeva la creazione di una struttura pubblica che avesse come obiettivo la realizzazione di un vasto intervento urbano. Finalmente, il 22 giugno 1992, la Regione, il Dipartimento, la Comunità dei Comuni, il Comune di Marsiglia, la Camera di Commercio, il Porto e la SNCF⁹ hanno firmato il protocollo d'intesa, facendo appello allo Stato per sostenere un grande progetto di rigenerazione urbana nell'area Nord della città.

Nel luglio 1992, l'ing. Alain Masson è stato incaricato di formulare uno studio di fat-

tibilità dell'intervento urbano su siti di *Saint Charles* e della *Joliette*. Masson ha proposto di realizzare un progetto con: «[...] l'ambizione mai messa in opera in Francia: creare una città nuova nel cuore di una città antica» (AA. VV. 2014: 104). L'ingegnere afferma, inoltre, che: «L'attività portuale non deve essere cacciata ma essere messa in scena» (AA. VV. 2014: 104). Anche Masson è arrivato alla conclusione dell'importanza di realizzare un *union sacrée* tra lo Stato e gli enti locali. Tuttavia, i risultati della *Mission Masson* furono contestati e proposte altre ipotesi di intervento (Dubois, Olive 2004: 105).

Nel 1993, parallelamente agli studi programmatici ed economici della missione, la *Direction de l'architecture et de l'urbanisme* (DAU) ha organizzato una consultazione da parte di quattro *équipes* di architetti «scelti per la loro sensibilità mediterranea» (AA. VV. 1994): Ignasi de Solà Morales, Aldo Rossi e Xavier Fabre, Antoine Grumbach e Atelier 9.

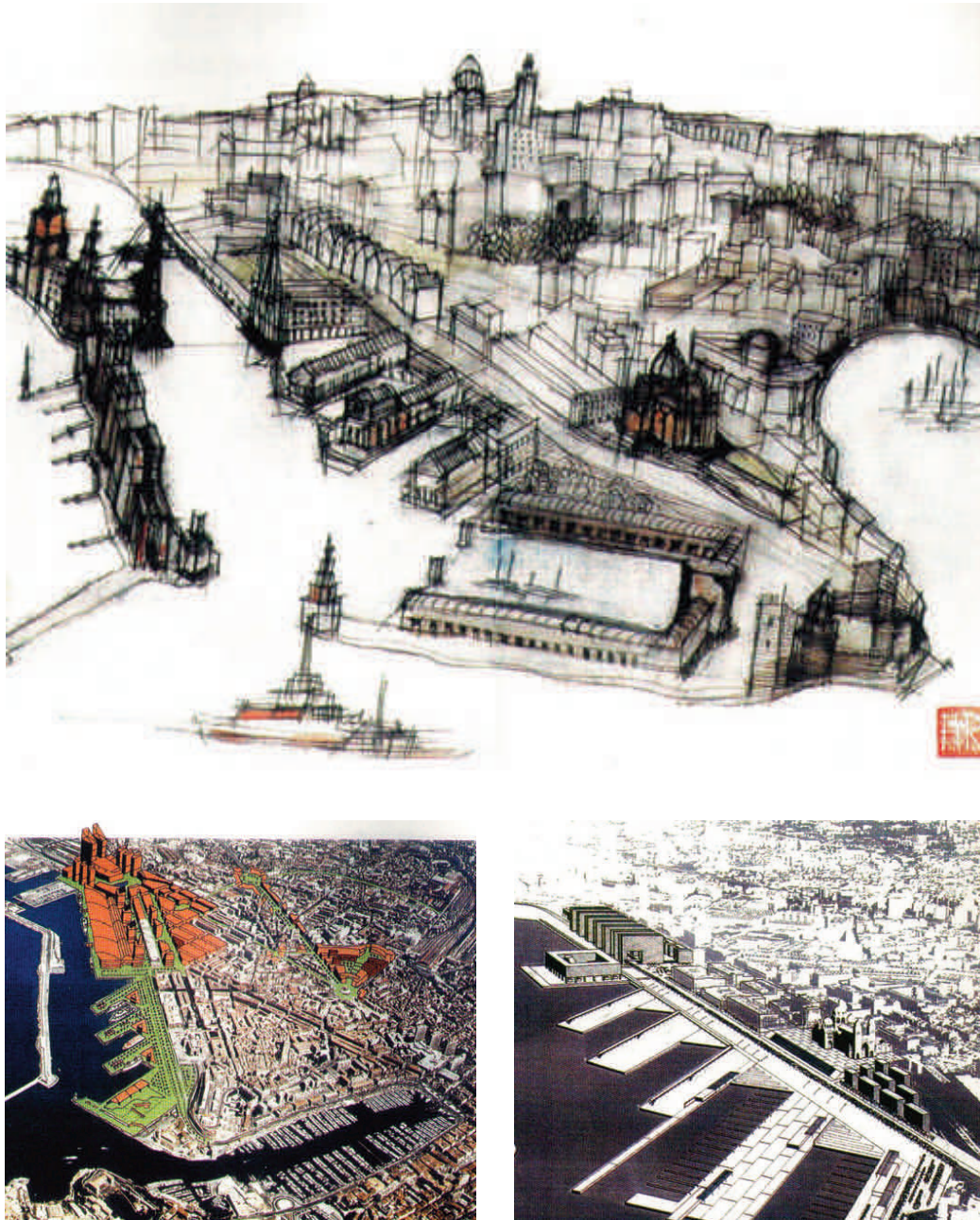
Il concorso ha avuto l'obiettivo di far riflettere, per la prima volta, sulle potenzialità urbane esistenti in questa zona; è stato, inoltre, un mezzo per conferire una nuova immagine della città, allo scopo di facilitare il consenso e attirare l'attenzione dei promotori privati¹⁰.

Il progetto di Ignasi de Solà Morales era incentrato soprattutto sulla riorganizzazione della circolazione stradale. L'architetto ha proposto di costruire al posto dei *Docks* sette edifici perpendicolari al fronte a mare, immaginando, inoltre, un grande centro commerciale, quasi al posto dell'attuale polo commerciale *Terrasses du Port*. Il progetto prevedeva, infine, degli edifici al margine del *Panier* per ridefinire il fronte tra il tessuto storico e il mare.

Aldo Rossi e Xavier Fabre, prendendo a riferimento un'incisione del XIX secolo, hanno ideato un grande edificio pubblico sul mare che ricordava un arsenale, in prossimità del *Fort Saint Jean*. Gli architetti hanno proposto poche demolizioni, poiché il loro intento era di conservare il più possibile il tessuto urbano e il carattere portuale di questo quartiere; costruirono, invece, varie architetture sulla diga *du Large*, con l'intento di creare un porto interno, riferendosi alla forma del *Vieux-Port*.

Antoine Grumbach ha suggerito, invece, di arretrare l'autostrada Nord più o meno alla *Porte d'Aix* e di interrare il viadotto autostradale dell'A55, realizzando sul fronte a mare la stazione del TGV e un centro direzionale caratterizzato da diverse torri per uffici.

Infine, il progetto dell'*Atelier 9* (François Guy, Guy Daher, Robert Inglesakis e Jacques Féline) ha preannunciato diversi interventi che sono stati in seguito realizzati da *Euroméditerranée*. Infatti, il progetto del gruppo di architetti francesi ipotizzava la costruzione di un grande edificio emblematico nella zona dell'*Arenc*, dove oggi si trova il grattacielo CMA CGM dell'arch. Zaha Hadid; di edifici per il tempo libero e la cultura nell'area del *J4*, dove oggi si trovano il *MuCEM* e la *Villa Méditerranée*. Infine, il bacino della *Joliette* veniva riadattato come porto turistico e crocieristico, idea che oggi è oggetto di studio da parte dell'autorità portuale. (Figg. 9, 10, 11) I risultati di questa consultazione non sono stati, tuttavia, accolti favorevolmente, poiché i progetti proposti sottraevano molte aree alle attività portuali, producendo delle accese critiche da parte del GPMM e il mancato consenso della Municipalità (Bertoncello, Dubois 2010: 67-71). Nonostante queste riserve, nell'aprile del 1994, il Ministro delle Finanze dell'epoca ha accordato un budget di 850 milioni di franchi per un periodo di cinque anni.



Figg. 9, 10, 11 - I progetti presentati per la consultazione urbana del 1993. Il primo è degli archh. A. Rossi e X. Fabre; il secondo dell'arch. A. Grumbach e il terzo dell'arch. Solà-Morales, © Euroméditerranée.

Nello stesso anno, grazie alle conclusioni del rapporto *Masson*, è stata costituita una struttura pubblica, l'*Établissement Public D'aménagement (EPA)*, ad opera dello Stato e degli enti pubblici locali, per gestire il progetto *Euroméditerranée*, decretato *Opération*

d'*Intérêt National* nel 1995. L'EPA è una struttura operativa sotto l'autorità dello Stato francese, dotata di personalità giuridica, avente come compito la realizzazione di operazioni di pianificazione e riqualificazione urbana. Queste strutture vengono realizzate per la pianificazione di nuovi quartieri o aggregazioni territoriali, come per la *Défense* o per la *Villette* a Parigi. Nel caso di Marsiglia, è la prima volta che si utilizza tale strategia per riqualificare una parte di città esistente.

Il *Projet Euroméditerranée* è nato, quindi, dall'unione tra lo Stato e le amministrazioni locali, sotto l'effetto di un'inquietudine condivisa per l'avvenire della città di Marsiglia.

Possiamo quindi sostenere che l'*Établissement Public D'aménagement Euroméditerranée* (EPAEM) è la conseguenza della grave situazione economica e sociale che affliggeva la città. La municipalità, conoscendo i propri limiti e la debolezza delle risorse in possesso, attraverso l'EPAEM si è sentita garantita dalla presenza dello Stato e soprattutto dal sostegno finanziario di tale complessa operazione. Inoltre, l'EPAEM, attraverso il suo potere istituzionale, ha gestito in maniera più efficace i delicati rapporti con il *Grand Port Maritime de Marseille* e ha avuto l'autorevolezza per pesare di più nella negoziazione con gli attori privati e istituzionali. Infine, tale organismo statale, è stato in grado di convincere più facilmente gli investitori privati e i proprietari fondiari riguardo all'ambizione politica di trasformazione della città. Lo Stato invece ha utilizzato l'EPAEM come mezzo per ordinare e gestire le diverse azioni, a volte discordanti, dei poteri locali.

Da questa breve sintesi dell'*iter* di costruzione dell'operazione *Euroméditerranée*, è evidente come l'ideazione della strategia urbana sia stata realizzata in seguito alla concezione del progetto politico ed economico.

Il *Projet Euroméditerranée*, è stato inserito dunque, all'interno di una strategia politica che ha coinvolto l'intera città, che mirava a ridurre la disoccupazione attraverso quattro obiettivi principali: la trasformazione di Marsiglia in capitale economica del Sud della Francia, grazie a una nuova politica economica e urbana. La valorizzazione dei punti di forza della città nel settore scientifico e universitario; ciò è stato realizzato attraverso lo sviluppo della ricerca, come nel caso del rafforzamento dell'Università di *Luminy*, polo scientifico d'eccellenza. L'aumento della coesione sociale e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Infine, l'apertura della città verso l'esterno, attraverso l'intensificazione delle relazioni internazionali, della sua vocazione mediterranea e dello sviluppo del turismo culturale.

Le parole dell'ex Sindaco Vigouroux riflettono l'ottimismo mostrato dalla Municipalità nei confronti di tale operazione: «Marsiglia è in procinto di cambiare sotto i nostri occhi, dall'*Estaque* al *Vieux-Port*, da *Chateau-Gombert* a *Pointe-Rouge*. [...] La nostra città ha intrapreso, con tutti i suoi quartieri, una metamorfosi che le permetterà di affermare, entro il 2000, la sua vocazione di metropoli euro-mediterranea dell'Europa meridionale. Abbiamo quindi qualcosa di cui essere ragionevoli e ottimisti riguardo al futuro di Marsiglia. [...] Per Marsiglia è l'inizio di una nuova sfida economica e urbana che dà speranza alla gente di questa città e ben oltre» (Becquart 1994: p. 3).

4.1.1 La 'città sulla città'

Nell'intento di riassumere brevemente gli obiettivi strategici che hanno avviato il *projet Euroméditerranée* è importante ricordare che tale operazione ha come obiettivo la partecipazione alla politica internazionale della Francia e dell'Unione Europea, secondo le indicazioni della Dichiarazione di Barcellona¹¹, con lo scopo di riaffermare Marsiglia come capitale del Mediterraneo. Marsiglia è la più grande città portuale di Francia sul Mar Mediterraneo, ciò le conferisce un ruolo strategico per ciò che concerne gli scambi con le altre città mediterranee. Inoltre, come già detto, il secondo obiettivo del progetto è il consolidamento dello sviluppo economico della città e della sua agglomerazione. Infine, questa operazione mira alla costruzione di un'immagine positiva e rinnovata della città, al posto dell'immagine della metropoli industriale, caotica e inquinata, attraverso la rigenerazione urbana di aree degradate e dismesse.

Per tali motivi, è nato il progetto *Euroméditerranée* (1995), che ha previsto la rigenerazione di una parte dell'area portuale a nord della città, con i suoi quartieri degradati e l'area della stazione ferroviaria, con le zone limitrofe.

Il progetto urbano diventa quindi, anche in questo caso, un elemento indispensabile per attirare le attività e gli investimenti, un presupposto importante per l'evoluzione economica della città. L'obiettivo centrale è quello di utilizzare la trasformazione urbana per captare un numero sempre maggiore di nuovi abitanti, investitori privati e turisti. La natura concreta e flessibile del progetto urbano lo rende lo strumento più appropriato alla realtà contemporanea, che vede le città sempre più in competizione tra di loro, allo scopo di affermarsi a scala nazionale e internazionale.

La ricerca ha esposto come in Europa molte città abbiano usato, molto prima di Marsiglia, questo strumento urbano per risollevare le sorti del territorio dal punto di vista economico, sociale, urbano e culturale.

La particolarità del progetto urbano marsigliese è la sua attenzione alla valorizzazione e riqualificazione del patrimonio materiale e immateriale, poiché questo interviene in un sito che per anni è stato un luogo di grande importanza per i marsigliesi, poiché era il centro degli scambi con il resto del mondo e il sito privilegiato delle attività produttive e industriali, ovvero l'area portuale e i suoi quartieri circostanti. (Fig. 12)

Quest'ambizioso progetto scaturisce, infatti, dalla presa di coscienza che il porto fa parte del patrimonio della città e per questo motivo deve essere recuperato. Per definire tale intervento, gli ideatori di *Euroméditerranée* parlano, infatti, di ricostruzione della 'città sulla città' (*Euroméditerranée*, Rapport d'activités 2012: 6); si è deciso dunque di non espandere il territorio costruito ma di lavorare all'interno del tessuto esistente, puntando sull'idea di città compatta, mettendo in luce il suo patrimonio urbano, per molto tempo dimenticato. Come spiega l'allora Sindaco Robert-Paul Vigouroux¹²: «*Euroméditerranée* è un intervento urbano che ha lo scopo di contribuire a creare un nuovo quartiere al centro e quindi di cambiare l'immagine della città, spesso percepita solo attraverso questo spazio» (Becquart

1994: 3). La città, quindi, ha puntato sul recupero e la valorizzazione del proprio patrimonio urbano e industriale, come simbolo del cambiamento.



Fig. 12 - Il waterfront di Marsiglia 2013.

L'ambizioso progetto urbano è composto da un perimetro di 310 ha, stabilito nel 1995 e dalla sua estensione in direzione nord di 170 ha, decisa nel 2007 e chiamata *Euro-med II*. L'area della prima fase dell'intervento comprende 28.700 abitanti per 14.500 abitazioni¹³. Gli obiettivi previsti da *Euromediterranée*, entro il 2015, sono: la realizzazione di 4.000 nuovi alloggi, 500.000 m² di uffici, 200.000 m² di servizi pubblici, 20h di spazi pubblici e verde, 15.000 nuovi posti di lavoro e l'arrivo di 10.000 nuovi abitanti. Per raggiungere questi obiettivi l'operazione ha potuto contare su 3,5 miliardi di euro d'investimenti pubblici e privati. (AA. VV. 2014: 4).

L'estensione di *Euromediterranée* prevede un investimento pubblico di 531 milioni di euro da parte dello Stato e delle amministrazioni territoriali, tale somma ha generato circa 3 miliardi di euro d'investimenti privati per realizzare una *éco-cité* che dovrebbe ospitare 30.000 nuovi abitanti e creare 20.000 nuovi posti di lavoro. Il progetto è stato avviato nel 2008, la data pubblicizzata di fine lavori è il 2020, tuttavia è più verosimile che i cantieri vengano ultimati entro il 2030. Si stima che a tale data verranno realizzati 14.000 nuovi alloggi, di cui 4200 saranno residenze sociali e 2100 alloggi accessibili a prezzi controllati; 500.000 m² di uffici; 176.000 m² di servizi pubblici e di attività commerciali ed infine 14 ha di spazi verdi pubblici. Oltre alle nuove realizzazioni, verranno recuperati 1500 alloggi esistenti

(www.euromediterranee.fr, 14 dicembre 2014). (Fig. 13)

Le condizioni iniziali del progetto sono due: l'area portuale ancora attiva, gestita dal GPMM deve restare tale e le azioni urbane devono essere mirate a riequilibrare il centro di gravità di questa zona geograficamente centrale, ma marginale rispetto alle aree emergenti della città, verso il territorio.

Il progetto urbano è intervenuto, in questo caso, su un sito molto eterogeneo, costituito da: aree portuali e industriali dismesse o sottoutilizzate, vuoti urbani, viadotti autostradali, reti ferrate, architetture patrimoniali e tessuti storici abitati dalle classi meno abbienti. (Fig. 14)



Figg. 13, 14 - L'area portuale oggetto d'intervento nella prima fase di *Euromediterranée*, 2011, © GPMM. Ridisegno del perimetro del progetto *Euroméditerranée*, 2013.

Il progetto *Euromediterranée* si è adattato, dunque, al contesto in cui è intervenuto utilizzando i vincoli dettati dal tessuto urbano esistente per trovare soluzioni inedite che potessero valorizzare il patrimonio architettonico e urbano e costruire nuove parti di città.

L'architetto Yves Lion ha esposto chiaramente tale procedimento descrivendo il suo progetto del quartiere *Cité de la Méditerranée*, all'interno dell'area di *Euroméditerranée*: «La ricchezza del progetto si trova nella maniera in cui si compone con i vincoli dettati dalla diversità degli obiettivi ricercati e dei contesti urbani. Contrariamente alle *villes nouvelles* in cui si può costruire su una pagina bianca, [il progetto] si inserisce in un tessuto urbano costituito dove anche il cantiere più piccolo fa correre il rischio di una rottura della continuità dei servizi per gli abitanti, per il trasporto e la circolazione dei flussi. Sappiamo demolire un viadotto o realizzare un tunnel minimizzandone la genesi, ma questa ingegneria è raramente posta in maniera così concentrata» (AA. VV. 2014: 10).

Per ciò che riguarda la prima fase di *Euroméditerranée*, il progetto urbano ha puntato sulla terziarizzazione di questa zona obsoleta della città, tentando di conferirle un nuovo ciclo di vita, senza, tuttavia annullare il suo passato industriale e soprattutto le attività portuali presenti. I riferimenti di questa operazione sono gli interventi esemplari già avviati da diverse città portuali; il Direttore generale dell'EPAEM François Jalinot spiega chiaramente tale intento: «Come le città portuali di Barcellona, Rotterdam, Boston, Genova o Londra, che

iniziano la loro mutazione dagli anni 1980, Marsiglia intende ricomporre una 'struttura urbana coerente' in questa periferia trascurata» (AA. VV. 2014: 6); egli inoltre afferma la volontà di conferire alle aree riqualificate un carattere di *cultural entertainment* «Il progetto ha preso l'occasione eccezionale di poter creare dei nuovi luoghi residenziali, d'attività, di cultura e di relax in un ambito esistente» (AA. VV. 2014: 6). L'operazione ha puntato sulla realizzazione di servizi per il tempo libero e infrastrutture culturali, scarsamente presenti in una città che in passato ha trascurato tali aspetti, con l'intento di trasformare Marsiglia in una *ville culturelle*. Anche grazie a tale strategia la città ha vinto la candidatura a Capitale Europea della Cultura per il 2013.

In concomitanza con la realizzazione del progetto *Euroméditerranée* è stato, dunque, intrapreso un processo di terziarizzazione che ha portato un calo progressivo della disoccupazione e un conseguente aumento della popolazione¹⁴.

La seconda fase dell'operazione, in corso di realizzazione, sta lavorando invece sul tema della 'città sostenibile all'interno della città'. La strategia urbana d'intervento sull'esistente è stata dunque adattata ai temi emergenti della sostenibilità ambientale, fortemente incoraggiati, negli ultimi tempi dallo Stato francese. Oltre agli aspetti legati alla realizzazione di nuovi edifici sostenibili, di una mobilità dolce e al risparmio energetico, si ritrovano, anche in questo caso, i temi della rigenerazione delle aree degradate e del riciclo delle architetture obsolete.

Entrambe le fasi di *Euroméditerranée* sono accomunate dall'obiettivo di lavorare all'interno del tessuto urbano esistente, con l'intento di salvaguardare l'immagine industriale e portuale della città, attraverso la conservazione della *mixité* di attività che caratterizza questi luoghi, la valorizzazione del patrimonio urbano e il mantenimento delle attività portuale. L'arch. Remy Marciano, membro dell'équipe di progettisti di *Euromed II* spiega chiaramente l'approccio dell'operazione al patrimonio: «Che cos'è il patrimonio? Che cosa partecipa all'immagine di questa città? E quale immagine di città noi vogliamo? È chiaro che l'evoluzione della visione sia di *Euroméditerranée* ma anche degli architetti e di tutti noi che interveniamo su questo quartiere è che la costa di Marsiglia deve preservare la visione di questo patrimonio industriale e portuale unito con l'estensione della città e quindi si tratta di una visione che è combinata, in cui vi è sia la questione di un patrimonio conservato ma anche di un patrimonio economicamente vivente all'interno di uno strumento che è il porto e che è ancora in funzione in questo luogo» (Remy Marciano, intervista, 21 maggio 2013).

4.1.2 *Euroméditerranée I: Cité de la Méditerranée, Joliette, Belle de Mai*

La zona interessata alla prima fase del *Projet Euroméditerranée* è situata in pieno centro città, su un territorio estremamente complesso caratterizzato da: una parte del porto di proprietà del GPMM; antichi complessi industriali dismessi e abbandonati; architetture obsolete; vuoti urbani; quartieri residenziali che ospitano edifici haussmaniani di grande pregio e architetture di scarso interesse; imponenti reti infrastrutturali, come l'A55; monumenti simbolo della città come la

cattedrale della *Major* e il *Fort Saint-Jean*. A causa dell'eterogeneità dell'area d'intervento il progetto *Euroméditerranée* è stato suddiviso in diversi progetti urbani per parti di città differenti. Questa prima fase dell'operazione ha previsto l'ideazione di cinque interventi distinti: il nuovo quartiere d'affari della *Joliette*; la *Cité de la Méditerranée* con il quartiere dell'*Arenc*; il polo *Saint-Charles*; la riqualificazione della *rue de la République* e la *Belle de Mai*.



Fig. 15 - Planimetria del progetto Euromed I, Dossier De Presse, 2011, © Euroméditerranée.

Data la varietà dei temi proposti da *Euromediterranée I* per queste molteplici realtà urbane, la ricerca esporrà brevemente le cinque operazioni, evidenziando maggiormente le azioni di rigenerazione del *waterfront*, i progetti di riciclo dei complessi industriali abbandonati e delle architetture obsolete e la valorizzazione dei quartieri dietro il porto. Questi progetti urbani appaiono i più significativi per ciò che riguarda il tema della valorizzazione e trasformazione del patrimonio attraverso la pratica del progetto urbano. (Fig. 15)

Uno degli interventi più interessanti, a tal riguardo, è quello del quartiere *Cité de la Méditerranée* (1995-2015), il *masterplan* è stato realizzato da un gruppo di progettisti diretto dall'architetto Yves Lion insieme ai paesaggisti *Ilex Paysage Urbanisme* e allo studio di architettura *Kern et Associés*. Quest'area, in cui si trova il *Fort Saint-Jean* e la cattedrale della *Major*, è all'interno del nucleo storico della città, a Nord del *Vieux-Port*. Scelta come luogo di fondazione della città greca, nel VI secolo a.C., col tempo fu inglobata dall'estensione delle attività portuali a Nord, ospitando, nel XIX secolo, uno dei quattro hangar portuali della *Joliette*, il *J4*. Quest'area, di proprietà del *Grand Port Maritime de Marseille*, fu recintata e resa inaccessibile ai cittadini.

A causa della crisi delle attività portuali e industriali, nel 1997 l'hangar *J4* fu demolito e il sito fu abbandonato diventando una *no man's land*, un luogo fortemente degradato utilizzato occasionalmente per eventi temporanei come il circo. Inoltre, tra gli anni Sessanta e Ottanta fu realizzato il viadotto autostradale dell'A55 che passava accanto ai *Docks* e costeggiava la cattedrale della *Major* e il suo *parvis*, allontanando i quartieri della *Joliette* e del *Panier* dal mare. La presenza di tale infrastruttura contribuì all'ulteriore degrado di questa zona; gli atelier e le attività commerciali presenti nelle *Voûtes*, le arcate sotto il *parvis* della *Major* furono chiuse tutte; inoltre, l'antica *Station Sanitaire* (1948), presente nel sito, progettata dagli architetti Fernand Pouillon, René Egger e André Champollion, fu abbandonata e poi occupata abusivamente, rischiando, infine, di essere demolita. (Fig. 16)



Fig. 16 - Il *masterplan* della *Cité de la Méditerranée* (1995-2015), dell'arch. Y. Lion, *Ilex Paysage Urbanisme* e *Kern et Associés*, © Ateliers Lion Associés.

Il *masterplan* dell'equipe dell'arch. Lion ha permesso la riappropriazione di una parte del fronte a mare, che era quasi sconosciuto dalla città. I quattro obiettivi centrali che hanno strutturato tale progetto sono: la riconquista del *waterfront*; la realizzazione di nuovi spazi pubblici; la trasformazione delle grandi reti infrastrutturali; la valorizzazione del patrimonio urbano, industriale e monumentale; la creazione di un nuovo polo culturale.

Tale intervento ha previsto la realizzazione di un grande spazio pubblico, chiamato *l'esplanade du J4*, al posto dell'antico molo *J4*, permettendo ai cittadini di ristabilire un rapporto diretto con il mare. Nell'*esplanade du J4*, si trovano i monumenti simbolo della trasformazione della città: il *MuCEM*, il *Fort Saint-Jean* e la *Villa Méditerranée* (2005-2013), che sono stati oggetto di due concorsi di progettazione internazionali. Il *MuCEM* (*Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée*), finanziato dallo Stato e progettato dall'arch. Rudy Ricciotti, ha l'ambizione di far conoscere il patrimonio culturale mediterraneo¹⁵. (Fig. 17)



Fig. 17 - L'*Esplanade du J4* (2013) con la *Villa Méditerranée* e il *MuCEM*, 2013.

Il *Fort Saint-Jean*, imponente complesso militare del XII secolo, per molto tempo abbandonato e reso inaccessibile al pubblico, è stato recuperato ed espone oggi una parte delle collezioni permanenti del *MuCEM*¹⁶. Il Forte è stato collegato attraverso una prima passerella al *MuCEM* e da un'altra passerella al quartiere del *Panier*, assicurando un collegamento diretto tra il nucleo storico e le nuove infrastrutture culturali. Inoltre, le terrazze e gli spazi aperti, che si trovano sulla copertura del *Fort Saint-Jean*, sono stati recuperati e aperti al pubblico gratuitamente, diventando dei nuovi spazi pubblici fruibili da tutti. (Figg. 18, 19, 20, 21)



Fig. 18, 19, 20, 21 - Il MuCEM (2013), arch. R. Ricciotti, 2013. La Villa Méditerranée (2013), arch. S. Boeri, 2013.

La *Villa Méditerranée*, è l'altro edificio icona del nuovo *waterfront* culturale marsigliese. Finanziato dalla Regione *Provence-Alpes-Côte d'Azur* e progettato dall'arch. Stefano Boeri, la *Villa* è un centro internazionale che ha lo scopo di favorire le riflessioni sul dialogo e gli scambi nel Mediterraneo¹⁷. Tali architetture sono state ultimate entro il 2013, grazie all'avvio dell'evento *Marseille Provence 2013*, diventando tra i luoghi simbolo della manifestazione effimera. La loro buona integrazione nel tessuto esistente e il loro successo dal punto di vista architettonico e culturale hanno permesso questi edifici di entrare a far parte del patrimonio della città. (Figg. 22, 23)



Figg. 22, 23 - Il Fort Saint-Jean, 2013.

Nella *Cité de la Méditerranée*, oltre agli spazi pubblici dell'*esplanade du J4*, sono state realizzate due nuove piazze, la *Place de la Joliette* e la *Place de la Méditerranée*, collegate tra di loro attraverso una nuova strada, il *boulevard du littoral*, che ha sostituito il viadotto autostradale dell'A55, al posto del quale è stato costruito un tunnel sotterraneo¹⁸. Il *boulevard du littoral* è stato realizzato con lo scopo di ridurre il traffico automobilistico e favorire la circolazione dei pedoni, offrendo larghi marciapiedi alberati e piste ciclabili. Questi luoghi sono oggi molto frequentati e apprezzati dai marsigliesi e dai visitatori; in una città in cui non ci sono molti spazi pubblici, la realizzazione di nuovi luoghi d'incontro e di sosta è stata di fondamentale importanza per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. (Fig. 24)

Attraverso tale intervento l'arch. Yves Lion ha riconfigurato la porosità tra la città e il fronte a mare, attraverso l'ideazione di una ricca varietà di spazi pubblici lungo il litorale, che hanno costituito la colonna vertebrale del progetto, collegando in maniera fluida e diretta il centro della città a Sud con i quartieri settentrionali.



Fig. 24 - Il boulevard du littoral e il tunnel sotterraneo (2013), 2013.

Quest'asse Nord-Sud, costituito dal *boulevard du littoral*, ha infatti messo in comunicazione le architetture emblematiche, antiche e contemporanee, con i nuovi spazi pubblici e gli isolati ad attività miste. Come espone chiaramente l'architetto francese descrivendo il *masterplan*: «Siamo riusciti ad aprire il dibattito sulla maniera di riconfigurare la città attraverso il suo spazio pubblico. [...] lo penso che è fondamentale costruire degli spazi pubblici che rispondano a dei valori pubblici anche quando una città non ha un patrimonio così forte come il *Fort Saint-Jean* o il mare mediterraneo» (AA. VV. 2014: 17 e 21).

Infine, la *Cathédrale de la Vieille Major*, una delle più importanti testimonianze del patrimonio architettonico della città, è stata valorizzata attraverso la realizzazione di un nuovo *parvis* e un nuovo accesso che mette in comunicazione diretta la chiesa con il *waterfront*. Il concorso, organizzato nel 2002, per la riqualificazione dello spazio pubblico di fronte la cattedrale è stato vinto dall'urbanista Bruno Fortier, che ha realizzato un progetto di grande interesse dal punto di vista spaziale, ridando valore a un monumento per molto tempo mortificato. Inoltre, le *Voûtes* sotto il *parvis* della *Major* sono state riqualificate dagli architetti Jean-Baptiste Pietri e José Pasqua per ospitare varie attività commerciali (2014). Appare dunque possibile affermare che la riconfigurazione dello spazio pubblico della *Major* segna la riconciliazione del tessuto storico con il suo fronte a mare. (Fig. 25)



Fig. 25 - La risalita della *Cathédrale de la Vieille Major* (2014), arch. B. Fortier, 2014.

Un altro aspetto di grande importanza del progetto della *Cité de la Méditerranée* è la valorizzazione e trasformazione del patrimonio industriale abbandonato; com'è già stato detto in precedenza, l'area d'intervento era costellata da manufatti obsoleti, molti dei quali sono stati demoliti, perché di proprietà di privati. *Euroméditerranée* ha riciclato alcune antiche architetture industriali attribuendogli svariate funzioni, incentivando così i privati a non demolire e a fare lo stesso; questo 'effetto a catena' ha avuto successo e negli ultimi anni molte di queste architetture sono state riutilizzate, diventando oggi parte del patrimonio della città. Molti di questi edifici sono stati, infatti, patrimonializzati attraverso il riconoscimento *Patrimoine du XXe siècle*, da parte del Ministero della Cultura. A tal riguardo è importante ricordare il recupero del *Silo d'Arenc* (1927), antico magazzino per la conservazione dei cereali, situato nell'area portuale a Nord dei *Les Docks*. Nel 2001, il Comune ha acquistato l'edificio dal GPMM per riqualificarlo, trasformandolo in un teatro di prosa all'italiana (2011). Il progetto di riqualificazione dell'ex magazzino è degli architetti Eric Castaldi e Roland Carta. Nel 2004, il *Silo* è stato riconosciuto *Patrimoine du XXe siècle* dal Ministero della Cultura. (Fig. 26)

Grazie alla trasformazione delle architetture industriali dismesse, da parte di *Euro-méditerranée* e all'evento *Marseille Provence 2013*, che è servito come acceleratore e mobilizzatore degli interventi urbani, alcuni privati hanno investito sul patrimonio industriale e portuale, salvando dalla demolizione diversi edifici obsoleti. È il caso della *Station Sanitaire* (1948) di proprietà del GPMM, che nonostante avesse ottenuto il label di *Patrimoine du XXe siècle* nel 2000, come già detto, rischiava di essere demolita. Grazie alla sua posizione

baricentrica rispetto al nuovo polo dei musei sul *waterfront*, è stata acquistata dalla fondazione privata *Regards de Provence* per essere trasformata nel *Musée Regards de Provence* (2012); il progetto di riqualificazione è stato realizzato dallo studio di architettura *Map*, che ha rispettato la configurazione originaria dell'edificio riabilitandolo e adeguandolo per ciò che concerne gli aspetti museografici. (Fig. 27)



Figg. 26, 27 - Il Silo d'Arenc (2011), archh. E. Castaldi e R. Carta, 2013. Il Musée Regards de Provence (2012), studio Map, 2013.

Il *J1*, antico hangar situato tra il *J4* e la zona dell'*Arenc*, nel cuore delle attività portuali, è anch'esso di proprietà del porto di Marsiglia. Questo imponente edificio è stato oggetto di diversi interventi di trasformazione; una parte è stata rifunzionalizzata per ospitare la scuola di formazione portuale IFEP/ITIP; il progetto di trasformazione è stato realizzato dall'arch. Remy Marciano (2011). La parte restante è diventata uno spazio espositivo per mostre temporanee, in occasione di *Marseille Provence 2013*; il progetto di trasformazione è stato realizzato dall'Arch. Catherine Bonte (2012). All'interno della struttura in cemento armato a vista sono state realizzate delle scatole architettoniche che hanno ospitato l'*Atelier du large*, sale dedicate a interventi artistici e culturali, uno spazio pubblico interno, con una libreria e una caffetteria. Durante il 2013, il *J1* ha ospitato tra le più importanti esposizioni dell'evento culturale europeo, tra le quali la celebre mostra dedicata alle opere di Le Corbusier: *LC au J1. Le Corbusier et la question du brutalisme*. Oggi, questa parte dell'edificio è stata chiusa al pubblico dopo l'evento, perché il GPMM non ha ancora deciso quale sarà la sua funzione nel futuro. (Figg. 28, 29)



Figg. 28, 29 - Il *J1*, arch. R. Marciano (2011), arch. C. Bonte (2012), 2013.

È, dunque chiara la volontà da parte dell'EPAEM di realizzare una nuova centralità urbana, caratterizzata da infrastrutture culturali e per il tempo libero; un *waterfront* culturale che ha preso forma e si è arricchito anche grazie all'evento *Marseille Provence 2013*, durante il quale i nuovi musei e le antiche architetture portuali e industriali sono diventati i luoghi di riferimento della manifestazione.

Oltre a tali infrastrutture culturali, all'interno del quartiere *Cité de la Méditerranée, Eurroméditerranée* ha previsto la realizzazione di residenze e attività ad opera di privati. A Nord dell'area portuale, è stata, infatti, prevista l'edificazione di un nuovo quartiere, il *Parc habité d'Arenc* (2009-18), che sarà caratterizzato da una *mixité* funzionale, comprendendo residenze, attività commerciali, uffici, l'*Université Régionale des Métiers* servizi di prossimità e un parcheggio sotterraneo. Verranno costruiti 2000 residenze, di cui il 20% saranno alloggi sociali. Il progetto prevede, inoltre, la costruzione di tre torri, attualmente in costruzione,

progettate dagli architetti francesi: Jean Nouvel, Yves Lion, Jean-Baptiste Pietri e Roland Carta¹⁹. In prossimità del *Parc habité d'Arcen* è prevista la realizzazione dell'*Euromed Center*, progettato dall'arch. Massimiliano Fuksas, anch'esso finanziato da investitori privati, che ospiterà un centro congressi, un hotel quattro stelle e un multiplex. A nord di questi edifici si trova inoltre la torre per uffici CMA CGM (2010), progettata dall'*archistar* Zaha Hadid. (Figg. 30, 31)



Figg. 30, 31- Il *Parc habité d'Arcen* (2015-18), archh. J. Nouvel, Y. Lion, J.-B. Pietri e R. Carta, 2013. La torre CMA CGM (2010), arch. Z. Hadid, 2010, © Euroméditerranée.

Per l'antico quartiere operaio della *Joliette*, che si trova alle spalle del *waterfront*, *Euroméditerranée* ha stabilito la realizzazione di una nuova zona d'affari, attraverso la costruzione di edifici per uffici per opera di privati. Tuttavia, lo scopo del progetto urbano per la *Joliette* è stato di realizzare un quartiere misto, per tale motivo sono state realizzate residenze e importanti servizi urbani che si inseriscono all'interno del tessuto urbano esistente, tra i quali: il *Complexe Omnisports Ruffi* dell'arch. Remy Marciano (2001); il *Collège Jean-Claude Izzo* (2005) dello studio Lacube et Redondo architectes; gli *Archives départementales des Bouches-du-Rhône* (2006) dell'arch. Corinne Vezzoni; l'*Hôpital Européen Paré-Desbief* (2013), degli architetti *C+T Architectures Rigal* e *Bargas Architectes*. Il quartiere ospita, inoltre, la nuova sede del *Fonds Régional d'Art Contemporain* (FRAC PACA), progettato dall'*archistar* giapponese Kengo Kuma (2013). (Figg. 32, 33)



Figg. 32, 33 - *Collège Jean-Claude Izzo* (2005), Lacube et Redondo architectes. *Archives départementales des Bouches-du-Rhône* (2006) arch. C. Vezzoni, 2013.

Per questa zona molto degradata della città il progetto urbano ha prestato un'attenzione particolare alla riqualificazione dei piani terra e degli spazi pubblici esistenti, attraverso un attento studio dei percorsi esterni e interni, delle sequenze di transizione pubblico/privato e collettivo/intimo. Anche in questo caso gli architetti coinvolti hanno lavorato sulla realizzazione di nuovi spazi pubblici e la riconfigurazione del sistema viario esistente, come nel caso del *boulevard Dunkerque*, nel quale oggi passa la linea del tram che collega direttamente i quartieri Nord al centro. (Fig. 34)



Fig. 34 - Boulevard Dunkerque, 2013.

L'antico quartiere operaio della *Joliette*, presentava molti manufatti industriali obsoleti, alcuni dei quali sono stati riutilizzati da *Euroméditerranée* per varie funzioni pubbliche e private. A tal riguardo si ricorda la Scuola Elementare *Chevalier Paul* (2012), dell'arch. Edoard Sarxian, in cui un'antica industria manifatturiera, dai caratteristici muri esterni in pietra di Cassis è stata inglobata nel nuovo edificio scolastico, diventando l'accesso principale sulla strada. (Fig. 35)

Un altro progetto di grande interesse, che merita un'attenzione particolare è l'isolato di residenze e servizi *M5 Les Docks*, in *rue Hozier* (2004-08). L'intervento ha riguardato la trasformazione di un antico sito industriale in un 'villaggio nella città', gli architetti Yves Lion, Roland Castro, Sophie Denissof e *CCD Architecture* hanno realizzato 365 residenze, tra cui loft, simplex, case a patio e case unifamiliari realizzate sotto gli *sheds* di un antico magazzino che, prima dell'avvio del progetto *Euroméditerranée*, era destinato ad essere demolito.

In questo caso l'isolato diventa la scala di riferimento del progetto urbano; inoltre, la riconversione dell'edificio industriale presente nel sito, imprime delle forti connotazioni all'isolato. Per *Euroméditerranée* questa operazione è servita per attrarre una nuova categoria di abitanti, in un quartiere ancora marcato da un'immagine industriale degradata. Su questo isolato l'EPAEM ha voluto concretizzare la *mixité* sociale e funzionale del programma e del quartiere, imponendo la regola dei tre terzi: residenze sociali, residenze a prezzo controllato e residenze private e l'obbligo di riservare i piani terra al commercio e ai servizi collettivi, tra i quali un asilo nido. All'interno dell'isolato si trova, inoltre, un giardino. Il complesso residenziale è aperto alla città, si è, infatti, mirato a evitare un 'effetto ghetto', integrandolo con il quartiere. Inoltre, il progetto ha cercato d'inserire i nuovi edifici nel rispetto del contesto urbano esistente. L'arch. Roland Castro spiega questa peculiarità dell'intervento: «Si tratta di un progetto molto contestualizzato. Abbiamo fatto attenzione al rispetto degli allineamenti, a fare in modo che i nostri elementi nel perimetro dell'isolato si rapportassero agli altri elementi esistenti» (AA. VV. 2014: 50).



Fig. 35 - Scuola Elementare *Chevalier Paul* (2012), dell'arch. E. Sarxian, 2013.

L'idea principale del programma è stata di privilegiare gli spazi esterni con una forte presenza vegetale, realizzare delle residenze collettive che proponessero alcuni vantaggi tipici delle case individuali, evitando i *vis-à-vis*, favorendo gli spazi esterni e gli accessi all'aperto, evitando scale e corridoi, dando priorità ai grandi volumi e in alcuni casi alle altezze degli edifici. L'arch. Yves Lion espone chiaramente l'intento del progetto: «Abbiamo inserito delle grandi logge interne, che offrono una qualità di individualizzazione, prima di tutto

perché siamo nel Mediterraneo. I particolarismi locali mi interessano, non per fare appello a un neo-regionalismo di cui non abbiamo i mezzi, ma per tener conto del sole e del vento, principi che ispirano le regole future. Preoccuparsi particolarmente del sole e del vento crea un'architettura naturalmente localizzata, non specificatamente marsigliese, anche se gli angoli delle strade sembrano evocare gli spazi vernacolari tipici del quartiere del *Panier*. Bisogna avere delle ambizioni misurate, ed è interessante adattare le tipologie a una domanda locale, per sedurre il più possibile gli abitanti di Marsiglia, partendo dai modi di vita che sembrano loro convenire» (AA. VV. 2014: 52).

Gli architetti si sono occupati di parti distinte dell'isolato; Lion si è interessato degli edifici sul bordo e della riqualificazione dell'antico magazzino *Gondrand*; Castro e Denissof hanno lavorato sulla progettazione dell'interno, realizzando uno spazio residenziale che conserva le caratteristiche di uno spazio pubblico, poiché è accessibile dalla strada. Riguardo al tema del riciclo del patrimonio industriale Lion descrive il suo intento: «La mia proposta di rinnovare una fabbrica in pietra di Cassis presente sul sito è apparsa subito possibile, nonostante non fosse tra le richieste di *Apollonia* [il promotore immobiliare]. È stato un argomento del concorso: cercare di salvare la fabbrica, tranne che gli ostacoli tecnici non fossero stati insormontabili. Non è stato questo il caso: il tetto è stato rifatto, ma i muri e alcuni elementi della carpenteria sono stati conservati. Che l'edificio sia sociale o no, la pietra di Cassis, non la paghiamo. Quindi, abbiamo l'interesse di conservare il più possibile questi edifici, per recuperarne i materiali. Ciò permette la costruzione di edifici originali, riuniti attorno a un patio centrale e creando un piccolo giardino, lungo di passaggio» (AA. VV. 2014: 52). (Fig. 36)



Fig. 36 - L'isolato di residenze e servizi *M5 Les Docks* (2004-08), arch. Y. Lion, R. Castro, S. Denissof e CCD *Architecture*, 2013.

Euroméditerranée si è inoltre occupato della riqualificazione della *rue de la République*, realizzata alla fine del XIX secolo con un doppio obiettivo, quello di legare in maniera diretta il *Vieux-Port* all'area del nuovo porto industriale a Nord e di realizzare nuove residenze per la borghesia marsigliese, in un'area fortemente popolare. Quest'ultimo obiettivo fu disatteso poiché, alla fine del XX secolo, l'indipendenza delle colonie e la deindustrializzazione dell'area portuale portarono all'impoverimento della strada e dei quartieri circostanti. Partendo da questa situazione di forte degrado e dal fatto che la configurazione urbana di Marsiglia si è evoluta notevolmente da allora, le ragioni che hanno portato a integrare quest'arteria haussmaniana al progetto urbano *Euroméditerranée* sono state molto simili a quelle che hanno prevalso nel secolo scorso. In effetti, il profondo rinnovamento del *waterfront*, delle zone della *Joliette* e dell'*Arenc*, la creazione di un nuovo quartiere d'affari, di servizi pubblici e di nuovi edifici residenziali hanno condotto gli artefici dell'operazione a prevedere un collegamento diretto tra questa parte emergente della città e il centro. La *rue de la République* è stata, dunque, inglobata nell'operazione per assolvere a tale ruolo di connessione urbana.

Per quest'importante asse, caratterizzato da edifici haussmaniani di grande pregio, l'EPAEM ha previsto il suo risanamento attraverso la riprogettazione degli spazi pubblici, il recupero di alcuni degli edifici che si attestano su di essa e la realizzazione di un parcheggio sotterraneo; nello specifico, tali lavori sono stati gestiti e realizzati dal Comune di Marsiglia. L'intervento di riqualificazione degli spazi pubblici ha riguardato l'ampliamento dei marciapiedi e l'inserimento di un nuovo arredo urbano; anche la *place Sadi Carnot*, che incrocia l'asse è stata coinvolta dai lavori di riqualificazione urbana. Al di sotto della piazza è stato realizzato un bacino di stoccaggio dell'acqua piovana; questo bacino è stato ideato per decongestionare le reti fognarie esistenti in caso di forti piogge, riducendo i rischi d'inondazione nel quartiere.

Quest'asse è stato coinvolto in un'*Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat* (OPAH)²⁰, realizzata dal Comune, che ha riguardato il sostegno economico di una parte delle spese per il recupero di 482 edifici e più di 5200 appartamenti (2008), di cui 400 alloggi sociali. Quest'azione di risanamento dell'abitato non ha interessato soltanto le residenze presenti lungo l'asse haussmaniano, ma l'intera area della prima fase di *Euroméditerranée*. La *rue de la République*, insieme a tutti i quartieri coinvolti in questo progetto urbano, è stata collegata dalla nuova linea del tram *Blancarde-Gantes Euromed* (2007). (Fig. 37)

La riqualificazione della *rue de la République* è stata un'operazione molto controversa; è stata infatti fortemente contestata, non soltanto dai residenti, ma anche da molti marsigliesi, che hanno creato delle associazioni di cittadini per denunciare l'espulsione di molti abitanti a causa dell'aumento smisurato degli affitti o della vendita degli appartamenti a prezzi molto alti. Il Comune non è riuscito a gestire l'azione dei proprietari degli edifici, che grazie alla riqualificazione della strada, hanno deciso di speculare sulle proprietà. Il rischio del fenomeno della gentrificazione, in questo caso, si è attuato; nonostante, grazie anche alle contestazioni dei cittadini, il comune sia riuscito, attraverso l'OPAH, a ristrutturare più di 400 alloggi sociali riservati in via prioritaria agli inquilini precedenti. Per ciò che concerne il polo *Saint-Charles*, questo interessa una superficie di 16 ha a Est del porto.



Figg. 37, 38 - *La rue de la République*, 2013. Vista del progetto urbano per *Saint-Charles* (2012), © J. M. Savignat.

Il progetto urbano per quest'area, degli urbanisti Bruno Fortier e Jean-Michel Savignat, oltre alla realizzazione della nuova stazione dei treni adatta ad accogliere il TGV, ha previsto la costruzione di un tunnel sotterraneo per l'autostrada A7, che fino al 2010 entrava direttamente nel centro città. Questo intervento ha liberato la superficie dal traffico autostradale, permettendo la realizzazione di un parco urbano attorno alla Porte d'Aix e la costruzione di nuove residenze e servizi²¹. Tra gli edifici pubblici costruiti e in corso di realizzazione si ricorda la Biblioteca inter-universitaria e il nuovo complesso di edifici che ospiterà *l'Ecole*

National d'Architecture, l'Ecole de paysage e Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence. (Fig. 38)

I cantieri del quartiere *Saint-Charles* hanno avuto inizio nel 2010 e sono ancora in corso di realizzazione. Come spiega Michel Prost, direttore del progetto: «Non si tratta soltanto di un'operazione stradale. Stiamo intraprendendo una rifondazione del quartiere, che mira ad affermare la sua posizione di quartiere del centro città». (<http://www.euromediterranee.fr>, consultato il 4 gennaio 2015).

Gli ultimi interventi che fanno parte della vasta operazione *Euroméditerranée* sono quelli realizzati nel quartiere *Belle de Mai*, a Nord-Est del *Vieux-Port*, antica periferia industriale sviluppata nel XIX secolo, caratterizzata dalla presenza di numerosi stabilimenti industriali, e conosciuta nel territorio marsigliese per essere il quartiere più povero della città. Qui si trova l'antico complesso industriale dell'antica manifattura di tabacchi *Seita* (*Société d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes*), realizzato nel 1868 in prossimità della *Gare Saint-Charles*. Questa manifattura col tempo fu ingrandita fino a occupare una superficie di 12 ha. Anche in questo caso, la decolonizzazione e in seguito, negli anni Ottanta, il declino dell'economia di tabacco nazionale causarono la cessazione delle attività della *Seita* nel 1990 (Della Casa 2013: 13).

Nel 1992, una parte di questo grande complesso industriale è stata occupata, in accordo con i proprietari e il Comune, dall'associazione culturale privata *Systeme Friche Théâtre*, che l'ha trasformata in un luogo di creazione e di sperimentazione artistica contemporanea: la *Friche de la Belle de Mai*, che accoglie gli atelier di circa 300 professionisti dello spettacolo e delle arti e in cui vengono organizzate esposizioni, spettacoli e concerti. Inoltre, la *Friche* cerca, fin dalla sua nascita, di stabilire un rapporto diretto con i residenti del quartiere; infatti, oltre alle attività artistiche, prova a condividere con il pubblico questo luogo, trasformandolo in uno spazio condiviso dalle molteplici funzioni, in continuità con quelle della città. Patrick Philippe Foulquie, fondatore ed ex direttore della *Friche la Belle de Mai*, spiega com'è nato tale obiettivo: «Gli uomini d'arte e gli architetti, presenti nei nostri progetti, si sono messi a riflettere con noi, esplorando il sito, il suo quartiere, la città e proseguendo, certamente, verso altri territori. Così fu creato a poco a poco il principio del 'progetto culturale per un progetto urbano'» (Intervista a Patrick Philippe Foulquie, 19 luglio 2013). Questo slogan fu ideato nel 1995 dall'architetto Jean Nouvel, presidente dell'associazione *Systeme Friche Théâtre* per sette anni, con l'intento di evidenziare l'idea dell'azione artistica come vettore mobilizzatore dello sviluppo urbano. Inoltre, secondo l'architetto francese, per trovare un nuovo ruolo a quest'antico complesso industriale era necessario partire dallo studio della città e dai suoi bisogni. Jean Nouvel propose, dunque, di aprire la *Friche* alla città e di realizzare uno spazio pubblico accessibile a tutti sulle coperture di alcuni magazzini del complesso industriale. La *Friche* vuole rivendicare il valore economico e sociale della cultura, che può diventare un elemento importante per lo sviluppo sostenibile dei territori (Intervista a Patrick Philippe Foulquie, 19 luglio 2013).

La *Belle de Mai* costituisce, dunque, un quarto polo specifico all'interno del perimetro

di *Euroméditerranée*; in questo caso l'EPAEM ha optato sulla riappropriazione e valorizzazione dell'esistente; evitando le demolizioni e privilegiando il riciclo degli edifici esistenti.

Dal 2004, *Euroméditerranée* si è occupato della rifunzionalizzazione di tutta l'area dell'antica manifattura tabacchi, che oggi accoglie il *pôle patrimoine* (35.000 m²) in cui si trovano gli archivi municipali, i depositi dei musei di Marsiglia e il centro interregionale di restauro delle opere d'arte e il *pôle multimédia* (27.000 m²) dove sono stati realizzati degli *studios* televisivi e cinematografici.

Per ciò che riguarda la *Friche la Belle de Mai*, *Euroméditerranée* ha lasciato la sua autonomia a questa realtà culturale consolidata, favorendone la sua rigenerazione e denominandola *pôle spectacle vivant*. L'EPAEM ha, dunque, rinunciato a impossessarsi di questo spazio per altri scopi, riconoscendo l'interesse culturale di tale realtà (Bertoncello, Dubois 2010: 140). Allo stesso tempo gli occupanti della *Friche* hanno compreso l'importanza di far parte di tale progetto urbano, per poter legittimare in maniera duratura e programmata l'occupazione di questo spazio.

Euroméditerranée ha dunque sostenuto finanziariamente gli interventi per la trasformazione della *Friche*, che erano già stati programmati in precedenza e ne ha proposti dei nuovi. È stata, inoltre, favorita la programmazione di nuove attività culturali per rinforzare questo centro artistico destinato a contribuire al cambiamento dell'immagine di Marsiglia. Accanto all'ex complesso industriale è stato inoltre costruito da *Euroméditerranée* il *Centre de Conservation et de Ressources* del *MuCEM* (2004) dell'arch. Corinne Vezzoni. (Fig. 39)



Fig. 39 - Centre de Conservation et de Ressources del MuCEM (2004), arch. C. Vezzoni, 2013.

La *Friche la Belle de Mai* occupa una superficie di 45.000 m² in cui si trovano cinque edifici industriali di varie epoche, due case unifamiliari e un bacino per la raccolta delle acque. A partire dal 2001, l'architetto Matthieu Poitevin (ARM architecture), ha ricevuto l'incarico di realizzare il progetto di trasformazione di questo grande complesso industriale²². Gli obiettivi principali del progetto sono stati: la riappropriazione dei luoghi abbandonati attraverso la riabilitazione degli spazi interni ed esterni, conservandone la loro identità industriale; la riqualificazione attraverso interventi poco costosi, poiché il budget a disposizione era molto ridotto, alla fine dei lavori si è stimato che il costo complessivo è stato di circa 750 euro a m². Un altro obiettivo di grande importanza è stato la valorizzazione e la realizzazione di spazi pubblici, organizzati alla scala della città: rampe, patii, scale, passerelle e terrazze che caratterizzano l'insieme dell'isolato; infine, l'ideazione di un progetto che rispettasse alcuni dei principi dello sviluppo sostenibile.

L'arch. Poitevin ha cercato di adattare l'architettura industriale ai nuovi usi, trasformandola nel rispetto della sua identità. L'architetto spiega che: «Non bisogna lasciarsi intimidire, non cercare di riprodurre una cosa come questa non lo è più, ma bisogna partire da una storia per prolungarla e avviare delle piste per il futuro» (Arm architecture 2013: 39). Si è dovuta mettere a punto una grammatica costruttiva corrispondente ai saperi disponibili. Sarebbe stato inutile ed eccessivamente costoso produrre dei dettagli d'assemblaggio sofisticati. I materiali sono stati, al contrario, utilizzati nella maniera più elementare possibile, riducendone i tagli al minimo. Tutti gli elementi costruttivi esistenti che potevano continuare a essere utilizzati sono stati mantenuti.



Figg. 40, 41 - La *Friche la Belle de Mai*, 2013. Lo street park (2009), 2013.

Gli interventi realizzati sono stati, per la maggior parte dei casi, molto semplici; hanno mirato principalmente a mettere in conformità gli edifici dal punto di vista strutturale e contro i rischi d'incendio, adeguandoli alle nuove funzioni.

Il progetto ha riguardato la trasformazione del complesso industriale in spazi aventi diverse funzioni: la *Tour*, luogo per esposizioni temporanee; la *Cartonnerie* (2003-04), una sala polivalente per spettacoli; gli *Studios* (2003-04), una sala di danza e uffici; il *Campement* (2003-04), edificio per uffici; i *Magasins*, atelier per artisti (2012); il ristorante *Les Grands Tables* (2004-06), lo *street park* (2009) e la *Place aérienne*, una terrazza sui tetti delle fabbriche (2012). Inoltre, il bacino di raccolta delle acque è stato trasformato in un asilo nido per i bambini del quartiere (2009-12). Nel 2012 è stata costruita una nuova sala espositiva *Tour-Panorama* (2013) per ospitare le mostre realizzate in occasione dell'evento *Marseille Provence 2013*. Nello stesso anno, lo studio di architettura *Construire* è stato incaricato di trasformare uno dei magazzini della *Friche* nel *Les Plateaux* (2014), nuovo polo di arti dello spettacolo. Infine, nel 2014 è stato avviato il cantiere dell'*Institut Méditerranéen des Métiers du Spectacle* (IMMS) sito in Rue François Simon, al confine con la *Friche*, che sarà un luogo di formazione per i mestieri dello spettacolo (2014-15). L'edificio riunirà, inoltre, l'*Ecole Régionale d'Acteurs* di Cannes, l'*Institut Supérieur des Techniques du Spectacle* di Avignone. Dal 2007, questi interventi sono stati finanziati da *Euroméditerranée*. (Figg. 40,41,42,43)



Fig. 42 - Il ristorante *Les Grands Tables* (2004-06), 2013.

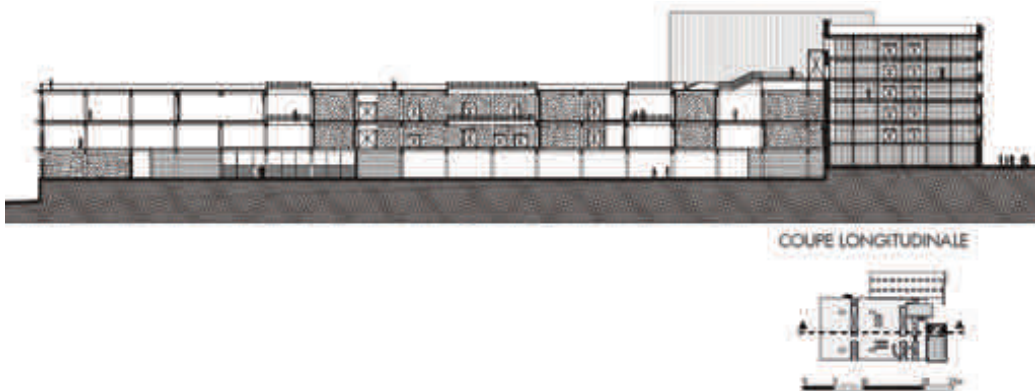


Fig. 43 - La *Place aérienne* (2012), 2013.

Per ciò che riguarda la *Tour*, l'edificio industriale più antico, costruito nel XIX secolo, costituito da cinque livelli; questo è stato riqualificato conservando la struttura in pilastri di ghisa, sia per rispettare la memoria dell'edificio industriale sia perché questa trama di pilastri di 7,5 per 7,5 m di luce, era adeguata alla trasformazione di tali ambienti in spazi espositivi.

Inoltre, gli spazi di collegamento tra i vari magazzini, originariamente coperti, sono stati trasformati per diventare degli spazi pubblici e di circolazione. In questi spazi sono state demolite alcune parti dei solai, creando dei patii interni, che portano luce fino ai piano terra, in modo da formare diversi spazi pubblici su più livelli. Come spiega l'architetto Matthieu Poitevin, l'obiettivo di far entrare la luce in questo manufatto industriale riveste un significato non soltanto spaziale: «Prima, quando ci si spostava nella *Friche*, bisognava guardarsi i piedi per vedere dove si camminava, per evitare di inciampare su un ostacolo, un pezzo di vetro o di ferraglia. Oggi, molto naturalmente, si alza lo sguardo e si vede il cielo o l'orizzonte. È a mio avviso una bella metafora: la gente della cultura che, una volta, doveva sorvegliare i propri passi, può fieramente rialzare la testa e guardare la città che la circonda, grazie a questo progetto urbano» (Della Casa 2013: 45). (Figg. 44, 45)

L'edificio industriale della *Cartonnerie* (1950), il più grande presente nella *Friche*, è stato trasformato nel 2004 in una sala per spettacoli. L'intervento ha conservato i muri di cemento armato, alti tra i 12 e gli 8 m, e la struttura metallica esistente, rivestendo l'edificio con pannelli in policarbonato e pannelli ondulati industriali. Lo spazio interno è stato illuminato grazie alla realizzazione di quattro *sheds* sul tetto che garantiscono un'adeguata illuminazione zenitale. Gli arredi modulari progettati per questa sala, permettono di realizzare molteplici configurazioni adattando lo spazio ai diversi usi. (Della Casa 2013: 45).



Figg. 44, 45 - Uno spazio interno della *Tour*, 2014. Sezione longitudinale della *Friche*, 2013, © Arm Architecture.

Oltre al riciclo degli edifici industriali esistenti per accogliere attività culturali, l'intervento ha previsto la realizzazione di un asilo nido di quartiere per 50 bambini, che ha ottenuto il riconoscimento di costruzione sostenibile dal polo BDM²³. Questo asilo, inaugurato nel 2012, è stato costruito all'interno dell'antico bacino di raccolta delle acque per le locomotive. Le porte d'ingresso e le finestre sono state semplicemente ricavate creando delle aperture nel muro di contenimento in pietra da taglio del bacino, poi rivestite da cornici di legno o attraversate da solidi di legno che fuoriescono

dal bacino. La luce entra nell'edificio grazie alla realizzazione di due patii, in modo da favorire ugualmente il confort climatico degli spazi interni (La Friche la Belle de Mai. Dossier de Presse 2012: 12, 13). (Figg. 46, 47)



Figg. 46, 47 - L'asilo nido della *Friche* (2012), 2013, © Arm Architecture.

Infine, è stata realizzata una grande sala espositiva, la *Tour-Panorama*, ideata per accogliere le esposizioni di arte contemporanea realizzate in occasione di *Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture 2013*. Per l'evento del 2013, la *Friche la Belle de Mai* ha, infatti, programmato grandi esposizioni, spettacoli di danza e di teatro, diventando uno dei luoghi di riferimento di *Marseille Provence 2013*.

La *Tour-Panorama* si trova all'ultimo livello del complesso industriale, si tratta di una scatola bianca costituita da una struttura metallica rivestita di pannelli in policarbonato ondulati. Questo volume a sbalzo, che si attesta sullo spazio pubblico d'ingresso alla *Friche*, è diventato il simbolo della mutazione del complesso industriale. L'ingresso della sala espositiva si trova, inoltre, sui tetti delle fabbriche, diventati oggi un grande terrazza pubblica dal quale si può ammirare il panorama. Questo spazio pubblico, particolarmente frequentato dai marsigliesi, è accessibile tramite una rampa a forma di serpentina. (Fig. 48)

Les Plateaux ospita due sale per spettacoli comunicanti, che condividono gli stessi spazi tecnici e l'utilizzo dei medesimi materiali, ma che ospitano funzioni molto differenti: la sala più grande presenta una gradinata fissa (372 posti) e un palco di 18 m di larghezza e la sala più piccola, che presenta una gradinata mobile (180 posti), in modo da poter essere utilizzata per spettacoli teatrali o come sala per concerti. La fabbrica che ospita queste sale, in prossimità del ristorante, è stata trasformata attraverso la costruzione di una nuova copertura che potesse offrire un'altezza necessaria agli spazi scenici. La copertura a spiovente è stata realizzata con un'intelaiatura in legno. (Fig. 49)



Fig. 48 - La *Tour-Panorama* (2013), 2013.



Fig. 49 - *Les Plateaux* (2014), 2014, © Friche la Belle de Mai.

Per ciò che riguarda la volontà da parte *Friche* di creare un rapporto diretto con il quartiere circostante, quest'ambizione non è stata così semplice da realizzare. La *mixité* sociale sperata non si è ancora concretizzata del tutto. Gli spettacoli e le esposizioni organizzate sono ancora poco frequentate dalla gente del quartiere. Ma grazie alla realizzazione dell'asilo nido e dello *street park* alcuni residenti stanno iniziando progressivamente ad appropriarsi anche loro di questa parte della città.

Con l'esperienza della valorizzazione dell'antica manifattura di tabacchi, è stato affermato il ruolo centrale che il patrimonio e la cultura possono avere nello sviluppo e nella trasformazione della città esistente. Il progetto culturale e il progetto urbano possono, dunque, contribuire all'ideazione e alla valorizzazione di strategie urbane, sociali ed economiche sostenibili, per la valorizzazione e la trasformazione di luoghi abbandonati.

4.1.3 *Euromed II: il progetto dell'ÉcoCité*

Visti gli esiti positivi ottenuti dal progetto *Euroméditerranée*, l'*Etablissement Public d'Aménagement Méditerranée* ha deciso nel 2007 di continuare il vasto intervento urbano attraverso una seconda fase. Si tratta della riqualificazione della parte a Nord del perimetro di *Euromed I*, attraverso la realizzazione di un'*éco-cité*.

Gli obiettivi del progetto seguono quelli della prima fase: lo sviluppo economico della città e della sua area metropolitana e la costruzione di un'immagine rinnovata di questa zona attraverso una strategia di rigenerazione urbana sostenibile. In questo caso, dunque, il progetto urbano utilizza il tema della sostenibilità ambientale per trasformare questo luogo marginale in una nuova centralità. Anche in questo caso non si vuole estendere la città su aree non edificate, ma l'obiettivo è di lavorare all'interno di Marsiglia, nelle zone dismesse e abbandonate conferendogli un nuovo ciclo di vita. La *tabula rasa* dell'esistente e l'eco-quartiere di nuova fondazione sono dunque lontani da tale intervento che nasce dalle problematiche urbane presenti nella città.

Euromed II riflette, dunque, la mutazione sostenibile che il progetto urbano ha subito recentemente. Anche nel caso di Marsiglia, infatti, la presa di coscienza delle problematiche ambientali è diventata una caratteristica centrale del progetto urbano, che si ritrova ugualmente nella valorizzazione del patrimonio. Marsiglia ha dunque accettato la sfida dello sviluppo sostenibile ed è entrata in concorrenza con le altre città di Francia, che hanno ugualmente, avviato progetti urbani simili.

Il sito oggetto d'intervento (170 ha) presenta circa 3.000 abitanti ed è delimitato a Nord da *Cap Pinede* e *Les Arnavaux*, a Est dal quartiere di *Canet* e a Sud dalla torre sede della CMA CGM, realizzata da Zaha Hadid. Quest'area si trova accanto alla valle naturale del ruscello *des Aygaldes* ed è caratterizzata da una topografia complessa. Dal XIX secolo, tale parte della città è stata oggetto di grandi trasformazioni urbane, diventando un'importante zona industriale, servita da un'imponente rete infrastrutturale (autostrada A55, stazione dei treni, ecc.). A causa della crisi industriale, l'area è stata col tempo abbandonata, trasformandosi in una delle parti più degradate della città.

Nel luglio del 2008, l'EPAEM ha indetto un concorso di progettazione allo scopo di nominare un'equipe responsabile dell'ideazione e dello sviluppo di un *masterplan* per questo sito. È stato scelto il progetto del gruppo diretto dall'architetto François Leclercq, del quale fanno parte: gli architetti Rémy Marciano e Jacques Sbriglio, i paesaggisti dell'*Agence TER* e lo studio d'ingegneria *SETEC*. (Figg. 50, 51)

Con questo intervento l'EPAEM ha l'obiettivo di creare un modello inedito di città sostenibile mediterranea, differente rispetto alle città sostenibili dei Paesi del Nord, che hanno una condizione climatica, economica e sociale differente da quelle del Mediterraneo. Il *Projet Euromed II* mira alla valorizzazione delle specificità del luogo, dal punto di vista morfologico e geografico. Questa parte della città ha voltato le spalle al mare, a causa della barriera creata dall'area portuale, del viadotto autostradale e della ferrovia.



Figg. 50, 51 - Vista e progetto dell'area *Euromed II*, archh. F. Leclercq, R. Marciano, J. Sbriglio, paesaggisti Agence TER e studio d'ingegneria SETEC (2007), © Euroméditerranée.

Lo scopo del progetto è di ricreare il rapporto con il *waterfront*, senza eliminare l'autostrada e senza delocalizzare le attività portuali presenti, stravolgendo i delicati equilibri con il GPMM e le ferrovie (SNCF).

Il viadotto autostradale dell'A55 sarà, dunque, riprogettato, ma resterà poiché è inteso dagli architetti come un elemento strutturante della città, sopra di questo, sarà realizzato uno spazio pubblico sul quale si potrà passeggiare e ammirare il paesaggio, chiamato dai progettisti con lo stesso termine usato per il lungomare a Sud della città: la *corniche*. (Figg. 52, 53)



Figg. 52, 53 - La corniche (2011), spazio pubblico progettato sopra l'autostrada l'A55, *Euromed II*. Il viadotto autostradale dell'A55 e la ferrovia, 2014. © Euroméditerranée.

Per quanto riguarda la relazione con l'ambiente naturale, si è deciso di valorizzare il ruscello sotterraneo *des Aygalades*, riportandolo alla luce e recuperandone le acque piovane. Attorno ad esso è previsto un grande parco metropolitano (14 ha) che si estenderà dalla *rue d'Anthoine* a Sud e permetterà di raggiungere la montagna del *Massif de l'Etoile*, a Nord. Il *parc des Aygalades* sarà realizzato al posto della rete ferroviaria del *Canet* e servirà a risolvere i problemi legati all'inondabilità delle aree attorno al fiume, l'acqua piovana raccolta sarà utilizzata per l'irrigazione, per i giochi d'acqua e per le zone umide naturali che saranno installate nel parco. I lavori per questo grande spazio pubblico saranno avviati nel 2017.

Mentre, il cantiere del *parc de Bouganville* che costituisce la parte a sud del parco (4 ha), tra *boulevard Lesseps* e la *rue d'Anthoine*, è già iniziato. Questo parco permetterà di riunire i luoghi delle due fasi di *Euroméditerranée*. (Figg. 54, 55)



Figg. 54, 55 - Il *parc des Ayalades* (2011), *Euromed II*, © Euroméditerranée. Il ruscello *des Ayalades*, 2014.

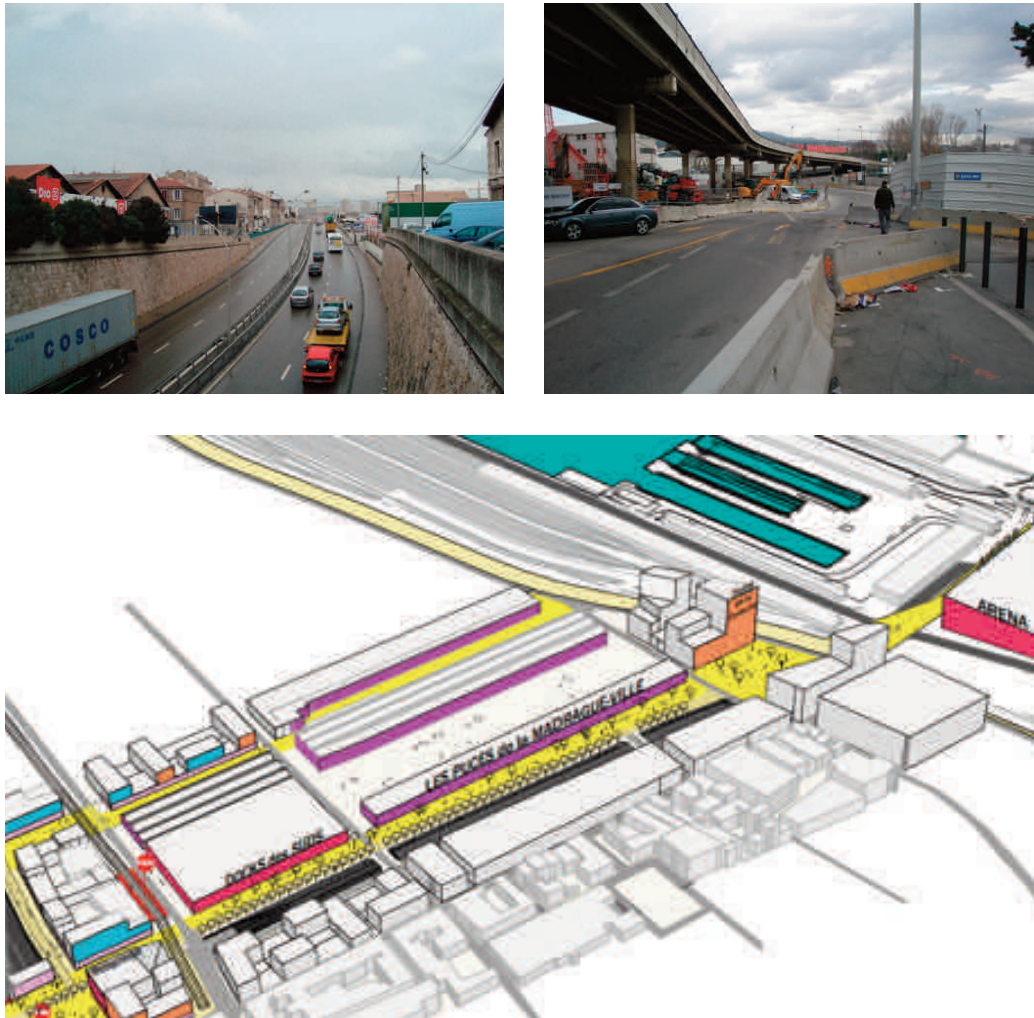
L'arch. Rémy Marciano, descrive chiaramente gli obiettivi di tale intervento: «Ci hanno chiesto un'eco-cité mediterranea; questa città ecologica doveva soprattutto evitare di essere una sacca autonoma nella città, era necessario che questa potesse rivelare dei

fatti urbani e dei territori esistenti. Dunque, le due colonne vertebrali di questo progetto sono il paesaggio marittimo e il parco *des Aygalades*. Che rapporto si poteva immaginare con questo grande paesaggio? Questa relazione non è fisica, poiché quell'area è piuttosto bloccata da binari della ferrovia, dal porto, dall'autostrada, ecc.; quindi la risposta che abbiamo dato si combina con questi elementi. Non abbiamo voluto smantellare l'autostrada, perché pensiamo che questa infrastruttura, il viadotto, rappresenta la condizione metropolitana della città, è la sua immagine. [...] dunque abbiamo messo in scena l'idea di una *corniche*. Oggi abbiamo un viadotto autostradale di fronte al porto, che blocca la visione del mare; la nostra soluzione è di demolirlo e di costruire una *corniche* nella quale l'autostrada passa sotto, aperta verso il paesaggio. [...] Questa è la prima condizione, la costruzione di un *waterfront* artificiale che crea una relazione inedita con il paesaggio, la seconda condizione è l'idea di ritrovare le tracce geografiche e morfologiche del luogo. La montagna, la linea di costa naturale e artificiale e il ruscello *des Aygalades*, che arriva fino al mare, noi lo riporteremo alla luce e recupereremo l'acqua piovana. Attorno al ruscello immaginiamo un parco metropolitano che potrà permettere di raggiungere il *Massif de l'Etoile*. [...] Il progetto è, dunque, tagliato in grandi sequenze che sono il parco, le infrastrutture dei trasporti (metropolitana, tram, ecc.) e la *corniche*, questi sono i principali spazi pubblici federatori dell'«*écocité*» (Rémy Marciano, intervista, 21 maggio 2013).

Un altro tema importante del progetto *Euromed II* è la mobilità. Per collegare tale area marginale con il resto della città sarà sviluppata la rete dei trasporti pubblici, attraverso il prolungamento delle reti esistenti della metro e del tram sino al nuovo polo multimodale *Capitaine Gèze*, che per il momento si fermano al limite del perimetro dei quartieri nord. I primi interventi messi in atto riguardano, proprio, la mobilità e la realizzazione degli edifici pubblici, tra i quali la stazione multimodale, che dovrebbe diventare, secondo i propositi dell'EPAEM, l'acceleratore della ricostruzione della 'città sulla città' di questa seconda fase del progetto urbano. La stazione, che dovrebbe essere in funzione alla fine del 2015, è stata progettata dagli studi di architettura *Atelier Barani e Carta et associés*; il progetto della linea del tram è di *Stoa Architecture*. Il progetto prevede al suo interno una stazione dei treni, un parcheggio con 600 posti auto e una stazione di ricarica per le auto elettriche.

Attraverso questo ambizioso progetto urbano l'EPAEM vuole quindi rafforzare l'asse Nord-Sud, già creato con la prima fase di *Euroméditerranée*, attraverso la riqualificazione del fronte a mare, del parco fluviale e del nuovo sistema di trasporti. *Euromed II* s'interessa, inoltre, del risanamento dell'asse Est-Ovest, creando la possibilità per una futura terza fase del progetto. Tale asse è rappresentato dal *boulevard Capitaine Gèze*, chiamato dagli architetti *axe d'événements*, in cui si troveranno importanti servizi cittadini: l'entrata al parco, il polo multimodale *Capitaine Gèze*, una mediateca, una piscina, i *Dock des suds*, il *marché aux puces*, la *corniche* e un'arena sul mare. Per la realizzazione di questo progetto, il ponte stradale di *Capitaine Gèze* sarà demolito e ricostruito con una strada sotterranea. Come spiega l'arch. Marciano, questo asse stradale è: « [...] un nuovo punto centrale d'interesse,

che può funzionare un po' come i *boulevards* di estensione della città nel XIX secolo. Vale a dire, costruire un asse forte che permetterà di fortificare l'estensione della città» (Rémy Marciano, intervista, 21 maggio 2013). (Figg. 56, 57, 58)



Figg. 56, 57, 58 - Il boulevard Capitaine Gèze, vicino al *marché aux puces* (Ovest) e all'altezza del polo multimodale Capitaine Gèze (Est), 2014. Progetto del boulevard Capitaine Gèze, chiamato *axe d'événements* (2011), *Euromed II*, © Euroméditerranée.

Il *marché aux puces* è uno dei pochi spazi pubblici presenti nell'area d'intervento; è l'unico luogo d'incontro, per il tempo libero e per il commercio vissuto intensamente dagli abitanti della zona. All'interno di questo ampio capannone fatiscente non si trovano soltanto negozi di mobili usati, ma anche bancarelle e negozi di prodotti alimentari, bar e sale da tè, per lo più gestite da gente originaria del Maghreb, una comunità molto presente in questa parte della città.

Questo *souk* coperto appare l'unica testimonianza del patrimonio immateriale vivente di questa zona; per tale motivo i progettisti hanno scelto di non demolire il mercato ma di ristrutturarlo salvaguardandone il suo carattere popolare.



Figg. 59, 60 - Il *marché aux puces*, 2014.

Il *marché aux puces*, inoltre, sarà integrato all'interno del nuovo *isolato XXL*, progettato dal gruppo dell'arch. Leclercq, che accoglierà i grandi eventi cittadini. L'isolato ospiterà, una grande piazza pubblica (2 ha), delle residenze, servizi per il quartiere, degli hotel e un'arena. (Figg. 59, 60)

Per quanto concerne il tema del recupero del patrimonio industriale, fortemente presente in quest'area è possibile affermare che sono stati fatti dei passi avanti rispetto all'esperienza di *Euromed I*. Nella prima fase del progetto, infatti, la maggior parte degli edifici industriali privati, presenti nel perimetro dell'intervento, sono stati demoliti; per *Euromed II*, l'EPAEM ha evitato le possibili demolizioni acquistando le strutture industriali più interessanti, per recuperarle e integrarle all'interno del progetto. In quest'area marcata dall'onnipresenza delle reti infrastrutturali, dalle attività portuali e da circa 180 siti manifatturieri, l'obiettivo è di preservare la dimensione di borgata ancora presente e la memoria degli edifici tipici dell'area. Soprattutto nel quartiere di *Les Crottes* si trovano diverse fabbriche che testimoniano il passato industriale di questa zona della città, la maggior parte di questi edifici sono dismessi e abbandonati e saranno trasformati per ospitare residenze e servizi pubblici. Conservare il patrimonio industriale è importante per preservare una parte della storia della città e, inoltre, per permettere ai progettisti, che lavorano in questi luoghi, di confrontarsi con un tessuto costruito con delle peculiarità ben definite.

Per i quartieri esistenti di *Les Crottes* e *Secteur Vintimille* è, dunque, prevista la riqualificazione delle architetture e del patrimonio urbano esistenti. È stato realizzato un censimento degli edifici presenti per comprendere caso per caso quali modalità d'intervento utilizzare. (Figg. 61, 62, 63, 64)



Figg. 61, 62, 63, 64 - Edifici industriali all'interno del perimetro di *Euromed II*, 2014.

Per il risanamento degli edifici privati saranno avviati dei sistemi d'incentivazione. Il tessuto urbano di questi quartieri verrà per lo più conservato. Alcune costruzioni saranno demolite a causa del loro stato di avanzato degrado o per ragioni legate al progetto, come nel caso dell'apertura di nuove strade.

I residenti verranno rialloggiati in nuovi edifici che saranno costruiti all'interno dell'area interessata al progetto. Saranno realizzate delle nuove strade al fine di assicurare una maggiore fluidità del traffico e una migliore accessibilità ai quartieri, che in questo momento presentano pochi collegamenti Est-Ovest. Le strade esistenti saranno risanate attraverso l'ampliamento degli spazi pubblici e la realizzazione di un nuovo arredo urbano. La piazza in cui si trova la chiesa di *St-Jean de Jérusalem*, sarà riqualificata in modo da restare il luogo centrale del quartiere *Les Crottes*. È, inoltre, prevista la costruzione di nuovi impianti sportivi, servizi sociali, scuole e asili nido. (Fig. 65, 66)

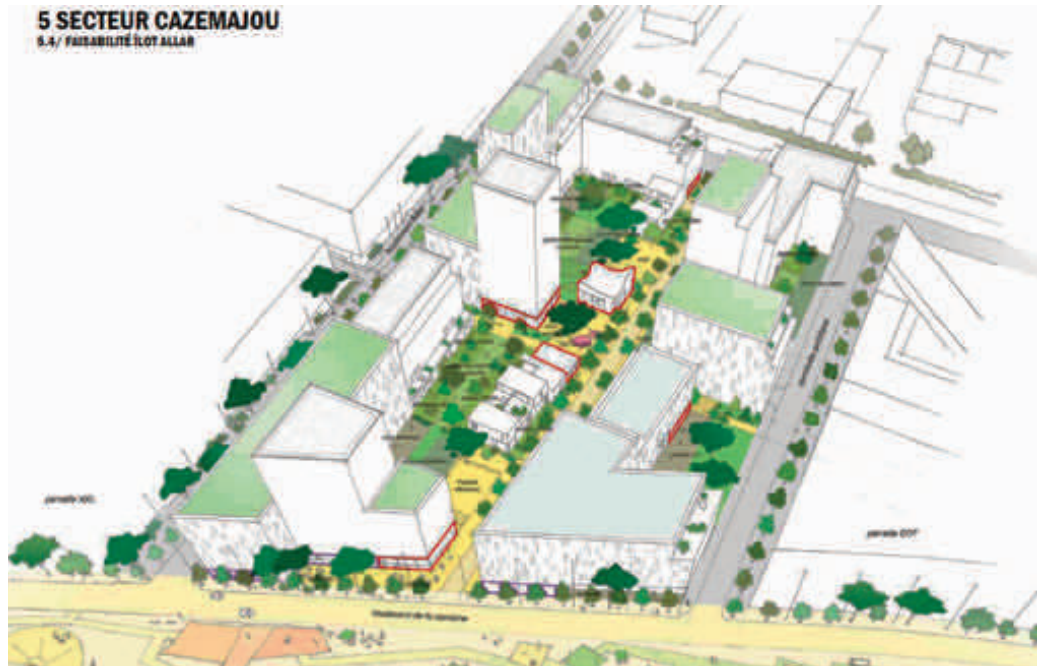
Per ciò che riguarda il tema della sostenibilità ambientale, questo sarà sperimentato, in primo luogo, nel quartiere modello *témoin Allar*, che verrà realizzato *ex novo* accanto alla *corniche*. Il progetto sarà gestito dall'EPAEM insieme alla società privata *Eiffage*, che si occupa della realizzazione di grandi opere in partenariato pubblico/privato. Il progetto dell'isolato è stato

ideato dal gruppo di progettisti diretto dall'arch. Leclercq e affiancato recentemente dall'arch. Edouardo Souto de Moura che progetterà alcuni edifici. L'ambizione dei responsabili dell'intervento è di realizzare un quartiere residenziale denso, adatto al contesto climatico mediterraneo, sperimentando dei dispositivi di eco-costruzione che potranno, in seguito, essere presi a modello a grande scala su tutto il perimetro dell'operazione e forse anche nelle altre città del Mediterraneo (AA. VV. 2014: 88). L'obiettivo principale è, infatti, di ideare un'operazione che sia facilmente realizzabile dal punto di vista economico, fattore determinante per la riuscita del progetto e per la sua riproducibilità; dunque l'approccio *low-cost* e *easy tech*, dell'*éco-cité* trova in questo quartiere la sua prima applicazione.



Figg. 65, 66 - La chiesa di *St-Jean de Jérusalem*, in *avenue Félix Zoccola*, prima e dopo l'intervento (2011), © Euroméditerranée. Il *boulevard Romieu* prima e dopo l'intervento (2011), © Euroméditerranée.

L'*îlot démonstrateur Allar* occuperà una superficie di 2,4 ha e ospiterà 800 abitanti, 400 residenze (il 25% saranno alloggi sociali e il 15% saranno destinati a proprietari agevolati), un hotel, 20.000 m² di uffici e di servizi pubblici. L'isolato sarà collegato all'esterno attraverso delle strade connesse degli spazi pubblici interni, che accoglieranno i servizi, un asilo nido e i commerci. Gli edifici presenti nell'isolato saranno collegati con dei sistemi energetici gestiti dall'*EDF* (azienda produttrice e distributrice di energia in Francia) che utilizzeranno l'energia talassotermica. (Figg. 67, 68)



Figg. 67, 68 - *Quartier témoin Allar, Euromed II* (2011), © Euroméditerranée.

È, infatti, in corso di studio la realizzazione di un 'ciclo ad acqua di mare', ovvero la produzione di aria fredda e di calore, a partire dalla geotermia del mare. Questa tecnica permetterebbe di raggiungere gli obiettivi europei e nazionali per le energie rinnovabili (produrre il 23% dell'energia da fonti rinnovabili entro il 2020). Tale energia verrà prodotta in una centrale, situata a *Cap Pinede*, che avrà lo scopo di produrre energie rinnovabili sfruttando le specificità climatiche del luogo (vento, sole e mare). Si ipotizza che il consumo di energia

dedicato al riscaldamento e alla climatizzazione verrà ridotto di tre quarti. Lo scopo dell'EPAEM è di rendere il perimetro di *Euroméditerranée II* autosufficiente dal punto di vista energetico. (Fig. 69)

Euroméditerranée prevede per questo quartiere e, in generale, per l'intera area di progetto, la costruzione di architetture semplici ed economiche, senza l'uso di nuove tecnologie, ma che al contrario utilizzino i metodi di raffrescamento e di riscaldamento propri dell'architettura tradizionale mediterranea, come le corti interne, i patii, le logge, i camini del vento, ecc. Si fa quindi riferimento all'architettura del passato, prendendone in prestito gli accorgimenti tecnici che garantivano un ottimo confort termico, come l'attenta esposizione alla luce solare, l'utilizzo della ventilazione naturale, l'attenzione all'ombreggiamento attraverso l'impiego di protezioni solari esterne e l'uso di materiali isolanti. (Fig. 70)

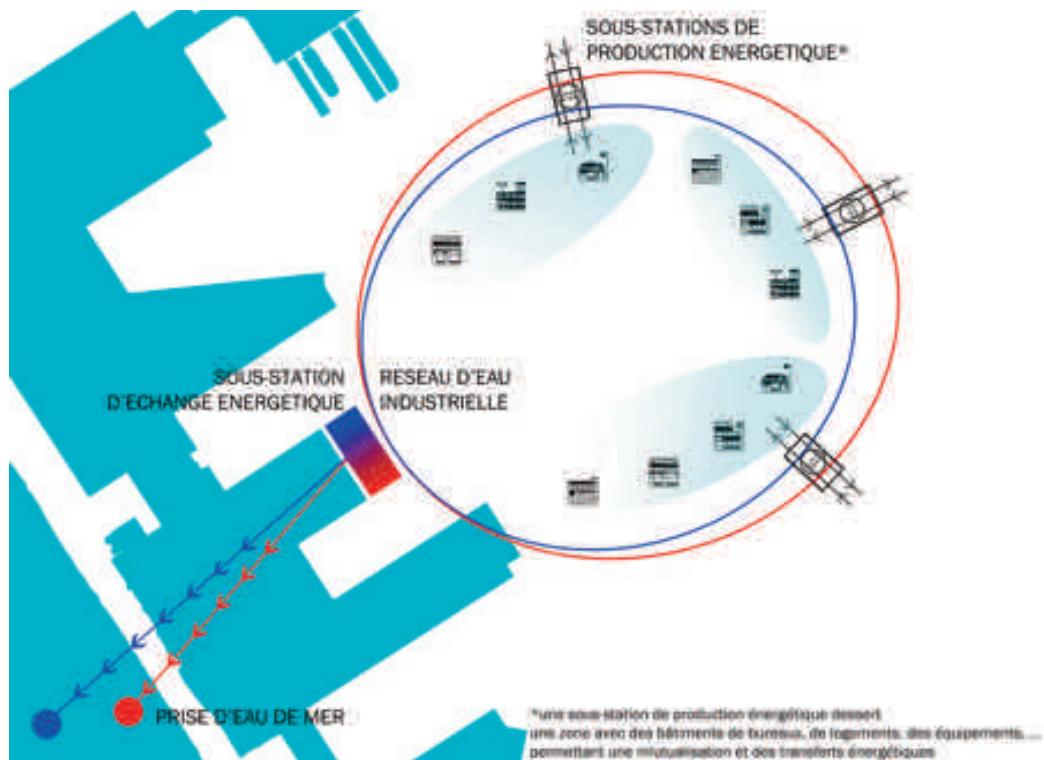


Fig. 69 - Ciclo ad acqua di mare (2011), *Euromed II*, © Euroméditerranée

È possibile affermare che molti degli isolati residenziali progettati all'interno dell'area di *Euromed II* si riferiscono, nei principi generali, alle precedenti operazioni realizzate alla *Joliette*, come ad esempio il complesso residenziale *M5 Les Docks*, che è stata un'operazione di grande successo dal punto di vista immobiliare. Questi isolati presenteranno, infatti, un'offerta varia di duplex, simplex e case unifamiliari dotate di grandi terrazze.

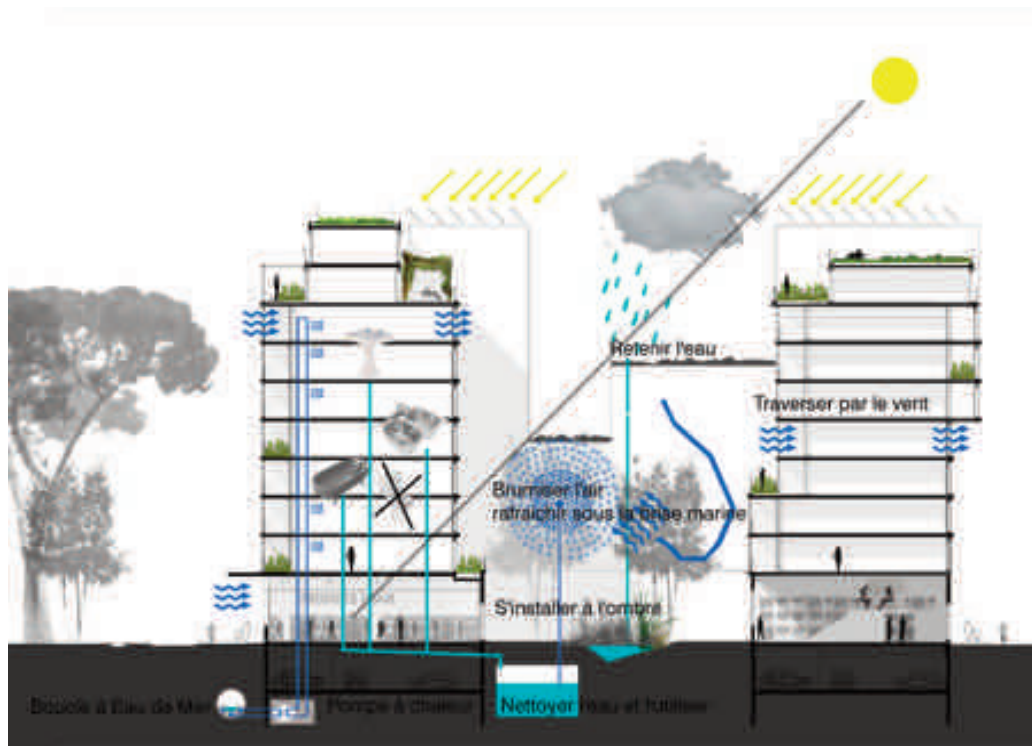


Fig. 70 - Sezione di un isolato del quartiere *témoin Allar*, (2011), *Euromed II*, © Euroméditerranée.

La maggior parte degli isolati presenterà una *mixité* sociale e funzionale. Il *coeur d'îlot*, spazio centrale degli isolati, sarà caratterizzato da luoghi semi-pubblici e giardini. La riconversione degli edifici industriali presenti nel sito, imprimerà, anche questa volta, delle forti connotazioni agli isolati.

Grazie al progetto *Euromed II*, Marsiglia ha ricevuto, da parte dello Stato francese, il riconoscimento *EcoCité* nel 2009. Tale modello di *eco-cité* mediterranea è un approccio ancora non molto indagato in Francia e in ambito mediterraneo. Questo progetto, concepito come un laboratorio di sperimentazione della città sostenibile, ha l'ambizione di diventare un modello esportabile per le altre città del Mediterraneo. L'arch. Frank Geiling, Direttore della sezione architettura, urbanistica e sviluppo sostenibile dell'EPAEM, spiega come intende questa strategia urbana: «È una sperimentazione che prova a stabilire dei principi, più che un modello da riprodurre. È un modo di affrontare una problematica che si può, effettivamente, esportare nei metodi e nei modi poiché esistono delle similitudini. Per esempio, quando si parla del *parc des Aigalades* si tratta la questione dei fiumi costieri nel Mediterraneo: che si trovano tra le colline e il mare, quindi soggetti a inondazioni, al pericolo per le persone e gli edifici costruiti vicino ai fiumi. Dovrebbe esistere lo stesso fenomeno a Palermo, esattamente la stessa cosa a Genova e a Barcellona. C'è una riproducibilità del fenomeno e dunque le soluzioni che si apportano possono essere ricondotte altrove» (Frank Geiling, intervista, 16 luglio 2013). (Fig. 71)



Fig. 71 - Planimetria del progetto *Euromed II*, archh. F. Leclercq, R. Marciano, J. Sbriglio, paesaggisti Agence TER e studio d'ingegneria SETEC, Marsiglia (2011), © Euroméditerranée.

4.1.4 Conclusioni

La prima fase di *Euroméditerranée* è stata quasi del tutto ultimata, è quindi possibile fare un bilancio dell'operazione e verificare se gli obiettivi previsti siano stati realizzati. L'ambizione di Marsiglia a riaffermare il proprio ruolo nel Mediterraneo si sta progressivamente concretizzando; la *Joliette* è diventata, infatti, il più importante quartiere d'affari dell'Europa del Sud. Dal 1995, gli scambi tra le due rive del Mediterraneo si sono rafforzati grazie al trasferimento di più di venti società internazionali a Marsiglia. Per il futuro, *Euroméditerranée* vuole diventare il sito di riferimento dell'Europa Sud-orientale, per le società, le istituzioni e le aziende che aspirano a espandere le loro operazioni economiche nel Mediterraneo (<http://www.euromediterranee.fr>, consultato il 4 gennaio 2015).

È possibile affermare che la politica dell'*Etablissement* mira dunque a un'idea di città neoliberale, dove la partecipazione degli imprenditori privati è molto incoraggiata. È stato stimato che, per la prima fase di *Euromed*, 1 euro di denaro pubblico ha generato circa 4 euro d'investimenti privati²⁴. L'obiettivo è stato quello di sviluppare il settore terziario, che nella città di tradizione industriale era molto debole. Questa politica economica ha creato, al 2014, 28.000 nuovi posti di lavoro. Quindi la ripresa economica della città è

avvenuta, nonostante il difficile periodo di crisi economica internazionale in atto²⁵.

Se dal punto di vista economico l'intervento ha avuto molto successo, non si può dire lo stesso sul piano sociale. Soprattutto durante la prima fase di *Euroméditerranée*, gli abitanti dei quartieri coinvolti non sono stati ben informati riguardo agli interventi previsti dal progetto urbano e molti di loro hanno visto la loro vita sconvolta da cambiamenti radicali senza comprenderne le motivazioni. Inoltre, se la realizzazione delle nuove architetture è stata rapida e ben organizzata, i lavori di riabilitazione degli edifici privati hanno avuto diversi problemi e hanno richiesto molto più tempo, a causa d'incomprensioni con gli abitanti. Infine, in questi quartieri, il fenomeno della gentrificazione è un processo in atto, che potrà essere arrestato solamente da politiche locali d'inclusione delle fasce più deboli presenti nel quartiere, riducendo l'esclusione e l'emarginazione, attraverso il sostegno all'accesso all'impiego e l'incentivazione a un sistema educativo e culturale per tutti.

Oltre ai problemi con gli abitanti, l'EPAEM deve tuttora affrontare le tensioni causate dal rapporto conflittuale con il *Grand Port Maritime de Marseille* (GPMM), che occupa una vasta area del *waterfront* marsigliese, sovrapponendosi in parte con il perimetro del progetto urbano. Di fronte agli interventi pianificati dall'*Etablissement*, aventi come obiettivo la crescita del terziario e il risanamento del *waterfront*, il GPMM ha mostrato una certa resistenza, rimarcando l'impossibilità di allontanare le attività portuali dalla città. Le autorità portuali hanno ostacolato il *Projet Euroméditerranée*, in entrambe le sue fasi, concedendo all'EPAEM solo alcune zone dell'area portuale, lasciando difatti inaccessibile la maggior parte del *waterfront*. Inoltre, *Euroméditerranée*, nella sua volontà di riconquista delle zone retrostanti il porto, ha vincolato definitivamente la possibilità da parte del GPMM di espandersi, acquisendo nuovi terreni per modernizzare i suoi servizi.

Inoltre, il *Grand Port Maritime* ha avviato un suo progetto parallelo di rigenerazione delle aree portuali, attraverso la costruzione del centro commerciale delle *Terrasses du Port* (2014) e il recupero del *J1*, attuato in occasione di *Marseille Provence 2013*. Proprio grazie a tale evento queste istituzioni hanno compreso che potevano portare avanti degli obiettivi condivisi, come lo sviluppo del turismo; si è, dunque, trovata un'intesa tra la volontà di accogliere meglio i crocieristi, voluta dall'autorità portuale, e la valorizzazione del *waterfront*, programmata da *Euroméditerranée*. La *Charte ville porte*, firmata il 28 giugno 2013, dal GPMM e dalle istituzioni pubbliche municipali e territoriali, rappresenta lo sforzo di portare avanti un accordo sulle prossime strategie di sviluppo del sito portuale. Tuttavia, la condivisione concorrenziale dello stesso territorio da parte delle due istituzioni pubbliche, continua a essere molto accesa. (Fig. 72)

Per quanto riguarda l'obiettivo dell'EPAEM di creare una nuova immagine della città e incrementare il turismo culturale, che fino a qualche anno addietro era quasi assente, i risultati previsti sono stati ottenuti, anche se attraverso una strategia ben poco innovativa. *Euroméditerranée* ha ripreso con vent'anni di ritardo, interventi già realizzati da città portuali, come Baltimora, Barcellona, Lisbona, Bilbao e Genova. La prima fase del progetto si riferisce a tali esperienze con un approccio, per certi aspetti, standardizzato.



Fig. 72 - Le Terrasses du Port (2014), arch. M. Pétauud-Létang, © GPMM.

L'idea di realizzare sul fronte a mare uno *skyline* caratterizzato da torri non è sicuramente vicina all'architettura esistente della città, ma riprende dei modelli stranieri, che ricordano le città degli Stati Uniti.

Questa volontà di riferirsi a interventi già realizzati in passato, si ritrova anche nell'idea di realizzare delle infrastrutture culturali di fronte al mare come il *MuCEM* e la *Villa Méditerranée*, architetture realizzate da *archistars* di fama internazionale, diventate i simboli del cambiamento urbano. L'ideazione di tali edifici culturali prende a riferimento esperienze già consolidate, che hanno dimostrato come un museo possa diventare vettore mobilizzatore del cambiamento della città, primo tra tutti l'esempio positivo del Guggenheim di Bilbao. Marsiglia, come tante altre città europee, ha compreso l'importanza della valorizzazione della cultura come strumento di crescita urbana ed economica. Come spiega chiaramente il geografo Boris Grésillon: «Da qualche anno cultura e creatività sembrano essere diventate le parole chiave delle politiche urbane. Le città mediterranee non fuggono a questa regola, anzi al contrario, rivaleggiano attraverso progetti culturali di punta e con eventi artistici internazionali, con il chiaro scopo di attirare a se non soltanto i turisti ma anche gli sguardi, al fine di acquisire una nuova attrattività» (Grésillon 2010: 3).

Per quel che concerne l'incremento del turismo culturale, possiamo infine affermare che il *Projet Euroméditerranée I* è stato di fondamentale importanza per la rinascita culturale della città, che oggi ospita il maggior numero di lavoratori dello spettacolo dopo la regione parigina. Le strategie legate alla cultura e al patrimonio hanno contribuito alla vittoria

di Marsiglia a Capitale Europea della Cultura 2013. I luoghi in cui sono stati svolti gli eventi di *Marseille Provence 2013*, si trovano per la maggior parte dentro il perimetro della *Cité de la Méditerranée*, che ospita il *waterfront culturel* più denso d'Europa. Allo stesso tempo, nel 2007, grazie all'elezione di Marsiglia a Capitale Europea della Cultura, i lavori di completamento degli edifici simbolo del progetto *Euromed I* (*Mucem, Villa Méditerranée, Frac PACA*) sono stati accelerati in vista dell'evento.

Oltre agli aspetti legati al turismo culturale, uno dei temi più innovativi di *Euroméditerranée* è l'interesse verso il patrimonio materiale e immateriale della città. Tale operazione, in entrambe le fasi, ha cercato di valorizzare il patrimonio urbano e architettonico attraverso delle azioni sostenibili, rifiutando la *tabula rasa* per favorire l'integrazione de «*la ville sur la ville*» (*Euroméditerranée, Rapport d'activités 2012: 6*) attraverso il principio della sovrapposizione e della ricostruzione permanente.

Ideare un progetto sostenibile non vuol dire solamente utilizzare energie rinnovabili o realizzare delle architetture ecocompatibili, ma anche lavorare sullo sviluppo degli spazi pubblici, sulla qualità della vita, sui trasporti pubblici, sulla *mixité* sociale e sulla *mixité* di attività e ancora, valorizzare il patrimonio urbano, immateriale e naturale della città. Marsiglia non possiede, come Genova o Barcellona, un patrimonio architettonico e urbano d'eccezione, atto a legittimare lo sviluppo del settore turistico. Si tratta, in questo caso, di lavorare sulla rigenerazione dell'area portuale e delle architetture industriali, attraverso la valorizzazione del patrimonio urbano e la conservazione delle attività che caratterizzano questi luoghi.

Il patrimonio può dunque diventare un vettore mobilizzatore del cambiamento urbano? Nel caso del *Projet Euroméditerranée* la risposta è positiva. Come abbiamo già detto, la riqualificazione del complesso dei *Les Docks* (1990), è stato il primo intervento sul patrimonio industriale della *Joliette*, incoraggiando le azioni future realizzate da *Euroméditerranée*. Tale attenzione per il patrimonio è riscontrabile soprattutto nel quartiere *Cité de la Méditerranée* attraverso: la riconquista del fronte a mare; la realizzazione di nuovi spazi pubblici, come l'*esplanade du J4* e il *boulevard du littoral*; la trasformazione delle grandi reti infrastrutturali; la riqualificazione del patrimonio portuale e monumentale, tra cui ricordiamo il recupero della *Cathédrale de la Vieille Major* e il *Fort Saint-Jean*; infine, la creazione di un nuovo polo culturale, grazie alla realizzazione del *MuCEM* e della *Villa Méditerranée*.

Appare possibile affermare, in conclusione, che la prima fase di *Euroméditerranée* è stata capace di gestire la sua durata nel tempo e i differenti problemi causati dalla gestione dei lavori pubblici, dalla pianificazione dei servizi, dai tempi della politica e dal confronto con i residenti, che spesso non hanno compreso tale complessa operazione. Il progetto urbano si è dimostrato in questo caso uno strumento flessibile, poiché è riuscito a gestire i molteplici imprevisti e i cambiamenti in corso d'opera, causati anche dalla sua lunga durata nel tempo. L'operazione ha risposto, inoltre, ai bisogni di densità, tralasciando in alcuni casi la possibilità di realizzare un numero maggiore di spazi pubblici.

Per ciò che riguarda *Euromed II* è presto fare un bilancio dell'esperienza, i cantieri sono appena iniziati e alcuni progetti sono ancora in corso d'ideazione. Solo tra qualche

anno sarà possibile comprendere cosa l'EPAEM intenda veramente per 'architetture sostenibili *low-cost*' e per 'modello di città sostenibile mediterranea'. Ciò che è possibile affermare è che anche in questo caso il progetto urbano è riuscito ad adattarsi al contesto, partendo dalla rigenerazione delle aree degradate e dal riciclo delle architetture obsolescenti con l'intento di creare nuove centralità urbane.

L'attenzione al patrimonio urbano e l'avvio di strategie di sviluppo sostenibili, sono ancora più incisive nella seconda fase del progetto. *Euromed II* rispecchia, infatti, i cambiamenti sociali ed economici avvenuti dal 1995 a oggi. Ciò è evidente nell'accettazione del 'patrimonio pesante' della città, che sarà trasformato senza essere nascosto, attraverso l'integrazione del progetto di rigenerazione con gli imponenti sistemi infrastrutturali esistenti dell'autostrada A55 e della rete ferrata, che per ragioni economiche non possono essere de-localizzati o eliminati.

L'aspetto sicuramente più controverso di *Euromed II* è la sperimentazione di un modello inedito di città sostenibile mediterranea, attraverso lo studio delle particolarità del luogo, senza riferirsi agli esempi standardizzati delle città sostenibili del Nord Europa. L'obiettivo dell'EPAEM è di esportare questa metodologia di lavoro nelle altre città del Mediterraneo. Come spiega l'architetto Rémy Marciano: «Ciò che può essere esportabile è piuttosto una metodologia, che suggerisce degli assi di ricerca che possono essere riadattati, riscritti su delle altre città e territori studiati, riguardo alla questione delle preesistenze, alla questione della geografia e alla questione del patrimonio» (Rémy Marciano, intervista, 21 maggio 2013).

Marsiglia vuole quindi trasformarsi in un laboratorio di sperimentazione sulla sostenibilità ambientale, con lo scopo di emergere e attirare l'attenzione a scala internazionale. La strategia politica del progetto è dunque chiara, si tratta di concepire un nuovo prodotto urbano che può essere riadattato per le città del Sud del Mediterraneo e dell'Africa, che in questo momento sono molto interessate ad avviare mega progetti urbani sostenibili.

Per concludere, sembra possibile affermare che la crisi economica ha condotto all'ideazione di un progetto meno ambizioso dal punto di vista architettonico e urbano. Se per *Euromed I* l'attenzione era rivolta alla rigenerazione degli antichi quartieri portuali attraverso architetture emblematiche e servizi culturali ambiziosi, in questo caso il pretesto dell'*éco-cité* ha condotto all'ideazione di quartieri per lo più residenziali, in cui la maggior parte delle opere più ambiziose sono realizzate da privati.

Qual è dunque la visione della città che *Euroméditerranée* propone? È possibile affermare che dietro lo slogan dell'*éco-cité*, la visione della città proposta è abbastanza conservativa. Gli ideatori di *Euromed II* si riferiscono, infatti, al tessuto urbano della città compatta tradizionale con una vocazione strettamente residenziale. Una città densa che si rivolge alla borghesia marsigliese e che cerca di attirare gli investitori privati. Dunque la strategia di utilizzare il progetto urbano come un prodotto di *marketing* per lo sviluppo economico e urbano, resta la stessa della prima fase di *Euroméditerranée*, ciò che cambia è l'immagine della città, che in un periodo di crisi immobiliare e finanziaria, privilegia il tema, oggi più affascinante, dello sviluppo sostenibile, diventato un mezzo per attirare promotori e investitori privati.

4.1.5 Interviste

Arch. Remy Marciano, progettista di *Euromed II*, 21 maggio 2013

Qual'è il suo punto di vista sul progetto Euroméditerranée?

Può fare un bilancio del progetto? Quali sono secondo lei gli aspetti positivi e negativi del progetto?

Euroméditerranée è focalizzato dall'inizio principalmente su due cose: la prima estendere la città al nord, pensare a questa estensione restituendo uno spazio ai pedoni nella città mentre le logiche della zona nord sono state fortemente dedicate all'industria e agli scambi portuali, agli scambi autostradali, alla rete ferroviaria, ecc. Quindi c'è una logica a nord che è basata sul commercio, sul transito, sugli scambi, questa non è sparita, tuttavia, una parte di questi scambi è stata spostata verso il porto di Fos. Quindi c'è questa idea che riguarda la pianificazione di tale quartiere portuale con una visione più urbana, più dedicata alla città di tutti i giorni, la città mista, ecc. Questa visione della città che combinerà sia l'attività portuale sia l'estensione della città è lontana dalla *tabula rasa*, ciò è diverso dal dire che combineremo i sistemi o che porteremo le residenze sul lungomare, che era parte di alcune idee politiche di qualche anno fa, vale a dire, l'idea di realizzare un porto turistico al posto del porto esistente, etc.

Il secondo punto è la questione del patrimonio. Che cosa è il patrimonio? Che cosa partecipa all'immagine di questa città? E quale immagine di città noi vogliamo? È chiaro che l'evoluzione della visione sia di *Euroméditerranée* ma anche degli architetti e di tutti noi che interveniamo su questo quartiere è che la costa di Marsiglia deve preservare la visione di questo patrimonio industriale e portuale unito con l'estensione della città e quindi si tratta di una visione che è combinata, in cui vi è sia la questione di un patrimonio conservato ma anche di un patrimonio economicamente vivente all'interno di uno strumento che è il Porto e che è ancora in funzione in questo luogo.

Euroméditerranée ha concretizzato tutto ciò principalmente con la realizzazione della *Cité de la Méditerranée*, con il lavoro sul *J4*, sui Musei, sulle terrazze del Porto, sul Silo, sulla *trame Miresse* trasformata in parco abitato. Noi abbiamo lavorato sull'estensione di *Euroméditerranée*.

Ci hanno chiesto un'eco-città mediterranea; questa città ecologica doveva soprattutto evitare di essere una sacca autonoma nella città, era necessario che questa potesse rivelare dei fatti urbani e dei territori esistenti. Dunque, le due colonne vertebrali di questo progetto sono il paesaggio marittimo e il parco *des Aigalades*.

Che rapporto si poteva immaginare con questo grande paesaggio? Questa relazione non è fisica, poiché quell'area è piuttosto bloccata da binari della ferrovia, dal porto, l'autostrada, ecc.; quindi la risposta che abbiamo dato si combina con questi elementi. Non abbiamo voluto smantellare l'autostrada, perché pensiamo che questa infrastruttura, il viadotto, rappresenta la condizione metropolitana della città, è la sua

immagine. Come quando si arriva dalle grandi metropoli, si attraversano i viadotti autostradali sulla città e finalmente si raggiunge il suo interno. Dunque, tale condizione metropolitana è rappresentata da questa autostrada, l'espedito è di trovare dei modi per evitare che sia insopportabile per le persone la sosta o il tragitto sotto l'infrastruttura, dunque abbiamo affermato che bisognava conservare questa visione della città con l'autostrada e abbiamo messo in scena l'idea di una *corniche*. Oggi abbiamo un viadotto autostradale di fronte al porto, che blocca la visione del mare; la nostra soluzione è di demolirlo e di costruire una *corniche* nella quale l'autostrada passa sotto, aperta verso il paesaggio. L'idea è di realizzare una *corniche* aprendo completamente la città al paesaggio. Questa è la prima condizione, la costruzione di un *waterfront* artificiale che crea una relazione inedita con il paesaggio, la seconda condizione è l'idea di ritrovare le tracce geografiche e morfologiche del luogo. La montagna, la linea di costa naturale e artificiale e il ruscello *des Aygalades*, che arriva fino al mare, noi lo riporteremo alla luce e recupereremo l'acqua piovana. Attorno al ruscello immaginiamo un parco metropolitano che potrà permettere di raggiungere il *Massif de l'Etoile*. Ancora prima di realizzare il masterplan, il concorso, avviato nel 2008, ha lanciato l'idea di camminare a piedi dal mare fino alla collina *de l'Etoile* attraverso questo grande parco metropolitano. Quindi questo parco è la seconda colonna vertebrale, è la seconda condizione dell'*eco-cité*. Vale a dire, che ciò che metteremo in atto, forse, è la condizione dell'estensione della città più a Nord. La cosa più importante è di trovare dei sistemi da mettere in atto sul perimetro d'*Euroméditerranée* che possano duplicarsi a Nord per costruire la città, individuando dei legami più lontano.

Come avete risolto il problema della ferrovia che divide la costa dalla città?

Non potevamo demolirla, la ferrovia deve forzatamente passare da lì, quindi ci passeremo sopra.

Il progetto Euroméditerranée si caratterizza in quanto progetto d'architettura sostenibile. Quali sono i modelli di città sostenibile che voi avete preso a riferimento?

Non abbiamo preso a riferimento degli esempi di città sostenibili. Abbiamo diversi esempi di eco-quartier nel Nord Europa, in tutti i modi, l'EPA *Euroméditerranée* si aspetta una nostra visione di *éco-cité* mediterranea.

Quindi è una visione inedita che si differenzia rispetto agli altri eco-quartieri del Nord dell'Europa?

Sì, è proprio così; si tratta di una visione completamente diversa e io credo che la questione essenziale è l'iscrizione all'interno di una preesistenza, un eco-quartiere che deve tenere in considerazione il luogo in cui si insedia e si tratta di una logica che potrebbe estendersi a tutto il territorio. Così l'idea del parco, della *corniche*, del rapporto con il paesaggio, sono le principali condizioni dell'*éco-cité*; attorno a queste due colonne vertebrali si costruisce la città. Abbiamo lavorato sui limiti, per esempio, sulla parte del quartiere *Le Canet* che

delimita il parco a Est, legando questa parte alla città esistente. In questo quartiere, oggi si trovano industrie e reti ferroviarie; dunque tutti questi percorsi offrono l'occasione di creare un secondo parco per tutti (il *parc des Aygalades*). Nella parte Ovest, allo stesso modo, immaginiamo una città che si estende fino alla *corniche*. Il progetto è tagliato in grandi sequenze che sono il parco, le infrastrutture dei trasporti (metropolitana, tram, ecc.) e la *corniche*, questi sono i principali spazi pubblici federatori dell'*éco-cité*.

Un altro aspetto dell'*éco-cité* che è stato richiesto da *Euroméditerranée* è il tema *easy-tech low-cost*. Noi pensiamo che ciò riguardi il prezzo di vendita delle case in questo quartiere. Non possiamo permetterci di vendere edifici completamente *higt-tech* e ad alte prestazioni. Quindi abbiamo lavorato molto su dispositivi semplici, edifici bioclimatici, con l'uso di ventilazione naturale e sistemi di protezione dal maestrale; con l'ideazione di *îlots imperméables* al mare, per favorire il confort estivo ed i venti termici che rinfrescano l'aria durante l'estate all'interno degli isolati. È stata data, inoltre, molta importanza alla vegetazione e al paesaggio all'interno dell'isolato, che favorirà il confort estivo. È stata utilizzata, ancora, una maschera solare a inerzia termica. Sono state, inoltre, trovate delle soluzioni sostenibili per le parti degli isolati a Sud. Queste sono delle semplici condizioni per la creazione di edifici e isolati per rispondere, nel modo più efficace e più architettonicamente possibile, alla questione dell'*éco-cité*.

Infine, c'è un punto che abbiamo particolarmente spinto e che dovrebbe essere realizzato ed è il fronte a mare: ci si serve della geotermia del mare per raffreddare o riscaldare durante l'inverno le residenze, questa è tecnicamente la cosa più difficile da realizzare ma che rischia di essere abbastanza efficace, ciò evita la climatizzazione e permette di utilizzare le risorse presenti.

Infine lei ha creato un modello di éco-cité mediterranea che si caratterizza rispetto agli spazi pubblici e con un'architettura che non è high-tech ma che si lega al territorio dunque, è possibile affermare che è veramente un modello differente rispetto agli altri esempi di éco-cité del Nord Europa, dove gli aspetti tecnici sono più evidenti; io penso che questo aspetto sia molto importante perché è qualcosa di inedito. Nei dossier che ho letto su Euromed II c'è anche la volontà di esportare questo modello di città sostenibile ad altre città mediterranee, che cosa ne pensate?

Nella storia dell'urbanistica ci sono, a volte, delle città che diventano dei modelli ma oggi non possiamo sapere se diventerà un modello. Ciò che mi pare veramente interessante è questa storia della geografia, del patrimonio comune, questa natura che è in città e noi ce ne serviremo per raccontare una storia comune, per mettere in atto cose comuni. Essere un modello esportabile, non si tratta tanto di un modello che può essere esportabile ma piuttosto si tratta di uno sguardo sulle specificità di una città per rispondere alla questione dell'*éco-cité*.

Dunque è una metodologia di lavoro?

Si esattamente, è piuttosto una metodologia che può essere esportabile. Una metodologia che suggerisce degli assi di ricerca che vanno riadattati, riscritti su delle altre città e territori studiati, sulla questione delle preesistenze, la questione della geografia e del patrimonio. Qual è il patrimonio che abbiamo voglia di preservare? Che abbiamo voglia di combinare con il resto? Per il progetto dell'*éco-cité* abbiamo avviato un ampio studio sul perimetro, abbiamo repertoriato ciò che bisognava assolutamente conservare. Dunque abbiamo oggi uno stato dei luoghi, per poter decidere quali edifici salvaguardare poiché hanno un posto importante nella storia del quartiere o perché hanno una struttura che è interessante e utilizzabile.

Dunque ci saranno degli edifici che saranno conservati e riutilizzati per varie funzioni e attività. Che cosa prevede il progetto per l'isola XXL?

Sull'isolato XXL noi stiamo cominciando a lavorare in questo momento. Françoise Leclerc ha una visione più urbanistica, per lui la questione degli spazi pubblici e delle strade è essenziale, io mi interesso più all'architettura, dunque, ho lanciato l'idea di immaginare di lavorare con dei limiti, per esempio nel caso di questo isolato ci sono delle preesistenze. Lavorare con dei vincoli significa arrivare a trovare delle relazioni di scala con gli edifici esistenti. Dunque abbiamo avviato dei temi come ad esempio: le torri che cercano di trovare delle relazioni con il paesaggio, non per forza delle grandi torri, ma degli edifici con delle viste interessanti; l'idea di trovare uno spazio pubblico di fronte al mare come una *agorà*, che permette di offrire delle viste sul paesaggio; trovare vicino al mercato delle pulci degli edifici con una fattura industriale come dei loft o delle architetture che abbiamo chiamato dei 'monoliti' che sono alla scala degli edifici delle pulci. E poi, all'interno di questo isolato immaginare una città un po' più vicina alle nostre idee, che unisca le scale e che conferisca un ruolo centrale al paesaggio, che questa centralità sia un po' più verde rispetto al perimetro. Ci siamo riferiti, a tal proposito, a Tel-Aviv. Questa città è un riferimento dell'epoca moderna, degli anni 50. Tel-Aviv è stata abitata, nel dopo guerra, da molti intellettuali che sono venuti, per la maggior parte dal Bauhaus e che hanno realizzato delle costruzioni moderne con l'obiettivo di realizzare una città molto 'porosa', nella quale ci sono molti giardini e spazi verdi interessanti, e dunque questo è lo spirito che si vuole dare a questo quartiere.

Ho notato in alcuni progetti per Euromed II l'utilizzo del patio, delle logge, degli edifici a corte, dunque lei ha scelto delle tipologie che sono tipiche delle città mediterranee?

Sì, sono delle tipologie mediterranee, è una ricerca che verrà continuata. In una parte dell'isolato ci sono delle tipologie spagnole di edifici a patio esposti a sud, in un'altra parte ci sono delle strade che io chiamerei '*rues jardinè*', nelle quali ci saranno dei giardini che si attestano sulla strada e che presentano una vegetazione interessante, e poi delle architetture a delle scale più importanti poiché è necessario densificare.

Il quartiere sarà esclusivamente residenziale? E' prevista una mixité sociale e funzionale?

Si tratta di un quartiere di attività miste ed è anche un'idea di mixité sociale, abbiamo previsto, infatti, delle residenze sociali. Inoltre, la maggior parte della superficie in cui si costruisce sono vuoti urbani, sono delle aree di stoccaggio di containers abbandonate o sottoutilizzate, non ci saranno dunque molte demolizioni in questo quartiere.

Che cosa prevede il progetto per il village des Crottes?

In questo quartiere c'è una trama e una struttura urbana ben definita, che bisogna conservare. Ciò che si cerca di fare nel *village des Crottes* è piuttosto di liberare l'interno degli isolati da costruzioni ingombranti, favorire piuttosto dei giardini all'interno degli isolati ed eventualmente densificare le parti meno corpose e conservare gli edifici più interessanti. In questo quartiere ci sono delle architetture industriali che saranno riutilizzate e c'è inoltre la sede del giornale *'la Provence'*.

Cosa pensate del timore degli abitanti di essere espulsi?

Io penso che quando si percorre questo quartiere è normale pensare che potrebbe essere migliore. Chi rischia di essere espulso? Al limite dei *'marchands de sommeil'*, gente che affitta in maniera abusiva degli appartamenti a delle persone che sono in situazioni precarie. Dunque io mi domando se c'è qualcuno che manipola i movimenti di protesta, perché in tutti i modi, gli abitanti saranno rialloggiati, nel caso in cui ci saranno degli edifici demoliti. Questo non è il caso di *rue de la République* dove, in effetti, ci sono state molte persone che sono state obbligate a lasciare le loro case poiché gli affitti sono stati molto aumentati, io non penso che nel nostro caso si attuerà la stessa situazione. Il progetto urbano rischia di alzare i prezzi degli affitti, ma non c'è lo stesso numero di abitanti che si aveva in *rue de la République*. Io vedo veramente molti punti positivi. Ciò che è interessante in questo progetto è che si può immaginare che la *mixité* sociale si potrà realizzare nell'arco di una generazione. Si tratta dunque di collegare questi quartieri al fronte al mare e di permettere al contrario alla gente che vive lì di poter restare. Ciò che è più pericoloso è che un promotore immobiliare possa inserirsi per fare delle operazioni di vendita immobiliare. Dunque la gente comprerà delle residenze per restare accanto alle loro famiglie, ma ci si troverà in un ambiente che è completamente osatile perché per niente pensato come un progetto urbano, un progetto globale; gli abitanti si ritroverebbero per lo più in prigione tra di loro. Quindi dipende da come si fa il progetto, non possiamo essere ancora certi del modo in cui Euromed gestirà la distribuzione degli alloggi.

Tra le richieste poste dall'EPAEM agli ideatori del progetto Euromed II, c'era la questione dell'articolazione con i quartieri circostanti (la Cabucelle, le Canet, Saint-Mauront, Saint-Antoine) e il centro città. Come avete risolto la necessità di collegare l'area del progetto al suo intorno?

I creatori di *Euromed I* sono andati alla ricerca dei luoghi strategici della città, la stazione e il porto. L'obiettivo del progetto era infatti quello di trovare dei luoghi di connessione

strategici all'interno della città.

Euromed II è strettamente legato alla parte riqualificata dall'architetto Yves Lion. Ciò che è importante è immaginare un asse Sud-Nord che permetta di pensare al seguito del progetto e questa struttura è la *corniche*; ma è anche il grande parco metropolitano. Infine, c'è un elemento che è arrivato in un secondo momento, dopo il concorso, e che costruisce, anche questo, un nuovo punto centrale d'interesse e che può funzionare un po' come i *boulevards* di estensione della città nel XIX secolo. Vale a dire, costruire un asse forte che permetterà di rafforzare l'estensione della città. In questo caso, si tratta dell'asse est del *boulevard Capitaine Gèze*, che abbiamo chiamato *l'axe des événements*, nel quale si trova: l'entrata del parco; un polo multimodale di scambi, con la stazione degli autobus, della metro e del tram e un parcheggio; una mediateca; i *Docks du Sud*, il *marché aux pouces* e la *corniche*. Dunque, abbiamo un asse importante e stiamo lavorando anche sulla realizzazione di un'arena alla fine di questo percorso, di fronte al mare. Questo progetto è ancora in discussione perché bisognerà trovare degli imprenditori disposti a impiantare un'arena a Marsiglia, cosa che non è ancora certa.

Il boulevard Capitaine Gèze unisce la parte di Euromed II con l'altra zona della città più a Nord. Dunque questo boulevard potrebbe diventare un asse di riferimento per il possibile seguito di Euroméditerranée?

Assolutamente sì, è un asse fondamentale per il suo ruolo di cerniera tra il perimetro del progetto e il resto della città a Nord.

I lavori per Euromed II si termineranno nel 2030. Come immaginate la città di Marsiglia nel 2030?

Quest'anno è stato veramente un anno fondamentale, non soltanto per ciò che riguarda la cultura ma anche per la trasformazione urbana di Marsiglia. Penso che la relazione città/porto sia veramente rappresentativa dell'appropriazione della città da parte dei marsigliesi. Sostengo che quando il porto diventa accessibile, quando il porto arriva a dialogare con il mare, può diventare uno spazio di riconciliazione. L'abbiamo visto con il *Vieux Port*, con il *MuCEM*, con lo spazio pubblico del *J4*, con il *boulevard du Littoral* che passa davanti ai *Docks*, con il *J1*, ecc. Marsiglia arriva finalmente a coabitare con il suo porto. Ciò è enorme per l'immagine e la salute di una città. Stiamo progressivamente ritrovando questo rapporto con il mare. Prima di oggi era difficile immaginare che Marsiglia potesse placare la sua relazione problematica con il porto e con le infrastrutture stradali e autostradali. Dunque, finalmente con questi spazi pubblici e con il fronte a mare in particolare, noi possiamo ritrovare un'immagine nuova della città. Fra trent'anni immagino che la *corniche* potrà essere una piazza, che si potrà andare a piedi dal *Vieux-Port* fino allo spazio pubblico dell'estensione, incrociando i musei, il *J1*, il *Silo*, i *Docks* e che ancora più avanti si potrà salire sulla *corniche* e si potrà bere un caffè di fronte al mare. Fra trent'anni, immagino che la *corniche* potrà essere una piazza.

Lei pensa che questo processo di riqualificazione continuerà nel tempo?

Sì, lo penso. Io credo che oggi bisogna accettare il patrimonio pesante come le infrastrutture. Io penso alle autostrade è necessario accettarle ma bisogna progredire insieme a queste. Nel caso della *corniche*, per esempio, abbiamo deciso di lasciare l'infrastruttura; l'abbiamo lasciata ma costruendovi sopra la città.

Che cosa pensate dei risultati del progetto de la Cité de la Méditerranée?

Io penso che la *Cité de la Méditerranée* faccia parte degli acceleratori della trasformazione della città. Io credo che la città ha bisogno di ciò, come ha bisogno di residenze, come ha bisogno di riqualificare i quartieri insalubri. Ma una città senza luoghi di appropriazione forti come questo non può essere la seconda città della Francia. Io penso che una città ha bisogno che si lavori su dei nuovi monumenti perché i monumenti sono degli oggetti di cui ci si può appropriare, dei simboli. Si tratta di costruire il patrimonio di domani. Marsiglia ha un patrimonio che non è molto ricco, se lo si confronta per esempio con una città italiana.

Secondo lei cosa resterà di Marseille Provence 2013 dopo l'evento?

L'anno della cultura ha permesso di terminare i lavori di *Euroéditerranée*. Io sono sicuro che se non ci fosse stato MP 2013 molti edifici non sarebbero stati realizzati o riqualificati. Io penso che l'evento ha fatto conoscere luoghi che la città non conosceva, come per esempio il *J1*. L'evento ha permesso di valorizzare dei luoghi come la *Friche la Belle de Mai*, nella quale molta poca gente sarebbe andata. MP 2013 ha sicuramente rilanciato questi luoghi patrimonio della città.

Secondo voi questi luoghi continueranno a essere frequentati dalla gente dopo l'evento?

In un'esposizione universale si costruiscono dei padiglioni, questo è un vero problema: Cosa si fa dei padiglioni alla fine dell'evento? Al contrario, in questo caso, è un processo differente. È come il processo abituale delle industrie abbandonate: lo scenario classico è che gli artisti che scoprono questi luoghi li utilizzano in un modo non ufficiale, come per esempio occupandoli e in seguito, questi luoghi sono riconosciuti dalla collettività. Spesso questo processo ha dato luogo a delle cose molto interessanti. Questo è un po' lo stesso fenomeno per MP 2013, ma a scala territoriale. Perché per l'evento ci si è interessati a tutto il patrimonio, anche a quello industriale e abbandonato, in tutta la città.

Lei ha realizzato un progetto per il porto di Marsiglia, riguardante la rifunzionalizzazione del J1 nel centro di formazione IFEP/ITIP. Potrebbe parlarci di questo progetto?

Mi sono occupato soltanto della realizzazione dei locali per l'insegnamento. Il resto dell'edificio è stato trasformato da altri architetti. Questo progetto è stato richiesto dal porto nell'ambito della riabilitazione delle zone portuali, in cui s'iscrive anche il progetto del centro commerciale le *Terrasses du Port*. Questi progetti sono indipendenti dal *Projet Euroméditerranée*.

Invece il Complexe omnisports Ruffi, che lei ha realizzato alla Joliette, fa parte del Projet Euroméditerranée. Potrebbe parlarcene?

Si fa parte di *Euromed I*. Per costruire un tunnel commerciale è stata demolita una palestra che è stata ricostruita accanto. Il progetto è stato realizzato dodici anni fa.

Ha trovato delle corrispondenze con l'architettura del quartiere?

Sì, l'edificio riprende l'identità industriale del quartiere. Così abbiamo usato del cemento *brut* a faccia vista, così l'architettura doveva simboleggiare il passaggio tra la città industriale e la città del futuro. Abbiamo, dunque, preso a riferimento il patrimonio industriale della zona.

Dopo aver lanciato l'operazione Euroméditerranée sono stati avviati molti altri progetti per la città. È possibile affermare che il progetto Euroméditerranée è diventato un vettore mobilitazione del cambiamento urbano?

Prima di tutto, bisogna tenere in considerazione il contesto politico: *Euroméditerranée* è un *Etablissement Publique d'Etat*, che non ha avuto necessariamente gli stessi interessi della Municipalità. Dunque, quest'operazione rimane indipendente, ma ovviamente deve lavorare con la città. Ad esempio, il progetto per il tram è stato realizzato insieme al Comune. Possiamo dire che si è trattato di profondi cambiamenti nella visione globale della metropoli stessa.

Di recente sono stati realizzati molti progetti per i quartieri che si trovano nelle periferie urbane di Marsiglia. C'è questa idea di sviluppo della città, una visione positiva in un momento di grande crisi economica in Europa. Si può affermare che questa visione è un effetto positivo del progetto Euroméditerranée?

Sì, è vero. *Euroméditerranée* ha permesso anche di mettere da parte le logiche territoriali, degli *arrondissements*, che sono spesso delle battaglie politiche. Dunque, l'EPAEM è un'istituzione neutrale, che lavorerà per il bene di tutti, attraverso l'obiettivo di sviluppare la città e di realizzare nuove residenze. Penso che questa visione positiva del futuro dipenda da come vediamo la situazione economica del Paese. Siamo in un momento di crisi, ma la Francia continua a far muovere l'economia.

Arch. Franck Geiling, Directeur de la Division Architecture, Urbanisme et Développement Durable de l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, 16 luglio 2013.

Potrebbe fare una critica del progetto Euroméditerranée? Ci sono degli aspetti che sarebbero dovuti essere stati approfonditi meglio o in maniera diversa?

Se volete c'è una difficoltà ad apprezzare grandi progetti come questo, perché sono complessi e si sviluppano in molto tempo. Non si comprende se ciò rileva un'errata valutazione dei problemi o se ciò rileva semplicemente il normale svolgimento di un'operazione di grande scala, complessa e di lunga durata. Quello che possiamo dire oggi è che il modello di sviluppo di Euroméditerranée mi sembra essere un buon modello; è un buon metodo d'intervento. Sia in termini di pilotaggio politico, poiché è una governance tra lo Stato e l'insieme delle collettività locali, sia in termini di metodi d'intervento, perché abbiamo scelto lo strumento del *plan guide* al posto del *plan masse* che viene sovrapposto al territorio, ma al contrario una riflessione che analizza il contesto in maniera particolarmente accurata e che inoltre propone d'intervenire su due scale: la scala degli elementi strutturanti del progetto, che interviene sul territorio e su una strategia a lungo termine, e la scala più a breve termine, che propone degli orientamenti di programma, che però hanno la capacità di evolvere, di adattarsi, in funzione delle evoluzioni del contesto. Ci sono sempre queste due scale e due modi d'intervenire, tempi lunghi e tempi brevi. Questo modo d'intervenire crea, io direi, il metodo del progetto urbano 'libero'; ovviamente, trattando l'insieme delle dimensioni del progetto urbano in termini di *mixité* funzionale, sociale, spaziale e generazionale. Si tratta veramente di coniugare l'insieme delle componenti che fanno la città in modo artificiale in un primo tempo, dopo c'è la città, inseguito la riprogettazione, la riorganizzazione in maniera differente. In tutti i modi, all'origine c'è quest'obiettivo. Ciò che funziona molto bene è ugualmente il fatto che si sia ragionato sul progetto alla scala dell'isolato; non si tratta di lavorare sulla scala dell'operazione o del programma specifico, ma sull'unità di misura della città che è l'isolato. Qui gli isolati fanno pressappoco un ettaro, 1,2 ettari per la precisione ed è a questa scala che si ragiona sull'insieme delle nostre riflessioni urbane in materia di consultazioni, di architettura, di promotori in materia di *mixité* e in materia di messa in opera operativa, e ciò ci permette ogni volta di creare delle piccole unità di vicinato che sono cumulate e di cui ogni elemento, alla scala dell'isolato, è portatore già di una parte della globalità, invece di aspettare che la qualità emerga gradualmente quando tutto è assemblato. Ogni volta, c'è un piccolo pezzo di città che viene ideata e che dunque permette a questo piccolo pezzo di essere autonomo, d'avere i propri valori di qualità; questo è un elemento estremamente importante e molto operativo. Detto questo, la cosa molto più difficile è come intervenire in un sito urbano, c'è sempre la questione dell'equilibrio tra operazioni nuove e di riqualificazione. Le operazioni nuove sono

spesso destinate a dei nuovi abitanti, le operazioni di riqualificazione sono piuttosto destinate ai residenti: la questione è che le operazioni nuove sono spesso molto rapide da avviare perché, come nel caso di *Euromed II*, i quartieri nei quali si interviene hanno la maggior parte dei terreni vuoti, sotto occupati, e lo spostamento degli abitanti e delle attività non crea problemi particolari. Al contrario, una volta che si interviene in edifici esistenti, inevitabilmente ci si rivolge a delle proprietà estremamente numerose e tutte le azioni in materia di demolizione di edifici danneggiati o insalubri o in materia di ricostruzione, di riabilitazione degli edifici, sono molto più lunghe, perché bisogna che l'insieme degli attori sia mobilitato nella direzione del progetto. Questo è raramente il caso, perché c'è una tale diversità di solvibilità, di capacità finanziaria, di organizzazione familiare, ecc., così che alla fine si arriva raramente a mettere tutti d'accordo per realizzare il progetto.

Dunque, c'è una grande disparità nella realizzazione tra il nuovo e la riqualificazione e si finisce per pensare che sia meglio interessarsi al nuovo e trascurare i residenti, e non è ovviamente il caso. Semplicemente l'energia da consacrare non è tutta della stessa natura e forzatamente i risultati non sono realizzati negli stessi tempi, e ciò pone un problema di comunicazione, tra virgolette, la comprensione da parte di tutti i cittadini, ma soprattutto dei residenti e il loro sentimento di frustrazione, perché i più entusiasti vorrebbero che i cambiamenti avvenissero il giorno dopo. E invece bisogna spiegargli che, per motivi tecnici e giuridici, realizzeremo il miglioramento del loro quotidiano in tempi molto più lunghi del previsto. Ciò crea subito frustrazione negli abitanti, e quando c'è la frustrazione, c'è spesso un rifiuto del progetto, giudicato come unicamente destinato ai nuovi abitanti. Tutto questo crea una reale difficoltà, principalmente causata non da scelte politiche, ma da una realtà tecnica e giuridica che rende le cose più complicate quando si tratta di riqualificazione o di interventi su edifici esistenti.

L'EPAEM ha dato dei finanziamenti alle persone che hanno degli appartamenti, per riqualificare le facciate e gli interni ?

Sì, ma semplicemente i primi anni abbiamo sovvenzionato gli abitanti, per aiutarli a realizzare lavori di ristrutturazione degli interni, come gli impianti elettrici e idrici per esempio. C'erano molti proprietari che non avevano il bagno e i sanitari negli appartamenti; la maggior parte dei servizi igienici erano collettivi e si trovavano nei pianerottoli. Quindi abbiamo realizzato un grande lavoro di risanamento unicamente all'interno degli appartamenti. Purtroppo, si è constatato che spesso, poiché non vi era alcuna *syndic de copropriété*, vale a dire, l'organizzazione della gestione dell'insieme degli spazi condominiali, che chiamiamo *les communs*, le scale, le pareti, il tetto, non venivano ristrutturati.

Abbiamo dato molti soldi per permettere agli abitanti di avere un impianto elettrico a norma e dei sanitari nei loro appartamenti e allo stesso tempo le scale condominiali crollavano, il tetto aveva delle perdite o crollava e le facciate erano pericolanti. Dunque

abbiamo pensato che era meglio cominciare dagli elementi strutturali del condominio, i più importanti, evitare che i balconi crollassero, ecc. Mettere in sicurezza l'insieme degli edifici, e in seguito, quando ciò era fatto, rientrare negli edifici.

Ma purtroppo, ci sono proprietari che sono così poveri da non potersi permettere di contribuire anche con una piccola somma a tali lavori. In Francia esiste una norma che impedisce di percepire più dell'80% delle sovvenzioni. Le sovvenzioni sono calcolate in base al reddito dei destinatari, ciò necessita che anche i più poveri devono partecipare con il 20% del costo dei lavori. In questa città ci sono delle situazioni di povertà talmente estreme che è impossibile investire anche solo il 20%, dunque ci siamo ritrovati in situazioni molto difficili poiché gli edifici, col tempo, crollavano. Per tutti questi motivi, malgrado la buona volontà dell'insieme della collettività, abbiamo avuto difficoltà ad ottenere dei risultati; li abbiamo ottenuti, ma è stato sicuramente più lungo e complicato del previsto e meno visibile e comprensibile per il grande pubblico.

Ho parlato con dei geografi e dei sociologi a proposito del progetto Euroméditerranée e ho sentito più volte parlare del fenomeno della gentrificazione nei quartieri coinvolti dal progetto. Voi cosa ne pensate?

Gentrificazione di cosa? Si può dire che là dove c'erano delle industrie e in cui abbiamo fatto venire degli abitanti si possa parlare di gentrificazione? Non c'era nessuno. Gentrificazione di cosa? Nelle zone in cui c'erano degli abitanti abbiamo realizzato quasi il 100% di alloggi sociali. Abbiamo cioè eliminato l'offerta pubblica composta essenzialmente da edifici degradati e contratti d'affitto in nero e abbiamo costruito degli edifici sociali pubblici. Possiamo dunque parlare di gentrificazione? Abbiamo cambiato la popolazione? Abbiamo fatto arrivare i ricchi per cacciare i poveri? Io non credo. Al contrario abbiamo mirato a migliorare i servizi, lo spazio pubblico, ecc.

Che questi interventi abbiano avuto delle conseguenze sul mercato immobiliare questo può essere. Quando tutto va meglio, gli edifici sono carini, quando ci sono dei servizi, degli spazi pubblici e delle strade ben fatte i proprietari hanno voglia di far alzare gli affitti. Io non nego che questa sia una conseguenza, ma è una conseguenza universale. In ogni caso non possiamo giudicare o criticare un intervento che consiste nel migliorare delle situazioni che sono insostenibili. Non possiamo, anche sviluppando eventualmente la gentrificazione, lasciare la gente vivere in quei tuguri, è semplicemente folle. È per questo che io sono così critico. Bisogna, secondo queste persone, che si migliori, ma che niente cambi. Ciò che noi proviamo a fare è migliorare, senza che la popolazione sia portata a spostarsi, facciamo tutto quello che possiamo. Giustamente, una delle garanzie che possiamo apportare è di sostituire un'offerta privata e di sviluppare, al contrario, un'offerta sociale, che deve avere delle leggi inquadrate da una gestione pubblica, che di fatti avrà degli affitti controllati da una gestione pubblica, in modo da avere delle garanzie.

Per ciò che riguarda la rue de la République?

Euroméditerranée non controllava direttamente l'intervento della *rue de la République*. È stata un'operazione gestita dal Comune, dalla prefettura e dai proprietari. Noi eravamo lì solo perché la strada è all'interno del nostro perimetro, ma non siamo stati degli attori attivi. È stato il Comune che ha realizzato gli spazi pubblici, la metropolitana e il parcheggio. *Euroméditerranée* non ha fatto altro che accompagnare questi interventi, era il Prefetto e lo Stato che hanno pilotato l'operazione. Non bisogna, tuttavia negare che ci sono stati dei comportamenti scandalosi da parte di alcuni proprietari, che hanno provato a mettere fuori con la forza i loro occupanti. Ma ciò esiste anche in altri contesti, esiste dovunque.

Secondo lei, attraverso questi progetti di rigenerazione urbana, non si corre il rischio di stravolgere il carattere popolare di questa parte della città?

Che ci siano dei cambiamenti, delle evoluzioni e dei trasferimenti, che la città viva, ciò è normale e avviene dappertutto. Il centro città ha il diritto di cambiare, di evolversi e di arricchirsi come il resto della città. Non possiamo dire che la città deve essere povera, a causa del pretesto che Marsiglia ha un'identità popolare. Una città povera non crea ricchezza, di fatto, è destinata a breve o medio termine a crollare lentamente.

Per ciò che riguarda il patrimonio industriale e portuale, secondo lei è diventato uno dei vettori mobilizzatori del cambiamento del progetto Euroméditerranée?

Non lo è diventato adesso, lo è sempre stato. Semplicemente la questione del patrimonio è un tema sensibile in funzione delle persone che si occupano dell'argomento e ciò è complicato quando si tratta del patrimonio industriale. Gli edifici industriali storici sono raramente identificati come dei monumenti patrimoniali, vale a dire, portatori di valori, di cultura e di storia. Sono piuttosto degli edifici che vengono demoliti per poter costruire al loro posto. Dunque, questo è un altro aspetto delle cose. Io credo che progressivamente, si sia riusciti a far passare l'idea che c'è un patrimonio storico che non è scintillante come le cattedrali, i forti, ecc. I *Docks*, grazie alla loro scala colossale, non hanno sofferto la messa in discussione del loro valore patrimoniale. Al contrario il *Silo*, per esempio, ha rischiato di essere demolito e il patrimonio industriale minore è stato spesso dimenticato. Credo che il patrimonio industriale minuto sia anch'esso importante come i grandi complessi industriali perché è questo che permette di riammagliare i quartieri piuttosto che di rendere unico uno spazio e di conferire anche della qualità a delle operazioni nuove che sono costruite accanto o che coinvolgono il patrimonio stesso. Secondo me, ciò che dà piacere nel vivere una città e nel scoprirla è questa dimensione patrimoniale, questa storia, questa trasformazione dei luoghi, delle piazze, degli edifici che creano un dialogo permanente tra lo spazio, il vuoto, il pieno, il camminare. Oggi non è più possibile creare dal nulla tutto ciò. Partire da un terreno vuoto e dire: «Ecco, io creerò uno spazio dove si avrà piacere a passeggiare». Non è più possibile farlo. Riusciamo a creare degli spazi ben disegnati, dove si ha tutto, ben allineati, composti, ma raramente degli spazi dove si prova del piacere a vivere. Perché non c'è la

patina del tempo e questo dialogo che si è stabilito progressivamente nella storia, con delle imperfezioni. Perché tutto è completato, finito, congelato e datato circa nello stesso periodo. C'è quindi una ricerca artificiale per creare della diversità e dell'inatteso per dare l'impressione che tutto questo venga da un lungo processo; ciò è ovviamente falso, quest'artificialità risulta evidente subito. I più grandi progettisti di spazi pubblici, di spazi urbani, si urtano di fronte a tale questione.

Ciò è particolarmente vero a causa dei materiali, oggi usiamo materiali che non invecchiano più; si degradano, si rompono, cadono ma non invecchiano. Perché sono materiali artificiali, lastre, pellicole, etc. che da nuovi diventano subito degradati; e anche queste sono cose che percepiamo. E dal momento che non sappiamo più farle, penso che la conservazione di una parte del patrimonio locale è anche un problema di qualità; perché è solo attraverso questa condizione che si arriva a creare operazioni che si arricchiscono grazie alla presenza del patrimonio. Queste architetture patrimoniali hanno imperfezioni, tracce storiche; presentano l'identità del passato, continuano a conferire una forma d'identità storica; ciò è estremamente importante.

Se diamo un lotto a un promotore immobiliare e al suo architetto, realizzerà un oggetto, un cubo, un parallelepipedo posato nello spazio. Realizzerà un isolato pieno di costruzioni e di cemento. Se voi posate al centro un elemento patrimoniale, sarà obbligato a girare in torno, a comporre, a confrontarsi, e questo fatto, questo vincolo rappresentato dalla presenza stessa di un elemento patrimoniale, obbligherà il progettista, il promotore a essere intelligente e ad agire in maniera differente. Inoltre, sarà obbligato a introdurre la questione della complessità, della ricchezza tipologica, ecc. C'è un doppio interesse a preservare il patrimonio: la questione identitaria, propria dell'edificio e del quartiere, il problema che questo pone e la ricchezza che questo genera.

Nel progetto Euromed II ci saranno degli edifici del patrimonio industriale che resteranno e saranno rifunzionalizzati?

Nel primo perimetro abbiamo avuto delle difficoltà a preservare e proteggere gli elementi patrimoniali minuti. Ci sono state, tuttavia, tre o quattro operazioni che sono riuscite. Come l'isolato M5 o l'edificio che si chiama *Escarguel* che abbiamo integralmente conservato e riabilitato. All'interno di quest'ultimo edificio c'è una scuola di design. Un altro edificio industriale è stato riutilizzato per una scuola. Questi edifici si integrano bene con il contesto, apportano un valore aggiunto.

Forti di questa esperienza, per ciò che riguarda l'estensione, abbiamo cominciato a comprare gli edifici industriali più interessanti. Stiamo comprando i piccoli elementi patrimoniali, in modo da poterli preservare e da non essere costantemente alla ricerca di soluzioni per convincere i proprietari a salvare il patrimonio. Ho dimenticato qualcosa di più significativo: la *station sanitaire* del J4. Questo è un piccolo patrimonio che doveva essere raso al suolo; siamo riusciti a salvarlo perché eravamo noi i proprietari e abbiamo convinto la fondazione *Regard de Provence* a venire a stabilirsi lì.

A chi apparteneva la station sanitaire?

Era del ministero della salute che l'aveva lasciata all'abbandono. Abbiamo pensato che fosse un elemento patrimoniale che doveva essere salvato, ho suggerito di comprarlo dal Ministero della Salute, che ce l'ha venduto per un prezzo simbolico di un euro. Una volta che siamo diventati proprietari, l'abbiamo venduto per un euro alla fondazione *Regard de Provence*.

La vera domanda è questa: tutti questi elementi patrimoniali che non hanno la possibilità di avere protezioni come monumenti storici sono soggetti alle leggi del mercato. In generale, gli edifici industriali, sono inadatti a ospitare uffici o case ed inoltre sono poco densi; la cosa più semplice è spesso radere al suolo per costruire di più. Quindi salvare il patrimonio minore significa pensare prima al programma. Pensare a un programma che potrà valorizzare il quartiere, per salvare l'edificio, un programma che sia finanziariamente attraente, proprio per evitare di essere eliminato; quindi questo è un nuovo mestiere.

Il progetto Euromed II si caratterizza in quanto progetto di architettura sostenibile. Quali sono secondo lei le caratteristiche di una città mediterranea sostenibile?

Abbiamo anticipato le leggi emanate in Francia sullo sviluppo sostenibile, perché abbiamo lanciato il concorso nel 2008 ed è stato in questo periodo che il Ministero dello Sviluppo Sostenibile è apparso. Così, da un momento all'altro, ci siamo posti il problema di comprendere quel era lo stato di sviluppo sostenibile nel mondo, per farla semplice, e come le città erano state progettate.

Abbiamo compreso che ogni volta che ponevamo delle domande a delle società d'ingegneria, a degli architetti, urbanisti, politici, ecc., tutti ci rispondevano citando alcuni esempi del Nord Europa: Bedzed, Friburgo, BO01, ecc. Dicevano «Bah ecco, è proprio questo». Così siamo andati in questi posti e abbiamo constatato che queste proposte, questi riferimenti progettuali, diventati in un certo senso dei modelli, erano assolutamente inadatti ai problemi del Sud. Inadatti per diversi motivi: sul piano climatico evidentemente, con un'incidenza diretta sulla risposta tecnica. La domanda posta alla base è di conservare il caldo. Quindi vengono realizzati dei sistemi che mantengono il calore, tutto è chiuso e si sta bene. Qui il problema è l'inverso. Il problema è piuttosto di ventilare e di cercare di portare del confort climatico estivo; così, l'idea sarebbe piuttosto di aprire e di far circolare l'aria. Dunque si tratta di un contesto climatico diverso e la risposta tecnica è certamente differente. Bisogna quindi utilizzare strumenti tecnici differenti. Questo è per quanto riguarda l'aspetto climatico.

L'aspetto culturale, vale a dire, la questione degli usi, il rapporto interno-esterno, che è reso possibile perché si aprono le finestre e le terrazze, si sta dentro e fuori, si sta sul tetto e d'ovunque. Nel Nord Europa si sta chiusi dentro casa e basta. Così il rapporto con l'esterno, lo spazio pubblico o l'interno dell'isolato è direttamente correlato alle questioni climatiche e diventa una questione culturale.

Infine, la questione economica. Nel Nord Europa, il problema economico si pone,

naturalmente, ma con molta meno forza di quanto non si pone nel Mediterraneo; c'è un'economia più prospera. Anche in questo caso può sembrare caricaturale, ma l'economia del Nord Europa è molto più florida e consente e autorizza delle risposte tecniche e tecnologiche molto importanti poiché pesano meno sul bilancio familiare. La questione mediterranea è che ci troviamo spesso di fronte a comunità, regioni e popolazioni che sono per lo più senza un soldo e hanno, purtroppo e per fortuna, a priori accesso al confort climatico.

Quindi la domanda è: come fornire le risposte in termini di confort di utilizzo e di confort climatico in modo che sia economicamente sostenibile per queste popolazioni? Di fatto, la pista che stiamo seguendo è di fare il minor uso possibile della tecnologia per avere una tecnologia perfettamente appropriata che generi il meno possibile di costi aggiuntivi in termini d'investimento, di attrezzature e in termini di gestione. Poiché, anche in questo caso, c'è il costo delle apparecchiature ed il costo della sua gestione. Ora, abbiamo capito che con l'evoluzione di energia fossile, gas e petrolio, per farla semplice, ci sarà una crescente insicurezza energetica che si svilupperà in maniera sempre più forte. Vale a dire, i più poveri avranno sempre più difficoltà nel riscaldamento e, a maggior ragione, per il raffrescamento d'estate, e ciò colpirà le persone più povere, ma tra i più poveri, in particolare, i bambini, i giovani e gli anziani. Quindi, capiamo bene, che dietro ciò esiste un problema di salute pubblica, un problema serio; dunque, è questo che dobbiamo gestire con successo. Non sto dicendo che raggiungeremo la totalità degli obiettivi, ma in ogni caso è importante come ci poniamo di fronte a tale questione e come cercheremo di rispondere.

Avrete notato che non parlo di architettura o di urbanistica, parlo piuttosto di postulati di base. Dopo, come ci arriveremo? Una delle risposte che cerchiamo di portare: per prima cosa cercare di ragionare con l'architettura e l'urbanistica di modo bioclimatico, in maniera tale che, strutturalmente, non ci si impegni in un dispendio eccessivo di energia. Inoltre abbiamo la possibilità di essere di fronte al mare, in modo che l'orientamento delle strade consenta di captare le brezze marine per ventilare naturalmente le strade; inoltre lavoriamo su delle forme d'isolati in modo che la brezza marina sia catturata e possa creare delle protezioni naturali all'interno degli isolati; e poi con l'architettura bioclimatica attraversando, con torri del vento, con tutto ciò che vogliamo, pareti, persiane, tutto il registro tradizionale che può essere reinterpretato in chiave contemporanea, proprio al fine di limitare gli sforzi energetici richiesti per avere il minimo del confort. Sapendo come dobbiamo affrontare il riscaldamento globale, quello che viviamo oggi rischia di essere accentuato, aggravato nei prossimi anni. Dunque, rischiamo di non poter più essere in grado di vivere senza aria condizionata, ma purtroppo dobbiamo fare uno sforzo massimo oggi, così che quel poco d'aria condizionata che abbiamo sia implementata in maniera ragionata; questa è la riflessione generale.

È stato constatato che c'era un modo di pensare le dimensioni delle strade, che permette di avere delle strade in ombra o di avere delle ombre portate, di evitare troppa insolazione, evitare i problemi riguardanti la rifrazione della luce, di limitare il caldo all'interno degli isolati.

Quando le strade sono aperte, l'interno degli isolati è raffrescato e così via. Una forma di organizzazione generale, direi, che giustifica un certo numero di azioni urbane forti, inclusa la creazione di un parco di 14 ettari, di cui faremo una simulazione del clima con *Météo France*. Abbiamo inventato un modello specifico per valutare l'impatto sul clima delle operazioni su piccola scala. Poiché fino a ora si poteva pensare alla scala della città ma raramente a una scala così accurata come quella dell'estensione (*Euromed II*). Questa volta siamo, dunque, riusciti a farlo, così è stato possibile misurare l'impatto del parco sul clima e ci siamo resi conto, ad esempio, che in una fascia di 100 metri intorno al parco, siamo riusciti a far scendere la temperatura tra 2 e 4 gradi, prendendo come base l'ondata di caldo del 2003. Quindi, abbiamo compreso che il parco potrà avere un impatto pensato e quantificato. Tutto ciò è ancora teorico ma fa parte delle nostre riflessioni.

Dopo, naturalmente, ci sono i consumi d'acqua, il modo in cui ragioniamo sui consumi, allora per i costi si utilizza la tecnologia, attraverso *smart grease*, si arriva a creare il monitoraggio, la valutazione del proprio consumo, in modo da diventare responsabile e attore del proprio comportamento. Ecco, questo fa parte dei principali elementi su cui lavoriamo.

Dunque potremmo definirla una metodologia inedita?

Sì, noi cerchiamo inoltre di confrontarci e di condividere la nostra strategia con altre città. Abbiamo ottenuto il riconoscimento di *ÉcoCité*, in Francia ce ne sono 19. Abbiamo dunque cercato di confrontarci con le quattro *ÉcoCité* del Sud della Francia: Nizza, Montpellier e Bordeaux. C'è anche Tolosa, ma la città non ha ancora stabilito il progetto. L'obiettivo è di approfondire con le altre città queste riflessioni. Ci rendiamo conto che per il momento noi siamo avanti.

Facciamo, inoltre, parte di « CAT-MED », un progetto europeo che ha consistito nel riunire 11 città mediterranee europee per riflettere sui problemi della città sostenibile e, ancora, provare a formulare degli indicatori per qualificare la città sostenibile. Marsiglia ne faceva parte e ogni città era chiamata a identificare sul proprio territorio l'operazione più emblematica riguardo allo sviluppo sostenibile. Per Marsiglia è stato scelto *Euroméditerranée*. C'erano anche: Malaga, Valencia, Torino, Napoli, Barcellona, Aix-en-Provence, Genova, Siviglia, Roma, Atica, Thessalonica. Grazie a quest'azione è stata scritta la Carta di Malaga che è una specie di dichiarazione d'intenti. Il programma è finito dalla fine del 2011 e da quel momento stiamo disperatamente cercando di mantenere il rapporto tra le città, ma in quanto non vi è alcuna segreteria e nessun bilancio, è molto difficile.

E possibile affermare che Euromed II sia un modello che può essere esportato?

Questo è un errore di comunicazione. Per me è più una sperimentazione che prova a stabilire dei principi, più che un modello da riprodurre. È un modo di affrontare una problematica che si può, effettivamente, esportare nei metodi e nei modi poiché esistono delle similitudini. Per esempio, quando si parla del *parc des Aigalades*, si tratta la questione

dei fiumi costieri nel Mediterraneo: che si trovano tra le colline e il mare, quindi soggetti a inondazioni, al pericolo per le persone e gli edifici costruiti vicino ai fiumi. Dovrebbe esistere lo stesso fenomeno a Palermo, esattamente la stessa cosa a Genova e a Barcellona. C'è una riproducibilità del fenomeno e dunque le soluzioni che si apportano possono essere ricondotte altrove.

Ho avuto l'opportunità di parlare con l'arch. Rémi Marciano, il quale mi ha spiegato che l'équipe di lavoro di Euromed II ha fatto molta attenzione alla geografia urbana, ai paesaggi, al mare, alle montagne e questa è un'altra caratteristica, creare un quartiere che cerchi una relazione con la geografia.

Quando si effettua un progetto urbano, si è sempre tentati di ridurre l'operazione all'isolato. Il vantaggio di questi approcci che si sviluppano sull'espansione è di reintrodurre la scala del progetto nel territorio. Quindi, andare al di là del semplice perimetro d'intervento per cercare degli elementi in grado di garantire delle connessioni o avviare delle dinamiche. Per esempio sull'estensione, realizzeremo un parco di 14 ettari, che si trova a Sud della foce. Questo intervento ci permette, inoltre, di incontrare i partner delle comunità e le altre istituzioni proponendogli di prolungare il parco fino alla sorgente. Quindi non è solo un parco, completamente localizzato, identificato alla foce di un torrente, ma rappresenta una problematica della natura in città, che crea un collegamento tra le colline e il mare e tra i quartieri settentrionali e la costa, portando nuovi usi, passeggiate, fresco, clima più piacevole per i quartieri che lo incrociano, ecc. E così questo diventa un progetto di territorio, mentre in origine era solo una risposta molto localizzata a un problema d'inondazioni e d'attrezzature.

Ho visto il plan guide che ha realizzato nel 2008 e mi è sembrato che ci sia una volontà di coerenza di tutta la superficie in Euromediterranée II che non c'era in Euromediterranée I, non crede?

Questa volontà c'era, ma eravamo su un territorio molto variegato. C'è del patrimonio come *rue de la République* e del patrimonio minore principalmente di periferia, dunque misto, fatto di imprese, industrie, abitazioni, ecc. Ci sono delle grandi fabbriche, degli edifici come i *Docks*. Tutto questo creava un insieme molto composito, dunque era necessario trovare la maniera di articolare tutto ciò che non poteva avere una espressione tanto forte come nel caso in cui si parte globalmente dal nulla e si rifà tutto. Esagero, ma è così. Di conseguenza in questo caso è stato più facile, di volta in volta, disegnare, rappresentare e comunicare. Perché in quel caso, ancora una volta, se non si spiega che «questo è il quartiere *St Charles* con la stazione, le difficoltà con la *Belle de mai*, ecc.» non si comprende quello che facciamo. Mentre in questo caso tutto appare evidente. Ci si collega all'insieme dei diversi *rames de périphériques*, si ha una struttura definita dalla *rue de Lyon* che esisteva già. Tutto si adatta insieme.

Cosa farete nell'îlot XXL del quartiere Allard ?

Avevamo previsto, in origine, che fosse un *îlot* di riserva di terreno sul quale aggregare, al presentarsi delle opportunità, delle grandi strutture culturali e per il tempo libero. Non sapevamo quali. Avevamo qualche idea ma non sapevamo se la programmazione sarebbe stata valida. Poi, progressivamente, ci si è accorti che la configurazione del sito, la sua geografia, la sua accessibilità, etc. rendeva rischiose programmazioni troppo importanti in termini di attrattività. Perché in quel caso, mettere un'arena, una grande sala concerti, etc., significa necessariamente far entrare in città dei camion, dei semi-rimorchi per trasportare le scene, la gente in tour, i musicisti, fare entrare migliaia di spettatori. Di conseguenza, necessariamente, in un quartiere che vogliamo essere residenziale, si crea un conflitto. Di colpo, abbiamo pensato che gli elementi strutturali potevano restare il *marché aux puces* che esiste oggi e dunque si è trattato di assicurare un miglioramento dell'offerta commerciale. Forse, insieme a una piccola sala da concerto per completare. Per il resto creare delle abitazioni, un quartiere residenziale. Di contro, la grande sala concerto che si voleva realizzare, si farà invece, su *Cap Pinède*, in un luogo che è direttamente collegato all'autostrada, a una stazione TER che realizzeremo ed inoltre lontano dalle abitazioni, cosa che permette di avere la libertà di fare rumore senza impatto sulla vita del quartiere.

Dunque non ci saranno altri servizi?

Ci sarà una piscina, delle palestre, due scuole medie, un liceo, delle scuole elementari.

Avevo letto che la rue Capitaine Geze diventerà la strada degli eventi.

Sì, qui ci sarà una piscina, il mercato delle pulci, una piccola sala concerti, il polo multimodale ed il parco.

Come avete gestito i rapporti con il porto? Avete trovato un accordo con loro sull'estensione?

Non c'è un accordo specifico. L'unico riguarda lo spostamento della *gare du Canet*. Oggi al posto del futuro parco c'è una stazione ferroviaria. L'idea che abbiamo è quella di spostare questa stazione un po' più a Nord, sull'area portuale. In un luogo in cui esistono già delle linee in disuso. Ciò permetterà di modernizzare in un certo modo l'attività ferroviaria e di liberare questo terreno. Questa è la sola negoziazione che abbiamo avuto con il porto.

Non ci sono state altre collaborazioni?

Assolutamente no; oltretutto, il porto non ha intenzione di collaborare.

Quindi la sala concerto non è su un terreno del porto?

No, è probabile che saremo costretti a ridefinire con il porto un nuovo accesso. Ripenseremo con loro l'organizzazione di questa entrata. Ma abbiamo intenzione di limitare al massimo le interazioni.

Per quanto riguarda gli altri edifici che saranno realizzati dai privati nei quartieri di Canet e Crottes, ci sarà una commissione EPAEM che valuterà i progetti? Per capire se siano progetti sostenibili.

Non sempre. Abbiamo una politica che fa sì che una volta venduti i terreni alle società immobiliari, questi realizzeranno loro stessi i progetti. I progetti vengono realizzati con il nostro controllo sull'architettura, senza il quale non potrebbero essere venduti. I progetti sono alle nostre condizioni. Inoltre, organizziamo delle consultazioni : «Ecco vendiamo questo terreno, fateci la vostra migliore offerta architettonica, finanziaria, ecc ».

E ciò è avvenuto anche nel caso di Euromed I?

Assolutamente. C'era una commissione che valutava i progetti.

I lavori di Euromed II saranno terminati nel 2030. Come immaginate la città di Marsiglia nel 2030?

Tutto ciò che spero è che si sarà saputo approfittare dello sviluppo del 2013. Il rischio è che questo cambiamento non prosegua e che nel 2014 tutto si fermi. Spero che nel 2030 avremo compreso dal 2013 che era necessario andare avanti. Dopodiché, di come apparirà la città, non ho assolutamente idea. Spero che ci sarà il parco almeno, perché è un elemento davvero strutturante per la città e che avremo costruito significativamente l'estensione (di Euromed).

C'è la possibilità che il progetto si fermi ?

No, a priori no. Semplicemente, potrebbero esserci delle congiunture economiche, delle scelte strategiche. Oggi parliamo di sviluppo della metropoli, ma è possibile che ci sarà domandato di rallentare un po' per sviluppare altre parti del territorio metropolitano. Non so.

In Francia c'è una visione positiva dello sviluppo delle città che è molto interessante. In Italia, ad esempio, non c'è questa visione positiva del futuro in questo momento. A Marsiglia continuano ad essere avviati dal Comune molti progetti per numerosi quartieri della città.

Secondo lei il progetto Euroméditerranée è diventato un vettore mobilizzatore di tutto questo?

Sì, era a questo che doveva servire *Euroméditerranée* in origine: creare una sorta di *electrochoc* per risvegliare un po' la città, nel senso più ampio. Per lo sviluppo economico ma anche per iniziare una forma di trasformazione urbana che doveva svilupparsi su grande scala. Ciò è in corso di realizzazione, lentamente, ma alla fine le cose si fanno. A Est di Marsiglia, verso *la Capelette*, in tutti i quartieri Nord, attraverso il rinnovamento urbano, alla fine le cose si fanno. Bisogna sperare che questo continui, è sempre così. Bisogna rimanere ottimisti.

Avete lanciato il progetto nel 1995, oggi le cose sono molto cambiate. Cosa ne pensate di Marsiglia Capitale Europea della Cultura? Quali sono stati gli effetti?

Ha avuto un effetto evidente come catalizzatore di attori e di energie, per farla semplice.

Perché siamo su dei territori complicati sul piano politico e istituzionale e dove, a eccezione di *Euroméditerranée* dove c'è fin dall'inizio un consenso tra lo Stato e la collettività per fare avanzare il progetto, non ci sono state altre azioni altrettanto collaborative tra i differenti attori del territorio. C'è stato veramente bisogno che la candidatura a capitale europea della cultura esistesse perché la gente si fidasse e cominciasse a lavorare insieme. Non è stato semplice, è sempre complicato. Ma ha prodotto un effetto. Il secondo punto è che ciò è servito da acceleratore. Perché spesso, si lanciano dei grandi progetti e ci si dice che un giorno o l'altro finiranno per realizzarsi e non li si sostiene con forza tutto il tempo. In qualche modo le dinamiche possono affievolirsi, persino arrestarsi. In quel caso, un evento come questo ha definito una scadenza. Un termine entro il quale tutto doveva essere pronto. E dunque ciò ha mobilitato ed accelerato i progetti che rischiavano di fermarsi o che stavano prendendo tempo per entrare in opera. Questo ha avuto un effetto mobilizzatore molto interessante.

Penso che sia stato un evento utile per mettere alla prova gli spazi pubblici e gli edifici realizzati da Euroméditerranée. Ad esempio l'esplanade della J4 che è realmente vissuta e praticata dalla gente di Marsiglia in questo momento per l'evento e sicuramente in futuro. Si e si vede che c'è già un'appropriazione dello spazio da parte dei marsigliesi.

E' interessante in una città dove non ci sono molti spazi pubblici, o piazze. Credo sia molto importante anche l'attenzione per lo spazio pubblico nei due progetti Euroméditerranée. Sì, certo. Ci sono dei parchi, la corniche, delle piazze, etc.

A proposito della corniche, conservate l'autostrada che è anche parte della città e vi costruite sopra. E' interessante che si conservi un'infrastruttura così ingombrante. Se fosse stata più alta, come la Sopraelevata di Genova, l'avremmo tenuta. Ma questa ha un'altezza strana che fa sì che risulti sempre fastidiosa alla vista. Quindi l'abbiamo demolita, l'abbiamo ricostruita più bassa e la ricopriremo.

La città è anche questo. Non si può immaginare di muoverci tutti a piedi o in bicicletta. Questa idea di città sostenibile è un poco naïf. E' per i quartieri gentrificati infatti (ride).

Quando cominceranno i lavori?

Il piano regolatore è cambiato molto recentemente. Esiste già il polo multimodale di Capitaine Geze, che è in corso di costruzione e che sarà consegnato a metà del 2015; l'*îlot démonstrateur*, accanto alla *XXL*, per cui sarà presto rilasciato il permesso di costruzione. A partire dal 2015 si avranno le prime realizzazioni.

La cornice invece?

Questo prenderà più tempo e ci sono inoltre i negoziati finanziari anche con i partners, che non sono semplici. Abbiamo cominciato a fare gli studi tecnici, ma non siamo ancora alla fine dei nostri sforzi.

Tutti i progetti a uso abitativo non sono ancora realizzati ?

Questo è all'interno del primo perimetro. I permessi di costruzione sono appena stati depositati. Si tratta di alloggi sociali, residenze private sovvenzionate. E l'idea è di avere dei piccoli patio attaccati in questo modo alle facciate e che permettano, in caso di molto vento, di avere degli spazi esterni e allo stesso tempo di essere un minimo protetti dal vento. Di poter scegliere la vista e non semplicemente essere esposti alla vista di tutti, di avere una forma di intimità.

L'îlot d'Arenc sarà realizzato adesso?

E' in corso d'opera. Tutto questo è l'îlot d'Arenc, quello che chiamiamo il parco abitato. Tutto questo è già in costruzione. Abbiamo da poco lanciato un concorso che abbiamo giudicato la scorsa settimana e ce ne sarà un altro.

Quindi la fase dei concorsi non è ancora terminata. C'e' una percentuale precisa di alloggi sociali ?

Sì, tra il 20 e il 25%.

Quindi i privati sono obbligati a costruire un 20% di alloggi sociali ?

Esatto, è il 20% degli alloggi sociali più il 30% di alloggi a uso privato, ma a prezzi controllati, per diventarne proprietari. Gli alloggi sociali sono a uso locativo, in quel caso è possibile divenire proprietario del bene, ma a prezzi molto bassi.

Dal punto di vista della concertazione, avete parlato con la gente che abitava là? Mi è sembrato di capire che la gente di Marsiglia non conosca bene il progetto.

Tutti gli anni si fanno due *weekend* a porte aperte. Mandiamo degli annunci sulla stampa, alla radio, ecc, per invitare la gente a venire. Li mettiamo su un bus, gli facciamo fare il giro del perimetro e presentiamo i plastici. Ci sono più o meno 3000 persone nel *weekend*. Ogni volta che apriamo un concorso, lo pubblichiamo sulla stampa. Abbiamo delle squadre che fanno sensibilizzazione nelle scuole. Riceviamo gruppi internazionali, cittadini, universitari, ecc. Non potremmo fare di più. Inoltre esistono delle concertazioni obbligatorie, regolamentate dal diritto francese, ogni qual volta si realizzi un grande progetto o una ZAC. In questo senso comunichiamo enormemente e concertiamo. Questo per dire che consideriamo i pareri e li integriamo per trasformare il progetto, ma sempre nei limiti ragionevoli. A un certo punto, si considera che un progetto, perché mantenga la rotta e sia portato avanti al meglio, deve rispondere ad un certo numero di disposizioni tecniche

importanti. Si parte dal principio che le disposizioni tecniche, una volta condivise con tutti i partners internazionali, sono rese valide e applicate; non concertiamo su queste. Tuttavia, tutte queste disposizioni che accompagnano altre disposizioni, sulla qualità degli spazi, sul numero di metri quadrati di spazi verdi, sulla percentuale di alloggi sociali, ecc... tutto questo si concerta, chiaramente. Si discute, si dibatte, si tiene conto delle osservazioni. Ma non è possibile concertare su tutto, altrimenti non si conduce nulla. E' una questione di misura e di equilibrio.

Per la seconda parte avete più esperienza. Adesso avete imparato la strategia di comunicazione.

Si e allo stesso tempo la gente è sempre diversa. I problemi riscontrati nel primo perimetro non sono necessariamente gli stessi del secondo. Nel primo perimetro, c'era della gente povera, eravamo nel centro. Nel secondo c'è della gente che vive lontana dal centro, senza trasporti, che dunque si aspetta tutto, e subito, e che allo stesso tempo non ha intenzione di sopportare il vincolo di avere nuovi vicini. Le poste in gioco sono un po' differenti.

TUNISI

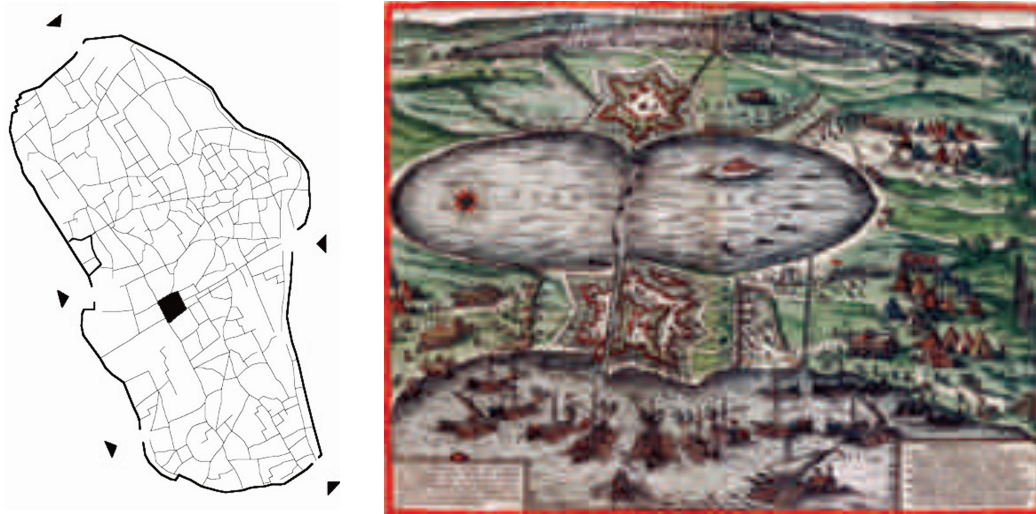
4.2 Tunisi: dalla Medina alla *ville neuve*

La città araba di Tunisi, fondata in epoca medievale, è stata costruita su un nucleo urbano più antico di origini berbere realizzato in un luogo strategico poiché di passaggio per le rotte carovaniere; questa città sembra quindi predestinata a un importante ruolo economico e militare²⁶.

L'esistenza di Tunisi è accertata all'inizio del IV secolo a.C. da Diodoro Siculo (90 - 27 a.C.), nella sua opera *Bibliotheca historica*, in cui spiega che dopo la sconfitta dell'esercito cartaginese di Dionisio il Vecchio Tiranno di Siracusa, nel 395 a.C., duecentomila libici si ribellarono contro la potenza cartaginese conquistando *Tunes* (Tunisi); ciò permette di affermare che le prime testimonianze risalgono a un'epoca in cui Cartagine punica è già una grande città.

Tuttavia è in epoca medievale che la città araba di Tunisi si è sviluppata, precisamente nel 698 d.C.; il geografo e storico arabo Al Bakri (1014-1094) ha attribuito la fondazione della città al generale *ghassanide Hassan ibn en-Nôman* (Al Bakri 1993: 134). Tunisi fu fondata su una stretta striscia di terra tra i laghi *Al Bouhaira* ed *Es-Sijoumi*, nel crocevia delle rotte migratorie che andavano dalla Barberia verso l'Egitto e viceversa. Gli arabi scelsero di stabilirsi sul sito di Tunisi grazie alla sua posizione arretrata rispetto alla costa; allontanandosi dal mare non rinunciarono, tuttavia, alle attività marittime costruendo il canale della *Goulette*, in modo da permettere alle navi di raggiungere il mare aperto dal lago. Inizialmente Tunisi fu sotto la dominazione delle città di *Kairouan* e *Mahdia*, ma diventò presto un polo di grande influenza dal punto di vista militare; infatti, per la sua posizione strategica si trasformò nella più grande base navale araba nel Mediterraneo occidentale, acquisendo un'importanza militare considerevole.

La Medina è stata costruita dal 698 d.C. in poi, con la fondazione della città, su una collina dai morbidi pendii che degradano verso i laghi; questa si è estesa attorno alla grande moschea *Zitouna*, luogo di preghiera e di studio, che rimane ancora oggi la maggiore moschea di Tunisi. Attorno alla grande moschea si svilupparono i primi *souks*; nelle vicinanze del centro della Medina furono costruiti i quartieri residenziali, caratterizzati da case a patio o a corte, munite di pozzi e cisterne per la raccolta delle acque. La Medina fu cinta da un'imponente fortificazione che presentava cinque porte d'accesso. In questo periodo furono inoltre realizzati 15 bagni pubblici all'interno della cinta muraria. Quando nell'893 d.C. il sovrano *Aghlabite, Ibrahim II* decise di lasciare *Kairouan* per trasferirsi a Tunisi, fu costruita la *Kasbah*, fortezza e sede del potere, che costituiva una città indipendente con una propria possente fortificazione; oggi al suo posto si trovano i principali ministeri e la sede del Municipio. Nel Medio-Evo la città contava circa 30.000 abitanti, la popolazione era formata da arabi, orientali, berberi, ebrei e cristiani. (Fig. 73, 74)

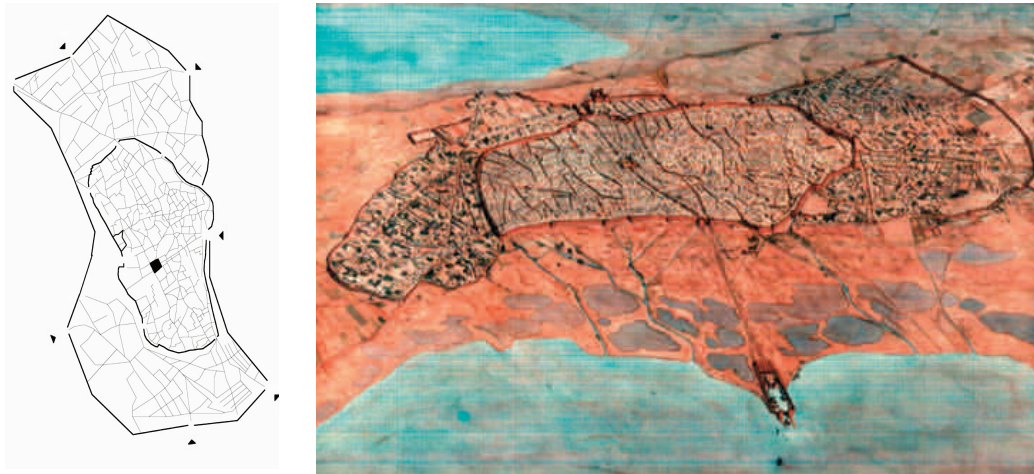


Figg. 73, 74 - Ridisegno della planimetria della cinta muraria della Medina nel VII secolo d.C., © lexilogos. Cartografia di Braun e Hogenberg, Tunisi e *La Goulette*, 1574, © lexilogos.

Nel 1228 la dinastia *Hafsida* passò al potere e Tunisi fu eletta capitale del Regno. La città si ritrovò a capo di un potente impero, che comprende anche le città spagnole di Valencia, Siviglia, Malaga e Granada. L'arrivo del sovrano *Abou Zakariya* (fondatore della dinastia *Hasfide*) e delle sue forze armate attivò una crescita significativa della città per oltre tre secoli. In questo periodo, infatti, Tunisi si estese oltre la Medina; furono costruite due nuove parti della città: la periferia Nord (*Rbat Bab Souika*) e la periferia Sud (*Rbat Bab Djazira*), che continuarono a essere densificate fino al XVIII secolo. Fuori dalle mura si svilupparono nel tempo: mercati, giardini, il cimitero, l'arsenale e quartieri residenziali che conservarono per molto tempo un carattere semi-rurale. Queste aree periferiche furono inglobate da una nuova cinta muraria con sei porte: *Bab El Khadra*, *Bab Saadoun*, *Bab El Allouj* (chiamata successivamente *Bab Er-Rehiba*), *Bab Khalid* o *Bab Sidi Abdallah Chérif*, *Bab El Fellah* e *Bab Alioua*.

Durante la dinastia *Hasfide* il centro della Medina acquisì la sua forma attuale. Nel 1235, la Kasbah fu ingrandita e al suo interno fu edificata una moschea, chiamata originariamente moschea degli *Almohades*. In questo periodo nacquero i primi grandi *souk*, compreso il *souk El-Attarine* (mercato dei profumi), realizzato nel 1240 per volere del sovrano *Abou Zakariya*. Inoltre, nuove case private, moschee e *medersas* furono costruite per rispondere al crescente afflusso della popolazione. La densificazione della Medina generò architetture insolite come le case realizzate sopra le stalle o le *makhzens*, camere o *kuttab*s costruite sopra le strade, che lasciano un passaggio al piano terra, creando i *sabbat*, caratteristici passaggi coperti presenti in molti vicoli dell'antica città di Tunisi.

In quest'epoca la popolazione di Tunisi raggiunse i 100.000 abitanti, i mussulmani rappresentarono la maggioranza della popolazione, rafforzati dall'arrivo degli andalusi. (Figg. 75, 76)



Figg. 75, 76 - Ridisegno della planimetria della Medina con la seconda cinta muraria nel XIII secolo. Vista dall'alto della Medina nel XIII secolo (1823), © Aa. Vv. 1985.

Durante il XVI secolo Tunisi fu uno dei principali luoghi degli scontri tra la monarchia spagnola e l'impero ottomano. La guerra si concluse con la conquista della città da parte degli Ottomani nel 1574.

In questo periodo, diventata una provincia ottomana, governata dal *pacha*, nominato dal sultano ottomano regnante a Istanbul, la città ottenne una certa autonomia. La ricchezza del regno Ottomano fu evidente nella costruzione di fastose dimore all'interno della Medina, che arricchirono il patrimonio monumentale ereditato dal Medio Evo. Inoltre, tra il XVI secolo e XVIII secolo furono realizzate grandi moschee, *medersas* (scuole in cui gli studenti possono alloggiare) e *zauvias* (edificio realizzato in onore di un santo che, nella maggior parte dei casi, è lì sepolto; a volte è sede di una scuola) senza stravolgere il tessuto urbano medievale esistente. Durante il periodo Ottomano la cinta muraria fu dotata di quattro nuove porte: *Bab Laassal*, *Bab Sidi Abdesselam*, *Bab El Gorjani* e *Bab Sidi Kacem*.

All'inizio del XVIII secolo, la Tunisia entrò in una nuova fase della sua storia con l'arrivo della dinastia *Husseinnita*. In questo contesto, i principi e gli alti dignitari che si alternarono al potere apportarono diverse modifiche alla Medina rinnovando e arricchendo numerosi monumenti dell'antica città. Approfittando dei dissensi interni alla dinastia, gli algerini si impadronirono di Tunisi nel 1756, portando il paese sotto la loro tutela. Sotto il regno di *Hussein II Bey*, le vittorie navali degli inglesi (1826) e dei francesi (1827) misero fine alla dominazione mussulmana della città (Sadek Messikh 2000: 25).

Tra la conquista di Algeri (1756) e il Trattato del Bardo, che istituisce il protettorato francese (1881), numerose colonie europee si trasferirono a Tunisi. L'organizzazione spaziale della città fu quindi adeguata al cospicuo afflusso di nuova popolazione. Nel 1860 furono attuate le prime demolizioni della cinta muraria. Rimasta per secoli contenuta dietro la sua cinta muraria, la città si diffonde repentinamente, si divide nella città antica, abitata

dalla popolazione araba e nella nuova città con una struttura araba a scacchiera, popolata dai nuovi arrivati.

La ville neuve di Tunisi, dal protettorato francese al dopoguerra

L'avvio del protettorato francese, nel 1881, ha rappresentato un momento di svolta per la città di Tunisi, sia dal punto di vista sociale che economico. È in questo periodo, infatti, che accanto all'artigianato e al commercio tradizionale in declino sono state realizzate le prime industrie moderne e sono stati sviluppati nuovi scambi commerciali con l'Europa. Tunisi ha vissuto, dunque, un cambiamento profondo e repentino, per tali motivi occorre conferire una nuova immagine alla città, che presentava ancora una forte impronta medievale.

Già dal XVIII secolo in poi il tessuto urbano della città di Tunisi subì cambiamenti significativi. Nel 1770 la crescita demografica spinse il sovrano Ali II ad autorizzare la costruzione di due nuovi quartieri fuori dalle mura: uno a Est della porta *Bab Alioua* e all'altro a Nord-Est della porta *Bab El Bhar* (Sebag 1998: 34). Ma è nel XIX secolo che la città di Tunisi cambiò il proprio volto, prendendo a modello le regole della pianificazione hausmaniana. Proprio in questo periodo, in Francia sono in atto gli sventramenti hausmaniani realizzati all'interno del tessuto storico della città, diventanti il modello urbano da seguire per le grandi capitali europee. La necessità di regolarizzare e strutturare l'espansione del tessuto urbano s'impone al fine di ridurre le epidemie e donare un nuovo prestigio e decoro alle città finora caratterizzate dal tessuto medievale, considerato non più adeguato allo stile di vita moderno.

Già qualche decennio prima della dominazione francese, cambiamenti politici ed economici significativi suggerirono la creazione di una nuova città pianificata secondo i modelli delle città europee. Nel 1860, infatti, fu costruito fuori le mura il nuovo Consolato di Francia, dell'architetto Pierre Colin e, a partire dal 1870, fu avviata la demolizione delle mura attorno alla porta *Bab B'har*. (Fig. 77)

Dopo la proclamazione del protettorato francese, il progetto di estensione della città verso il lago fu concretizzato attraverso l'edificazione del quartiere *Bab Bhar* (la porta del mare), chiamato anche *hypercentre* e *ville neuve*, che occupa l'area tra la Medina e il lago di Tunisi, producendo una trasformazione radicale nella struttura urbana della città (Mouhli, Mcguinness 2004: 21).

Diversi fattori determinano la localizzazione della *ville neuve*. A Sud a Nord e a Ovest la città era circondata da cimiteri, fortini e uliveti. Più in là Tunisi è delimitata da due grandi laghi: il *Sebkhat Séjourmi* a Sud-Est e il *Sebkhat Ariana* a Nord. A Est invece, all'esterno della porta *Bab Bhar*, si trovavano alcune aree guadagnate dalla demolizione delle antiche mura e dei terreni paludosi, in seguito bonificati. Fu dunque, scelta la parte a Est della Medina per impiantare il nuovo quartiere. I lavori di costruzione e lottizzazione furono affidati alla famiglia Fasciotti, d'origini italiane.

L'elemento principale di questo quartiere è l'imponente asse stradale dell'allora *avenue de la Marina*, chiamato in seguito *avenue Jules Ferry* e dopo l'indipendenza, *avenue Habib Bourguiba*, che nella parte più vicina alla Medina prende il nome di *avenue de France*.

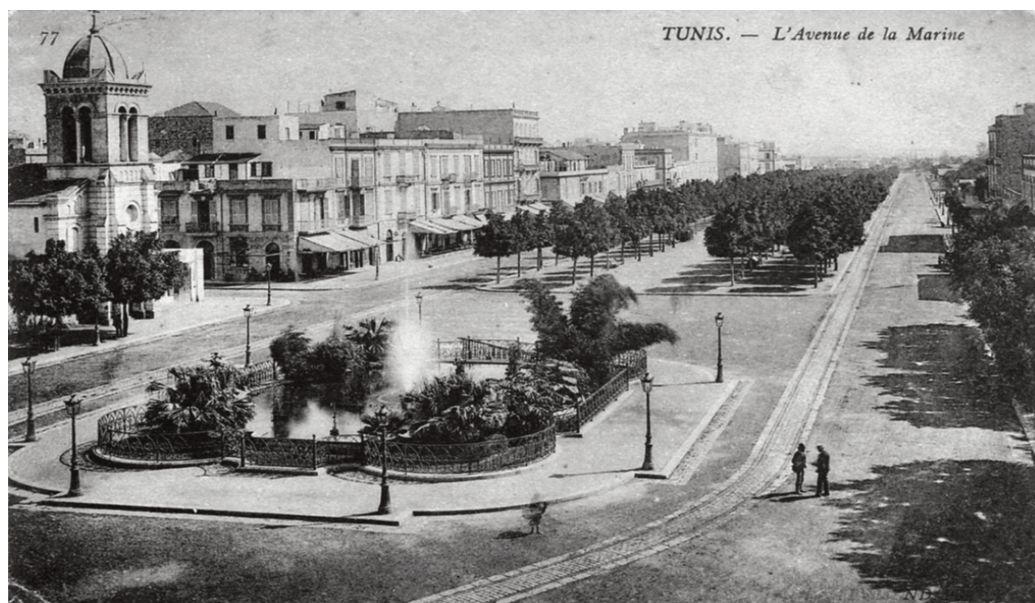
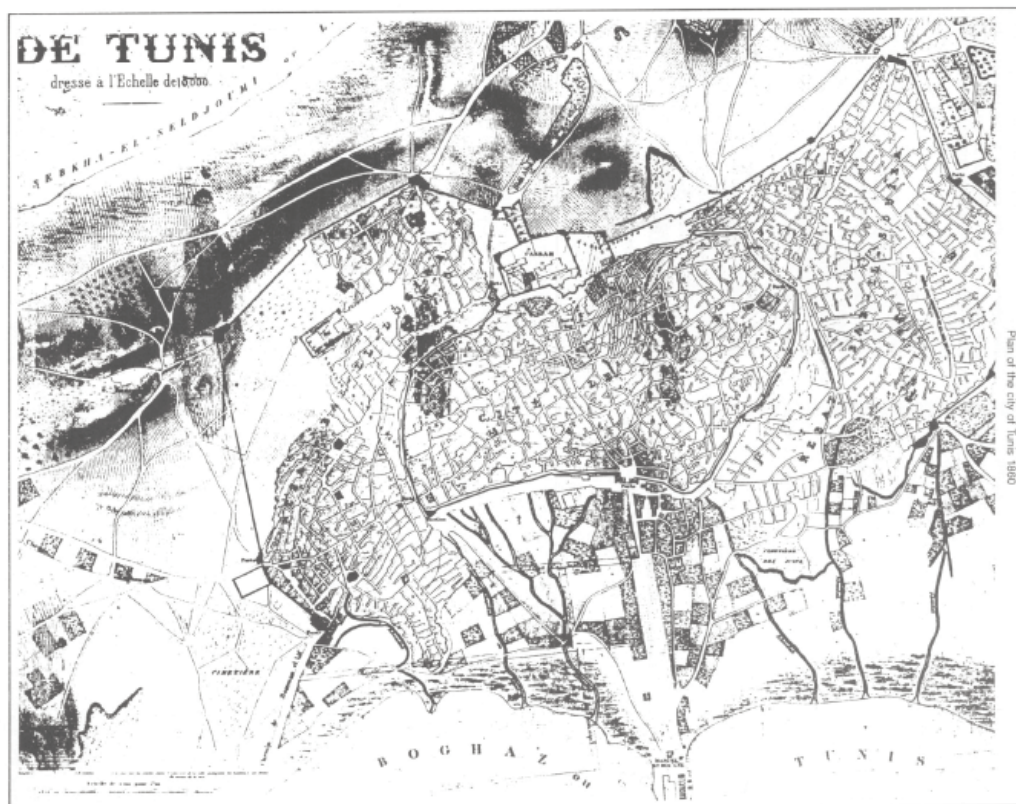


Fig. 77, 78 - Planimetria della città di Tunisi del 1860, © Aa. Vv. 1985. Foto d'epoca dell'*avenue de la Marine* nel 1900. © Euromed Heritage.

Quest'asse, che per dimensioni ricorda i *boulevards* francesi, ha inizio dall'antica porta *Bab B'har*. L'*avenue Bourguiba*, soprannominata dai tunisini gli *Champs Elisées de Tunis*, ha una configurazione spaziale che non riprende in realtà lo schema stradale del boulevard francese ma si riferisce alla *rambla* spagnola; quest'asse è infatti costituito da un largo percorso pedonale centrale, caratterizzato da due filari di ficus, tra due strade laterali.

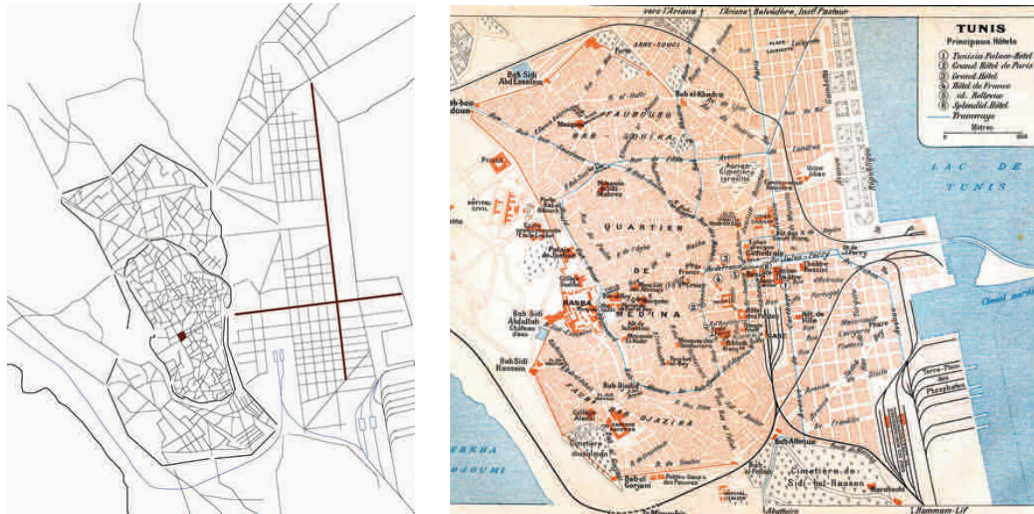
Così Guy de Maupassant descrive il nuovo quartiere: «[...] infine una nuova città si eleva, come per miracolo dalla palude e congiunge al lago l'antica città attraverso una grande strada, 'La Marine', diventata molto presto la *promenade* di tutti i tunisini, il luogo degli appuntamenti nei giorni di festa degli Arabi, dei Moreschi, degli Ebrei, dei Francesi e anche degli Italiani» (De Maupassant 1990: 366). (Fig. 78)

Da una parte all'altra dell'*avenue*, nuove strade rettilinee danno inizio al disegno della scacchiera del quartiere. Alla fine del XIX secolo, imponenti edifici in stile neoclassico ed eclettico furono realizzati per la prima volta a Tunisi, lungo l'*avenue Bourguiba* e sulle strade che confinano a Est e a Sud con la Medina, in cui prima si trovavano le mura.

Tale produzione architettonica chiamata *style du vainqueur* (stile del vincitore), è caratterizzata dalla ricerca della monumentalità e dalla ripresa dei caratteri dello *style beaux-arts*, che all'epoca era molto diffuso in Francia. Il sobrio edificio neoclassico della *Résidence Générale*, del 1880 e la Cattedrale in stile eclettico, del 1897 sono i primi a essere costruiti lungo l'*avenue Habib Bourguiba*. In quegli anni, nel quartiere *Bab Bhar* vengono realizzati altri due importanti edifici pubblici, il Mercato centrale (1891) e l'edificio neoclassico delle Poste (1893), dell'arch. Henri Saladin, in *rue Charles de Gaulle*. Nel XIX secolo, oltre ai primi edifici di prestigio, questa nuova parte della città fu dotata d'impianti e servizi moderni, come l'approvvigionamento idrico, l'elettricità, il gas e i trasporti pubblici.

D'ora in poi la costruzione di un edificio non riguarda più il rapporto esclusivo tra costruttore e proprietario, ma diventa dominio di competenze tecniche e formali proprie della professione dell'architetto che emerge in Tunisia solo in questo periodo (Mouhli, Mcguinness 2004: 9). Il regolamento urbano, adottato nel 1889 fornì il quadro tecnico per le nuove costruzioni. Le abitazioni dovevano essere illuminate da un'adeguata luce naturale e dovevano avere impianti moderni per l'acqua potabile e per l'elettricità. Inoltre, l'espansione urbana doveva essere razionale, ordinata e facilitare la circolazione dei beni e delle persone. (Fig. 79, 80)

La *ville neuve*, risultò tuttavia un quartiere molto denso, spazi verdi e giardini sono rari in questa zona della città, uno dei pochi è la grande piazza alberata davanti la stazione ferroviaria (la *gare de Bone*). L'espansione del nuovo quartiere non raggiunse ancora la laguna, poiché il lago non era ancora stato bonificato. La città bassa, lungo il lago era caratterizzata da grandi infrastrutture cittadine: il porto e due stazioni ferroviarie.



Figg. 79, 80 - Ridisegno della planimetria della città di Tunisi con l'espansione del quartiere coloniale, XIX secolo. Planimetria della città di Tunisi del 1910, © Aa. Vv. 1985.

Nei primi del Novecento, i Paesi del Nord Africa abbandonarono il linguaggio architettonico neoclassico per adottare uno stile *neo-moresco*, simbolo della nuova politica coloniale della Francia. Lo *style du protecteur* (stile del protettore) successe dunque allo *style du vainqueur*. Le costruzioni realizzate in questo periodo recuperarono elementi dell'architettura vernacolare e tradizionale integrandoli con il linguaggio architettonico del tempo. Dal 1900 al 1930, nella *ville neuve* furono realizzati molti edifici pubblici e privati in *style du vainqueur*, come il Palazzo di Giustizia dell'arch. Resplandy; il Cinema *Les Champs Élysées*, dell'arch. Audineau; la *Poste de Bab M'nara*; gli edifici della *rue Hollande* e dell'*avenue de Carthage*, l'antico Casinò del *Théâtre Municipal*, l'*Hotel Transatlantique* dell'arch. Jacques Guiauchain, opere di giovani architetti europei dalle idee radicali, pronti a sperimentare architetture inedite. Tra gli architetti più rappresentativi di questa corrente architettonica ricordiamo l'architetto francese Raphael Guy, che lontano dall'Europa, impiegò un vocabolario di elementi architettonici arabi in maniera insolita. Come nell'edificio dell'antica direzione dell'Agricoltura, oggi *Ministère des Affaires religieuses*, costruito nel 1910 lungo il *boulevard Bab Benat*, in cui l'architetto progettò un'architettura a corte circondata da arcate, elementi tipici dell'architettura tradizionale tunisina. Sono da ricordare inoltre l'edificio della Tesoreria Generale e l'Istituto Pasteur, in cui l'arch. Guy utilizzò lo stesso linguaggio *neo-moresco*. Nei primi del Novecento la città fu dotata di due teatri pubblici, costruiti lungo l'*avenue Bourguiba*, il *Théâtre Municipal* (1902) dell'arch. Jean-Emile Resplandy e il Rossini Palace (1902), entrambi in stile *art nouveau*.

Verso la fine degli anni Venti, i linguaggi architettonici del neoclassico, del 'neomoresco' e dell'*art nouveau* furono abbandonati in favore di un maggiore interesse verso le opportunità offerte dal cemento armato; in pochi anni l'utilizzo della struttura

intelaiata diventò una pratica comune per la costruzione di nuovi edifici lungo i quartieri situati a Sud e a Nord dell'*avenue Bourguiba*. Anche in questo caso il linguaggio razionalista fu adattato all'architettura tradizionale. Gli edifici degli anni Trenta presentarono volumi semplici, senza decorazioni e modanature, caratterizzati dalla giustapposizione di pieni e vuoti.

Nel 1932, sull'*avenue Bourguiba*, fu costruito il complesso del *Colisée*, dell'architetto Michel Roux-Spitz. L'edificio presenta dei prospetti caratterizzati da una composizione rigorosa, epurata da elementi decorativi; resta senza dubbio una delle realizzazioni più vaste e più interessanti del periodo. Si ricorda inoltre l'edificio *La Nationale*, del 1941, anch'esso sull'asse principale della *ville neuve*, che presenta un portico al piano terra e un tetto con terrazze a gradoni (Awad 2005: 10-23). (Figg. 81, 82, 83)



Figg. 81, 82, 83 - L'*Hotel Transatlantique* (1920), cartolina degli anni Trenta. © Hueber, Piaton 2011. L'edificio *Colisée* (1932), cartolina del 1936, © Hueber, Piaton 2011. L'edificio *La Nationale* (1941), 2012.

Dopo la seconda guerra mondiale, la Francia cercò di ristabilire la sua influenza sulla Tunisia, per questo motivo fu costituito un gruppo di giovani architetti francesi per progettare e guidare la ricostruzione delle zone della città distrutte dai bombardamenti. Questa équipe, guidata dall'architetto francese Bernard Zehrffuss, lavora nella ricostruzione di scuole, ospedali, case e servizi²⁷. In questo periodo i materiali da costruzione scarseggiano, in particolare il ferro e il cemento, si opta quindi per l'utilizzo di strutture prefabbricate.

Il linguaggio architettonico adottato dall'équipe francese coniuga l'architettura occidentale del movimento moderno con l'architettura locale. Tra le architetture più interessanti di questo periodo ricordiamo l'edificio dalle influenze vernacolari dell'*École professionnelle du bâtiment*, in *place des Moutons*; il Palazzo delle Poste nel *Boulevard Bab B'nat* e l'antico *Centre des Grands Mutilés*, oggi sede dell'*École des Beaux-Arts*, che dimostra chiaramente l'interesse degli architetti dell'epoca all'adattare le forme antiche degli edifici tunisini alle idee del Movimento moderno.

Dal dopoguerra a oggi pochi altri edifici sono stati realizzati nella *ville neuve*, le tracce che testimoniano il periodo del protettorato francese (1881- 1956) sono ancora oggi ben evidenti. Questa nuova parte della città così eterogenea, che presenta architetture dai differenti linguaggi architettonici coesistenti in maniera armonica tra di loro, si sovrappone in modo equilibrato alla ricchezza delle forme urbane che caratterizzano la città. La presenza di questi quartieri vicini alla Medina è oggi indispensabile all'immagine di Tunisi e alla sua storia.

4.2.1 Tutela, valorizzazione e trasformazione del patrimonio

La Medina, definita dai geografi come la città antica per opposizione alla città nuova che gli è stata giustapposta a partire dalla metà del XIX secolo è, dal punto di vista storico, un fatto urbano unico e originale prodotto dalla cultura araba e dalla civiltà islamica. La Medina è unica in questo senso poiché la forma della città e la sua organizzazione interna non ha precedenti né equivalenti. Come spiega l'urbanista Choay: «La realizzazione dello spazio della città non obbedisce ad alcun testo prescrittivo» ma rispetta la nozione di *haram* propria della comunità dei credenti, contenuta nel Corano, che definisce ciò che è sacro e ciò che è vietato, generando al di fuori di tutte le regole scritte e dei disegni prestabiliti degli spazi introversi, richiusi su loro stessi (Choay 1980: pp. 31-33). Così come il patio *harim ed-dar*, cioè la parte inviolabile della dimora, luogo impenetrabile. Questo principio d'intimità è riconosciuto come istauratore dello spazio domestico, per tale motivo la casa non apre le sue finestre sulla strada, ma sullo spazio interiore e in certi casi le dimore non presentano neanche la facciata sulla strada. Mentre lo spazio domestico è fortemente protetto, le strade e i vicoli non sono che uno spazio esteriore residuale oggetto di un accordo consensuale di utilizzazione; non nasce come spazio pubblico controllato e gestito da un'istituzione comunale; è al contrario, sotto il dominio del sovrano che ne assume il controllo attraverso il proprio potere.

La morfologia urbana e la tipologia dell'abitato obbediscono dunque alle regole di

un'urbanistica tradizionale che non rileva né la prescrizione di un piano né la spontaneità dell'evoluzione, ma il solo principio d'intimità che autorizza la produzione dello spazio nella prospettiva della legge religiosa e culturale. Se la Medina non presenta spazi pubblici o regole di pianificazione occidentali è tuttavia strutturata attraverso la maglia dei *souks* e la presenza della grande moschea che si trova nel cuore del complesso di attività artigianali e commerciali, organizzate dal sistema delle corporazioni. I *souks*, di cui gli accessi sono controllati, dividono la città in quartieri residenziali socialmente omogenei.

È dunque possibile affermare che la Medina sia stata pianificata e controllata attraverso le regole del diritto mussulmano. «La civilizzazione urbana mussulmana si è sviluppata secondo le proprie regole, sorpassando rapidamente quelle del passato preislamico che non comportava alcun esempio o modello che bisognava imitare» (Pomian, Khaldun 2006: 121). Le Medine sono il termine di un'evoluzione storicamente determinata dalla conquista ottomana dei territori arabi²⁸.

Il periodo ottomano non è stato un episodio della storia delle città arabe, ma una dominazione che è durata secondo i casi tre o quattro secoli, un periodo che ha rappresentato l'ultima fase della storia di queste città, prima che la pressione dell'imperialismo occidentale e la presenza del colonialismo europeo imponessero una modernizzazione (Raymond 1985: 327). È dunque fondamentale prendere in considerazione tale realtà particolare se paragonata ai tessuti storici occidentali, nella prospettiva contemporanea della salvaguardia della Medina.

Oggi la Medina di Tunisi si estende su una superficie di 270 ettari e accoglie circa 110.000 abitanti; si contano più di 15.000 case private e centinaia di monumenti disseminati nel caratteristico tessuto urbano costituito da vicoli e strade strette e tortuose. La Medina di Tunisi, simile ad altre città storiche del Nord Africa, presenta l'edificio a corte o a patio come unità di base del tessuto urbano, utilizzato indifferentemente per le case private e per le strutture pubbliche, che unito ad altri edifici dello stesso tipo, formano degli isolati serviti da una rete viaria gerarchizzata. Strade principali, secondarie e vicoli formano una trama urbana dominata da due assi: Nord-Sud (che attraversa le strade *Sidi Mehrez*, *Souk-El Hoût*, *Souk-El Grana*, *Sidi Saber* e la *rue des teinturierse*) ed Est-Ovest (*rue de la Kasbah*) la cui sezioni stradali non sono uniformi.

In dodici secoli, il nucleo fondativo della città di Tunisi ha subito poche demolizioni, conservando la sua forma urbana e quasi tutti i suoi monumenti. Oggi accoglie circa settecento monumenti storici, ripartiti su sette zone. È dunque possibile affermare che la Medina di Tunisi è senza dubbio una delle antiche città arabo-mussulmane meglio conservate; per la ricchezza dei suoi monumenti e per la sua straordinaria configurazione urbana è stata, infatti, dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO nel 1979.

La Medina rappresenta, dunque, una ricchezza patrimoniale incontestabile, come spiega Sémia Akrouf Yaïche, ex Direttrice generale dell'ASM: «la Medina non è soltanto una testimonianza del passato, ma anche un immenso quartiere in evoluzione di cui l'avvenire è indissociabile da quello della Capitale» (Aa.Vv. 2009: 113). (Fig. 84)



Fig. 84 - Aerofotogrammetria della Medina, 2005, © ASM.

Tuttavia la Medina, in passato, è stata fortemente minacciata di distruzione, vertendo in uno stato di forte degrado e abbandono. Come spiega uno dei maggiori studiosi della Medina di Tunisi Jellal Abdelkafi: «[...] le malattie della pietra e l'invecchiamento delle strutture non sono responsabili della decadenza dello spazio storico. Ciò è da ricercare nei fenomeni della società che, sulla lunga durata, ingarbugliandosi rendono obsoleta l'urbanistica tradizionale» (Abdelkafi 2010: 92).

La città antica ha, infatti, perso progressivamente il suo ruolo politico, economico e sociale e il suo tessuto urbano è diventato obsoleto rispetto allo stile di vita moderno. Il sociologo Manuel Castells afferma che: «La Medina come archetipo della città araba ha perduto le sue funzioni, i suoi attributi e simboli che gli conferiscono lo status della città organizzata» (Castells 1969: 83). Al termine di questa perdita di funzioni cominciata dalla fine del periodo ottomano, e completata con la decolonizzazione, la Medina rischia di diventare oggi uno spazio residuale, incastrato all'interno di un'agglomerazione in espansione continua.

Portatrice di un patrimonio culturale materiale e immateriale d'eccezione, questo tessuto antico è il luogo della memoria della società araba, sviluppatosi fino al termine della storia precoloniale. La Medina è dunque un documento storico che la società contemporanea dovrebbe proteggere, conservare e valorizzare per trasmetterlo alle generazioni future.

La reclusione e l'emarginazione della Medina durante il periodo coloniale, ha comportato le popolazioni locali a soffrire di questa ghettizzazione e a cercare casa altrove. Le case a patio abbandonate dalle famiglie borghesi, che hanno preferito le ville in periferia, sono state suddivise in monolocali da affittare a numerose famiglie povere. Le case a patio, elemento costitutivo delle Medine, rischiano di diventare oggi delle architetture obsolete, poiché hanno perso la loro funzione originaria di focolare, fulcro della vita quotidiana delle famiglie arabe tradizionali. Le mutazioni sociali che hanno trasformato la conformazione delle famiglie, che sono sempre meno numerose, l'emancipazione della donna e il progresso economico e tecnologico, hanno portato i vecchi abitanti ad abbandonare queste grandi dimore che risultano oggi troppo grandi, costose e difficilmente gestibili dalle famiglie moderne. Tali architetture rischiano quindi l'abbandono, il degrado e la progressiva demolizione per la costruzione di edifici più adeguati ai modi di vivere contemporanei.

La Medina è, inoltre, uno dei quartieri meno forniti di servizi, il suo patrimonio immobiliare sovrappopolato è soggetto a una costante e rapido degrado, presenta, inoltre, grosse difficoltà a mantenere il suo ruolo economico in ragione dei cambiamenti che hanno avuto luogo nei modi e nei tipi di produzione. Dopo l'indipendenza, infatti, i *souks*, fino ad allora organizzati attraverso le corporazioni di mestieri, hanno perso progressivamente il loro carattere artigianale per commercializzare nuovi prodotti per i turisti, perdendo la propria originalità (Abdelkafi 2010: 94).

La Medina nonostante sia considerata come parte integrante dell'insieme dell'agglomerazione tunisina, presenta circa il 10% della popolazione e il 6 % della superficie urbanizzata, corre il rischio di diventare, riprendendo l'espressione del geografo Pierre Georges, «*une ville hors ville*» (Georges 1952: 296), una città fuori dalla città, slegata dal suo contesto, uno dei numerosi frammenti che compongono l'urbano, isolato dal resto della città. Come afferma l'architetto Marcello Balbo, parlando in generale della condizione contemporanea delle città storiche maghrebine: «La Medina rischia oggi di diventare una parte della città come le altre, con una debole attrattiva per la maggior parte della popolazione a causa della sua debole integrazione con il resto della città e dell'agglomerazione urbana» (Balbo 2010: 275).

Per tali motivi, dai primi del Novecento la città antica di Tunisi ha subito diverse demolizioni ed è stata abbandonata ed emarginata, presentando infrastrutture obsolete, abitazioni abbandonate o al contrario sovraffollate. Gli abitanti che la popolavano erano per la maggior parte contadini emigrati dalle compagne circostanti. Dagli anni Sessanta in poi sono stati, inoltre, attuati diversi sventramenti per favorire la circolazione delle automobili e le operazioni dette di 'rinnovamento', che consistevano nella demolizione e ricostruzione d'interi isolati. Questi interventi, che ricordavano gli sventramenti haussmaniani, si avvicinavano a ciò che l'urbanista Françoise Choay chiama il «vandalismo patrimoniale» (Choay 1988).

In tale contesto di rifiuto della città antica, in cui lo sviluppo economico appariva come la priorità politica assoluta, superando su tutto le considerazioni d'ordine culturale,

tradizionale o patrimoniale, è stata fondata l'*Association de sauvegarde de la Médina de Tunis* (ASM). Quest'organizzazione, prima nel suo genere in Tunisia e nel Mondo Arabo, è stata creata nel 1967, su iniziativa dell'allora Sindaco di Tunisi Hassib Ben Ammar, in stretta collaborazione con Chedly Klibi Segretario di Stato agli Affari Culturali.

L'ASM ha svolto in questi anni un ruolo primario, poiché ha permesso di fare riconoscere il valore culturale della Medina e la sua importanza, in quanto insieme storico tradizionale, nel processo di pianificazione urbana. Quest'associazione si è dotata di mezzi scientifici e di gruppi pluridisciplinari al fine di realizzare studi approfonditi riguardanti la città antica, basati sulla comprensione della sua struttura urbana, della composizione della popolazione, sul censimento delle attività economiche e sull'analisi dello stato dei suoi edifici. Quest'attività d'inchiesta è servita alla realizzazione di un piano urbanistico specifico per la Medina, il *Plan d'aménagement de la Médina*, che ha il merito di essere riuscito a salvaguardare il tessuto tradizionale, la sua trama viaria e il carattere introverso e continuo dei suoi edifici. (Akrout Yaïche 1999: 29). L'ASM ha permesso di riqualificare interi quartieri definiti dal *Plan d'aménagement de la Médina* come zone da ristrutturare e da bonificare a causa della loro insalubrità e del loro degrado; inoltre ha soprattutto dato la possibilità di attivare una politica incentrata sulla realizzazione di residenze sociali, superando i problemi legati ai meccanismi d'intervento sul piano istituzionale e finanziario oltre che sul piano legislativo e tecnico. L'associazione ha concepito questi interventi come delle azioni integrate, in cui sono introdotti più aspetti alla volta, come la progettazione, la riabilitazione, il riuso, il riciclo, il restauro, ecc.

In seguito l'ASM è passata, dunque, alla redazione di progetti operativi nella città antica: il progetto per il quartiere *Hafsia* (1972-1994), basato sulla ricostruzione di un quartiere popolare situato nella bassa Medina; il progetto *Oukalas* (1990-95), incentrato sul recupero di case a patio, occupate abusivamente o affittate in nero alla popolazione trasferitasi dalle campagne in città. Infine, l'intervento di recupero e di valorizzazione di un percorso urbano che ha inizio dalla grande moschea *Zitouna* e porta alla *Zaouia* di *Sidi Ibrahim Riahi*, avviato nel 2008 e ancora in corso di ultimazione.

L'approccio coerente del progetto di ristrutturazione del quartiere *Hafsia* è riuscito a invertire il processo di degrado avviato dall'inizio del XX secolo in questa zona della Medina, migliorando l'infrastruttura del quartiere e rafforzandone il tessuto urbano tradizionale. Questo progetto, che ha ricevuto il *Aga Khan Award for Architecture*²⁹ per due volte, è riuscito ugualmente a rivitalizzare le attività commerciali del quartiere, a ricostruire o riabilitare diverse abitazioni in rovina e a favorire gli scambi tra gli abitanti di classi sociali differenti. (Figg. 85, 86, 87, 88)

L'operazione *Oukalas* ha contribuito anch'essa alla riqualificazione del tessuto antico, attraverso il risanamento delle *Oukalas* fatiscenti o, nei casi in cui era impossibile recuperarle, la loro demolizione e la costruzione di nuovi edifici. Il progetto è riuscito a salvaguardare le 1300 famiglie che vi abitavano che sono state tutte rialloggiate.



Figg. 85, 86 - Il quartiere *Hafsia* dopo la seconda fase degli interventi dell'ASM (1986), © Khadija Mhedhebi



Figg. 87, 88 - *Oukalas* recuperate dall'ASM (1990), © archnet.

Oltre agli interventi portati avanti sulla Medina, dagli anni Novanta, l'ASM si è occupata anche della parte moderna della città, specificatamente del quartiere *Bab B'Har*, nella zona dell'*hypercentre*. Questa parte di Tunisi, realizzata durante il periodo del protettorato francese, è stata a lungo trascurata perché non considerata patrimonio storico della città. Negli ultimi anni, grazie agli interventi di recupero e valorizzazione dell'ASM, molti edifici del XIX e del XX secolo, sono stati riconosciuti dalla municipalità come parte del patrimonio d'importanza storico-architettonica. Il maggior intervento realizzato dall'ASM per la *ville neuve* di Tunisi concerne la valorizzazione e la riqualificazione dell'*avenue Bourguiba* e dell'*avenue de France*; un progetto incentrato sulla valorizzazione degli spazi pubblici e sul recupero dei monumenti più rappresentativi lungo quest'asse che conduce alla Medina. Per tali progetti l'ASM ha stabilito una diagnostica della realtà urbana e sociale e ha superato le proposte legate esclusivamente al recupero dei monumenti storici, per privilegiare interventi integrati, occupandosi ugualmente delle condizioni dell'abitato, dei servizi e delle attività (Barthel, Zaki 2011: 323). (Fig. 89)



Fig. 89 - Ridisegno della planimetria della città di Tunisi con evidenziati i percorsi riqualificati dall'ASM all'interno della Medina e nella *ville neuve*.

4.2.1 La Medina: dalla grande *Mosquée Zitouna* alla *Zaouia di Sidi Ibrahim Riahi*

Il recupero e la valorizzazione del percorso urbano che si estende per 1 km all'interno della Medina di Tunisi, ha inizio dalla grande moschea *Zitouna* e termina alla *Zaouia di Sidi Ibrahim Riahi* (luogo di studi, in cui i *moueddeb* insegnano il corano e i principi della fede islamica)³⁰.

Il progetto ha avuto l'obiettivo di promuovere e valorizzare il patrimonio materiale e immateriale della Medina; sensibilizzare l'opinione pubblica locale al valore del suo habitat; fornire un'alternativa al turismo di massa; avviare un progetto a beneficio dell'economia locale e realizzare degli interventi indirizzati ai principi della sostenibilità ambientale. Questa operazione urbana fa parte dell'insieme delle azioni legate ai programmi di promozione del turismo culturale, per tale motivo è stata finanziata dal *Fond de protection des zones touristiques* e dalle amministrazioni pubbliche, che si sono occupate di sovvenzionare la riqualificazione degli edifici di loro proprietà.

Insieme ai lavori di recupero degli edifici d'interesse storico-architettonico, l'ASM ha proposto un progetto pilota basato sulla riabilitazione e la valorizzazione degli spazi pubblici nella zona centrale della Medina. A tal proposito l'arch. Zoubeir Mouhli, Direttore generale dell'ASM, spiega che: «La Medina non costituisce una giustapposizione di edifici monumentali, ma è un insieme urbano unico, vivente che presenta una grande coerenza nella sua struttura costruita e funzionale. Questo cambiamento di scala passa dalla valorizzazione degli edifici singoli come componenti di un insieme, ma anche dall'attenzione prestata alle relazioni contestuali, generatrici d'omogeneità (pavimentazione, illuminazione pubblica, facciate)» (Intervista, 3 novembre 2012). Era necessario dunque lavorare sulla riqualificazione degli spazi pubblici e dei tracciati urbani per conferire un nuovo valore al nucleo antico. (Fig. 90)



Fig. 90 - Planimetria della Medina con evidenziato il percorso dalla grande *Mosquée Zitouna* alla *Zaouia di Sidi Ibrahim Riahi*.

Il percorso urbano, scelto per l'intervento, si trova nel cuore della zona monumentale della Medina centrale ed è molto frequentato, soprattutto nel mese del ramadan e durante il *Festival de la Médina*. Questo itinerario è costituito dalle strade: *rue Sidi Ben Arous*, dal *souk des parfumeurs* alla *rue de la Carrière*; *rue du Pacha*, dalla *rue de la Carrière* alla *Place de la Hafsia*; *rue de la Hafsia*, dalla *Place de la Hafsia* alla *rue du Tribunal*; e *rue du Tribunal* dalla *rue de la Hafsia* alla *rue Sidi Brahim Riahi*. Il percorso è intervallato da tre piazze: la *place du Tribunal*, la *place Ramadan Bay* e la *place Bir El Hajjar* e inoltre, presenta alcuni servizi pubblici a carattere culturale e patrimoniale come il *souk El-Attarine*; il *souk des Ettoffes*; la *Médersa Bir El Hajjar*, che oggi ospita un centro culturale; e diversi palazzi e grandi dimore, come: la *Dar Ben Achour*, in cui si trova la Biblioteca della città di Tunisi; il *Club Tahar Haddad*; la *Dar Lasram*, sede dell'ASM; il *Palais Kheïreddine*, oggi Museo della città e il *Dar El Jaziri o Maison du Poète*. (Figg.91, 92)



Figg. 91, 92 - La biblioteca *Dar Ben Achour* e il *Club Tahar Haddad*, 2012.

Gli edifici presenti in questa parte della città si trovavano in un forte stato di degrado, inoltre gli spazi pubblici mancavano di arredo urbano ed erano disturbati dalla circolazione automobilistica e dalla sosta delle auto; alcune strade erano state asfaltate perdendo la loro tipica pavimentazione in pietra e l'illuminazione pubblica era ormai obsoleta.

Tra gli obiettivi di tale progetto di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio monumentale è stata attribuita grande importanza allo sviluppo del turismo culturale, considerato come un aspetto fondamentale per la ripresa economica della Tunisia. Sono state recuperate diverse architetture monumentali, tra le quali edifici religiosi (moschee, *zaouias*), antiche scuole coraniche (*médersas*), diverse grandi dimore trasformate per ospitare servizi collettivi, come sedi di associazioni, servizi socio-culturali e centri d'informazione; attività capaci di adattarsi e d'integrarsi all'interno dell'edificio senza stravolgerlo. Il principio adottato per la salvaguardia del patrimonio architettonico è stato, infatti, quello di riqualificare le architetture e trovargli una nuova funzione, nel caso in cui quella originaria non esistesse più. Come spiega l'ex Direttrice generale dell'ASM Sémia Akrouit Yaïche: «La riconversione permette al monumento recuperato di continuare a vivere e avere un ruolo determinate nello sviluppo della città» (Akrouit Yaïche 1999: 29). Il 'riciclo' del patrimonio architettonico ha, dunque, permesso a tali architetture di continuare a vivere in una città in perpetua evoluzione.

Concretamente, circa cinquanta edifici patrimoniali sono stati identificati, repertoriati e studiati. Sono state realizzate delle schede tecniche con una nota di presentazione, un rilievo e una valutazione sommaria dei lavori di restauro e, inoltre, una proposta di riuso stabilita attraverso diversi parametri: l'ampiezza, la tipologia e la posizione geografica dell'edificio.

Tra gli interventi attuati si ricorda la realizzazione del *Musée de la Ville de Tunis*, un progetto molto atteso dai cittadini fin dall'inizio del XX secolo, che ha interessato la riqualificazione di una superficie di 3500 m² e ha permesso, soprattutto, di salvare il *palais Kheïreddine*, uno dei grandi complessi architettonici presenti nella Medina. (Figg. 93,94)



Figg. 93, 94 - Il Musée de la Ville de Tunis, 2012. La Dar Lasram, sede dell'ASM, 2010, © ASM.

Il progetto di riqualificazione di tale percorso urbano fa parte di una strategia più ampia che coinvolge l'intera Medina e che mira a trasformare il tessuto storico in una centralità culturale. L'interesse per la cultura e il turismo nel centro antico è accresciuto negli ultimi anni; questo è, infatti, diventato progressivamente il centro della maggior parte delle attività culturali della città e dei servizi pubblici legati alla cultura, come il *Festival de la Médina* e il *Musée de la ville de la Broderie*. L'obiettivo del progetto è stato dunque quello di riqualificare questa parte del nucleo storico per valorizzarla in quanto centralità culturale urbana di grande valore; con l'auspicio che tale riqualificazione potesse, inoltre, favorire lo sviluppo delle attività turistiche e alberghiere, per evitare che questa parte della città fosse considerata soltanto come un luogo di transito per i visitatori. (Fig.95)



Fig. 95 - *Festival de la Médina* 2010, © Commune de Tunis.

Riguardo alla realizzazione di nuove centralità culturali e turistiche l'ASM ha suddiviso il centro antico in cinque poli: *rue Jamaâ Zitouna*, *rue du Tribunal*, *Tourbet El Bey*, *Rue Dar El Jeld* e *Place du Château*. Ognuno di questi poli presenta edifici patrimoniali e attività culturali che gli conferiscono delle particolari specificità. Questa suddivisione in centralità culturali è servita per mettere in evidenza, integrare e rafforzare le azioni di valorizzazione del patrimonio realizzate, in corso d'opera e future. L'obiettivo è stato l'ideazione di un circuito culturale fuori da quello commerciale classico, che miri a integrare la cultura al turismo e all'economia, senza stravolgere i delicati equilibri del centro antico.

Il progetto di riqualificazione del percorso urbano in esame fa parte dei poli: *rue Jamaâ Zitouna* e *rue du Tribunal*. Il polo *rue Jamaâ Zitouna* è l'asse centrale della Medina, si è sviluppato attorno alla grande moschea e si estende dalla *Kasbah* alla *place de la Victoire*, passando per i *souks*. Questa zona è stata valorizzata attraverso la riqualificazione

della caserma *Sidi Ali Azouz*, *Dar Bayram*, del *fondouk des français* trasformato nella galleria d'arte della Kasbah, del *Musée Hasfide* e della *place de la Victoire* e, infine, il recupero dell'*Eglise de Sainte-Croix* e del suo convento, trasformato dall'ASM nel *Centre Méditerranéen d'arts appliqués*. Il polo *rue du Tribunal* si trova nella parte Nord della Medina, e include: l'edificio *Dar Lasram*, sede dell'ASM; il *Club Tahar El Haddad*; la *médersas Bir Lahjar*, in cui si svolge il *Festival de la Médina*; *El Achouria*, sede di varie associazioni culturali; il vasto complesso architettonico della scuola israelita e infine, il *Musée de la Ville*.

Questa strategia di valorizzazione del patrimonio ha avuto un effetto visibile sull'azione dei privati che hanno preso l'iniziativa di recuperare i propri immobili, grazie alle sovvenzioni pubbliche e agli sgravi fiscali. Per quanto riguarda la riabilitazione degli edifici privati, i sopralluoghi effettuati in questi edifici hanno rilevato, in alcuni casi, la necessità di rialloggiare alcune famiglie che vivevano in condizioni d'insalubrità. I lavori hanno compreso il consolidamento delle strutture, l'adeguamento degli alloggi alle norme vigenti e la riabilitazione degli spazi condominiali.

Oltre alla valorizzazione del patrimonio culturale, il progetto di riqualificazione del percorso dalla grande moschea *Zitouna* e alla *Zaouia* di *Sidi Ibrahim Riahi* ha mirato al recupero delle tecniche costruttive e dei saperi tradizionali. Il tessuto urbano della città antica presenta, fin dalla sua origine, un grande numero di pozzi e di cisterne individuali, che permettevano a ogni famiglia di approfittare della falda freatica. Inoltre le acque piovane stagionali erano raccolte sui tetti delle case. Se l'acqua del pozzo era riservata alla cucina, l'acqua delle cisterne era suscettibile di soddisfare la maggior parte dei bisogni domestici. Col tempo queste pratiche sono state abbandonate. La realizzazione della rete idrica potabile, alla fine del XIX secolo, ha causato l'abbandono delle cisterne e dei pozzi che venivano utilizzati quotidianamente per la raccolta delle acque, ciò ha comportato l'innalzamento della falda freatica, l'aumento dell'umidità e la saturazione della rete fognaria. È stato dunque proposto di procedere al risanamento della rete fognaria, al riutilizzo dell'acqua dei pozzi e delle cisterne per pulire le strade e gli edifici pubblici e per l'irrigazione del verde pubblico.

Un altro esempio dell'abbandono di tecniche e saperi è stato la sostituzione, dalla fine del XIX secolo, dei materiali da costruzione tradizionali, come la pietra, il mattone, la calce, ecc., con dei materiali industriali, come il cemento, l'acciaio o il mattone rosso. (Fig. 96, 97)

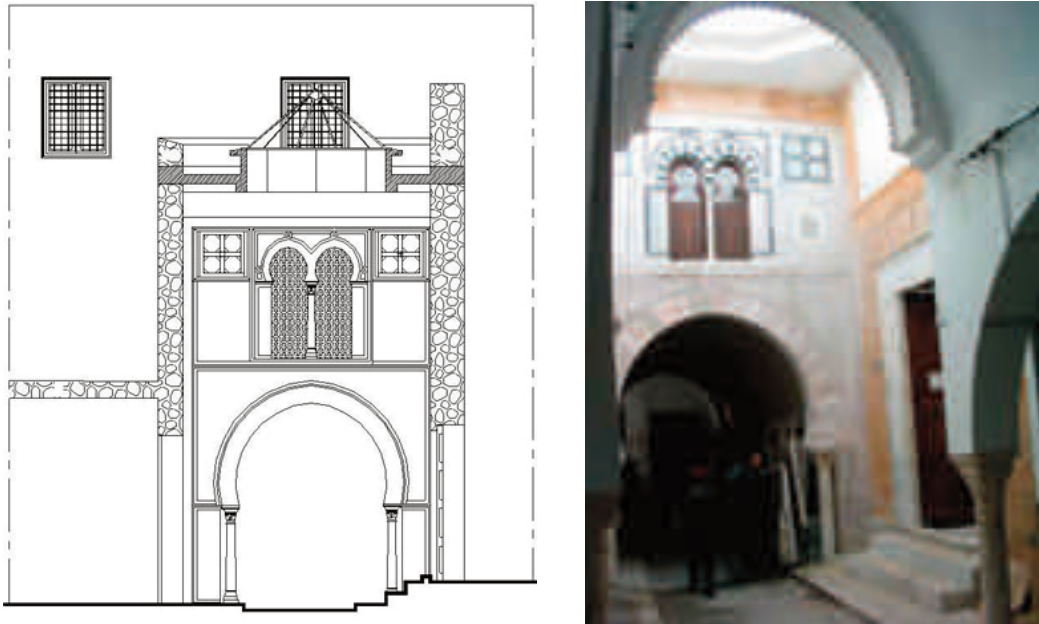
Il progetto di recupero e valorizzazione del percorso urbano all'interno della Medina prova a recuperare tali tecniche e saperi del passato, con la convinzione che siano più adeguati in questo contesto, rispetto alle costose nuove tecnologie legate alla sostenibilità. Come spiega chiaramente l'arch. Zoubeir Mouhli: «Oggi tutti parlano delle 'performance energetiche' degli edifici. Mi sembra che sia arrivato il momento d'interrogarsi sulla pertinenza di queste tecnologie costose, soprattutto per dei Paesi come la Tunisia, dove le pratiche antiche potrebbero essere promosse con dei risultati comparabili. Mi sembra inoltre che bisogna pensare al di là delle questioni di 'performance' e di 'efficacia', portando avanti la rivalorizzazione urbana, in realtà più strategica che la riflessione isolata sull'impiego delle tecnologie moderne di produzione dell'energia» (P.A. Barthel, L. Zaki 2011: 328).



Figg. 96, 97 - Un cantiere diretto dall'ASM nella Medina di Tunisi, 2008.

L'ASM ha suddiviso tale intervento urbano in due tappe. La prima fase dei lavori, portata avanti tra il 2008 e il 2010, ha riguardato gli interventi di recupero degli edifici e degli spazi pubblici lungo il percorso urbano, riutilizzando i materiali (pietra, mattone, calce) e le tecniche costruttive tradizionali. Sono state recuperate le facciate degli edifici pubblici e privati in forte stato di degrado. Sono state realizzate azioni di valorizzazione degli elementi architettonici e urbani necessari alla salvaguardia della Medina, ricca di dettagli architettonici tipici, come le finestre con le inferriate in ferro battuto, le porte incorniciate da decori scultorei, le colonne d'angolo che marciano le strade e i vicoli ciechi, gli archi rampanti e i *sabbats* (passaggi coperti). Questi elementi architettonici sono stati smontati, restaurati e rimontati con restituzioni delle parti mancanti. Gli intonaci plastici presenti su alcune di queste architetture, le insegne luminose e le persiane metalliche sono state eliminate e n'è stato proibito il futuro utilizzo. I prospetti e gli elementi architettonici sono stati intonacati nel rispetto dei colori tradizionali (differenti toni di verde, blu di prussia, marrone, rosso bordeaux e ocra), eliminando il 'blu *Sidi Bou Saïd*', che è stato introdotto solo nel XX secolo. Le volte che sostengono i *sabbats* sono state risanate con dei mattoni dello stesso tipo di quelli originari. Le strade, che erano coperte d'asfalto, sono state risanate e rivestite con *pavés* in pietra, pavimentazione caratteristica della Medina. (Figg.98, 99)

L'illuminazione pubblica e le reti di distribuzione elettrica e del gas installate nella Medina all'inizio del XX secolo, presentavano dei cavi neri che si distribuivano lungo le facciate bianche degli edifici, degradando i prospetti e mortificando questo patrimonio. Gli impianti sono stati dunque interrati, rinnovando per tappe il sistema d'illuminazione pubblica, migliorandone la qualità e procedendo all'illuminazione di alcuni monumenti. (Fig. 100)



Figg. 98, 99 - Sezione e prospetto della porta del *souk-el-koumech* e la porta dopo il restauro 2010, © ASM.

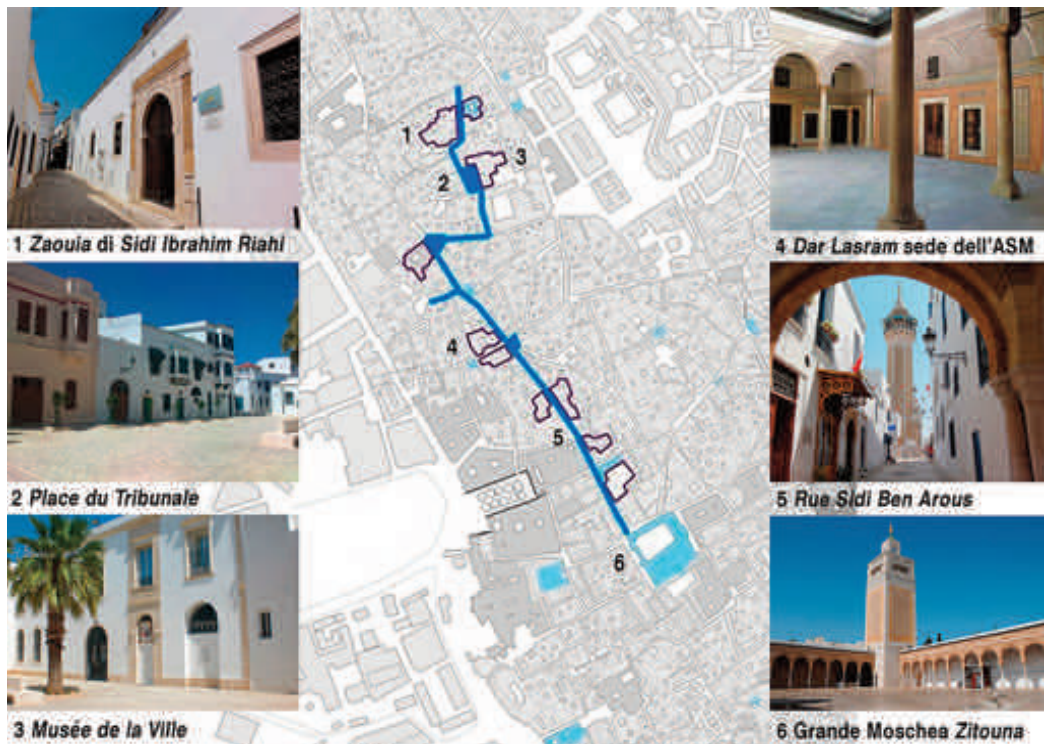


Fig. 100 - Planimetria del percorso urbano con alcune delle architetture e degli spazi pubblici oggetto d'intervento.

Il progetto ha previsto la riqualificazione di alcuni spazi pubblici di rilievo; come nel caso della *Rue du Pacha*, in cui l'asfalto presente sul manto stradale è stato rimpiazzato con una pavimentazione in pietra³¹. Per le tre piazze che incrociano il percorso sono stati realizzati dei progetti di riammodernamento dello spazio pubblico, attraverso la sostituzione della pavimentazione, l'aggiunta di un nuovo arredo urbano e di verde pubblico, con lo scopo di partecipare alla creazione di un nuovo 'microclima' urbano (*ibidem*: 333). La *place du Tribunal*, grazie all'intervento dell'ASM, accoglie oggi diversi eventi culturali, tra cui gli spettacoli del *Festival de la Médina*. (Figg. 101, 102, 103, 104)



Figg. 101, 102 - La *place du Tribunal*, 2010, © ASM. La *place Ramadhan Bey*, 2012.
Figg. 103, 104 - La *rue Sidi Ben Arous*, 2012.

La moschea *Zitouna*³², la più antica della Medina, fondata nel 698 d.C., con la nascita della città di Tunisi, verteva in uno stato di forte degrado. Il progetto di recupero e valorizzazione della grande moschea *Zitouna* e dei suoi dintorni, realizzato dall'*Association de Sauvegarde de la Médina* ha avuto come obiettivi: il recupero dei prospetti, alcuni dei quali nascosti dalle coperture dei *souks* addossate su di esse e il restauro degli spazi interni e del minareto. (Fig. 105)



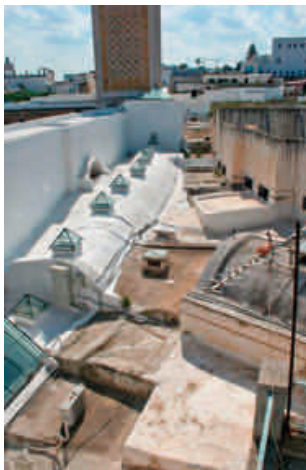
Fig. 105 - La grande moschea *Zitouna*, 2012.

È stata inoltre riqualificata la *Zaouia* di *Sidi Ibrahim Riahi*³³ attraverso il consolidamento delle strutture e la riqualificazione dei prospetti e degli spazi interni. Oltre gli edifici medievali, sono stati riqualificati anche alcuni edifici del XIX secolo di particolare pregio come: l'edificio dell'*École de Beaux-Arts* in *rue Sidi Ibrahim Riahi*; la Scuola Israelita (inizi del XIX secolo); la facciata dell'edificio *art deco* che si trova nella *rue du Tribunal* e diversi prospetti di *style italien* in *rue Sidi Ben Arous*.

L'intervento ha previsto, inoltre, la salvaguardia e la valorizzazione delle attività commerciali e artigianali presenti lungo il percorso oggetto d'intervento. La Medina è un centro artigianale e commerciale attivo e relativamente diversificato, per tali motivi riveste un ruolo importante per il territorio circostante. Infatti, la sua clientela è costituita dagli abitanti di Tunisi, ma anche dai cittadini di altri comuni che continuano a comprare certi prodotti

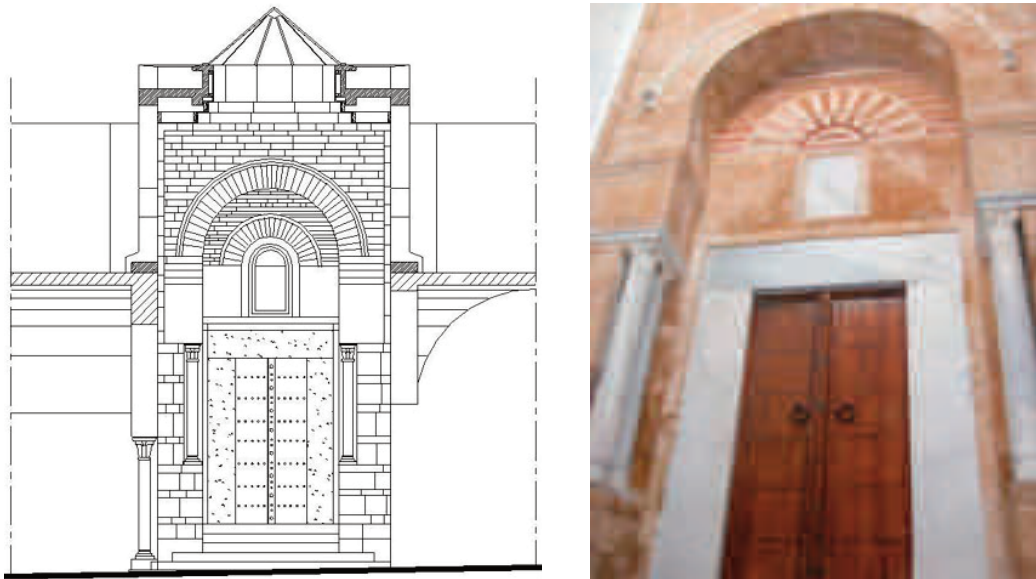
tradizionali e infine dai turisti. Tuttavia, le trasformazioni che negli anni passati hanno interessato tale nucleo storico hanno dato vita a un profilo economico in cui il settore terziario è sempre più dominante, ciò ha causato un indebolimento delle attività produttive, tra cui l'artigianato.

Il *souk El Attarine*³⁴, sito nel centro della Medina, sulla facciata nord della grande moschea *Zitouna*, è uno degli elementi più rilevanti del patrimonio materiale e immateriale della città. Questo antico mercato è stato riqualificato, con lo scopo di valorizzare le attività commerciali tradizionali e di salvaguardare le particolarità e le specializzazioni dei *souks*, presenti allo stato attuale. I lavori di recupero del *souk* hanno riguardato l'inserimento di un maggior numero di lucernari nelle parti coperte del mercato, che circondano la grande moschea, in modo da illuminare maggiormente gli spazi commerciali. Gli archi delle coperture sono stati rafforzati e riabilitati attraverso l'utilizzo di materiali tradizionali. È stata cambiata la pavimentazione stradale e dei marciapiedi. È stata, inoltre, recuperata la facciata dell'ingresso al *souk* e la porta *Khourassanide* (XI secolo), che si trova all'interno dell'antico mercato. (Figg. 106, 107, 108, 109)



Figg. 106, 107 - Il souk *El Attarine* 2010, © ASM.

Attraverso quest'operazione urbana l'ASM ha, inoltre, mirato alla sensibilizzazione della popolazione locale al valore del suo habitat. Il progetto ha avuto un valore dimostrativo, è diventato, infatti, un'esperienza esemplare, che ha permesso ai cittadini di comprendere il valore del proprio patrimonio e le possibilità di recupero e trasformazione. L'arch. Mouhli afferma, infatti, che: «La rivitalizzazione della Medina è dipesa dal grado di partecipazione degli abitanti. Da questo punto di vista la realizzazione di questo percorso ha rivestito una dimensione pedagogica molto importante perché è diventata una raccolta esemplare d'interventi possibili di recupero e valorizzazione del patrimonio, coinvolgendo gli abitanti alla realizzazione e al funzionamento del percorso» (P.A. Barthel, L. Zaki 2011: 328).



Figg. 108, 109 - Disegno della porta *Khourassanide* e la porta dopo il restauro 2010, © ASM.

Già in questa prima parte dei lavori, sono riscontrabili interventi legati ai temi della sostenibilità ambientale, come la riqualificazione del tessuto urbano storico, la valorizzazione della sua densità urbana e della qualità del suo abitato tradizionale, la riduzione dell'impatto della circolazione delle automobili attraverso la progressiva pedonalizzazione di alcune parti del tragitto e l'introduzione di vegetazione tipica del luogo negli spazi pubblici per contrastare l'inquinamento dell'aria. È stata conferita, inoltre, grande importanza allo sviluppo e alla valorizzazione di una *mixité* di funzioni.

La seconda fase dei lavori non ancora iniziata, prevede un'ulteriore spinta verso le pratiche della sostenibilità ambientale. Il progetto ha l'obiettivo di realizzare la progressiva pedonalizzazione dell'intera Medina, eliminando il transito veicolare nel centro città e favorendo gli spostamenti sull'anello delle strade attorno alla Medina e *sull'avenue Mohamed V*, realizzando una rete di parcheggi lungo questi assi.

I progettisti dell'ASM che si sono occupati dell'ideazione di tale ipotesi progettuale hanno proposto la compilazione di un censimento in cui si precisa la localizzazione delle attività inquinanti site all'interno della Medina, con lo scopo di procedere al loro trasferimento.

Inoltre, è prevista l'installazione di pannelli solari per l'illuminazione pubblica, senza pregiudicare gli edifici storici e l'utilizzo di materiali a basso impatto ambientale nella costruzione, privilegiando, come nella prima fase, i materiali tradizionali e le tecniche edilizie proprie del luogo.

L'intervento prevede, come nella prima fase, la riabilitazione dell'utilizzo dei pozzi e delle cisterne della maggior parte degli edifici pubblici e privati; l'acqua raccolta sarà

utilizzata per pulire le strade e innaffiare i giardini pubblici. I prossimi interventi saranno quindi mirati alla riduzione dei consumi d'acqua e a favorire l'utilizzo di energie rinnovabili.

Si punta alla sensibilizzazione degli abitanti riguardo ad alcune azioni legate alla sostenibilità, da realizzare nel quotidiano, come ad esempio l'incentivazione alla raccolta differenziata dei rifiuti.

Infine, appare possibile affermare che tale progetto punta alla realizzazione di un eco-quartiere all'interno della Medina, attraverso la valorizzazione, il recupero e il riciclo dell'esistente. Utilizzare il termine eco-quartiere è forse improprio, ciò che è certo è che grazie a questi interventi mirati al rispetto dell'ambiente, il centro antico di Tunisi potrebbe iniziare una nuova fase nel processo di salvaguardia, quello legato allo sviluppo urbano sostenibile.

Purtroppo, questa seconda parte del progetto urbano, dall'ampia scala e dagli obiettivi più ambiziosi, non è mai stata avviata, nonostante i progettisti dell'ASM credessero fermamente negli esiti positivi di questa operazione, a causa dei recenti fenomeni d'instabilità politica che hanno causato il blocco di molti interventi destinati alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio in Tunisia.

4.2.3 La *ville neuve*: patrimonio del XX secolo.

Un fenomeno interessante nato negli ultimi anni in Maghreb è la riscoperta del patrimonio urbano e architettonico recente, in altre parole, le architetture e le parti della città costruite durante il periodo coloniale. Vi è dunque un'attenzione rinnovata per la città fuori le mura della Medina, la *ville neuve* realizzata dalla fine del XIX secolo fino alla metà del XX secolo, che corrisponde all'incirca al periodo del protettorato francese, che in Tunisia si è svolto dal 1881 al 1956.

Questo patrimonio architettonico e urbano è stato per molto tempo abbandonato poiché rappresentava un periodo storico che la Tunisia ha a lungo rifiutato. Tuttavia, recentemente la salvaguardia e la valorizzazione di tali architetture è diventata una pratica sempre più diffusa, grazie anche ai lavori di ricerca universitari che hanno iniziato da qualche anno a occuparsi di questo ambito di studi³⁵. Tunisi è stata, infatti, una delle prime città maghrebine a interessarsi di tale patrimonio; questo interesse si è concretizzato attraverso un progetto urbano, avviato dalla municipalità con la collaborazione dell'ASM riguardante la riqualificazione del quartiere *Bab B'Har*, chiamato anche *ville neuve* o *hypercentre*. Questo progetto riflette la presa di coscienza da parte della municipalità riguardo alla necessità di sviluppare una riflessione coerente sul futuro della città di Tunisi, che si è tradotta nella rigenerazione di questo quartiere considerato come l'estensione del centro antico. Tale progetto ha avuto come obiettivi la valorizzazione degli spazi pubblici e la salvaguardia degli edifici d'interesse architettonico e storico, attraverso degli interventi sostenibili, che hanno avuto il merito di rivalorizzare una parte della città per molto tempo trascurata. I lavori sono iniziati nel 2000 e terminati nel 2007.

L'ASM ha compiuto lo studio conoscitivo e l'esecuzione dei lavori di riqualificazione di tali architetture. L'intervento ha riguardato, inoltre, la riabilitazione della *Place du 7 Novembre 1987*, dell'*avenue Bourguiba*, della *Place de l'Indépendance*, dell'*avenue de France* e della *Place de la Victoire*. Dunque, anche in questo caso, lo spazio pubblico è stato il filo conduttore del progetto. L'intervento urbano ha previsto, infatti, la riqualificazione di spazi pubblici su una superficie di 60.000 m². (Figg. 110, 111)

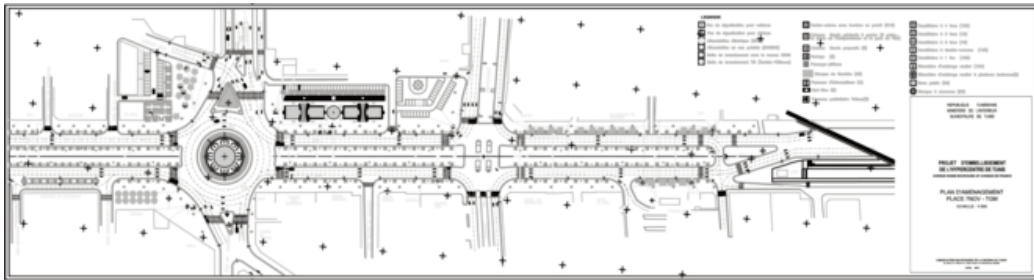


Fig. 110 - La planimetria del progetto di riqualificazione *Place du 7 Novembre 1987*, dell'*avenue Bourguiba*, della *Place de l'Indépendance*, dell'*avenue de France* e della *Place de la Victoire* (2000), © ASM.



Fig. 111 - L'*Avenue Bourguiba*, 2012..

Per quanto riguarda l'*Avenue Bourguiba* e l'*Avenue de France*, quest'imponente asse lungo 1,4 km e largo 60 m si presentava, negli anni Novanta, in forte stato di degrado. Lo spazio pubblico centrale era occupato quasi del tutto da bancarelle e chioschi in cui si vendevano fiori; l'arredo urbano e l'illuminazione erano obsoleti; l'incessante movimento dei pedoni sui marciapiedi e il traffico provocato dalle macchine sulle due corsie era

incontrollato; le *avenue* avevano dunque bisogno di essere rinnovate. Bisognava inoltre trovare un modo per far coesistere il crescente traffico veicolare e il flusso disordinato dei pedoni.

Furono realizzati degli interventi specifici, tuttavia era necessario portare avanti un progetto di valorizzazione per l'intero asse. Il 17 agosto del 2000 il Presidente della Repubblica ha dato il via ai lavori di rinnovamento della strada (Ben Becher 2003: 78). Quest'asse è diventato, dunque, il punto di partenza della rivalorizzazione generale di questa zona, con lo scopo di ridonare attrattività a un luogo, da molto tempo, abbandonato e trascurato a profitto degli altri quartieri della città.

Prima ancora che i lavori di ammodernamento dell'*avenue* iniziassero, il progetto di fattibilità presentato dalla Municipalità è stato oggetto di critiche da parte dei cittadini che temevano il blocco della circolazione in questa importante arteria della città e contestavano la possibilità che i ficus presenti lungo i marciapiedi potessero essere abbattuti. Il Comune ha dunque cercato di dialogare con i cittadini cercando di trovare delle soluzioni che potessero soddisfare le loro esigenze.

I primi lavori hanno riguardato l'allargamento dei marciapiedi laterali, in modo da desaturarli concedendo più spazio ai bar e ai ristoranti all'aperto e alla circolazione dei pedoni. Sono state dunque spostate le due strade carrabili verso il centro, così da ridurre il grande marciapiede centrale che ospitava ben due filari di ficus. I ficus tolti sono stati tutti recuperati e ripiantati a qualche chilometro di distanza in un nuovo giardino chiamato *le jardin de la Méditerranée*. Lo spazio centrale pedonale lungo l'intero asse stradale è stato dotato di un nuovo arredo urbano ed è stata sostituita l'illuminazione pubblica. Inoltre, i chioschi dei fiorai, che causavano sporcizia e disordine lungo l'*avenue*, sono stati spostati oltre la *place du 7 Novembre*. Queste strutture prefabbricate sono state progettate dall'ASM. (Fig 112, 113)



Fig. 112 - L'Avenue Bourguiba, 2012..



Fig. 113 - L'Avenue Bourguiba, 2012..

I lavori hanno interessato tutto l'asse dalla *place de l'Indépendance*, di fronte all'Ambasciata di Francia, in cui lo spazio pubblico è stato ampliato per favorire la circolazione dei pedoni, fino alla *place du 7 Novembre*, dove è stata inserita una grande fontana e una torre con un orologio alla sua sommità, che fa da fondale all'asse. Questa piazza ha ospitato gli eventi serali legati ai Giochi del Mediterraneo, nel settembre 2001. È stato realizzato un nuovo piano del traffico per migliorare la circolazione in quest'asse molto trafficato; per risolvere il problema del parcheggio sono stati inoltre realizzati quattro parcheggi in prossimità dell'*avenue Bourguiba*. (Fig. 114)

Anche le facciate degli edifici dovevano essere recuperate poiché vertevano in stato di abbandono. Il Comune di Tunisi ha dunque domandato all'ASM di stabilire una lista completa dello stato di degrado degli edifici dell'*avenue*. In seguito, è stato richiesto ai proprietari degli edifici aperti al pubblico (ristoranti, negozi, cinema, banche e hotel) di presentare al Comune un dossier con la lista dei lavori da realizzare. Di questi, sono stati autorizzati cinquantadue dossier e i lavori sono stati avviati in tempi molto rapidi. Le facciate degli edifici e la ristrutturazione degli interni delle attività commerciali, situate ai piani terra, sono state realizzate, dunque, dai proprietari grazie ad un contributo pubblico, seguendo un programma dei lavori molto rigoroso, redatto dall'ASM (Z. Mouhli, M J. Guinness 2004: 75-77).

L'ASM ha inoltre consultato gli abitanti durante tutto l'*iter* progettuale per garantire

che le attività commerciali esistenti beneficiassero del processo di rigenerazione in corso e ne assicurassero la continuità. Questi obiettivi hanno avuto una ricaduta concreta nel finanziamento innovativo del progetto e attraverso la formazione degli artigiani locali per la realizzazione dei lavori di recupero. Anche in questo caso i lavori sono stati svolti recuperando le tecniche costruttive e i materiali tradizionali.



Fig. 114 - L'Avenue Bourguiba con la *place du 7 Novembre* sullo sfondo, 2012.

L'ASM ha inoltre restaurato alcuni dei monumenti esemplari presenti in questa zona della città, quattro dei quali situati nell'*avenue Bourguiba*: il *Théâtre municipal* (1902), l'ex-Politeama Rossini (1902) ora Cinema Palace, dell'architetto francese Paul Baron, anch'esso in stile *art nouveau* e inoltre due edifici residenziali costruiti nel 1906. Oltre al restauro degli edifici in *avenue Bourguiba* è degno di nota il recupero del Mercato Centrale il *Fondouk El Ghalla* (1891) e l'antico Tribunale amministrativo (1907) in *rue de Rome*, che adesso sono nuovamente in funzione. (Fig. 115)

Il *Théâtre municipal* è stato progettato dall'arch. Jean Emile Resplandy e costruito nel 1902. Il teatro all'italiana, in stile *art nouveau*, presenta sulla facciata principale in marmo un'imponente loggia, decorata con dei bassorilievi che raffigurano personaggi della mitologia greco romana. La grande sala teatrale presenta 1200 posti ripartiti su quattro livelli. La maggior

parte delle attrezzature dello spazio scenico costituite in legno sono quelle originarie. Questo teatro costituisce quindi una testimonianza interessante della storia del teatro all'italiana. Nel 1992 l'edificio è stato classificato Monumento Storico Nazionale e tra il 2001 e il 2003 è stato recuperato dall'ASM per conto del Comune. I principali interventi di restauro hanno riguardato il consolidamento delle strutture, il rifacimento delle scale di soccorso e della copertura della scena. Il restauro delle facciate e dei decori degli ambienti interni sono identici a quelli originari grazie ad un lavoro accurato, effettuato attraverso diverse ricerche e sondaggi. (Fig. 116)



Fig. 115 - I prospetti di alcuni edifici recuperati dall'ASM nel quartiere Bab B'Har (2000), © ASM.



Fig. 116 - Il Théâtre municipal, 2012.

L'ex Politeama Rossini, che oggi ospita il Cinema Palace, è stato progettato dall'arch. Paul Baron e realizzato nel 1902. Si tratta di un antico teatro all'italiana in stile *art nouveau* al quale negli anni Cinquanta sono state apportate pesanti modifiche, sia negli spazi interni sia soprattutto nel prospetto principale. Il restauro, realizzato dall'ASM nel 2002, ha riguardato principalmente la riconfigurazione della facciata originaria, restituendo il coronamento che era stato demolito, grazie allo studio di documenti d'archivio e di antiche fotografie. (Fig. 117)



Fig. 117 - L'ex Politeama Rossini, 2012.

Il Mercato centrale di *Fondouk El Ghalla*, realizzato nel 1891, occupa l'isolato situato tra la *rue Charles de Gaulle*, la *rue d'Espagne*, la *rue de Danemark* e la *rue d'Allemagne*, coprendo una superficie di circa 12.000 m². I due padiglioni, caratterizzati da una struttura in legno, sono utilizzati ancora oggi. Il recupero del Mercato è stato finanziato dall'AFD (*Agence Française de Développement*) e avviato dall'ASM nel 2003. I principali interventi hanno interessato il restauro dei prospetti, della hall centrale, il consolidamento della struttura in legno dei due padiglioni; il recupero e la riorganizzazione della sala dedicata al pesce; la riabilitazione delle gallerie commerciali e l'adeguamento alle normative vigenti. (Figg. 118, 119)

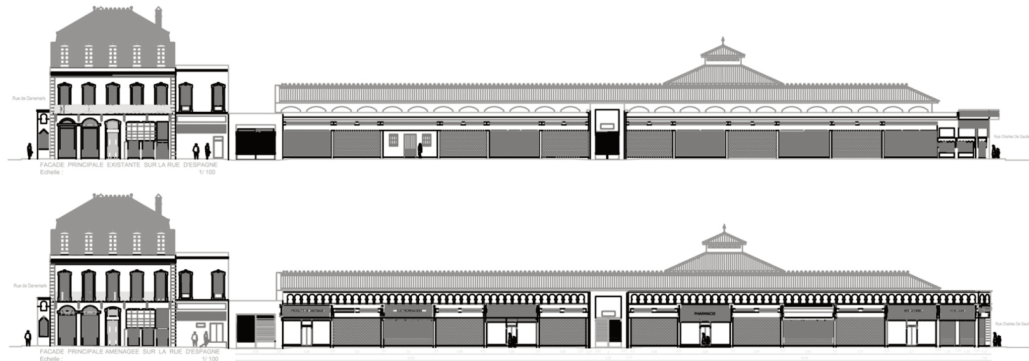


Fig. 118 - Tavola dei prospetti del Mercato centrale realizzata dall'ASM per i lavori di restauro, © ASM.



Fig. 119 - Il Mercato centrale, 2006. © AKTC.

L'antico Tribunale amministrativo, originariamente succursale della Banca d'Algeria, si trova in *rue de Rome*. L'edificio è stato progettato dall'arch. Auguste Peters e costruito nel 1907. L'architettura in stile *beaux-arts*, malgrado le sue dimensioni piuttosto modeste, possiede un carattere monumentale grazie all'utilizzo di materiali nobili e l'impiego di un registro decorativo elaborato. L'interno presenta una hall centrale con una copertura vetrata

finemente decorata. L'edificio è stato restaurato nel 1999 dall'ASM grazie ai finanziamenti del Governatorato Tunisino.

I principali interventi hanno interessato il consolidamento delle strutture e la riconfigurazione delle piante originarie e dei decori, l'adeguamento alle normative vigenti e il restauro dei prospetti. (Fig. 120)



Fig. 120 - Il Tribunale amministrativo, 2003, © Ben Becher 2003.

Grazie a questo intervento nella *ville neuve* l'ASM ha ottenuto nel 2010, il *Aga Khan Award for Architecture*. La giuria spiega così l'assegnazione di questo premio: «La rivitalizzazione del patrimonio architettonico della fine del XIX e dell'inizio del XX secolo, del quartiere *Bab B'Har*, nell'*hypercentre* di Tunisi, rappresenta un contributo e una fonte d'ispirazione importante per la comprensione della storia recente del mondo islamico e del patrimonio culturale dell'epoca coloniale.

Il successo dell'*Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis* (ASM) risiede nel recupero degli edifici emblematici e delle facciate dell'epoca, molto spesso trascurati e distrutti nelle altre città musulmane e a utilizzarli come catalizzatori per un programma di rigenerazione economica ambiziosa e varia» (Aa.Vv. 2010).

La sensibilità e l'ambizione del progetto di rivitalizzazione dell'*avenue Bourguiba* e dell'*avenue de France* mostra come anche il Maghreb sia in grado di giocare un ruolo innovatore e influente nella conservazione del patrimonio moderno.

4.2.5 Conclusioni

Attraverso lo studio dei progetti urbani realizzati a Tunisi dall'ASM appare evidente che la strategia sviluppata sia stata basata sulla valorizzazione e sulla salvaguardia sostenibile del patrimonio attraverso due approcci differenti: urbano e sociale. Gli interventi per la Medina e per la *ville neuve* traducono, infatti, la volontà di portare avanti parallelamente il recupero e la trasformazione del patrimonio per il suo valore architettonico, urbano e culturale, conferendogli un ruolo importante a livello sociale ed economico.

Le azioni intraprese dall'ASM seguono, inoltre, due obiettivi: primariamente la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano, allo scopo di sviluppare il turismo culturale, opzione fondamentale per lo sviluppo economico della Tunisia; in secondo luogo, la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, mirando a conferire alla Medina un ruolo sociale importante per ciò che concerne le tradizioni, l'abitato e l'artigianato.

Dall'esperienza dell'ASM appare, inoltre, l'utilizzo di una rete tecnica pluridisciplinare che stabilisce caso per caso una diagnostica della situazione, in cui le proposte d'intervento superano rapidamente l'ambito della conservazione dei monumenti storici per arrivare ad azioni progettuali integrate che riguardano l'urbano, dedicandosi ugualmente alle condizioni dell'habitat, degli spazi pubblici, dei servizi e delle attività. Gli interventi per la Medina e per la *ville neuve* sono stati incentrati, infatti, sia sugli studi urbani e architettonici, che hanno riguardato le tipologie costruttive presenti, il sistema di crescita e la composizione del tessuto urbano, il ruolo economico, commerciale, culturale e residenziale del centro antico rispetto all'intera città, sia sull'analisi della composizione sociale della Medina, ovvero lo studio della struttura familiare e delle condizioni d'impiego dei suoi abitanti.

Uno degli obiettivi principali di tali progetti è la trasformazione della città antica in una nuova centralità urbana attraverso una politica sociale, urbana e culturale integrata. Sono state realizzate delle azioni urbane allo scopo di evitare lo snaturamento o la marginalizzazione di questo patrimonio, con la consapevolezza che, da una parte, lo sviluppo di un turismo selvaggio, non pianificato, potrebbe avere delle conseguenze negative sul sito e che, d'altra parte, è necessario puntare sullo sviluppo economico della città storica, poiché questa ospita, nella maggior parte dei casi, delle popolazioni povere, incapaci di sostenere i costi di manutenzione e di conservazione del patrimonio.

Dal progetto di salvaguardia e valorizzazione del percorso urbano che collega gli spazi pubblici e il patrimonio architettonico della Medina, dalla *Grande Mosquée Zitouna* alla *Zaouia di Sidi Ibrahim Riahi* emerge l'obiettivo di riabilitare la specificità e l'unità della Medina e di ridefinire il suo ruolo all'interno della città, assicurandone la sua integrazione. Questo esempio è la dimostrazione della possibilità di realizzare un progetto sostenibile per la valorizzazione del tessuto storico che migliori la qualità della vita degli abitanti e sviluppi parallelamente l'economia e il turismo.

Dal progetto di riqualificazione dell'*avenue Bourguiba* e dell'*avenue de France* emerge la rinnovata attenzione per una parte del patrimonio materiale e immateriale della

città per molto tempo abbandonato e rifiutato dalla collettività.

Il patrimonio architettonico tunisino del XIX e dell'inizio del XX secolo incarna l'importanza degli scambi culturali tra il Sud e il Nord del Mediterraneo. Durante il periodo coloniale, infatti, numerosi paesi mussulmani erano il centro delle sperimentazioni moderniste, spesso intraprese da giovani architetti europei dalle idee radicali. La *ville neuve* di Tunisi, testimonia il passaggio dalla struttura urbana medievale della Medina all'impianto urbano ottocentesco a scacchiera, che ha modificato il carattere della città. L'*hypercentre* costituito da edifici residenziali, amministrativi e per il tempo libero, monumenti e spazi pubblici, riveste lo stesso valore e la stessa importanza dei vicoli e degli edifici a patio della Medina. È per questo motivo che tale patrimonio ha il diritto di beneficiare della stessa salvaguardia e protezione del resto del tessuto tradizionale, nonostante certi monumenti non siano stati ancora riconosciuti per la propria importanza storico-architettonica.

La sensibilità e l'ambizione del progetto di rivitalizzazione dell'*avenue Bourguiba* e dell'*avenue de France* mostra come i Paesi mussulmani siano d'ora in poi in grado di avere un ruolo innovatore e influente nella conservazione del patrimonio moderno, conferendogli un nuovo ciclo di vita nella città contemporanea.

Queste esperienze dimostrano che uno dei modi più efficaci per assicurare il futuro della città storica, organismo multifunzionale, comprendente attività residenziali, sociali, politiche ed economiche, è di comprenderla in quanto elemento determinate di dinamiche ambientali in continua mutazione, il riuso del patrimonio monumentale presente nel tessuto storico oggetto d'intervento è un esempio di tale strategia.

Da questi progetti urbani per la valorizzazione del tessuto storico della città di Tunisi è dunque possibile trarre una metodologia comune: in primo luogo la conoscenza accurata del patrimonio urbano, architettonico e immateriale in modo da poterlo conservare e valorizzare in maniera consapevole; approfondendo gli studi e analizzando i fenomeni urbani che condizionano lo sviluppo dei tessuti storici. In secondo luogo, il recupero e il riuso degli edifici esistenti, conservandone la forma e la struttura e modificandone la funzione quando non esiste più quella originale. Inoltre, gli interventi hanno incoraggiato l'approccio partecipativo degli abitanti, al fine di garantire che i residenti e i commercianti beneficiassero dei processi di rigenerazione e ne assicurassero la continuità. Le azioni di recupero degli edifici esistenti hanno, infatti, avuto l'obiettivo di assicurare il ritorno degli abitanti e dei commercianti originari nelle proprie case e attività, una volta ristrutturate. Infine, i lavori di recupero sono stati svolti recuperando le tecniche costruttive e i materiali tradizionali, attraverso la formazione degli artigiani locali.

È possibile affermare che tali progetti di riqualificazione della città storica hanno permesso di fare riconoscere il valore culturale e l'importanza della Medina e della *ville neuve*, nel processo di pianificazione urbana dell'intera città. Come espone l'ex Direttrice Generale dell'ASM Sémia Akrouit Yaiche: «La salvaguardia della Medina non può essere concepita senza essere inserita all'interno della pianificazione dello spazio urbano nel quale s'iscrive. La relazione città antica - città nuova merita di essere valutata per esplorare le possibilità

d'integrazione». (Akrout Yaiche 2003: 112) Inserire il tessuto storico all'interno delle riflessioni sul divenire della città è, dunque, il migliore garante della perennità e della salvaguardia del patrimonio. Bisogna tuttavia precisare che tali interventi non sono stati integrati in una politica urbana generale per l'intera città, al contrario, questi sono stati intesi come azioni puntuali sul tessuto storico. Ciò ha causato la loro interruzione motivata dai cambiamenti politici avvenuti dopo il 2011 che hanno privilegiato strategie urbane differenti.

La 'primavera araba' e la successiva situazione politica caratterizzata da una forte instabilità hanno causato un arresto dell'avanzamento dei progetti previsti per il patrimonio urbano della città. La Tunisia è stato, infatti, il primo Paese del Maghreb a contestare, 17 dicembre 2010, il regime totalitario del Presidente Ben Ali, avviando l'acceso periodo di scontri e proteste chiamato la 'rivoluzione dei gelsomini', che si concluderà con l'abbandono del Paese da parte di Ben Ali, il 13 gennaio 2011 e la formazione di un governo provvisorio. Il percorso verso la democrazia, fortemente voluta dai cittadini è stato tuttavia lungo e travagliato. Negli anni successivi la Tunisia ha vissuto grandi sconvolgimenti politici ed è stata, inoltre, travolta da una grave crisi economica. In questo contesto così complesso l'attenzione nei confronti delle problematiche patrimoniali è stata tralasciata, per altre priorità. Addirittura, durante il periodo della rivoluzione la Medina e il quartiere *Bab Bhar* sono stati oggetto di azioni vandaliche, alcune *zouia* sono state distrutte e profanate, alcune strade della Medina sono state riaperte al traffico e per ragioni di sicurezza gli spazi pubblici dell'*avenue Bourguiba* sono stati recintati con del filo spinato per impedire possibili manifestazioni di protesta. (Fig. 121



Fig. 121 - l'*avenue Bourguiba* il 22 gennaio 2011, © lapresse.tn.

La lotta per la democrazia ha dunque messo in serio pericolo il patrimonio della città e ha interrotto forzatamente l'importante lavoro di monitoraggio e intervento dell'ASM. Gli architetti dell'ASM, negli ultimi anni, si sono interessati principalmente al recupero di singole architetture e hanno continuato, tuttavia, a lavorare all'ipotesi di nuovi progetti urbani, con la speranza che in futuro si ritrovi l'attenzione verso le politiche legate al patrimonio materiale e immateriale della città.

Sono ormai passati tre anni da quel periodo di forti sconvolgimenti; oggi sembra che si stia progressivamente ristabilendo un equilibrio dal punto di vista politico e sociale. Il 26 gennaio 2014, la Tunisia ha approvato la nuova costituzione, che per i temi introdotti ha avuto un'importanza rivoluzionaria. La Tunisia ha, infatti, iscritto nella sua legge fondamentale la parità tra uomini e donne, la libertà di coscienza, il divieto dell'accusa di apostasia e il riconoscimento del carattere civile della repubblica.

Inoltre, le elezioni del 22 dicembre 2014 hanno decretato Béji Caïd Essebsi, *leader* del partito laico *Nidaa Tounes*, Presidente della Tunisia, il primo eletto democraticamente nella storia del Paese.

Grazie a questi cambiamenti di fondamentale interesse, in un momento in cui gli ideali della primavera araba sono stati trasformati in violenze ed estremismo e molti Paesi del Maghreb e del Machrek si trovano a dover contrastare il terribile fenomeno dell'Isis, la rivista *The Economist* ha eletto la Tunisia come Paese dell'anno 2014, poiché nonostante l'economia in difficoltà e il fragile sistema politico «il pragmatismo e la moderazione del Paese hanno contribuito ad alimentare la speranza in una regione misera e in un mondo travagliato» (*The Economist*, 20 dicembre 2014).

Appare, dunque, possibile affermare che ci siano i presupposti per la ripresa delle azioni di recupero e valorizzazione del patrimonio avviate in passato, evitando questa volta gli interventi puntuali sulle architetture o su alcuni elementi urbani, ma al contrario inserendoli all'interno di strategie ad ampia scala, con l'obiettivo di integrarli nella pianificazione urbana dell'intera città.

4.2.5 Intervista

Arch. Zoubeïr Mouhli, Direttore Generale dell'ASM di Tunisi, 3 novembre 2012.

Potrebbe spiegare perché è nata l'Association de sauvegarde de la Médina de Tunis?

Per spiegare la nascita dell'*Association de sauvegarde de la Médina de Tunis* (ASM) bisogna, primariamente, ricordare che la Medina di Tunisi negli anni Sessanta verteva in un forte stato di degrado. Una serie di cause, che riguardavano da una parte l'intensificazione dell'esodo rurale e dall'altra l'ideale modernista che imperava all'epoca, hanno comportato una svalutazione del centro antico. In questi anni, la Medina presentava zone quasi del tutto abbandonate e zone eccessivamente sovrappopolate. Sono stati, inoltre, compiuti diversi sventramenti e demolizioni, sotto il nome di 'rinnovazioni'; la Medina si trovava in una situazione simile alle città storiche europee minacciate dagli sventramenti haussmaniani e svaloriata da tutti i punti di vista. Nonostante questa realtà così drammatica, la Medina presenta ancora un patrimonio incontestabile che le ha permesso, tra l'altro di essere iscritta sulla lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO nel 1979.

L'ASM è stata dunque creata nel 1967, grazie all'intervento della municipalità di Tunisi, in un momento in cui la Medina rischiava di subire pesanti sventramenti e demolizioni a causa dell'approvazione di un progetto che prevedeva la realizzazione di un'autostrada all'interno del tessuto storico. In quel periodo, al centro delle politiche urbane vi era lo sviluppo economico del Paese, che superando le considerazioni di ordine culturale e patrimoniale.

L'ASM ha avuto un ruolo fondamentale poiché ha permesso di fare riconoscere la specificità e l'importanza culturale della Medina, oltre che il suo valore in quanto insieme storico tradizionale nel processo di evoluzione della città. Idee che oggi appaiono evidenti, ma che allora erano difficile da far comprendere.

Quali sono state le azioni che l'ASM ha realizzato in questi anni?

Prima di tutto ci siamo occupati della conoscenza del tessuto storico della Medina. L'ASM si è dotata, infatti, di strumenti scientifici e di un'equipe pluridisciplinare in modo da realizzare una radiografia della città antica, basata sulla comprensione della sua struttura urbana e della comprensione della sua popolazione, sul censimento delle sue attività economiche e sull'analisi dello stato del costruito. Questo lavoro è servito a realizzare un regolamento urbanistico specifico per la Medina. Grazie a questo regolamento siamo riusciti a conservare e a recuperare il tessuto tradizionale, che presenta edifici con un carattere introverso, appropriati al clima locale, efficaci per proteggere dal rumore e compatibili con le forme d'organizzazione sociale dei suoi abitanti.

Dopo aver effettuato questi studi diagnostici abbiamo realizzato il nostro primo intervento operativo, che ha riguardato la ristrutturazione di un quartiere popolare presente nella Medina. Questo quartiere si chiama *Hafsia*, si tratta dell'antica zona ebraica della

Medina, demolita e ricostruita nei primi del Novecento.

Il progetto realizzato dall'ASM ha riguardato la ricostruzione del quartiere attraverso due tappe. Tra il 1972 e il 1975 è stata realizzata la prima parte dei lavori, in cui sono state costruite cento case a patio e un centinaio di negozi. Questi edifici sono stati progettati reinterpretando la tipologia tradizionale a patio. Questo intervento, che ha ricevuto il premio *Aga Khan d'architecture* nel 1983, ha avuto il merito di rimettere in questione la pratica urbanistica del tempo, basata su una scacchiera ortogonale e su un costruito verticale, l'opposto del tessuto storico della Medina. La seconda fase, realizzata tra il 1980 e il 1994, è consistita in un progetto integrato, ideato dall'ASM e dall'*Agence de réhabilitation et de rénovation urbaine* (ARRU). Questa seconda parte ha avuto come obiettivo la riabilitazione degli edifici esistenti, dopo una riduzione della densificazione per assicurare a ogni famiglia una superficie abitabile indipendente di quaranta metri quadri, provvista almeno di un punto acqua e di una cucina.

Dal punto di vista urbano, quest'operazione è stata concepita in modo da assicurare omogeneità urbana tra i nuovi isolati e il tessuto urbano antico che li circonda; ciò è stato effettuato per ottenere una doppia continuità, quella del tracciato antico e progettato, e quella del costruito, esistente e nuovo.

Il progetto è riuscito ad avviare una strategia innovativa in cui il nuovo doveva servire a finanziare l'antico. Infatti, il plusvalore realizzato degli edifici nuovi ha permesso di finanziare le operazioni di riabilitazione; ciò ha permesso l'attivazione di finanziamenti e prestiti ai privati per riqualificare gli edifici all'interno del quartiere *Hafsia*. Anche i costi per l'ammodernamento e la realizzazione della rete viaria sono stati sostenuti dalle nuove costruzioni. Questo intervento ci ha fatto comprendere quanto fosse importante mantenere in quel quartiere la popolazione esistente e bloccare l'aumento incontrollato degli affitti. Per questo motivo la municipalità ha realizzato nel 1993 una legge che ha permesso l'aumento degli affitti secondo una somma supervisionata dalla municipalità. Il progetto è riuscito, infine, a rivitalizzare le attività commerciali del quartiere, a rimpiazzare o riabilitare diverse abitazioni in forte stato di degrado e a favorire gli scambi tra abitanti di estrazioni sociali differenti.

Il secondo intervento portato avanti dall'ASM ha riguardato il risanamento delle oukalas; potrebbe parlarmene?

Le *oukalas* rappresentavano l'espressione di un abitato insalubre a causa dell'occupazione incontrollata degli edifici residenziali presenti nella Medina da circa un secolo. Alla fine del XIX secolo la realizzazione della *ville neuve* ha portato la città tradizionale a diventare ancora più degradata, questa ha perso non soltanto le sue attività essenziali, ma è diventata un luogo popolato da gente che veniva dalle campagne alla ricerca di un lavoro e di una casa. Tale situazione di degrado è stata accentuata dopo l'indipendenza, quando gli abitanti della Medina si sono trasferiti nei nuovi quartieri residenziali della *ville neuve*, abbandonando le loro case che sono state affittate. I proprietari affittavano gli appartamenti a più famiglie

poiché venivano affittate le singole stanze anche per brevi periodi. Per tale motivo queste case furono chiamate *oukalas*, termine originariamente usato per gli alberghi che affittavano le stanze alla giornata o alla settimana. La Medina era abbastanza adatta a questo tipo di residenze temporanee, poiché costituita da case a patio che si prestavano all'affitto delle stanze. Questo fenomeno ha interessato non soltanto le case tradizionali, ma anche altri edifici destinati ad altre funzioni, come palazzi, dimore, *medersas*, ecc. Dunque, oltre ai problemi sociali legati a questo fenomeno, la minaccia di perdere una parte del parco immobiliare d'interesse architettonico e storico era molto probabile.

Il degrado e il deterioramento di questi edifici era talmente grave che il Presidente della Repubblica, nel 1990, decise di rialloggiare d'urgenza gli abitanti di alcune *oukalas* che stavano per crollare, demolirle e ricostruire negli stessi terreni. Fu istituita una commissione *ad hoc* formata da rappresentanti delle amministrazioni pubbliche e progettisti, tra cui anche l'ASM. Dopo un attento studio dello stato di fatto, la commissione decise di dividere le *oukalas* in due categorie: edifici da evacuare d'urgenza e demolire ed edifici che necessitavano di lavori di consolidamento e ristrutturazione.

I lavori furono divisi in quattro *tranches*: la prima fase ha previsto la demolizione degli edifici in rovina e la realizzazione di nuove residenze private e di 387 alloggi sociali; nella seconda fase sono stati ristrutturati circa quattrocento edifici, sia nella Medina che nel quartiere *Bab Bhar* e demoliti, invece, quelli fortemente degradati; la terza *tranche* ha portato avanti altri lavori di riabilitazione dell'esistente esistenti, gli alloggi riqualificati erano circa 300.

I lavori di riqualificazione degli edifici esistenti hanno riguardato il consolidamento delle strutture, l'adeguamento degli alloggi alle norme sugli impianti e l'igiene e la riabilitazione degli spazi condominiali. Inoltre, una quarantina di edifici pubblici, trasformati nel tempo in *oukalas*, sono stati riqualificati dall'ASM mantenendo i residenti sul posto. Le architetture che presentavano un particolare interesse architettonico e storico sono state riqualificate in servizi culturali o collettivi.

Infine, la quarta parte del progetto ha riguardato la costruzione di nuove residenze nei terreni liberati dalle demolizioni precedenti. Le famiglie che hanno perso la casa sono state in parte rialloggiate nei nuovi edifici della Medina e in parte in una nuova lottizzazione realizzata a *El Agba*. I residenti potevano diventare proprietari degli appartamenti che gli erano stati assegnati, grazie a un sistema di affitto/vendita in venticinque anni e senza interessi. Attraverso questo sistema le famiglie potevano diventare proprietarie di un appartamento di quarantadue metri quadri su un isolato di novanta metri quadri con la possibilità di estensione al piano superiore. Questa iniziativa è stata molto importante per favorire una popolazione che non era eleggibile al sistema abituale d'accesso alle residenze sociali.

In conclusione, questo progetto ha permesso la costruzione di più di 1300 nuovi alloggi, permettendo inoltre la salvaguardia di alcuni edifici del patrimonio immobiliare.

Da chi è stato finanziato questo progetto?

In parte è stato finanziato con fondi statali e in parte con un finanziamento da parte del FADES (*Fond Arabe de Développement Economique et Social*). La municipalità ha, infatti, contrattato con il FADES un prestito di 15 milioni di dollari.

Quali sono stati gli effetti di questi progetti sulla Medina?

Grazie a questi progetti è stata evitata la museificazione del tessuto antico, permettendoci di incoraggiare il ritorno dei cittadini. Queste operazioni hanno, infatti, favorito un effetto a catena: parallelamente alle nostre azioni di recupero e valorizzazione della Medina, dagli anni Novanta in poi, diversi privati hanno iniziato a recuperare architetture patrimoniali ed edifici più modesti, soprattutto all'interno della zona centrale della Medina. Il *Festival de la Médina*, che si tiene tutti gli anni durante il mese del ramadan, ha contribuito alla valorizzazione della città antica, di cui si riconosce oggi l'interesse culturale.

Nel 2008 l'ASM ha lavorato nuovamente sul tessuto storico con un progetto urbano per la tutela e la valorizzazione di un percorso urbano all'interno della Medina; potrebbe descriverci questo intervento?

Questo progetto è stato ideato dall'ASM e della Municipalità ed ha riguardato il recupero e la valorizzazione di un percorso urbano nella zona centrale della Medina. Si tratta di un asse che parte dalla grande moschea *Zitouna* e porta alla *zaouia* di *Sidi Ibrahim Riahi*. Questo progetto ha cercato di creare un equilibrio con i due circuiti turistici esistenti: quello di *Dar Ben Abdallah* nella parte a Sud della città antica e quello dei *souks* legati al commercio e all'artigianato. Questo percorso urbano passa dalla *rue Sidi Ben Arous*, *rue du Pacha*, *rue de la Hasfia* e *rue du Tribunal*. L'asse oggetto dell'intervento conduce ugualmente a diversi servizi pubblici a carattere culturale e patrimoniale ed è intervallato da tre piazze: la *place du Tribunal*, la *place Ramadan Bay* e la *place Bir El Hajjar*.

Questa parte della Medina presentava diversi problemi riguardanti il costruito: il crollo delle facciate, il deterioramento delle cornici delle porte monumentali, il degrado degli elementi architettonici, come le colonne d'angolo, i *sabbats* e gli archi rampanti, l'alterazione degli intonaci, l'utilizzo di porte metalliche e d'insegne luminose, la presenza di pluviali e cavi elettrici sui prospetti. Gli spazi pubblici erano invasi dalle automobili, le strade e i marciapiedi erano danneggiati e l'illuminazione pubblica era in pessimo stato.

Il progetto ha mirato a promuovere il concetto di patrimonio culturale. La Medina non costituisce una giustapposizione di edifici monumentali, ma è un insieme urbano unico, vivente che presenta una grande coerenza nella sua struttura costruita e funzionale. Questo cambiamento di scala passa dalla valorizzazione degli edifici singoli come componenti di un insieme, ma anche dall'attenzione prestata alle relazioni contestuali, generatrici d'omogeneità (pavimentazione, illuminazione pubblica, facciate).

Tra gli obiettivi del progetto vi è stata la sensibilizzazione della popolazione locale al valore del suo habitat. L'intervento ha inoltre mirato allo sviluppo turistico della Medina, al

di là del circuito commerciale dei *souks*, nella convinzione che il turismo possa far parte di un progetto economico sostenibile.

Da chi è stato finanziato questo intervento?

Questo progetto urbani fa parte dell'insieme delle azioni legate ai programmi di promozione del turismo culturale. È stato finanziato dal *Fond de protection des zones touristiques* e dalle amministrazioni pubbliche si sono occupate del finanziamento degli edifici di loro proprietà e degli spazi pubblici.

Perché la seconda fase dei lavori non è ancora stata realizzata?

Purtroppo a causa dell'instabilità politica che affligge il nostro Paese in questo periodo, i fondi per questi progetti di riqualificazione della Medina sono stati tagliati.

Dopo la rivoluzione, il contesto naturale e quello urbano di Tunisi, come quello di altre città e villaggi del Paese, sono stati vittime di atti di vandalismo e di comportamenti irresponsabili. Sono state attuate delle demolizioni allo scopo di realizzare delle speculazioni immobiliari, estensioni di case o interventi sui prospetti senza alcuna autorizzazione; sono state inoltre operate aggressioni allo spazio pubblico e alla città antica, provocando un serio degrado delle architetture verso le quali la società civile ha invocato delle azioni concrete.

Gli interventi realizzati dall'ASM all'interno della Medina possono essere definiti come delle operazioni sostenibili?

Le nozioni di città sostenibile e di eco-quartiere sono oggi molto attuali. Questi concetti sono molto inflazionati in questo momento. Tuttavia, molto spesso queste operazioni sono molto costose e fuori dalla portata del contesto tunisino. La questione attuale dello sviluppo sostenibile, la diffusione della città sostenibile e dell'eco-quartiere, sono in ogni modo delle occasioni per riflettere sulla riqualificazione e sulla valorizzazione della città storica, che noi abbiamo portato avanti in accordo con alla Municipalità. Prima di tutto, attraverso la strategia di salvaguardia sviluppata dagli anni Sessanta in poi all'interno della Medina, che a mio avviso può essere ricondotta alla logica dello sviluppo sostenibile. Credo che i differenti quartieri che compongono la Medina potrebbero diventare degli eco-quartieri. Bisogna, tuttavia costatare che quando si parla di eco-quartieri s'intendono spesso delle nuove urbanizzazioni; ma l'obiettivo dello sviluppo sostenibile è spesso anche la riabilitazione di quartieri antichi che hanno un valore patrimoniale, tenendo conto di considerazioni ecologiche legate al contesto urbano esistente.

Inoltre, studiando il tessuto urbano della Medina ci si accorge facilmente di come questa sia stata costruita in perfetto equilibrio con il suo ambiente naturale. Il tessuto urbano della Medina presentava, fin dalla sua origine un gran numero di pozzi e di cisterne individuali che permettevano a ogni famiglia di utilizzare una parte della falda freatica; l'acqua piovana stagionale veniva, inoltre, raccolta sui tetti delle case. L'acqua dei pozzi era riservata alla cucina e l'acqua delle cisterne veniva utilizzata per gli altri bisogni

domestici. L'irruzione dell'acqua potabile nella Medina, all'inizio del XX secolo, ha rimesso in discussione queste pratiche tradizionali, già compromesso dall'inquinamento progressivo della falda freatica. L'uso dei pozzi e delle cisterne è stato dunque ridotto progressivamente fino a portare all'abbandono di tali pratiche. La perdita di questo patrimonio ha comportato lo sviluppo dell'umidità di risalita nelle case, causata dall'aumento capillare della falda freatica non utilizzata. Oltre all'abbandono di queste tecniche per la raccolta delle acque sono state, inoltre, progressivamente abbandonate le tecniche edilizie tradizionali e i *savoir-faire* legati alla costruzione degli edifici. I materiali da costruzione tradizionali, come i mattoni, la pietra e la calce, sono stati rimpiazzati con materiali industriali, come il cemento, l'acciaio e il mattone rosso.

Considerare la Medina di Tunisi in una prospettiva legata allo sviluppo sostenibile fa parte, dunque, di una sfida ancora più complessa, si tratta infatti di recuperare i *savoir-faire* e le tecnologie del passato, trasformandole in una fonte d'ispirazione privilegiata.

Potrebbe descriverci l'intervento realizzato dall'ASM sulla ville neuve?

Questo progetto ha riguardato la riqualificazione dell'*Avenue Bourguiba*, dell'*Avenue de France*, della *Place du 7 Novembre 1987*, della *Place de l'Indépendance* e della *Place de la Victoire*. Si tratta di un intervento di ammodernamento degli spazi pubblici e di recupero dei monumenti più rappresentativi lungo questo importante asse della città, per molto tempo trascurato. I lavori sono iniziati nel 2000 e terminati nel 2007.

L'ASM ha compiuto lo studio conoscitivo e l'esecuzione dei lavori di riqualificazione degli edifici, mentre il Comune si è occupato degli spazi pubblici.

Prima dell'intervento lo spazio pubblico centrale dell'*avenue Bourguiba* si presentava in forte stato di degrado, era occupato dai chioschi dei fiorai e l'arredo urbano e l'illuminazione erano obsoleti. I primi lavori hanno riguardato l'allargamento dei marciapiedi laterali, attraverso lo spostamento delle due strade verso il centro, così da ridurre il grande marciapiede centrale che ospitava due filari di ficus. Lo spazio centrale pedonale lungo l'intero asse stradale è stato dotato di un nuovo arredo urbano ed è stata sostituita l'illuminazione pubblica.

I fiorai sono stati spostati oltre la *place du 7 Novembre*; siamo stati noi dell'ASM a progettare i nuovi chioschi. Abbiamo inoltre realizzato il progetto dell'arredo urbano e dell'illuminazione pubblica.

Ci siamo inoltre occupati di realizzare una lista dello stato di degrado degli edifici dell'*avenue*. L'ASM ha restaurato alcuni dei monumenti esemplari presenti nel quartiere *Bab Bhar*, come il *Théâtre municipal*, l'ex-Politeama Rossini che oggi ospita il Cinema Palace, entrambi in stile *art nouveau*.

Per quanto riguarda gli edifici privati, i lavori di ristrutturazione delle facciate e degli interni delle attività commerciali, situate ai piani terra, sono stati realizzati dai proprietari grazie ad un contributo pubblico, seguendo un programma dei lavori preparato dall'ASM.

Abbiamo consultato gli abitanti e i commercianti durante tutto l'*iter* progettuale per

garantire che questi beneficiassero del processo di rigenerazione in corso e ne assicurassero la continuità.

Dopo la fine dei lavori, quest'asse, che è stato da sempre il luogo di sosta e d'incontro privilegiato dai tunisini, è diventato lo spazio pubblico d'eccellenza della città e gli edifici lungo l'asse sono stati riconosciuti dagli abitanti come parte del patrimonio architettonico. Purtroppo, la situazione di grande instabilità causata dalla rivoluzione ha comportato la trasgressione delle norme urbanistiche e la realizzazione di diversi abusi. Proprio accanto al *Théâtre municipal* in *avenue Bourguiba*, al posto di un edificio esistente ne è stato costruito uno nuovo che non rispetta il regolamento edilizio vigente; noi dell'ASM abbiamo duramente criticato questo progetto, che è stato realizzato in ogni modo, grazie all'autorizzazione della Municipalità.

Come viene intesa oggi, nel periodo post-rivoluzione, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio?

Dopo la rivoluzione del 14 gennaio 2011 i cittadini tunisini, hanno continuato a far prevalere i loro diritti riguardo alla democrazia, alla giustizia al lavoro e alla cultura; il diritto al patrimonio è indissociabile da quello della cultura. Mi riferisco al diritto di una comunità alle testimonianze materiali del proprio passato, qualsiasi sia la propria origine. Il diritto al patrimonio si traduce, allo stesso modo, in una battaglia importante, quella per l'accessibilità a spazi urbani di qualità; una battaglia che mira alla riappropriazione del patrimonio architettonico e urbano come fattore di costruzione di cittadinanza e d'inclusione sociale e non come un processo dal quale i cittadini si sentano esclusi o che sia portato avanti a loro insaputa.

Questo risveglio è confermato dalla creazione recente di nuove associazioni, riguardanti i diritti umani e di cittadinanza. Come l'associazione *Patrimoine 19/20*, nata per la protezione e la difesa del patrimonio recente in Tunisia, che rappresenta questa volontà rinnovata da parte dei cittadini di riappropriarsi del proprio passato e della propria memoria e il riconoscimento di una responsabilità, sia degli individui singoli che delle collettività, nella difesa del patrimonio culturale del Paese. In un contesto come quello della Tunisia post-rivoluzionaria, il diritto al patrimonio dovrebbe essere, prima di tutto, un diritto alla memoria, senza veti ideologici a priori. Appare dunque che oggi non c'è più alcun rifiuto riguardo a determinati periodi storici, che oggi fanno parte della storia del Paese, alcuna volontà di cancellarli dalla memoria collettiva. Come hanno diritto alla loro Medina, i tunisini hanno diritto, per esempio al loro patrimonio recente, quello del XIX e del XX secolo che è ugualmente, depositario di una parte della memoria dei cittadini. Quando si proteggono questi 'luoghi della memoria', si conservano meno gli edifici quanto le tracce e le cicatrici di una storia recente.

Le più belle arterie stradali di Tunisi, composte dall'*avenue Bourguiba* e dall'*avenue de France*, luogo delle grandi manifestazioni del 14 gennaio 2011, e la Kasbah, simbolo della resistenza agli oppositori dell'*ancien régime*, simboleggiano da molto tempo il desiderio di libertà e di democrazia dell'intero popolo e, a questo titolo, sono degni di un'attenzione particolare.

Note

- 1) Negli anni Sessanta è il secondo porto d'Europa, dopo Rotterdam. Nel 2010 il porto è retrocesso al quarto posto, dopo Anversa, Amburgo e Amsterdam. Nonostante l'attività portuale si sia ridotta, il porto resta ancora una delle principali fonti di occupazione della regione. Nel 2006 il GPMM ha dato lavoro a 40.000 persone, di cui 9000 sono lavoratori diretti (Bertoncello, Dubois, 2010, pp.32-33).
- 2) Tra il 1950 e il 1974, l'incessante crescita demografica ha reso necessaria la realizzazione di 172.000 abitazioni, di cui 50.000 HLM (*habitation à loyer modéré*), residenze ad affitto moderato (Bertrand 2012: 220).
- 3) I quartieri sud accolgono infatti: il poli universitario di *Luminy*; l'*Hopital Sainte-Marguerite*; lo stadio *Vélodrome*; il Parc Borely, il più grande parco della città; l'ippodromo; le spiagge del *Prado* e il porticciolo turistico della *Pointe-Rouge*.
- 4) La *Mission à l'aménagement urbain* (Missione di Pianificazione Urbana) era una struttura legata al *Secrétariat général de la ville*, organo amministrativo del Comune e all'*Agence d'urbanisme de Marseille (Agam)*, l'Ufficio Urbanistica di Marsiglia.
- 5) Questi antichi magazzini industriali, di proprietà della *Compagnie des docks*, furono progettati dall'ing. P. Talabot e costruiti sotto la direzione dell'arch. G. Desplaces, tra il 1858 e il 1864. I *Docks* sono composti da 4 capannoni, articolati ciascuno attorno a un cortile interno e dell'*Hotel de Direction*. *Les Docks* misurano 365 m di lunghezza e hanno una superficie complessiva di 80 000 m². Dopo un lungo periodo di declino alla fine della Seconda Guerra Mondiale, i *Docks* sono stati definitivamente abbandonati alla fine degli anni Settanta, www.les-docks.fr, consultato il 14 dicembre 2014.
- 6) La situazione finanziaria è talmente difficile che il Comune è costretto a indebitarsi per realizzare le opere pubbliche necessarie. Nel 1991 Marsiglia è la città più indebitata di Francia, con i suoi 11 miliardi di franchi di debiti.
- 7) L'*Agence d'urbanisme de Marseille (Agam)* è l'Ufficio Urbanistica di Marsiglia, ed ha una funzione di consulenza e di coordinazione pianificata delle politiche di sviluppo urbano, <http://www.agam.org/fr/agence/decouvrir-lagam.html>, consultato il 14 dicembre 2014.
- 8) La *Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (DAU)* è la direzione dell'amministrazione centrale incaricata della pianificazione urbanistica da parte del *Ministère de l'Équipement*.
- 9) *Société Nationale des Chemins de fer Français*, sono le ferrovie dello stato francesi.
- 10) I risultati di questa consultazione sono esposti nella pubblicazione: Aa. Vv., *Marseille Euroméditerranée: Un nouvelle imaginaire pour la ville*, Ministère de l'Équipement, Parigi 1994.
- 11) La Dichiarazione di Barcellona, del 28 novembre 1995, incentiva l'avvio di politiche economiche, sociali e culturali per la cooperazione multilaterale tra l'Unione europea e i dodici paesi del Sud del Mediterraneo.
- 12) Robert-Paul Vigouroux, Sindaco della città di Marsiglia dal 1986 al 1995.
- 13) Il 50% di queste residenze sono state costruite prima del 1915; prima dell'intervento il 20% di queste erano in cattive condizioni, il 13% erano vacanti e solamente il 24% erano occupate dai loro proprietari.
- 14) Dal 1999 al 2006, la città cresce dal punto di vista demografico, dello 0,71% l'anno, guadagnando 40.610 abitanti. Inoltre, conquista il quarto posto tra le più importanti città francesi, aumentando l'occupazione del 31%.
- 15) Il *MuCEM* raccoglie le collezioni riguardanti le culture mediterranee provenienti dal museo delle Arti e delle Tradizioni Popolari creato nel 1937 a Parigi. È la prima volta che un museo si rivolge esclusivamente a tale area geografica, con l'obiettivo di mostrare il Mediterraneo come spazio di condivisione e di scambio, cercando di creare una storia comune tra le diverse civiltà mediterranee. Questo museo è, inoltre, la prima grande infrastrut-

tura culturale realizzata dallo Stato francese al di fuori di Parigi. L'edificio è un cubo di 19 metri di altezza, rivestito con dei pannelli traforati in cemento. Il museo è diviso in due parti da una faglia nella quale penetra una passerella metallica che lo collega alle sale espositive del *Fort Saint-Jean*.

16) I lavori di restauro del Fort Saint-Jean sono stati realizzati dall'arch. François Botton, *Architecte en Chef des Monuments Historiques*. Il progetto architettonico degli interni, degli accessi e degli esterni è stato realizzato dagli arch. Roland Carta e Rudy Ricciotti, dal museografo Zette Cazalas, dai paesaggisti dell'Agence APS, <http://www.mucem.org/fr/le-mucem/un-musee-trois-lieux/le-fort-saint-jean>, consultato il 14 dicembre 2014.

17) La *Villa Méditerranée* presenta la forma di una C, avente la parte superiore a sbalzo (40 metri) e la parte inferiore immersa nel bacino artificiale realizzato tra i due nuovi edifici culturali. L'edificio 'sottomarino', interamente in metallo, è stata costruito secondo le tecniche della costruzione navale e rispettando il sistema di certificazione *off-shore*.

18) Il viadotto autostradale A55, che divideva il *waterfront* dalla città, è stato demolito ed al suo posto sono stati realizzati i tunnel *Major - Dunkerque* (2002) e quello della *Joliette* (2011), che hanno permesso di rendere più scorrevole la circolazione uscendo dalla città e di riqualificare i quartieri in superficie.

19) Le tre torri sono state classificate PHE (*Performance High Energy*). Il quartiere sarà chiuso al traffico e sarà animato da una strada interna, nella quale si troveranno le attività commerciali presenti ai piani terra degli edifici.

20) L'OPAH (operazione programmata di miglioramento dell'abitato) è il principale strumento normativo con il quale, in Francia viene realizzata la riqualificazione dei centri urbani che presentano edifici degradati e insufficienza di abitazioni e di servizi pubblici. Oltre alla riqualificazione delle facciate, l'OPAH si è occupata di intervenire sulla manutenzione delle scale condominiali, la ristrutturazioni dei tetti, la messa a norma degli ascensori. <http://www.lesopah.fr/programmes/opah.html>, consultato il 14 dicembre 2014.

22) Il progetto prevede, in particolare, la costruzione di 600 alloggi, alcuni edifici commerciali, hotel e uffici e la realizzazione di servizi pubblici di quartiere. Inoltre, verrà realizzato un bacino di ritenzione idrica e un parcheggio sotterraneo.

22) L'arch. Matthieu Poitevin, supportato dall'architetto incaricato dal Comune Patrick Bouchain, realizza nel 2001, un primo progetto chiamato *L'air de ne pas y toucher*, che ha permesso di mettere in sicurezza l'esistente, rendendo più consoni e più luminosi gli spazi per le attività artistiche. Negli anni successivi sono stati realizzati altri due progetti: *L'air 2 ne pas y toucher* (2005) e *Jamais 2 sans 3* (2008).

23) *Batiments durables méditerranéens*, <http://polebdm.eu>, consultato il 14 dicembre 2014.

24) La strategia economica dell'EPAEM è stata vincente, perché nonostante il periodo di crisi economica è riuscita a coinvolgere importanti investitori privati, come: CMA-CGM, DHL, Crédit Lyonnais, Société Générale, UbiFrance, Telecom Italia, 9 Telecom, BNP Paribas, Crédit du Nord, Compass Group, Futur Telecom, Kawasaki kine, Tiscali, Caisse d'Epargne, Bouygues Immobilier, GFC, Nouveaux Constructeurs, GE Money Bank, IBM, ecc. <http://www.euromediterranee.fr/qui-sommes-nous/les-partenaires-publics.html>, consultato il 14 dicembre 2014.

25) Cfr. <http://www.euromediterranee.fr/themes/emploi.html>, consultato il 14 dicembre 2014.

26) Alcuni storici spiegano come il toponimo berbero *Tynes* o *Tunes*, che è stato inseguito trasformato in *Tunis*, è legato alla civiltà libica, in cui significa: *bivacco*, *accampamento* e in particolare *essere coricato* o *passare la notte*, da qui l'idea di luogo di accampamento per la notte. P. SEBAG, *Tunis. Histoire d'une ville*, L'Harmattan, Parigi 1998, p. 54.

27) Tra gli architetti francesi che facevano parte dell'equipe dell'arch. Bernard Zehruss si ricordano: Marmey, Lecouteur Kyriacopoulos, Erba, Dolce, Patout. Cfr. M. AWAD, *Patrimoines partagés en Méditerranée. Eléments clés*

de la *réhabilitation*. *Programme Euromed Heritage II*, Alexandria Preservation Trust, Alessandria 2005, pp. 10-23.

28) L'impero ottomano durò dal 1299 al 1922. La conquista ottomana del Sud de Mediterraneo comincia nel 1516 a Mossoul, in Irak, e si completa a Tunisi nel 1574, ad eccezione del Marocco, che è comunque sotto la sua influenza.

29) L'*Aga Khan Trust for Culture* (AKTC) è un'agenzia di sviluppo che fa parte dell'*Aga Khan Development Network* (AKDN) e si occupa della rivitalizzazione sociale, economica, culturale e urbana delle comunità del mondo musulmano. Ogni tre anni quest'agenzia organizza l'*Aga Khan Award for Architecture* in cui vengono premiati i progetti urbani e architettonici d'eccellenza riguardanti il recupero del patrimonio e l'ideazione di nuove architetture. Questo premio cerca di valorizzare e premiare gli interventi che si occupano dei bisogni e delle aspirazioni delle società nel mondo, in cui i musulmani hanno una presenza significativa. AKDN è un gruppo di agenzie di sviluppo che si occupa dell'ambiente, della salute, dell'educazione, dell'architettura, della cultura, della microfinanza dello sviluppo rurale, della promozione del settore privato e della rivitalizzazione delle città storiche. Cfr. <http://www.akdn.org/default.asp>, consultato il 4 gennaio 2015.

30) La *zaouia* presenta al suo interno una sala dedicata all'insegnamento del corano, chiamata *kouttèb*. Questo edificio, oltre ad essere un luogo in cui si studia il corano, aveva una funzione sociale, costituendo un luogo d'incontro e di scambio tra gli uomini.

31) La *rue du Pacha* vicina all'area fortificata della Kasbah, veniva originariamente chiamata *rue Dar Al Bacha*, per la presenza della nobile dimora costruita dai Turchi, dalla quale la strada prendeva il nome. Durante il periodo di occupazione, i Turchi si stabilirono nell'edificio *Dar Al Bacha*, che rivestiva la duplice funzione di residenza e sede amministrativa del *pasha*. Questa strada è importante anche per la sua vicinanza a numerosi edifici pubblici e privati sempre del periodo Ottomano; inoltre l'illuminazione pubblica è stata interamente sostituita.

32) Conosciuta sotto il nome di *Jamâa EZ-Zitouna* 'moschea dell'ulivo', questo edificio religioso si erge su una superficie di 5000 mq. La moschea con le due torri di controllo, negli angoli nord-est e sud-est dell'edificio, è stata per molto tempo un avamposto difensivo rivolto verso il mare. Nel 732 d.C., la moschea fu soggetta a diversi lavori di ammodernamento, per volere del governatore *Abdullah Ibn EL Habhab*, tuttavia fu nel periodo della dominazione *Aghlabida*, che quest'architettura subì forti modifiche; in questo periodo, infatti, fu ricostruita dall'emiro Abu Ibrahim Ahmed, nell'856-864 d.C., utilizzando materiali da costruzione recuperati dalle rovine di Cartagine. La cupola del *Mihrab* risale a quest'epoca. Il minareto è stato restaurato e poi completamente ricostruito nel 1898; il motivo a 'diamante' della decorazione è ispirata dalla moschea della Kasbah.

33) Costruita sotto *Ahmed Bey* nel 1850, la *Zaouia* è dedicata alla memoria di Sidi Ibrahim Riahi, scienziato e magistrato di Tunisi, che ha introdotto la confraternita *Husseinites Tijaniya* (la confraternita dei seguaci di *Sidi Ahmed Tijani*) in Tunisia, diventandone il capo. L'ingresso dell'edificio conduce a un piccolo cortile quadrato, scoperto, circondato da Nord a Ovest da due camere per i visitatori e i fedeli della *Zawiya*. Ad Est di questo cortile, si trova l'oratorio con una grande cupola caratterizzata da intonaco decorativo. Questa cupola, che domina il monumento con le sue piastrelle verdi, è stata restaurata da *Sadok Bey* nel 1878. Nell'oratorio si trova una porta che si apre in una piccola sala riservata alla tomba di Sidi Brahim.

34) Il significato della parola *Attarine* deriva dal termine arabo *ATTR*, che significa buon odore. Il *souk El Attarine* è stato costruito nel 1240 per volere di *Abu Zakaria*, sovrano della dinastia *Hasfide*. I mercanti di questo *souk* vendevano profumi di tutti i tipi, henné, incensi, candele, prodotti di bellezza e altri prodotti necessari per le diverse feste e per i matrimoni arabi. La corporazione degli *Attarine* (dei profumieri) è la più antica, era formata da

notabili e da grandi personalità religiose; droghieri e farmacisti presenti nel souk *El Grana* erano sotto la loro autorità. Questa corporazione così potente nel Medio Evo, è oggi quasi scomparsa, rimangono soltanto i banconi e gli scaffali scolpiti a testimoniare l'antica ricchezza.

35) Riguardo alle ricerche realizzate sul patrimonio architettonico e urbano recente della città di Tunisi si rimanda alla lettura di: J. HUEBER, C. PIATON, *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

Riferimenti bibliografici

A

- AA.Vv., *Present et avenir des Médinas (de Marrakesh à Alep)*, Fascicule de Recherches, n. 10-11, Tours 1982.
- AA.Vv., *Environmental design. Maghreb. From colonialism to a new identity*, Journal Design Research Centre, Carducci Editore, Roma 1985.
- AA.Vv., *Environmental Design. Maghreb, from colonialism to a new Identity*, Journal of islamic environmental design research centre, Carucci Editore, Milano 1985.
- AA. Vv., *La métropole inachevée*, Club AMM, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues 1994.
- AA. Vv., *20ème Anniversaire du Classement de la Médina de Tunis sur la Liste du Patrimoine Mondial (1979-1999)*, Actes du Colloque de Tunis, ottobre 1999.
- AA. Vv., *Diversité culturelle et dialogue interculturel en Tunisie*. Bureau de l'UNESCO a Rabat, Rabat 2009.
- AA. Vv., *Gestion et conservation du patrimoine culturel immobilier dans les pays du Maghreb. La Tunisie*. Bureau de l'UNESCO a Rabat, Rabat 2009.
- AA. Vv., *Prix Aga Khan d'Architecture, dossier des projets laureats*, 2010.
- AA. Vv., *Institut de recherche sur le Maghreb contemporain (IRMC)*, Bollettino trimestrale, n.5, gennaio-marzo, 2011.
- AA. Vv., *Marseille Euroméditerranée. Un laboratoire de l'architecture du soleil*, Le mook autrement, Parigi 2014.
- ABDELKAFI J., "La Médina de Tunis l'espace historique face au processus d'urbanisation de la capitale", in AA. Vv., *Present et avenir des Medinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de Recherches n. 10-11, CNRS, Tours 1982.
- ABDELKAFI J., *La médina de Tunis. Espace historique*, Presses du CNRS, Parigi 1989.
- ABDELKAFI J., "Médinas en devenir", in M. BALBO (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.
- AKROUT YAICHE S., "Tunis. Une strategie de sauvegarde durable pour la Medina", in UNESCO, *Patrimoine et Développement durable dans les Villes Historiques du Maghreb. Enjeux, diagnostics et recommandations*, Fés 2003.
- AKROUT YAICHE S. (a cura di), *Tunis Patrimoine Vivant, Conservation et Créativité. Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis (1980 - 2012)*, Tunisi 2013.
- AMBROSINI G., "Il Mediterraneo dal 1919 ad oggi. La politica delle varie potenze e il compito dell'Italia", *Gli annali dell'Africa italiana*, vol. 4, n. 1, 1941.
- AMMAR L., "Maisons et villas à Tunis 1900-1930. Un type d'habitat européen, des formes décoratives plurielles", *Archibat: Architecture Bâtiment Urbanisme*, n.3, giugno 2001.
- AMMAR, *Histoire de l'architecture en Tunisie de l'Antiquité à nos jours*, Tunisi, ENAU, 2011.
- AMMAR L., *Formes urbaines et architectures au Maghreb aux XIX et XX siècles*, Tunisi, Centre de Publication Universitaire, Tunisi 2011.
- AMOREI M., *Tunisi durante il protettorato francese: la città e i suoi piani tra la fine del XIX e la metà del XX secolo*, "Storia urbana: rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna", n. 35-36, Milano 1986.

ARM ARCHITECTURE, *La Tour-Panorama à la Friche la Belle de Mai. Dossier de presse*, 2013.

ARNAUD J. L., *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée*, Institut de recherches sur le Maghreb contemporain, Maisonneuve et Larose, Tunisi 2005.

AUDRERIE D., SOUCHIER R., VILAR L., *Le Patrimoine mondial*, Puf, Que sais-je?, Parigi 1998.

AWAD M., *Patrimoines partagés en Méditerranée. Eléments clés de la réhabilitation. Programme Euromed Heritage II*, Alexandria Preservation Trust, Alessandria 2005

B

BALBO M., TURRÒ M., "Conclusion et recommandations", in BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.

BALBO M., *The Medina, the restoration & conservation of historic islamic cities*, I.B. Tauris, Londra 2012.

BARTHEL P.A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues 2011.

BECQUART D. (a cura di), *Marseille, vingt-cinq ans de planification urbaine*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 1996.

BEN BECHER F., *Tunis. Histoire d'une avenue*, Nirvana, Tunisi 2003.

BERTONCELLO, B. DUBOIS, J., *Marseille Euroméditerranéen, accélérateur de métropole*, Parenthèse, Marsiglia 2010.

BERTRAND R. (a cura di), *Histoire d'une ville: Marseille*, CRDP de l'Académie d'Aix-Marseille, Ville de Marseille, Marsiglia 2012.

BONILLO J. L., *Marseille Ville et Port*, Parenthèses, Marsiglia 1991.

BRESSON T.; DONZEL A., "La métropole marseillaise et ses fractures", in LANGEVIN P., JUAN J.C., *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, La documentation française, Marsiglia 2007.

C

CASTELS M., "Le Centre urbain, projet de recherche sociologique", in *Cahier internationaux de sociologie*, vol. 16, 1969.

CHABBI M., *L'Urbain en Tunis. Processus et projets*, Nirvana, Tunisi 2012.

CHABBI M., *Processus d'urbanisation et Politiques urbaines dans les pays du Sud. Le cas de la Tunisie*, Tesi HDR in aménagement e urbanisme, IUP-Université Paris-12, 2 vol, Tunisi 2005.

CHOAY F., *La regle et le modele: Sur la theorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Seuil, Parigi 1980.

CHOAY F., *L'allégorie du patrimoine*, Editions du Seuil, Paris 1988

D

DE MAUPASSANT G., *Lettres d'Afrique: Algérie, Tunisie*, Edizioni Michèle Salinas, Parigi 1990.

Della Casa F., *La Friche la Belle de Mai. Projet culturel-Projet Urbain / Marseille*, Actes Sud, Arles 2013.

Dubois, J.; Olive, M., "Euroméditerranée: Négociations à tous les étages. État, promoteurs et propriétaires dans une ville en crise", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n.97, dicembre 2004.

E

EL-BAKRI, "Description de l'Afrique septentrionale", in *Description géographique du monde connu*, Publications of the Institute for the History of Arabic-Islamic Science. Islamic geography, Francoforte 1993.

ETTEHADIEH H., *Rehabilitation of the Oukalas. Tunis, Tunisia*, Technical REview Summary 1998.

EUROMÉDITERRANÉE, *Ecocité Marseille-Euroméditerranée. Dossier De Presse. Signature du protocole financier*, Marsiglia 2011.

EUROMÉDITERRANÉE, *Projet d'Extension d'Euroméditerranée. Rapport de stratégie – Plan Guide*, Groupement François Leclercq, aprile 2011.

EUROMÉDITERRANÉE, Rapport d'activités, Marsiglia 2012.

G

GEORGES P., *La ville: le fait urbain à travers le monde*, PUF (Press Universitaire de France), Parigi 1952.

GIUDICE C., *La construction de Tunis, "ville européenne" et ses acteurs de 1860 à 1945*, Tesi PHD, Université Paris-Sorbonne, Parigi 2006.

Grésillon B., "Villes, création et événements culturels en Méditerranée: un certain regard", in *Méditerranée. Villes culturelles en Méditerranée*, n.114, 2010.

L

LA FRICHE LA BELLE DE MAI, *Une crèche à la La Friche la Belle de Mai. Dossier de Presse*, Marsiglia 2012.

LECARDANE R., MAROTTA I., "Multicultural City in the Mediterranean Territory. Green City Palermo 2019", in AA.VV., *Proceedings of the 7th Annual Conference of the University Network of the European Capitals of Culture*, UNeECC Forum Volume 6, Editor László I., Komlósi, Gyöngyi Pozsgai, Marsiglia 2013.

LECLERCQ F., NIVET S., *Geographies sentimentales, Sympathie force des villes - Le jazz et la java, le goût des autres, voyageur dans ma propre ville, les limites de la vertu*, Archibook, Parigi 2012.

LUCIDO S., "Marseille Euroméditerranée. Il governo urbano di fronte alla crisi", in *Archivio di studi urbani e regionali*, XLIII, 104, 2012.

H

HUEBER J., PIATON C., *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

M

MAROTTA I., "Euroméditerranée II a new sustainable model", in AA.VV., *Proceedings of the 2nd International Symposium, Systems Thinking for A Sustainable Economy. Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Business Systems Laboratory, Avellino 2013.

MAROTTA I., "Reconstruir la ciudad sobre la ciudad, el Projet Euroméditerranée en Marsella", in *Revista El Topo*, Gran Valparaíso, Chile, dicembre 2013,

MAROTTA I., "Tangible and intangible Heritage in the in the Mediterranean sustainable city", in AA.VV., *6th International Congress on "Science and technology for the Safeguard of Cultural Heritage in the Mediterranean Basin". Proceedings. Vol. I - Sessions A, C. Resources of the territory. Biological diversity*, Valmar, Roma 2013.

MAROTTA I., "Il Patrimonio della città sostenibile nel Mediterraneo. Progetti sostenibili per il centro storico di Tunisi", in AA. Vv., *Recupero, Valorizzazione, Manutenzione nei Centri Storici. Un tavolo di confronto interdisciplinare*, Lettera ventidue, Siracusa 2013.

MARROU C., *Projet urbain à Tunis. Quelle articulation entre ville européenne et médina?*, Tesi di Dottorato, École Polytechnique Fédérale de Lausanne 2006-07.

MEDAN A., *Blues Marseille*, Jeanne Laffitte, Marsiglia 1995.

MINNAERT J.B., *Histoires d'Architectures en Méditerranée XIX-XX siècles*, Editions de la Villette, Parigi 2005.

MOUHLI Z., MCGUINNESS J., *Tunis, 1800-1950. Portrait architectural et urbain*, Elyzard, Tunisi 2004.

P

POMIAN K., KHALDUN I., *Au prisme de l'Occident*, Gallimard, Parigi 2006.

Q

QUATTROCCI L., *L'Art Nouveau à Tunis, 1900-1905*, Agence de mise en valeur du Patrimoine et de Promotion Culturelle, Tunisi 1998.

S

SADEK MESSIKH M., *Tunis. La mémoire*, Du Layeur, Tunisi 2000.

SEBAG P., *Tunis. Histoire d'une ville*, L'Harmattan, Parigi 1998.

U

URBAMA, *Présent et avenir des médinas*, Urbama, Tours 1982.

URBAIN, P., "La possibilité d'une ville", in AA.VV., *Spécial Marseille. Ligne affrontée, L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.389, maggio-giugno 2012.

V

VOLAIT M., "Patrimoines partagés: un regard décentré et élargi sur l'architecture et la ville des XIX et XX siècle en Méditerranée", in INP (a cura di), *Architecture et patrimoine, l'expérience française*, 2005.

Z

ZAKI L. (a cura di), *L'Action publique au Maghreb. Enjeux professionnels et politiques*, Karthala-IRMC, Parigi 2011.

ZAKI L. (a cura di), *Enjeux professionnels et politiques de la fabrication des villes au Maghreb*, Karthala-IRMC, Parigi 2011.

Sitografia

<http://www.akdn.org/architecture/>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://archi-mag.com/wp/>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://archnet.org/authorities/71/sites/252>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.arru.nat.tn/>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.asmtunis.com>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://bonte-migozzi.com>, consultato il 4 gennaio 2015.

http://caractere-special.fr/dist/img/2014_Book-CaractereSepecial_Web.pdf, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.commune-tunis.gov.tn/publish/content/default.asp?lang=fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.cplust.eu/pages/projets.php>, consultato il 4 gennaio 2015.

http://www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/VISITES/labelx/lieu_frameset.htm, consultato il 4 gennaio 2015.

http://www.economist.com/news/leaders/21636748-has-been-bad-year-nation-states-someand-one-particular-deserve?fsrc=scn/tw_ec/hope_springs, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.euromediterranee.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.euromedheritage.net>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.lafriche.org>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.lapresse.tn>, consultato il 4 gennaio 2015.

http://www.marseille.fr/siteculture/jsp/site/Portal.jsp?page_id=36, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.marseilleport.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.medinatunis.com/index.php/fr/plan-medina>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.mp2013.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.museeregardsdeprovence.com/genese-de-la-station-sanitaire/1>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.remy-marciano.com/projets/centre-de-formation/>, consultato il 4 gennaio 2015.

<http://www.territoires.gouv.fr/les-ecocites>, consultato il 4 gennaio 2015.

CONCLUSIONI

Bilancio e prospettive

La ricerca ha voluto porre l'accento sulla necessità d'intervenire sulla città, ripartendo dal suo patrimonio, nella sua accezione più allargata, riconoscendo valore ai tessuti storici diventati marginali, alle zone portuali e industriali dismesse, ai manufatti obsolescenti e ormai decontestualizzati; aree in attesa d'intervento che racchiudono grandi potenzialità per lo sviluppo sostenibile della città contemporanea.

Il tema della valorizzazione del patrimonio è stato indagato attraverso la prassi del progetto urbano nella città esistente. La ricerca ha esposto e analizzato le teorie e le esperienze progettuali ritenute significative, mettendone in luce i caratteri specifici; costituendo un *file rouge* che ha unito le definizioni di patrimonio materiale e immateriale con quelle di progetto urbano e di città sostenibile, la nozione di obsolescenza con la pratica del *re-cycling* e altro ancora.

L'obiettivo della tesi non è stato quello di ripercorrere in dettaglio le vicende puntuali legate alla valorizzazione del patrimonio o alla pratica del progetto urbano in se, ma di comprendere quanto ancora ci sia di non indagato riguardo alla relazione tra tali temi. La ricerca ha voluto dimostrare come oggi il patrimonio appaia fra gli elementi principali dello sviluppo e della trasformazione della città mediterranea, modificando e sviluppando la pratica consolidata del progetto urbano.

In questa prospettiva, il riferimento ad alcune operazioni urbane esemplari è sembrato utile per comprendere in che modo le strategie d'intervento sul patrimonio portino avanti un modello di sviluppo alternativo alle pratiche tradizionali di trasformazione della città.

La tesi va dunque compresa attraverso un bilancio del lavoro svolto, e sviluppata attraverso prospettive di ricerca future. Tale indagine ha permesso di dimostrare l'ipotesi iniziale e di analizzare gli obiettivi che la ricerca si è posta fin dalle sue origini; verranno dunque esposti di seguito i risultati raggiunti e le questioni emerse che rimangono aperte. Grazie allo studio delle definizioni di patrimonio materiale e culturale immateriale è stato possibile comprendere in che modo il loro significato sia stato ampliato nel tempo e come sia stato recepito nel Nord e nel Sud del Mediterraneo.

L'evoluzione coerente dei concetti definiti dalle Carte e Raccomandazioni prese in esame ha portato oggi a una nozione ampia di patrimonio urbano, inteso come stratificazione di dinamiche urbane e culturali antiche e contemporanee, attraverso l'interazione tra ambiente naturale e costruito (UNESCO 2011).

Negli ultimi anni, è stato affiancato alla definizione di patrimonio urbano il concetto di patrimonio culturale immateriale. Il riconoscimento della sfera intangibile o vivente può essere inteso come il riflesso del passaggio da un punto di vista statico a una visione dinamica del patrimonio, legata alla realtà in continua evoluzione. La Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale dell'UNESCO (2003), oltre alla conservazione della cultura intangibile mira, infatti, alla sua creazione e rielaborazione, favorendone la riproduzione e sottolineando la natura dinamica della cultura. L'introduzione di tale nozione ha dunque permesso di concepire in maniera differente il patrimonio come parte di un insediamento umano da gestire in maniera integrata e sostenibile.

La ricerca ha mirato a mostrare come la nozione di patrimonio non faccia parte di un'entità universale, non sia un concetto astratto, oggettivo e univoco in sé, ma che al contrario ha senso in quanto oggetto materiale e immateriale che rappresenta la società che lo ha prodotto; questo è, infatti, inteso come tutto ciò che una comunità ha deciso di preservare, di riutilizzare o di trasmettere.

È inoltre possibile affermare che il patrimonio urbano, architettonico e immateriale, nelle sue diverse accezioni, sia diventato una risorsa territoriale e identitaria fondamentale per lo sviluppo economico, sociale e urbano della città sostenibile, ciò è esplicitato nella sua onnipresenza nei molteplici progetti urbani realizzati negli ultimi anni. Oggi appare chiaro che l'avvenire dell'umanità dipenda dalla pianificazione e dalla gestione efficace delle risorse, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio fa parte, dunque, delle azioni mirate a stabilire un equilibrio sostenibile tra la crescita urbana e la qualità della vita dei cittadini. Inoltre, appare in molti casi che la valorizzazione del patrimonio immateriale e vivente di una comunità, ancora fortemente presente, in particolare, nel Sud del Mediterraneo, sia stata progressivamente integrata nelle strategie di rigenerazione urbana, poiché è un rimedio per evitare il fenomeno della gentrificazione e mettere in valore la cultura del luogo, rafforzando il potere d'attrazione del territorio.

La riqualificazione del patrimonio è uno strumento fondamentale all'interno delle politiche generando delle trasformazioni importanti nelle modalità d'uso e di appropriazione del territorio. Si riscontra quindi una forte unione d'intenti tra politiche patrimoniali e urbane e la formulazione di nuove metodologie per uno sviluppo futuro sostenibile dei territori.

Oggi, di fronte all'espansione incontrollata della città e all'emergere dei temi ambientali e delle problematiche sociali ed economiche, ricostruire la città su se stessa, senza consumare nuovo suolo, sembra diventata una questione inevitabile. I quartieri e le architetture, appartenenti a un passato più o meno recente, sono diventati progressivamente dei terreni di sperimentazione architettonica, coinvolgendo gli abitanti e testando nuovi modi di riutilizzo e trasformazione dell'esistente.

Il lavoro di ricerca ha avuto l'obiettivo di dimostrare che nelle città del Mediterraneo, tra le metodologie d'intervento adottate per la valorizzazione e trasformazione del patrimonio, prevalga quella del progetto urbano, che s'interessa non soltanto ai tessuti storici ma anche ai territori dell'obsolescenza, alle aree dismesse e degradate e ai vuoti urbani, luoghi da risignificare in nuove forme di riattivazione sostenibile.

La tesi ha messo in evidenza come i temi del recupero, della riqualificazione, del riuso e del riciclo abbiano riacquisito valore a scala architettonica e territoriale attraverso la pratica del progetto urbano, che grazie alle sue caratteristiche peculiari è riuscita ad adattarsi e mutare rispetto alle questioni e ai temi legati alla città consolidata. È stata, infatti, compresa l'importanza di riflettere sul potenziale di queste aree marginali, strategiche ai fini dell'evoluzione della città futura, sviluppando nuove forme d'intervento e rinnovando il concetto di ecologia urbana. In una prospettiva in cui, si comprende sempre di più la necessità di ridurre i consumi energetici, il consumo di suolo e di limitare l'uso dei mezzi di trasporto privati, la costruzione di nuovi insediamenti in aree non urbanizzate è progressivamente scoraggiata, e al contrario, viene proposta come pratica alternativa la rigenerazione dei tessuti urbani esistenti attraverso azioni di valorizzazione, di trasformazione e di riciclo. Ciò avviene, inoltre, tramite azioni di 'densificazione' mediante innesti urbani all'interno della città consolidata e con processi di 'rinaturalizzazione' attraverso la restituzione a verde di zone agricole abbandonate e la bonifica e il risanamento di aree inquinate e discariche 3 inoltre l'obiettivo di ridurre il fenomeno della città diffusa e il consumo di suolo.

A tal riguardo la ricerca ha individuato e approfondito alcuni temi centrali ricorrenti nella prassi del progetto urbano nella città esistente: il territorio dell'obsolescenza, aree dismesse e nuove centralità, il *re-cycling* e la valorizzazione del patrimonio architettonico e del tessuto urbano.

Il territorio dell'obsolescenza comprende luoghi, edifici e manufatti abbandonati per ragioni esclusivamente funzionali, a causa dell'interruzione del loro ciclo d'uso. Se in passato questi sono stati considerati come scarti che occorreva demolire, oggi è stato compiuto un processo di riconoscimento, tali siti e architetture sono, infatti, intesi come parte del patrimonio materiale e immateriale e vanno quindi conservati. L'approccio conservativo e di trasformazione ha reso questi luoghi e manufatti oggetto di rinnovato interesse della città. Le aree dismesse sono dunque intese come potenziali territori sui quali avviare azioni urbane e architettoniche inedite sui temi dell'abitare, del lavoro, del commercio, dei servizi e della mobilità. I progetti urbani realizzati in questi anni, hanno trasformato tali siti in nuove centralità, «arcipelaghi urbani» di luoghi densi all'interno di contesti più rarefatti (Hertweck, Marot 2013). Questi interventi prevedono spesso la pratica del *re-cycling*, ovvero la re-immissione in un nuovo ciclo di vita di aree, architetture e manufatti obsolescenti e di zone urbane e naturali degradate, riducendo gli sprechi, abbattendo i costi di smaltimento dei rifiuti e contenendo quelli di produzione del nuovo. Lo spazio urbano e quello architettonico sono dunque intesi come 'risorse rinnovabili', per tali motivi è possibile affermare che il riciclo è un'azione ecologica che porta l'esistente verso il futuro, trasformando gli scarti in

nuove centralità urbane.

Per ciò che riguarda la valorizzazione e trasformazione del patrimonio architettonico e dei tessuti urbani storici il progetto urbano interviene sulla riprogettazione dello spazio pubblico e sul recupero sostenibile degli edifici, riattivando, inoltre, le specificità dei nuclei storici attraverso l'attenzione alla *mixité*, partendo dalla valorizzazione delle relazioni economiche, sociali e spaziali che legano il patrimonio al suo contesto. Tali interventi provano, inoltre, a ridefinire il ruolo del tessuto storico all'interno della città, assicurandone la sua integrazione.

Attraverso tali temi appaiono nuovi scenari possibili riguardo alla trasformazione della città esistente; ciò è avvenuto grazie, anche, all'emergere dei principi della sostenibilità ambientale, che hanno visto come fondamento il concetto di decrescita, ovvero di riduzione dei consumi, con l'obiettivo di stabilire relazioni di equilibrio ecologico tra l'uomo e il proprio territorio. La città sostenibile si oppone, quindi, alla *Generic City* (Koolhaas 1995) attraverso un'attenzione al riciclo dell'esistente e al suo contesto, estendendone il significato e gli usi futuri.

È infine possibile affermare che il progetto urbano per la rigenerazione sostenibile del patrimonio può essere inteso come un processo multidisciplinare strettamente legato al contesto; poiché prevede la collaborazione da parte di differenti specialisti, progettisti, operatori, amministratori e cittadini che lavorano su ambiti urbani specifici. È una metodologia flessibile capace di modificarsi nel tempo e una pratica inclusiva che può restituire alla città consolidata il suo carattere originale di *mixité* di usi e di attività. Questo può essere inteso come uno strumento di trasformazione, in cui i tracciati e i tessuti sono i temi chiave e lo spazio pubblico costituisce il filo conduttore dell'intervento progettuale. Come abbiamo già sottolineato più volte, il progetto urbano mira, inoltre, alla realizzazione di una città densa in opposizione alla città diffusa.

Questi temi riguardanti la valorizzazione e trasformazione del patrimonio si ritrovano nei progetti urbani realizzati a Marsiglia e Tunisi, attraverso aspetti ed azioni differenti. Per ciò che concerne l'esperienza di *Euroméditerranée* a Marsiglia emerge la volontà di riappropriarsi di luoghi marginali considerati oggi parte del patrimonio materiale e immateriale attraverso un progetto urbano a grande scala. Nonostante la rigenerazione del patrimonio sia uno dei molteplici aspetti di tale complessa operazione, la salvaguardia dell'immagine industriale e portuale risulta tra gli obiettivi più significativi e convincenti di tale ambizioso intervento. Il *Projet Euroméditerranée*, nella sua prima fase, ha, infatti, riqualificato alcuni manufatti industriali dismessi, conferendogli un nuovo ciclo di vita. Inoltre, l'evento culturale europeo *Marseille Provence 2013* ha favorito e accelerato il riuso di tali architetture per attività culturali e d'intrattenimento, trasformandole nei simboli della manifestazione effimera.

Tuttavia *Euroméditerranée* è riuscito a recuperare solo poche architetture industriali rispetto alla grande quantità di edifici presenti prima del progetto; molti di questi manufatti di proprietà dei privati sono stati, infatti, demoliti per realizzare nuovi edifici. Inoltre, oggi si teme per il futuro del patrimonio industriale riqualificato, che rischia di essere sottoutilizzato

o abbandonato, a causa della crisi economica e delle questioni legate alla fine di *Marseille Provence 2013*.

Più in generale è, infatti, possibile affermare che l'evento Capitale Europea della Cultura 2013 ha avuto delle ricadute positive sul progetto urbano, poiché ne ha aumentato la credibilità e ha accelerato i cantieri in corso; tuttavia, la sua fine ha comportato la normalizzazione delle condizioni economiche, urbane e culturali, causando considerevoli problemi legati alla gestione delle numerose infrastrutture culturali nate grazie all'evento, difficili da amministrare per una delle città più povere di Francia, che sta provando con fatica a superare il suo passato industriale.

Se la prima fase di *Euroméditerranée* ha puntato principalmente sulla rigenerazione del *waterfront* attraverso architetture iconiche, molto costose e poco sostenibili, mirando a conferire una nuova immagine di 'città evento'; per la seconda fase del progetto, la crisi economica e l'emergere dei principi della sostenibilità ambientale hanno condotto alla realizzazione di una 'eco-città sulla città', incentrata sul contesto urbano e naturale, e caratterizzata da interventi urbani e architettonici meno eclatanti. Si è, infatti, scommesso sugli slogan *easy-tech* e *low-cost*, attraverso l'ideazione di architetture semplici, senza l'utilizzo di nuove tecnologie esageratamente costose. È stata scelta una strategia sostenibile ed economica in modo da favorire la vendita e l'acquisto da parte dei privati.

Per quanto riguarda le testimonianze del passato portuale e produttivo della città, il progetto ha previsto il censimento e la classificazione del patrimonio esistente evitandone la demolizione per opera dei privati. L'obiettivo di tale censimento è, anche questa volta, il riciclo degli edifici più rilevanti dal punto di vista architettonico e storico. È tuttavia importante rimarcare che l'area interessata da *Euromed II* è un luogo fortemente degradato, costellato da capannoni industriali abbandonati, architetture obsolescenti, infrastrutture sovradimensionate e frammenti di tessuti urbani di borgata. Sarà dunque difficile recuperare e trasmettere la memoria di un luogo dimenticato dalla città, che ha perso da molto tempo il proprio carattere. Per ciò che riguarda il patrimonio culturale immateriale e vivente questo è, infatti, scarsamente presente in tali luoghi poco frequentati dai cittadini; è dunque difficile parlare di una vera riqualificazione di questa sfera patrimoniale. Ciò che emerge, è al contrario, il pericolo della gentrificazione di questi luoghi, in cui oggi vivono le fasce sociali più deboli che rischiano di essere progressivamente espulse con l'arrivo di nuovi abitanti.

Inoltre, se in passato, con l'ideazione di progetti urbani per la 'città evento' si correva il rischio di realizzare delle parti di città 'eccezionali', caratterizzate da architetture autoreferenziali e da una scarsa relazione con il contesto, oggi la criticità maggiore è la standardizzazione delle operazioni sostenibili, a causa di una rigida applicazione delle regole della sostenibilità ambientale, piuttosto che la realizzazione di azioni mirate ai bisogni specifici dei cittadini e del contesto. È, infatti, possibile affermare che i progetti sostenibili realizzati nelle città mediterranee si riferiscono ancora fortemente alle esperienze realizzate da tempo in Europa settentrionale, causando un possibile fenomeno di standardizzazione e omologazione di questi interventi europei.

Il cantiere dell'Eco-città è iniziato da poco tempo, è dunque difficile comprendere se la riqualificazione del patrimonio e gli obiettivi legati alla sostenibilità ambientale saranno rispettati. Molte parti del *masterplan* rimangono volontariamente poco approfondite per dare spazio all'iniziativa privata. Tale strategia ha degli aspetti positivi poiché incentiva il coinvolgimento degli investitori privati; si rischia tuttavia, che questi ultimi utilizzino i temi dello sviluppo sostenibile come pretesto per discutibili operazioni immobiliari.

Dai progetti realizzati dall'*Association de Sauvegarde de la Médina* (ASM) per la Medina e la *ville neuve* di Tunisi emerge l'interesse per la tutela e la valorizzazione del tessuto storico, attraverso azioni mirate, con l'obiettivo d'intervenire su una questione ancora aperta, che esige nuove modalità d'intervento per conferire al patrimonio un nuovo ruolo all'interno della città.

Questi interventi sono stati incentrati sulla riqualificazione dello spazio pubblico che è diventato il filo conduttore delle azioni urbane e architettoniche sostenibili. Per quanto riguarda il recupero degli edifici pubblici e privati, oggetto degli interventi, sono state preferite tecniche costruttive locali appropriate ai luoghi e alle architetture. I progetti dell'ASM hanno, inoltre, provato a coinvolgere direttamente i cittadini nella riqualificazione del patrimonio urbano e architettonico, ottenendo dei buoni risultati riguardo alla riappropriazione del tessuto antico da parte degli abitanti. Tali progetti hanno valorizzato il patrimonio culturale immateriale, ancora fortemente presente, costituito dai saperi, dalle tecniche artigianali e costruttive, dalle attività commerciali e dai modi di vivere il tessuto storico.

I progetti urbani per la Medina e la *ville neuve* di Tunisi sono, dunque, un esempio positivo di questa pratica sostenibile nei confronti dell'esistente, che ha coinvolto direttamente amministratori, progettisti, abitanti e commercianti. Tuttavia, queste operazioni non sono state inserite nell'ambito di una visione a lungo termine di sviluppo della città e del territorio circostante. Ciò ha comportato la fine di tali interventi a causa dei problemi d'instabilità politica della Tunisia. Come già affermato in precedenza, infatti, i progetti dell'ASM sono stati bloccati dall'insorgere della 'primavera araba' e dal governo provvisorio, che hanno ridimensionato le azioni riguardanti la tutela e la valorizzazione del patrimonio, privilegiando le politiche economiche e urbane basate sul coinvolgimento di investitori degli Emirati Arabi, per l'avvio di mega progetti di espansione della città.

Possiamo concludere che la rigenerazione sostenibile del patrimonio materiale e immateriale è fortemente legata alle condizioni socio-economiche e politiche delle città mediterranee. Queste soffrono delle realtà complesse e contraddittorie esasperate dalla crisi economica attuale, che coinvolge soprattutto i Paesi del Nord e dall'instabilità politica e dai recenti conflitti bellici che stanno fortemente condizionando i Paesi del Sud del Mediterraneo.

Appare chiaro che le politiche di riqualificazione urbana, per essere efficaci, non devono compromettere l'esistenza del tessuto sociale ed economico esistente. La ricerca ha messo in luce come, nel caso delle Medine l'espulsione della popolazione e delle attività commerciali trasformerebbe il carattere dei tessuti storici al punto da rimettere in questione i valori

patrimoniali e dunque la validità delle politiche di riqualificazione e di conservazione.

Tuttavia, i progetti urbani di riqualificazione producono inevitabilmente dei cambiamenti socio-economici importanti, che sono tra gli obiettivi principali di tali operazioni. La città storica, come del resto la città in generale, non è una porzione immutabile dell'urbano, all'interno della quale la società e l'economia restano ferme a un modello predeterminato. La città è un oggetto dinamico sottomesso a una mutazione continua, ciò obbliga le differenti parti che la compongono, compreso il tessuto urbano storico, a evolvere costantemente attraverso un processo di adattamento e di modificazione, a volte sotterraneo e impercettibile, a volte esplicito e violento. Per tali motivi tutte le politiche urbane che pretendano di congelare la città a un momento specifico della sua storia e della sua evoluzione non possono che essere perdenti, destinate a compromettere le risorse esistenti. Le pubbliche amministrazioni devono accompagnare i cambiamenti per limitare, per quanto possibile, gli effetti speculativi ma anche per coinvolgere una parte degli attori privati a vantaggio della collettività. Per ciò che riguarda soprattutto le Medine, bisogna inoltre sensibilizzare gli abitanti nell'ambito delle pratiche del riciclo dei rifiuti, della gestione delle acque, della riscoperta delle pratiche costruttive tradizionali, rivelando uno sviluppo sostenibile *low-tech*.

Dallo studio del quadro teorico e pratico sulla valorizzazione e trasformazione del patrimonio è possibile, infine, affermare che nel Nord del Mediterraneo le riflessioni sull'attenzione privilegiata al contesto sembrano essere state integrate insieme ai temi del riuso e del riciclo del patrimonio architettonico e urbano, diventati tra le questioni centrali delle ricerche e dei progetti urbani riguardanti la trasformazione della città.

Appare, dunque, che l'attenzione si stia progressivamente spostando dai temi della tutela e valorizzazione del tessuto storico, alle questioni riguardanti la trasformazione dei luoghi marginali e delle architetture minori, che qualche anno addietro sarebbero state votate alla distruzione e che oggi vengono rifunzionalizzate e considerate terreni di sperimentazione architettonica, poiché sono riconosciute come parte del patrimonio materiale e immateriale.

Al contrario, nel Sud del Mediterraneo la tutela e valorizzazione del patrimonio architettonico e del tessuto storico sono ancora al centro delle azioni urbane. In Maghreb e in Mashrek le questioni legate alla valorizzazione del patrimonio sono state, infatti, accolte e affrontate diversamente rispetto al Nord del Mediterraneo.

Le difficoltà a recepire e mettere in pratica tali temi sono state causate dall'instabilità politica e sociale che ha coinvolto questi Paesi in passato e che continua a persistere nel presente. Ciò ha comportato che, ancora oggi, il degrado e l'abbandono dei tessuti storici siano fra le problematiche centrali su cui intervenire.

È stato inoltre riscontrato che il forte riscontro mediatico dei temi dello sviluppo sostenibile ha spinto alcuni Paesi del Mediterraneo ad avviare una fase 'verde' del progetto urbano. Utilizzare tale strategia come strumento per lo sviluppo economico e urbano, resta la stessa dei primi progetti urbani realizzati negli anni Novanta, ciò che cambia è l'immagine della città, che in un periodo di crisi immobiliare e finanziaria, privilegia il tema, oggi più

affascinante, dello sviluppo sostenibile diventato un mezzo per attirare promotori e investitori privati. Per tali motivi vengono, dunque, avviati differenti studi, iniziative e progetti ampiamente reclamizzati per valorizzare l'immagine della città, con l'obiettivo di captare nuovi fruitori, turisti e investitori.

La diffusione di un modello nato in Nord Europa suscita interrogativi e critiche. In effetti, questa promozione di un modello importato dal Nord e promosso dalla Commissione Europea mira chiaramente alla propagazione di soluzioni tecniche. Tali riferimenti sono, a volte, causa della standardizzazione dei progetti urbani mediterranei. La trasversalità che caratterizza lo sviluppo sostenibile esige di non dissociare l'architettura dalla città. Non si tratta più d'isolare e di separare, ma di unire, di analizzare le interferenze e le interazioni. Anche in questo caso appare necessario partire dal contesto, dal patrimonio materiale e culturale immateriale dei luoghi, dai saperi e dalle tecniche locali.

Bisogna, tuttavia, sottolineare che, nonostante molte città mediterranee provino a contribuire alla realizzazione di un modello di città sostenibile mediterranea, queste conducono le loro strategie di sviluppo a mettere in atto delle azioni progettuali che rispondano a delle problematiche specifiche. In Spagna, in Francia, in Italia e in Marocco le performances ambientali si integrano spesso con le procedure usuali di miglioramento dell'ambiente urbano. Molto spesso le città modificano le loro procedure ordinarie di produzione e riqualificazione urbana senza tuttavia sconvolgerle completamente in nome dello sviluppo sostenibile.

In conclusione, dallo studio degli esempi mediterranei analizzati, risulta evidente che tali operazioni si riferiscono a pratiche d'intervento differenti, condizionate dai luoghi e dalle politiche urbane. È emerso, inoltre, un approccio multidisciplinare da annoverare fra gli elementi specifici che uniscono la nozione di patrimonio al progetto urbano, attraverso cui tale strumento ha condotto al dialogo tra varie discipline, che devono necessariamente integrarsi in una strategia collettiva per il futuro sostenibile della città esistente.

Nonostante i differenti temi e le criticità emerse, è possibile affermare che il patrimonio nel progetto urbano risulta fra gli elementi centrali della trasformazione della città mediterranea. Il patrimonio urbano, architettonico e immateriale appare, infatti, come una risorsa territoriale e identitaria fondamentale per lo sviluppo economico, sociale e urbano; in tale contesto il progetto urbano sembra uno degli strumenti più adatti per affrontare tali questioni. L'interesse di questa pratica ai fenomeni patrimoniali caratterizza la sua attuale specificità, muta ed evolve le sue caratteristiche, conferendo, inoltre, un valore aggiunto ai luoghi interessati dalle future operazioni. Il patrimonio può, dunque, essere inteso come l'elemento federatore e portante di tale strumento, incidendo sulla qualità dell'intervento.

I progetti urbani analizzati affrontano i temi dell'obsolescenza, delle nuove centralità, del riciclo e della sostenibilità, attraverso delle azioni centrali, ovvero la trasformazione e valorizzazione dell'esistente, in opposizione alla sua demolizione; la ridefinizione di nuove centralità, caratterizzate da una *mixité* funzionale e sociale e da una forte densità; e la costruzione dello spazio pubblico, inteso come filo conduttore del progetto urbano. Gli esiti,

di tali interventi sono, in alcuni casi, contraddittori rispetto alle premesse, fra le cause, l'eccessiva durata del processo progettuale risulta quella prioritaria.

Non è, dunque, possibile individuare un modello comune d'intervento per la città sostenibile mediterranea, esiste al contrario un ricco sistema di prassi metodologiche legate al contesto urbano e naturale che conferisce al patrimonio un ruolo centrale.

Linee d'intervento

Alla luce di queste considerazioni, per quanto non sia possibile elaborare un metodo universalmente applicabile a tutti i progetti urbani, la ricerca intende tracciare delle linee generali d'intervento per la scelta delle strategie da avviare per la valorizzazione del patrimonio urbano e architettonico nelle città del Mediterraneo. Gli interventi urbani di valorizzazione e trasformazione del patrimonio della città dovrebbero dunque incentrarsi sui seguenti fattori:

1) *Definire il ruolo del patrimonio urbano e architettonico nell'ambito di una visione a lungo termine di sviluppo della città e del territorio circostante.* È necessario integrare la valorizzazione e trasformazione del patrimonio nelle politiche urbane e territoriali, portando avanti una riflessione sul ruolo che esso potrebbe avere nel futuro della città.

2) *Comprendere tra le strategie di rigenerazione urbana la valorizzazione del patrimonio immateriale e vivente di una comunità,* che nel caso dei centri antichi comprende i saperi artigianali, le reti di relazioni, i modi di vivere e la sua cultura tradizionale.

3) *Conservare e incentivare la mixité della società locale e della struttura economica.* Per elaborare un progetto urbano che possa generare degli effetti positivi a lungo termine, evitando il fenomeno della gentrificazione, è necessario realizzare una strategia che permetta di ottenere una ricca *mixité* sociale, mantenendo le classi sociali disagiate ma attirando, allo stesso tempo, nuovi abitanti aventi un reddito più elevato. Per fare ciò bisogna che tali operazioni siano avviate e gestite dal settore pubblico e accompagnate da misure di sostegno e di appoggio sia alle famiglie a basso reddito, in modo che continuino a vivere nei quartieri oggetto d'intervento, sia ai commercianti e in generale alle piccole imprese, che sono alla base dell'economia delle città. È inoltre importante sviluppare delle misure per conferire alla popolazione residente delle condizioni di vita e d'impiego, cercando di diminuire il degrado e la disoccupazione.

Infine, per ciò che riguarda il tessuto storico, questo è solitamente caratterizzato da una *mixité* di funzioni che si sono conservate nel tempo. Questa ricchezza di attività costituisce uno degli apporti principali che la città storica offre al sistema urbano, differenziandosi dai nuovi quartieri prettamente residenziali e commerciali. Per evitare che gli interventi di riqualificazione possano portare al monofunzionalismo terziario legato principalmente al tempo libero e al turismo, bisogna stabilire dei meccanismi di sostegno per favorire le attività economiche presenti a restare nei luoghi coinvolti dall'intervento e ad ammodernarsi, preservando il carattere originale del patrimonio costruito. Questa strategia va attuata anche per la valorizzazione dei siti degradati e per le aree industriali dismesse, in

cui bisogna favorire la presenza di nuove attività economiche, culturali e produttive.

È necessario, dunque, realizzare servizi e attività che servano da attrattori per conferire un'immagine rinnovata all'esterno, e che possano essere messi in rete, stabilendo degli elementi d'identità sul territorio e delle relazioni strette tra i servizi e lo spazio pubblico.

4) *Favorire un approccio partecipativo da parte degli abitanti.* La riqualificazione della città consolidata non può non fondarsi sul consenso e sulla mobilitazione degli abitanti. Le politiche di rigenerazione urbana devono presentare un'implicazione forte e diretta dei cittadini, che devono sentire gli obiettivi della riabilitazione come prioritari, per il miglioramento delle condizioni di vita. Per questo motivo è indispensabile portare avanti un lavoro di sensibilizzazione sull'importanza della conservazione e valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale. Per attuare tali azioni bisogna coinvolgere e far lavorare insieme amministratori, abitanti, associazioni, tecnici e specialisti.

5) *Mobilizzare il settore privato conservando il controllo pubblico.* Oggi le amministrazioni pubbliche in ambito mediterraneo non dispongono più delle risorse necessarie per portare avanti ambiziose operazioni di riqualificazione delle loro città; è dunque importante favorire l'azione del settore privato. Nonostante i mezzi pubblici siano limitati, l'intervento pubblico è una condizione indispensabile per la mobilitazione dei privati. Migliorare le infrastrutture e riqualificare gli spazi pubblici sono due degli aspetti sui quali solo il pubblico può intervenire. Tuttavia gli enti pubblici devono realizzare diverse altre azioni per far in modo che i privati siano incentivati a partecipare; tra le quali, in primo luogo, la creazione d'incentivi economici ai proprietari e ai residenti in modo che essi siano incoraggiati a riqualificare le loro proprietà.

6) *Realizzare un coordinamento istituzionale e operativo adeguato.* Il coordinamento tra i numerosi attori che intervengono, a differente titolo, nelle operazioni di valorizzazione della città consolidata è essenziale per l'efficacia dell'intervento pubblico. Tuttavia, nella maggior parte delle città, esiste una molteplicità di attori pubblici e privati che portano avanti strategie che sono raramente concordate all'interno di un quadro d'azione comune, presentando degli obiettivi spesso contraddittori. Per tali motivi il coordinamento istituzionale e operativo costituisce un elemento essenziale di riuscita delle strategie di riqualificazione.

7) *Garantire l'appoggio delle Organizzazioni di Cooperazione Internazionale.* La riqualificazione del patrimonio è al centro delle azioni delle Organizzazione di Cooperazione Internazionale da molti anni. Per le città del Nord del Mediterraneo riuscire a iscrivere un sito nella 'lista del patrimonio dell'umanità UNESCO' è un traguardo di fondamentale importanza per favorire lo sviluppo economico, sociale e turistico di un territorio. La ricerca ha evidenziato come, nel Sud del Mediterraneo, molteplici programmi e progetti sono stati realizzati con l'aiuto dell'UNESCO, della Banca Mondiale e della Banca Europea d'Investimenti e altre istituzioni di cooperazione bilaterale, che hanno favorito l'emergere di una presa di coscienza su tali temi. Queste Organizzazioni possono contribuire alla riqualificazione delle città storiche del Sud del Mediterraneo con delle sovvenzioni ai Governi e alle municipalità o con dei prestiti a tasso agevolato. Più in generale possono fornire un aiuto tecnico

all'elaborazione delle riforme che possano garantire la tutela e la valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale nel tempo. Grazie all'esperienza delle Organizzazioni di Cooperazione Internazionale e allo scambio tra le città e i paesi del Mediterraneo, si può inoltre proporre un appoggio alla realizzazione di strategie adatte a differenti contesti, favorendo un'ampia partecipazione degli attori locali implicati nella riqualificazione.

8) *Privilegiare progetti pilota di breve durata.* Gli interventi su parti della città consolidata sono complessi da gestire, poiché rischiano di compromettere i delicati equilibri esistenti, per tale motivo devono essere realizzati in un breve periodo, in modo da non influire negativamente sullo svolgimento delle attività e sulle condizioni di vita della popolazione, inoltre, devono avere un effetto dimostrativo capace di sensibilizzare i cittadini ai temi del patrimonio e della sostenibilità ambientale. In questo senso, una strategia d'intervento efficace potrebbe basarsi sull'avvio di progetti pilota a una scala urbana ridotta, da avviare dove le condizioni ne permettono una rapida realizzazione. Per essere efficaci e mettere in marcia dei processi di riqualificazione fondati su meccanismi endogeni, gli interventi dovrebbero anche essere di tipo multisettoriale mirando al miglioramento sia delle condizioni dell'abitato che dell'impiego e dei servizi, senza avere tuttavia la pretesa di risolvere tutti i problemi che sono alla base delle condizioni di precarietà esistenti. Questa visione integrata deve tuttavia essere fondata su delle basi pragmatiche e prendere in considerazione le condizioni reali del contesto in cui si opera; tenendo conto delle risorse limitate delle amministrazioni pubbliche e dei privati, soprattutto per quanto riguarda il Sud del Mediterraneo.

9) *Valorizzare il tessuto urbano e progettare lo spazio pubblico.* Il tessuto urbano deve essere inteso come l'elemento principale dell'intervento urbano, esso deve essere concepito come la struttura capace di sostenere e alimentare nel tempo i processi di trasformazione urbana sostenibile, in grado di adeguare questi processi ai bisogni dei cittadini e di tradurli in modo da essere da essi compresi e fatti propri. Lo spazio pubblico deve a sua volta diventare la spina dorsale dell'intervento sostenibile, lo strumento privilegiato per mettere in comunicazione parti della città marginalizzate e per innalzare la qualità della vita dei cittadini. Lo spazio pubblico deve quindi essere considerato come una vera e propria 'infrastruttura urbana', cioè come un supporto all'evoluzione della città.

10) *Utilizzare la densità come una risorsa sostenibile.* La realizzazione di un tessuto denso deve avere come obiettivo la valorizzazione della città esistente e la riduzione dell'espansione urbana a discapito del suolo agricolo. La densità facilita la diminuzione delle distanze e il ricorso all'utilizzo dei mezzi di trasporto privati e di conseguenza le emissioni di gas inquinanti; favorendo inoltre lo sviluppo della mobilità dolce e dei trasporti pubblici.

11) *Ideare un sistema della mobilità vario e combinato.* La rigenerazione della città non può prescindere dal ridisegno del sistema della mobilità. Attorno ai principali nodi del trasporto pubblico si sviluppano, infatti, servizi, opportunità occupazionali, spazi pubblici e residenze ad alta densità. Bisogna dunque concepire nuovi sistemi di trasporto pubblico e incentivare la mobilità dolce, per disincentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto privati.

12) *Realizzare delle azioni sostenibili rispetto alle risorse locali.* Rivolgere l'attenzione al

contesto naturale e antropizzato, attraverso l'utilizzo delle risorse energetiche locali, con l'obiettivo di produrre minori emissioni di gas nocivi, di aumentare l'utilizzo dell'energia rinnovabile e attuando metodi mirati per il riciclo delle acque e dei rifiuti..

13) *Privilegiare tecniche costruttive proprie dei luoghi in cui si interviene.* Le tecniche costruttive tradizionali, di lunga storia, sono fortemente legate al clima e ai materiali locali, per tali motivi queste sono pienamente sostenibili, in quanto, in passato, la sostenibilità è stata per quei territori l'unica via possibile per la loro sopravvivenza. Inoltre, tali tecniche e architetture, sono innanzitutto in grado di rispondere alle istanze sociali e culturali della comunità che le ha prodotte; sono la manifestazione concreta di quella società, la materializzazione della cultura immateriale del territorio.

14) *Realizzare architetture sostenibili, riconosciute, comprese e riproducibili dalla società che le utilizza.* L'architettura sostenibile deve quindi prendere in considerazione il patrimonio materiale e immateriale dei luoghi, depositario di valori culturali, contenuti simbolici e saperi tecnici.

Questioni aperte

Il tema del ruolo del patrimonio nel progetto urbano ha innescato numerose riflessioni e offerto spunti per possibili sviluppi successivi di ricerca. Diverse sono, infatti, le questioni aperte riguardo alla futura valorizzazione, trasformazione e gestione del patrimonio in ambito mediterraneo:

1) *Marsiglia dopo l'evento MP 2013.* La città sta vivendo un processo di normalizzazione e di progressivo ritorno alle condizioni del pre-evento, anche a causa della crisi economica, ciò sta creando dei problemi nella gestione delle infrastrutture culturali realizzate per l'evento Capitale Europea della Cultura 2013. Alcuni edifici culturali hanno, infatti, dovuto ridimensionare la loro attività, sono stati privatizzati o addirittura sono stati chiusi per mancanza di fondi. Non è ancora stato realizzato un bilancio approfondito del post-evento e manca un'analisi chiara delle strategie future della città. Quale sarà il futuro di Marsiglia dopo l'evento?

2) *Il fenomeno delle eco-regioni mediterranee.* Alcune città mediterranee, come Marsiglia, Nizza e Montpellier, sono in procinto di avviare delle ambiziose operazioni urbane sostenibili che riguardano l'integrazione di diversi interventi ecologici, realizzati da più comuni in un unico progetto, quello dell'eco-regione'. Questa strategia ha l'ambizione di indirizzare le azioni di diversi territori attorno al tema comune dello sviluppo urbano sostenibile. Quale sarà il ruolo del patrimonio nelle strategie progettuali delle eco-regioni mediterranee?

3) *La valorizzazione del patrimonio dopo la rivoluzione araba.* La Tunisia sta progressivamente riducendo le azioni di tutela e valorizzazione del patrimonio a causa dell'instabilità politica e delle scelte attuate dal governo provvisorio, che ha preferito puntare sul coinvolgimento d'investitori degli Emirati Arabi, per favorire l'avvio di mega progetti per l'espansione della città. Come incideranno i nuovi assetti politici sulle azioni di riqualificazione del patrimonio?

4) *I mega progetti urbani sostenibili avviati nel Maghreb.* Tra i Paesi del Sud del Mediterraneo

il Marocco è il *leader* dei mega progetti sostenibili, sia per il numero delle operazioni avviate sia per l'ampia scala degli interventi che riguardano la costruzione di città di nuova fondazione e la rigenerazione di vaste aree abbandonate e degradate. In che modo i mega progetti sostenibili maghrebini tratteranno i temi legati alla valorizzazione e trasformazione del patrimonio?

Riferimenti bibliografici

BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.

KOOLHAAS R., MAU B., *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, New York 1995.

LATOUCHE S., *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.

UNESCO, *Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel*, Parigi 2003.

UNESCO, *Recommendation on the historic urban landscape, General Conference, 36th Session*, Parigi 2011.

UNGERS O. M., KOOLHAAS R., RIEMANN W. P., KOLLHOFF H., OVASKA A., *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di HERTWECK F., MAROT S., Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.

BIBLIOGRAFIA RAGIONATA *BIBLIOGRAPHIE*

Patrimonio urbano

- AA.VV., *Carta di Atene*, Conferenza Internazionale di Atene, Atene 1931.
- AA.VV., *Carta internazionale per la conservazione e il restauro dei monumenti e dei siti*, Secondo Congresso Internazionale degli Architetti e dei Tecnici dei Monumenti Storici, Venezia 1964.
- BENJAMIN W., *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*. Einaudi, Torino 1991.
- CLÈMENT M., *Paysages urbains historiques: Synthèse des journées techniques*, Giornate di studi organizzate da ICOMOS France e Convention France UNESCO, Bordeaux 2011.
- CHOAY F., *L'allégorie du patrimoine*, Editions du Seuil, Paris 1988.
- CHOAY F., *L'Allégorie du patrimoine*, Le Seuil, Parigi 1999.
- CHOAY F., "Production de la ville, esthétique urbaine et architecture. La question du patrimoine: traitement et accompagnement", in RONCAYOLO M. (a cura di), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Collection Points Histoire, Seuil, Parigi 2001.
- CHOAY F. (a cura di), *La Conférence d'Athènes sur la conservation artistique et historique des monuments (1931)*, Les Éditions de L'Imprimeur, Besançon 2002
- GIOVANNONI G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, Città Studi, Milano 1995.
- ICOMOS, *The Declaration of Amsterdam, Congress on the European Architectural Heritage*, Amsterdam 1975.
- ICOMOS, *Preamble and definitions. Charter for the Conservation of historic Towns and Urban Areas*, Washington DC 1987.
- ICOMOS, *Déclaration de Xi'an sur la Conservation du Contexte des Constructions, des Sites Et des Secteurs Patrimoniaux*, 15ème Assemblée Générale, Xi'an 2005.
- INGALLINA P., *Le projet urbain*, Presse Universitaire de France, Parigi 2001.
- LOYER F., *Académie d'architecture, Patrimoine et enjeu de société idées fausses et nouvelles réflexions, Table ronde*, Parigi, 3 giugno 2004.
- PIVIN J.-L., AMIOT L. (a cura di), *ISTED offre française en matière de patrimoine urbain*, Ministère des Affaires Étrangères, n.39, ottobre 2001.
- SALZANO E., *Fondamenti di urbanistica*, Editori Laterza, Bari 2002.
- SETTE M. P., *Il restauro in architettura. Quadro storico*, Utet, Milano 2001.
- SUIT, *Sustainable development of urban historical areas through an active integration within towns, Research report n 16*.
- UNESCO, *I. Définitions du patrimoine culturel et naturel. Article premier. Convention concernant la protection du*

patrimoine mondial, culturel et naturel, Parigi 1972.

UNESCO, *I. Definitions. Article 1. For the purposes of the present recommendation. Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas. The General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*, Nairobi 1976.

UNESCO, *Définition 11. Vienna Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape*, Vienna 2005.

UNESCO, *Recommendation on the historic urban landscape, General Conference, 36th Session*, Parigi 2011.

UNIONE EUROPEA, *Differenti tipi di Patrimonio Costruito, articolo 8, Principi per la conservazione ed il restauro del Patrimonio Costruito, Conferenza Internazionale sulla Conservazione*, Cracovia 2000.

Patrimonio culturale immateriale

BALBO M., "Le rôle du gouvernement local dans la définition des stratégies d'intervention", in AA.Vv., *Patrimoine et Développement Durable dans les Villes Historiques du Maghreb Contemporain. Enjeux, diagnostics et recommandations*, Bureau de l'UNESCO a Rabat, Rabat 2009.

ICOMOS, *Document de Nara su l'Authenticité, Conference de Nara*, Nara 1994.

ICOMOS, *Declaration de L'atelier De Kimberley sur le Patrimoine Immateriel des Monuments et Sites*, Kimberley 2003.

ICOMOS, *Place-Memory Meaning: Preserving Intangible Values in Monuments and Sites*, quattordicesima Assemblea Generale, Victoria Falls, Zimbabwe 2003.

ICOMOS, *Déclaration de Xi'an sur la Conservation du Contexte des Constructions, des Sites Et des Secteurs Patrimoniaux, 15ème Assemblée Générale*, Xi'an 2005.

ICOMOS, *Dichiarazione di Québec sulla conservazione dello spirito del luogo*, Québec 2008.

KIRSHENBLATT GIMBLETT B., *Intangible Heritage as Metacultural Production*, Museum International, vol. 56, n. 1-2, Blackwell Publishing, Oxford 2004.

PETZET M., *Place – Memory – Meaning: Preserving Intangible Values In Monuments And Sites. Introductory lecture. ICOMOS 14th General Assembly and Scientific Symposium*, Zimbabwe 2003.

UNESCO, *Recommandation sur la sauvegarde de la culture traditionnelle et populaire, La Conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, vingt-cinquième session*, Parigi 1989.

UNESCO, *Directives pour l'établissement de systèmes nationaux de "Trésors humains vivants"*, Parigi 1993.

UNESCO, *Proclamation des chefs-d'oeuvre du patrimoine oral et immatériel de l'humanité, Guide pour la présentation des dossiers de candidature*, Parigi 1997.

UNESCO, *Déclaration universelle sur la diversité culturelle. Une vision. Une plate-forme conceptuelle. Une boîte à idées. Un nouveau paradigme*, Série Diversité Culturelle n.1, Parigi 2001.

UNESCO, *Safeguarding Traditional Cultures: A Global Assessment of the 1989 UNESCO Recommendation on the Safeguarding of Traditional Culture and Folklore*, Peter Seitel, 2001.

UNESCO, *Patrimoine culturel immatériel, miroir de la diversité culturelle*, Terza Tavola Rotonda dei Ministri della Cultura, Istanbul 2002.

UNESCO, *Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel*, Parigi 2003.

UNESCO, *Déclaration de Yamato sur les approches intégrées de la sauvegarde du patrimoine culturel matériel et immatériel concernant le patrimoine. Septième session extraordinaire*, Paris 2004.

UNESCO, *Paysages culturels du patrimoine mondial. Guide pratique de conservation et de gestion, Cahiers 26 du patrimoine mondial*, Parigi 2011.

UNIONE EUROPEA, *Convenzione di Faro*, Consiglio d'Europa - Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la Società (CETS no. 199) 18/03/08, Faro 2005.

Il progetto urbano in Europa

AYMONINO C., *Il significato della città*, Marsilio Editori, Padova 1975.

BARATTUCCI C., *Urbanisations dispersées. Interpretations/Actions. France et Italie 1950-2000*, Presse Universitaires de Rennes, Rennes 2006.

BARCELÒ M., "Faire entrer Barcelone dans le réseau mondial des villes creatives", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

BASILE M., "Porto Antico à Gênes: un projet en accélération", in *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île-de-France. Grands projets urbains en Europe. Conduire le changement dans les métropoles*, n. 146, 2007.

BERTELLI C., "Le trasformazioni del porto di Genova", in *Rassegna, I territori abbandonati*, 1990.

BENEVOLO L., *La città nella storia d'Europa*, La Terza, Bari 1993.

BORJA J., "Barcelone, ombres et lumières d'un modèle urbain", in *Urbanisme*, n. 369, 2009.

BUSQUETS J., "La trasformazione urbana come progetto urbanistico", in *Lotus*, n. 67, 1991.

CAMPANELLA R., *Barcellona città laboratorio. Una praxis per il progetto della città contemporanea*, Rubbettino, Cantanzaro 2002.

CASTEX J., DEPAULE J.C., PANERAI P., *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1975.

CERVELLATI P. L., SCANNAVINI R., DE ANGELIS C., *La nuova cultura delle città. La salvaguardia dei centri storici, la riappropriazione sociale degli organismi urbani e l'analisi dello sviluppo territoriale nell'esperienza di Bologna*, Edizioni Scientifiche e Tecniche Mondadori, Milano 1977.

CLOS O., "22@, un projet processus", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

COMUNE DI GENOVA, *Genova Urban Lab, Quaderno n. 1, Ambito di trasformazione 3 Sestri Ponente - Erzelli*.

CORBOZ A., "Il territorio come palinsesto", in *Casabella*, n. 516, 1985.

CORBOZ A., "Verso l'ipercittà", in Viganò P. (a cura di), *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Angeli, Milano 1998.

DE SOLÀ MORALES M., *Mnemosi o retorica: la crisi della rappresentazione della città e nell'architettura moderna*, Atlante metropolitano, Electa, Milano 1991.

DE SOLÀ MORALES M., "Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno", in *Lotus International*, n. 64, 1998.

DATAR, *Politiques et pratiques d'aménagement du territoire en Espagne. Monographie. Travaux en ligne n. 5*, Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), 2011.

DUMONT M.J., "Dalla vecchia alla nuova Parigi", in *Lotus International, Paris*, n. 84, 1995.

FERRETTI L.V., *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del paesaggio urbano*, FrancoAngeli, Milano 2012.

GRUMBACH A., "L'arte di completare la città. Tre progetti per Parigi", in *Lotus international*, n. 41, gennaio 1984.

GRUMBACH A., "La ville, processus et langage", in *Projet urbain*, n. 15, dicembre 1998.

GUIDONI E., *La città europea, formazione e significato dal IV al XI secolo*, Electa, Milano 1978.

HEREU J., "Relever de nouveaux défis", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.

- HUET B., "La città come spazio abitabile: alternative alla Carta di Atene", in *Lotus International*, n. 14, 1984.
- INGALLINA P., *Le projet urbain*, Presse Universitaire de France, Parigi 2001.
- KRIER R., *Lo spazio della città*, Clup, Milano 1975-1982.
- LECARDANE R., "Le front de mer de Valencia et l'heritage de l'America's Cup 2007", in *Méditerranée*, n. 111, 2008.
- LECROART P., "Du plan à la ville: réflexions sur la conduite des grands projets en Europe", in *Les projets urbains en Europe, conduire le changement dans les métropoles*, *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France*, n. 146, marzo 2007.
- LOUBIÈRE A., "Exposition Grands projet urbain en Méditerranée", in *Urbanisme, Dossier: Villes méditerranéennes*, n. 369, 2009.
- MARINONI G., *Metamorfosi del progetto urbano*, FrancoAngeli, Milano 2005.
- MASBOUNGI A. (a cura di), *Bilbao, la culture comme projet de ville*, Editions de La Villette, Parigi 2002.
- MASBOUNGI A., "Bilbao, nouvelle Macque de l'urbanisme, La nouvelle accumulation urbaine", in *Réalités Industrielles*, febbraio 2008.
- MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.
- MASBOUNGI A., *Dessine-moi une ville*, Collection Projet Urbain, Le Moniteur Éditions, Parigi 2010.
- MASBOUNGI A., "La question du projet urbain dans les villes européennes", in *Cours Publics 2009-2010*, Conferenza, Chaillot, Parigi, 15 aprile 2010.
- MASBOUNGI A., "Comment rester la Mecque de l'urbanisme?", in MASBOUNGI A. (a cura di), *Barcelone. La ville innovante*, Le Moniteur, Parigi, 2010.
- MASBOUNGI A. (a cura di), *Projets urbains durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.
- PANERAI P., "Typologies, Mémoire de la ville", in *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n.4, 1979.
- PANERAI P., DEPAULE J.C, DEMORGON M., *Analyse urbaine*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1999.
- PANERAI P., MANGIN D., *Projet urbain*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1999.
- RODRIGUÉS MALTA R., "Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid", in *Annales de Géographie*, n. 608, 1999.
- ROSSI A., *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Padova 1966.
- UNGERS O.M., "La città nella città" in *Lotus International*, n. 19, 1978.
- UNGERS O.M., "La memoria collettiva", in *Lotus International*, n.24, 1979.
- UNGERS O. M., KOOLHAAS R., RIEMANN W. P., KOLLHOFF H., OVASKA A., *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di HERTWECK F., MAROT S., Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.

Il progetto urbano a Sud del Mediterraneo

- AA. VV., *Grands projets urbains : expériences et avenir*, Convegno Urbains, 15 maggio 2012, Rabat.
- ABDELKAFI J., BEN BECHR F., BINOUS J., *Tunis*, Sud éditions (« Villes du monde arabe »), Tunisi 1985.
- ABDELKAFI J., *La Médina de Tunis. Espace Historique*, Presses du C.N.R.S., Parigi 1989.
- ABDELKAFI J., *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranées. Etude sub-régionale: Tunisie, Algérie, Maroc*, Commission Méditerranéenne du Développement Durable, 3-5 settembre 2001.
- ACCORSI F., LAMARRE F., *Exo-architectures: Paris autour du monde en 80 projets*, Pavillon de l'Arsenal, Parigi 2007.
- BARTHEL P.-A., *Faire la ville au bord de l'eau. Les lacs de Tunis: des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement*. Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon II, 2003.

- BARTHEL P.-A., *Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2006.
- BARTHEL P.-A., "Casashore, arme du Maroc pour attirer les délocalisations", in *Le figaro.fr*, 17 marzo 2007.
- BARTHEL P.-A., VERDEIL E., "Experts embarqués dans le "tournant financier". Des grands projets urbains au sud de la Méditerranée", *Annales de la recherche urbaine*, n.104, 2008.
- BARTHEL P.-A., "Faire du «grand projet» au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis)", in *Géocarrefour*, n. 83-1, 2008.
- BARTHEL P.-A., H. MOULOUDI, "Waterfronts de Casablanca et de Rabat: un urbanisme de projet", in *Urbanisme*, n. 369, novembre-dicembre 2009.
- BARTHEL P.-A., "Arab mega projects", in *Built Environment*, V. 36, n. 2, 2010.
- BARTHEL P.-A., "Casablanca-Marina: un nouvel urbanisme marocain des grands projets", in *Autrepart*, n. 55, 2010/13, Presses de Sciences Po.
- BARTHEL P.-A., CLERC V., PHILIFERT P., "La "ville durable" précipitée dans le monde arabe: essai d'analyse généalogique et critique", in *Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, Circulations Et Mise A AA.VV., L'épreuve De Nouvelles Politiques Urbaines (Liminaire), Dossier thématique*, EUE (Environnement Urbain, Urban Environment), n. 7, 2013.
- BOUMAZA N. (a cura di), *Villes réelles, villes projetées: villes maghrébines en fabrication*, Maisonneuve et Larose, Paris 2005.
- BOUMAZA N., *Villes réelles, villes projetées. Villes maghrébines en fabrication*, Editions Maisonneuve et Larose, Parigi 2006.
- CDG, *Dossier de presse*, Casablanca 2006.
- LECARDANE R., "Grandi Progetti urbani nel Mediterraneo. Prospettive di ricerca su architettura e città sostenibile", in GERMANÀ M. L. (a cura di), *Permanenze e innovazioni nell'architettura del Mediterraneo. Ricerca, interdisciplinarietà e confronto di metodi*, Firenze University Press, Firenze 2011.
- LOUBIÈRE A., "Stratégies urbaines d'Alger à Beyrouth. Entretien avec Fouad Awada", *Urbanisme* n. 369, 2009.
- MASBOUNGI A., *Aucun territoire n'est désespéré. Yves Lion, Grand prix de l'urbanisme 2007*, Parenthèses, Parigi 2007.
- SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (a cura di), *L'urbain dans le monde arabe. Politique, Instruments et acteurs*, Editions du CNRS, Parigi 1999.
- SOUAMI T., VERDEIL E., *Concevoir et gérer les villes : milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée*, Economica: Anthropos, Institut français du Proche-Orient, Parigi 2006.
- URBANIS, *Grands projets urbains expériences et avenir*, Urbanis, 15 maggio 2012, Rabat.
- ZAKI L. (a cura di), *L'action urbaine en Maghreb, Enjeux professionnels et politiques*, Edizioni Kathala e IRMC, Parigi 2011.

Patrimonio e progetto urbano in Europa

- AA. VV., *Lotus International*, n. 127, 2006.
- ADRIANI C., "Introduzione. Ricordo al futuro", in C. ADRIANI (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli Editore, Roma 2010.
- CERVELLATI P. L., SCANNAVINI R. (a cura di), *Bologna: politica e metodologia del restauro nei centri storici*, Il Mulino, Bologna 1973.
- CERVELLATI P. L., SCANNAVINI R. (a cura di), *Interventi nei centri storici. Bologna: Politica e metodologia del restauro*, Il mulino, Bologna 1973.

- CERVELLATI P. L., "Bologna: la difesa di un progetto", in CECCARELLI P., INDOVINA F. (a cura di) *Risanamento e speculazioni nei centri storici*, Franco Angeli, Milano 1974.
- CHOAY F., "Production de la ville, esthétique urbaine et architecture. La question du patrimoine: traitement et accompagnement" in RONCAYOLO M. (a cura di), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Collection Points Histoire, Seuil, Parigi 2001.
- DE MICHELIS M. (a cura di), *La ricostruzione della città: Berlino IBA 1984. XVII Triennale di Milano*, 23 febbraio - 31 marzo 1985, Triennale di Milano-Electa, Milano 1985.
- DJAMENT-TRANT G., SAN MARCO P.D., *La métropolisation de la culture et du patrimoine*, Le Manuscrit Eds, Parigi 2014.
- FRAMPTON K., *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 2008.
- GIOVANNONI G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, Città Studi, Milano 1995.
- GREGOTTI V., "Modificazione", in *Casabella* n. 498/9, gennaio-febbraio 1984.
- GRUMBACH A., "L'arte di completare la città. Tre opere per Parigi", in *Lotus international*, n. 41, gennaio 1984.
- MARCELLONI M., "Bologna: il conflitto politico fa arretrare il piano", in CECCARELLI P., INDOVINA F. (a cura di) *Risanamento e speculazioni nei centri storici*, Franco Angeli, Milano 1974.
- MARIELLI MARIANI G., "Restauro e territorio. Appunti su un rapporto difficile e controverso", in *Palladio*, n. 1, 1978.
- MASBOUNGI A. (a cura di), *Penser la ville par les grands événements*, Gênes, Editions de la Villette, Parigi 2004.
- MONTI C., Bologna. "Alcune osservazioni sul piano per il Centro storico e sulla politica urbanistica dell'Amministrazione Comunale", in *Edilizia Popolare. L'intervento pubblico nei centri storici. Problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici*, n. 110, gennaio-febbraio 1973.
- MURATORI S., "Per una operante storia urbana di Venezia", in *Palladio*, Roma 1959.
- PALAZZOTTO E. (a cura di), *Il restauro del moderno in Italia e in Europa*, Francoangeli, Milano 2011.
- RONCAYOLO M. (a cura di), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Collection Points Histoire, Seuil, Parigi 2001.
- ROUILLARD D., "Faire la ville "avec"", in *Espaces Urbains à l'aube du XXIe siècle*, Pups, 2010.
- ROUILLARD D., "Il monumento nell'era dell'evento", in PALAZZOTTO E. (a cura di), *Il restauro del moderno in Italia e in Europa*, Francoangeli, Milano 2011.
- SALZANO E., *Fondamenti di urbanistica*, Editori Laterza, Bari 2002.
- SECCHI B., "Le condizioni sono cambiate", in *Casabella*, n. 498/9, gennaio-febbraio 1984.
- SECCHI B., "La ricostruzione della città", in *Casabella*, n. 517, ottobre 1985.
- SECCHI B., "Un atteggiamento critico verso il passato", in ADRIANI C. (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli Editore, Roma 2010.
- SETTE M. P., *Il restauro in architettura. Quadro storico*, Utet, Milano 2001.
- SICA P., *Storia dell'urbanistica. Il Novecento 2*, Laterza, Bari 1978.
- SITTE C., *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaca book, Milano 1983.
- VIDLER A., *Antoine Grumbach*, Éditions du Centre Pompidou, Parigi 1996.

Patrimonio e progetto urbano a Sud del Mediterraneo

AA. VV., *Il Colloque national sur la culture ad Algeri nel 1968 e il Colloque international sur l'histoire du Caire al Cairo nel 1969*.

- AA. VV., *Le trust Aga Khan pour la culture. Le parc Al Azhar e la revitalisation de Darb Al Ahmar. Résumé du projet*, 2005.
- AA. VV., *International conference "World heritage and contemporary architecture. Managing the historic landscape"*; Vienna 12-14 maggio 2005. Per informazioni più recenti "World heritage cities. Urban conservation today", World Heritage, n. 55, febbraio 2010.
- ABDELKAFI J., "Médinas en devenir", in BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.
- ADAM A., "La prolétarianisation de l'habitat de l'ancienne médina de Casablanca", in *Bulletin économique et social du Maroc*, vol. 13, n. 46, 1950.
- AUDRIERE D., SOUCHIER R., VILAR L., *Le Patrimoine mondial*, Puf, Que sais-je?, 1998.
- BALBO M., "Méditerranée à venir avenir des Médinas", in BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.
- BALBO M., *The Medina, the restoration and conservation of historic islamic cities*, I.B. Tauris, Londra 2012.
- BANDARIN F., VAN OERS R., *The historic urban landscape. Managing heritage in an urban century*, Chichester 2012.
- BARAKAT L., CHAMUSSY H., "Les espaces publics à Beyrouth", in *Geocarrefour* n.77, 2002.
- BEN MAHMOUD W., "Restructuring the medina in Tunis, El Hafsia", in JANE BULL C. (a cura di), *Cross-cultural Urban Design: Global Or Local Practice?*, New York 2007.
- BERQUE J., "Médinas, ville neuves et bidonvilles", in *Les cahiers de Tunisie*, n. 21-22, 1958.
- BRAUDEL F., *Les Villes*, Ephes Sorbonne, Parigi 1958.
- CATTEDRA R., GARRET P., MILLER C., VOLAIT M. (a cura di), *Patrimoines en situation. Constructions et usages en différents contextes urbains*, Presses de l'Ifpo, Centre Jacques-Berque, Institut français du Proche-Orient, Beyrouth/Rabat 2010.
- CHOAY F., *La regle et le modele: Sur la theorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Seuil, Parigi 1980.
- COSLADO E., MACGUINNESS J., MILLER C. (a cura di), *Médina immuables? Gentrification et changement dans les villes historiques marocaines, 1996-2000*, Centre Jacques Berques, Rabat, 2013.
- ECKERT E. H., ABDELKAFI J., "L'espace traditionnel de la ville de Tunis. La médina et ses deux R'bat: faubourg ou gourbivilles?", in *Actes du colloque sur les influences occidentales dans les villes maghrébines à l'époque contemporaine*, Éditions de l'Université d'Aix-en-Provence, Aix-en-Provence 1977.
- EL KADI G., BONNAMY A., *Cité des morts: Le Caire*, Institut de Recherche pour le Développement, Mardaga, Liegi, 2001.
- FRAMPTON K., *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 2008.
- GDOURA M., "La médina de Sfax: la primauté de la fonction économique", in *URBAMA, Présent et avenir des médinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de recherches, n. 10-11, Tours, 1982.
- GLASS R., *Introduction in London: Aspects of Change*, Center for Urban Studies, Londra 1963.
- GRABAR O., *Penser l'art islamique, une esthétique de l'ornement*, Chaire de l'IMA, Albin Michel, Parigi 1996.
- HUEBER J., PIATON C., *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.
- ICOMOS, *Deuxième Colloque sur l'étude de la conservation, de la restauration et de la réanimation des ensembles historiques*, International Council of Monuments and Sites, Tunisi, 9-16 aprile 1968.
- JATTA A. (a cura di), *Il Territorio da costruire: pianificazione urbana e territoriale in Africa*, Edizioni Dedalo, Bari 1985.
- LESPÈS R., *Alger, étude de géographie et d'histoire urbaines*, Collection du Centenaire de l'Algérie, Parigi 1930.
- LESPÈS R., *Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines*, F. Alcan, Parigi 1930.

- MANNHEIM K., *Essay on the Sociology of Culture*, London: Routledge & Kegan Paul (edizione originaria 1956), Londra 1992.
- MENGIN C., "La patrimonialisation des centres anciens. La notion de patrimoine urbain", in C. MENGIN, A. GODONOU (a cura di), *Porto novo: patrimoine et développement*, École du patrimoine africain, Publications de la Sorbonne, Parigi 2013.
- MINNAERT J.-B. (a cura di), *Histoire d'architecture en méditerranée Méditerranée XIX-XX siècles*, Éditions de la Villette, Parigi 2005.
- MIOSSEC J.-M., "Urbanisation des campagnes et rurbanisation des villes en Tunisie", in *Annales de géographie*, n. 521, Vol. 94, 1985.
- NOUSCHI A., "Croissance des villes nord-africaines: Tunis vue par un sociologue", in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 17^e année, n. 2, 1962.
- PLAN BLEU, PNUJ, PAM, *État de l'environnement et du développement en Méditerranée – 2009*, Plan Bleu, 2009.
- PLAN BLEU, *Technical Report, Building the Mediterranean future together*, Pegaso Project, 2012.
- PELLETIER J., *Alger, 1955, Essai d'une géographie sociale*, Les Belles Lettres, Parigi 1959.
- SEBAG P., *La Tunisie, Essai de monographie*, Éditions sociales, Parigi 1951.
- PIMIN J.-L., AMIOT L. (a cura di), *ISTED offre française en matière de patrimoine urbain*, Ministère des Affaires Étrangères, n. 39, ottobre 2001.
- UNESCO, *Recommandations concernant la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine*, Conférence Générale, XIX session, Nairobi, 26 novembre 1976
- UNESCO, *Patrimoine et développement durable dans les centres historiques urbains, Enjeux, diagnostics et recommandations, Rencontre internationale Fès 2003*, Fès, 8-20 dicembre 2003.
- UNESCO, *Partenariats pour les villes du patrimoine mondial. La culture comme vecteur de développement urbain durable*, Cahier du patrimoine mondial n. 9, UNESCO, Parigi 2004.
- UNESCO, *Gestion et conservation du patrimoine culturel immobilier dans les pays du Maghreb. La Tunisie*, Rabat 2009.
- UNESCO, *Recommendation on the historic urban landscape (General Conference Resolution 36C/41)*, 2011.
- URBAMA, *Présent et avenir des Médinas: de Marrakech à Ale*, Tours 1982.
- VAN OERS R., HARAGUCHI S. (a cura di), *Managing Historic Cities/Gérer Les Villes Historiques*, World Heritage, papers 27, UNESCO 2010.

Sviluppo urbano sostenibile in Europa

- AA. VV., *Carta Europea per l'Energia Solare nell'Architettura e nella Pianificazione Urbanistica*, 1996.
- AA. VV., *Le renouvellement urbain. Entre identité et développement durable*, Études urbaines, Rapport d'étude 2010.
- AA.VV., *Toledo informal ministerial meeting on Urban Development Declaration*, Presidencia Espanola, European Union, Toledo 22 giugno 2010.
- BERRINI M., COLONETTI A. (a cura di), *Green Life: costruire città sostenibili. Catalogo della mostra (Milano, 5 febbraio-28 marzo 2010)*, Editrice Compositori Milano 2010.
- BOBROFF J., *La caserne de Bonne à Grenoble: projet emblématique d'un développement durable à la française*, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, 2011.
- CAT-MED, *Change Mediterranean Metropolis Around Time, Modelli urbani sostenibili. Metodologia di lavoro e ri-*

- sultati. Sustainable urban models. Work methodology and results*, 2012.
- CHARMES E., SOUAMI T. (a cura di), *Villes rêvées, villes durables*, Découvertes Gallimard, Parigi 2009.
- EMELIANOFF C., "Les villes européennes face au développement durable: une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique", in *Cahiers du Prose* n. 8, Sciences Po, 2004.
- EMELIANOFF C., "L'urbanisme durable en Europe: à quel prix?", in *Ecologie & Politique* n. 29, SciencePo Les Presses, 2004.
- EMELIANOFF C., STEGASSY R., *Les Pionniers De La Ville Durable. Récits D'acteurs, Portraits De Villes En Europe*, Éditions Autrement, Parigi 2010.
- EMELIANOFF C., *La ville durable, coté habitants*, in A. MASBOUNGI (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.
- FREDIANI G., "Hafen City Hamburg", in *Paesaggio Urbano* n. 1, 2011.
- GAUZIN-MULLER D., *Architettura Sostenibile, 29 Esempi europei di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Edizioni Ambiente, Milano 2003.
- GUY S., FRAMER G., *Contested constructions: The competing logics of green buildings and ethics*, in W. Fox (a cura di), *Ethics and built environment*, Routledge, Londra 2000.
- MADEC P., *Vers l'équité territoriale*, in A. MASBOUNGI (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.
- MASBOUNGI A., *Les urbanistes face au développement durable*, Dicembre 2008.
- MASBOUNGI A. (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.
- MASBOUNGI A., *Projets Urbains, laboratoires de la ville durable*, in A. MASBOUNGI (a cura di), *Projets Urbains Durables. Stratégies*, Le Moniteur, Parigi, 2012.
- MARETTO M., *Ecocities. Il progetto urbano tra morfologia e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2012.
- PRP, URBED, DESIGN FOR HOMES, *Eco-towns: Learning from International Experience. Appendix - Case Studies*, 2010.
- UNESCO, Artt. 1 e 3, *Dichiarazione Universale sulla Diversità Culturale*, adottata dalla XXXI sessione della Conferenza Generale UNESCO, Parigi 2 novembre 2001.

Sviluppo urbano sostenibile nel Maghreb

- BARTHEL P.-A., VERDEIL E., "Experts embarqués dans le "tournant financier". Des grands projets urbains au sud de la Méditerranée", *Annales de la recherche urbaine*, n.104, 2008.
- BARTHEL P.-A., MOULOUDI H., "Waterfronts de Casablanca et de Rabat: un urbanisme de projet", in *Urbanisme*, n. 369, novembre-dicembre 2009.
- BARHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Éditions de l'aube, La Tour-d'Aigues 2011.
- BARHEL P.-A., "Retours d'expériences "d'éco-quartiers" dans les villes arabes. Un outil perinent pour les villes du Sud?" in *AdP, Une approche opérationnelle pour les villes du Sud. Actes de la journée annuelle d'étude AdP – Villes en Développement Association de Professionnels*, CNAM, Parigi, 14 settembre 2012.
- BARTHEL P.-A., VERDEIL E., "Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, circulations et mise à l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire)", in *Dossier Thématique, Eue (Environnement Urbain, Urban Environment)*, n. 7, 2013.
- BARTHEL P.-A., CLERC V., PHILIFERT P., "La 'ville durable' précipitée dans le monde arabe: essai d'analyse généalogique et critique", in AA. VV., *Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, Circulations Et Mise A L'épreuve De Nouvelles Politiques Urbaines (Liminaire)*, Dossier thématique, EUE (Environnement Urbain, Urban Environment), n. 7, 2013.

- BARTHEL P.-A., "L'exportation au Maroc de la "ville durable" à la française", in *Métropolitiques*, 16 giugno 2014.
- CHABRILLAT P., GOUDIARD R., LAUDIER I., "Avant-propos", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.
- BENOIT G., COMEAU A., *Méditerranée: les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2005.
- GAFSI H., "De l'expérience du District de Tunis au projet Sfax-Taparura: faire et refaire la ville en Tunisie. Entretien par Juliette Lenglois", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.
- LOUBIÈRE A., Stratégies urbaines d'Alger à Beyrouth. Entretien avec Fouad Awada, *Urbanisme*, n. 369, 2009.
- MADEC P., "Bab Drâa, Tifnit et Sindibad: premières expériences de quartiers durables au Maroc. Entretien par Pierre-Arnaud Barthel et Pascale Philifert", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.
- SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (a cura di), *L'urbain dans le monde arabe. Politique, Instruments et acteurs*, Editions du CNRS, Parigi 1999.
- SOUAMI T., "Le Sud face au modèle nord-européen des quartiers durables: exploration d'expériences au Maghreb", in BARTHEL P.-A., ZAKI L. (a cura di), *Expérimenter la "ville durable" au sud de la Méditerranée. Chercheurs et professionnels en dialogue*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.
- SOUAMI T., VERDEIL E., *Concevoir et gérer les villes : milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée*, Economica: Anthropos, Institut français du Proche-Orient, Parigi 2006.
- URBANIS, *Grands projets urbains expériences et avenir*, Urbanis, 15 maggio 2012, Rabat.
- ZAKI L. (a cura di), *L'action urbaine en Maghreb, Enjeux professionnels et politiques*, Edizioni Kathala e IRMC, Parigi 2011.

Lo sviluppo urbano sostenibile nel Mediterraneo

- BENOIT G., COMEAU A. (a cura di), *Méditerranée. Les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Ed. de l'Aube, 2005.
- BRAUDEL F., *Il Mediterraneo. Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Bompiani, Milano 2010.
- BUTERA F., "Towards the renewable built environment", in P. DROEGE (a cura di), *Urban Energy Transition*, Elsevier 2008.
- CHALINE C., *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens. Évaluation et perspectives d'un développement urbain durable. Rapport pour le Plan Bleu*, 2001.
- AYMARD M., "Espaces", in BRAUDEL F. (a cura di), *La Méditerranée, l'Espace et l'Histoire*, Paris, Flammarion, 1985.
- DONZEL A., *Comment l'écologie vient à la ville en Méditerranée? Une comparaison entre Barcelone, Marseille et Sfax* in BARTHEL P.-A., VERDEIL E. (a cura di), *Villes Arabes, Villes Durables? Enjeux, circulations et mise à l'épreuve de nouvelles politiques urbaines (Liminaire), Dossier thématique*, EUE (Environnement Urbain, Urban Environment) n. 7, 2013.
- PLAN BLEU, PNUE, PAM, *Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable*, Plan Bleu, Athènes 2005.
- PLAN BLEU, PNUE, PAM, *L'avenir en Méditerranée se jouera dans les villes*, Les Notes du Plan Bleu n. 7, Sophia Antipolis, 2007.
- PLAN BLEU, PNUE, PAM, *État de l'environnement et du développement en Méditerranée – 2009*, Plan Bleu, 2009.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *20 ans de développement durable en Méditerranée: bilan et perspectives*, Les Notes du Plan Bleu n. 22, 2012.

PLAN BLEU, *Technical Report, Building the Mediterranean future together*, Pegaso Project, 2012.

PLAN BLEU, PNUE, PAM, *Suivi de la stratégie méditerranéenne de développement durable. Principaux indicateurs d'actualisation 2013*.

UN Habitat, *State of the world cities 2008/2009: harmonious cities*, UN Habitat, Nairobi 2008.

WORLD BANK, *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*, World Bank 2000.

Territori dell'obsolescenza e nuove centralità

AA. Vv., "I territori abbandonati", in *Rassegna* n. 42, giugno 1990.

AA. Vv., "Above ruins", in *Lotus international* n. 144, 2010.

AA. Vv., "Irriciclabile. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso". in AA. Vv., *Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU (Società Italiana degli Urbanisti. Urbanistica per una diversa crescita)*, Napoli 9-10 maggio 2013, in *Planum. The Journal of Urbanism* n. 27, vol.2/2013.

BANHAM R., *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Einaudi, Torino 2009.

BERGSLI H., "Marseille et Oslo: des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer" in *Méditerranée* n. 111, 2008.

BOERI S., "Il ritirarsi dei modi d'uso del territorio", in *Rassegna* n. 42, giugno 1990.

BREEN A., RIGBY D., *The new waterfront. A worldwide urban succes story*, Thames and Hudson, Londra 1996.

BRUTTOMESSO R. (a cura di), *Waterfront. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Marsilio Venezia 1993.

CHOAY F., "Sulla demolizione/conservazione, in CRICONIA A. (a cura di), *Figure della demolizione. Il carattere instabile della città contemporanea*, Costa & Nolan, Genova Milano 1988.

DEVIGNES M., *Le paysage en prealable*, Parentheses, Marsiglia 2011.

DOGLIOTTI M., ROSIELLO L. (a cura di), *Lo Zingarelli 1994, Vocabolario della lingua italiana*, Zanichelli, Bologna 1994.

KOOLHAAS R., MAU B., S, M, L, XL, The Monacelli Press, New York 1995.

MARINI S., "Committenza totale", in MARINI S, BERTAGNA A., GASTALDI F., *L'architettura degli spazi del lavoro. Nuovi compiti e nuovi luoghi del progetto*, Quodlibet, Macerata 2012.

ELIA G. F., *Città domani, Aspetti sociologici dell'urbanesimo post-industriale. Il caso di Baltimora*, Bulzoni, Roma 1988.

FEE E., SHOPES L. (a cura di), *The Baltimore Book. New Views of Local History*, Temple University Press, Philadelphia 1991.

FROMENT P., GRÉSILLON B. (a cura di), "Faire durer l'événement, un enjeu contemporain pour le développement des villes", *Rives Méditerranéennes, Revue de l'UMR TELEMME*, n. 47, 2014.

GLAESER E., *Il trionfo della città*, Bompiani, Milano 2013.

GOTTMANN J., *Megalopoli. Funzioni e Relazioni di una Pluricittà*, Einaudi, Torino 1970.

GRÉSILLON B., *Un enjeu "capitale": Marseille-Provence 2013*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

INDOVINA F., "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", in AA.Vv., *L'esplosione della città*, Editrice Compositori, Bologna 2005.

LATOUCHE S., *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.

- LECARDANE R., "Le front de mer de Valencia et l'héritage de l'America's Cup 2007", in *Méditerranée*, n. 111, 2008.
- LECARDANE R., "Le grandi esposizioni: territori dell'immaginario", in *Agathón*, Offset Studio, Palermo settembre 2010.
- LECARDANE R., TESORIERE Z., "Waterfront e patrimonio militare: la base sottomarina di Saint-Nazaire", in *Agathón*, 2011/2, Offset Studio, Palermo 2012.
- LECARDANE R., MAROTTA I., "Multicultural City in the Mediterranean Territory. Green City Palermo 2019", in AA.Vv., *Proceedings of the 7th Annual Conference of the University Network of the European Capitals of Culture*, Marsiglia 2013.
- OLMO C., "Tracce, segni e imperfezioni", in *Rassegna*, n. 42, giugno 1990.
- OSWALT P., "Shrinking cities", in *International research*, n. 1, 2006.
- PETZET M., "Intervista a Muck Petzet", in *Abitare.it*, 2012, <http://www.abitare.it/it/biennale-curatori/muck-petzet>, consultato nel mese di ottobre 2014.
- PICON A., *Tra utopia e ruggine, paesaggi dell'ingegneria dal Settecento a oggi*, Umberto Allemandi & C., Torino 2006.
- SECCHI B., "Le condizioni sono cambiate", in *Casabella*, n. 498/9, gennaio-febbraio 1984.
- TESORIERE Z., "Dopo l'obsolescenza. Progetti per i viadotti ferroviari dismessi", in PALAZZOTTO E. (a cura di), *Esperienze nel restauro del Moderno*, FrancoAngeli, Milano 2013.
- UNGERS O. M., KOOLHAAS R., RIEMANN W. P., KOLLHOFF H., OVASKA A., *The city in the city – Berlin: A green Archipelago. A manifesto (1977)*, Edizione critica di HERTWECK F., MAROT S., Lars Muller Publishers, Zurigo 2013.

Re-cycling e trasformazione

- AA. VV., "Irriciclabile. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso". Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU (Società Italiana degli Urbanisti. Urbanistica per una diversa crescita), Napoli 9-10 maggio 2013, in *Planum. The Journal of Urbanism* n. 27, vol.2/2013.
- BANHAM R., *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Einaudi, Torino 2009.
- CARTA M., *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, List Lab, Trento 2007.
- CARTA M., *Reimagining Urbanism. Creative, Smart and Green Cities for the Changing Times*, List Lab, Trento 2013.
- CIORRA P., MARINI S. (a cura di), *Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano 2011.
- CLÉMENT G., *Manifeste du Tiers Paysage*, Jean Michel Place, Parigi 2005.
- DELICADO G. H., MARCOS M. J., "Demolizioni espositive", in *Domus* n. 959, giugno 2012.
- FABIAN L., GIANNOTTI E., VIGANÒ P. (a cura di), *Recycling City. Lyfecycle, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni, Pordenone 2012.
- GIBERTI M., "Winy Maas - MVRDV. Profile", in *Materia* n. 50, maggio-agosto 2006.
- GUERRUCCI E., "Non resta che riciclarci", in *Il Giornale dell'Architettura* n. 101, gennaio 2012.
- GREFFE X., "Le patrimoine comme ressource pour la ville", in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n. 86, 2000.
- LATOUCHE S., *Le pari de la décroissance*, Fayard, Parigi 2006.
- LEFEVRE C., *Etude de la gouvernance des métropoles mondiales: Londres, New York, Tokyo, des références pour la métropole parisienne?*, Studio realizzato per l'Agence de Développement du Val de Marne, 2006.
- MARINI S., SANTANGELO V. (a cura di), *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architettura e infrastrutture della città e del paesaggio*, Aracne, Roma 2013.
- MASBOUNGI A. (a cura di), *Métamorphose de l'ordinaire, Paola Viganò Grand Prix de l'urbanisme 2013*, Editions Parenthèse, Marsiglia 2013.
- PETRONI M., "Re-cycle al Maxxi", in *Abitare.it*, dicembre 2011, <http://www.abitare.it/it/architecture/re-cycle/>, con-

sultato nel mese di settembre 2014.

PETZET M., "Intervista a Muck Petzet", in *Abitare.it*, 2012, <http://www.abitare.it/biennale-curatori/muck-petzet>, consultato nel mese di ottobre 2014.

RESTANY P., "Una sede per le arti radicali", in *Domus* n. 847, aprile 2002.

ROUILLARD D., *Superarchitecture, le future de l'architecture*, Editions de la Villette, Parigi 2004.

ROUILLARD D., "Future was back", in GUIHEAUX A. (a cura di), *Action Architecture*, Editions de la Villette, Parigi 2011.

SAFRAN Y., "Bernard Tschumi: Le Fresnoy National Studio for Contemporary Arts, Tourcoing, France", in *Domus* n. 801, febbraio 1998.

SASSEN S., "Open-Source Urbanism", in *The New City Reader: A Newspaper Of Public Space* n.14, gennaio 2011.

SECCHI B., VIGANÒ P., *La ville poreuse – Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MetisPresses, Ginevra 2011.

SECCHI B., "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", in *CRIOS* n. 1, 2012.

TESORIERE Z., "Recuperare l'infrastruttura: l'High Line di New York", in *Agathòn*, 2010/2, dicembre 2010, Palermo, Offset Studio.

TESORIERE Z., "L'High Line Elevated Parkway: metamorfosi di un'infrastruttura in riconversione", in *Trasporti e Cultura* n. 35, maggio 2013.

TESORIERE Z., "Superstrade urbane: dall'alta velocità alle trasformazioni contemporanee", in *Trasporti e Cultura* n. 36, agosto 2013.

TESORIERE Z., LECARDANE R., "l'urbanité de l'héritage industriel. La reconversion du viaduc de l'High Line à New York", in *IN-SITU revue des patrimoines* – n. 16/2013, *Le patrimoine industriel*.

VIGANÒ P., "Elements for a theory of the city as renewable resource: life cycles, embodied energy, inclusion. A design and research program", in *Recycling City*, in FABIAN L., GIANNOTTI E., VIGANÒ P. (a cura di), *Recycling City. Lifecycles, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni, Pordenone 2012.

VIGANÒ P., "Cicli di vita, energia e riciclo", in MARINI S., SANTANGELO V. (a cura di), *Re-cycle Italy 03. Viaggio in Italia*, Aracne, Roma 2013.

VIGANÒ P., "Viaggio in Italia, la costruzione di un racconto", in MARINI S., SANTANGELO V. (a cura di), *Re-cycle Italy 03. Viaggio in Italia*, Aracne, Roma 2013.

Marsiglia

AA.Vv., *La métropole inachevée*, Club AMM, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues 1994.

AA.Vv., "Marseille Métropole", in *Revue culturelle de la ville de Marseille* n. 193, 2001.

AA.Vv., *Ville de Marseille*, in *Dossier de sélection*, 2008.

AA.Vv., "Villes créatives?", in *Urbanisme* n. 373, 2009.

AA.Vv., "Villes Méditerranéennes", in *Urbanisme* n. 369, 2009.

AA.Vv., *Ecocité Marseille-Euroméditerranée. Dossier De Presse. Signature du protocole financier*, Marsiglia 2011.

AA.Vv., "Marseille Métropole", in *La lettre d'information de l'AGAM* n. 34, giugno 2012.

AA.Vv., "Spécial Marseille. Ligne affrontée", in *L'Architecture d'Aujourd'hui* n. 389, maggio-giugno 2012.

AA. Vv., *Marseille Euroméditerranée. Un laboratoire de l'architecture du soleil*, Le mook autrement, Parigi 2014.

AGAM, *Démarche Marseille-Provence 2013, identification des sites, document de travail*, 2010.

ARM ARCHITECTURE, *La Tour-Panorama à la Friche la Belle de Mai. Dossier de presse*, 2013.

- AUTISSIER A.M., *L'Europe de la culture. Histoire(s) et enjeux*, Actes Sud, Babel-Maisons des Cultures du monde, 2005.
- BECQUART D. (a cura di), *Marseille, vingt-cinq ans de planification urbaine*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1996.
- BERTONCELLO B., DUBOIS J., *Marseille Euroméditerranéen, accélérateur de métropole*, Parenthèse, Marsiglia 2010.
- BERTRAND R., *Le Vieux Port de Marseille*, Editions Jeanne Laffittes, Gémenos 1998.
- BERTRAND R. (a cura di), *Histoire d'une ville: Marseille*, CRDP de l'Académie d'Aix-Marseille, Ville de Marseille, Marsiglia 2012.
- BONILLO J.-L., BORRUEY R., ESPINAS J. D., PICON A., *Marseille Ville et Port*, Parenthèses, Marsiglia 1991.
- BONILLO J.-L., DONZEL A., FABRE M. (a cura di), *Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam...*, Les Cahiers de la recherche architecturale n. 30/31, Editions Parenthèses, Marsiglia 1992.
- BONILLO J.-L., (a cura di.), *Fernand Pouillon, architecte méditerranéen*, Editions Imbernon, Marsiglia 2001.
- BONILLO J.-L., *La Reconstruction à Marseille, 1940-1960 - Architectures et projets urbains*, Editions Imbernon, Marsiglia 2008.
- BORRUEY R., *Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille in Métropoles portuaires en Europe*, Editions, Parenthèses, Marsiglia 1992.
- BOUYALA D'ARNAUD A., *Evocation du vieux Marseille*, les éditions de minuit, Paris 1969.
- BRESSON, T.; DONZEL, A., "La métropole marseillaise et ses fractures", in LANGEVIN, P., JUAN, J.C., *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, La documentation française, Marsiglia 2007.
- CHOURAQUI E., LANGEVIN PH. (a cura di), *Aire métropolitaine marseillaise, encore en effort!*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2000.
- DELLA CASA F., *La Friche la Belle de Mai. Projet culturel-Projet Urbain / Marseille*, Actes Sud, Arles 2013.
- DELL'UMBRIA A., *Histoire universelle de Marseille, de l'an mille à l'an deux mille*, Agone, Marsiglia 2006.
- DONZEL A., *Des lieux à histoire, Marseille, quartiers nord*, C.R.E.S, Marsiglia 1988.
- DONZEL A., *Marseille expérience de la cité*, Anthropos, Paris 1998.
- DOUART P., *La ville méditerranéenne: le renouvellement durable des éléments Patrimoniaux Dans Un Contexte De Géogouvernance*, Tesi PHD, Ecole doctorale Espaces, Cultures, Sociétés, Université de Aix en Provence 2008.
- DUBOIS J., OLIVE M., "Euroméditerranée: Négociations à tous les étages. État, promoteurs et propriétaires dans une ville en crise", in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n. 97, décembre 2004.
- DUCHENE R., CONTRUCCI J., *Marseille*, Fayard, Paris 1998.
- EUROMÉDITERRANÉE, *Ecocité Marseille-Euroméditerranée. Dossier De Presse. Signature du protocole financier*, Marsiglia 2011.
- EUROMÉDITERRANÉE, *Groupement François Leclercq, Projet d'Extension d'Euroméditerranée. Rapport de stratégie - Plan Guide*, avril 2011.
- EUROMÉDITERRANÉE, *Rapport d'activités*, Marsiglia 2012.
- FOURNIER P., MAZZELLA S., *Marseille, entre ville et ports. Les destins de la rue de la République*, La Découverte, Paris 2004.
- FRICHE LA BELLE DE MAI, *Une crèche à la La Friche la Belle de Mai. Dossier de Presse*, Marsiglia 2012.
- GRÉSILLON B., "Villes, création et événements culturels en Méditerranée: un certain regard", in GRÉSILLON B. (a cura di), *Méditerranée. Villes culturelles en Méditerranée* n. 114, 2010.
- GRÉSILLON B., *Un enjeu "capitale": Marseille-Provence 2013*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 2011.

- LANASPEZE B., *Marseille, énergies et frustrations*, Autrement, Parigi 2006.
- LANGVIN PH., JUAN J.C. (a cura di), *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, La Documentation française, Parigi 2007.
- LECARDANE R., "Le grandi esposizioni: territori dell'immaginario", in *Agathón*, Offset Studio, Palermo 2010.
- LECARDANE R., ZHUO J., *Great event, an instrument of the urban strategy for metropolitans. The cases of International Exhibitions*, "Magazine Time + Architecture", n. 72, College of Architecture and Urban Planning-Tongji, University, Shanghai, 2003.
- LECARDANE R., MAROTTA I., "Multicultural City in the Mediterranean Territory. Green City Palermo 2019", in AA.VV., *Proceedings of the 7th Annual Conference of the University Network of the European Capitals of Culture*, UNeECC Forum Volume 6, Editor Làszlò I., Komlósi, Gyöngyi Pozsgai, Marsiglia 2013.
- LECLERCQ F., NIVET S., *Geographies sentimentales, Sympathie force des villes - Le jazz et la java, le goût des autres, voyageur dans ma propre ville, les limites de la vertu*, Archibook, Paris 2012.
- LUCIDO S., *Marseille Euroméditerranée. Il governo urbano di fronte alla crisi*, Archivio di studi urbani e regionali, XLIII, n. 104, 2012.
- MAROTTA I., "Reconstruir la ciudad sobre la ciudad, el Projet Euroméditerranée en Marsella", in *Revista El Topo*, Gran Valparaíso, Chile, dicembre 2013.
- MAROTTA I., "Euroméditerranée II a new sustainable model", in AA.VV., *Proceedings of the 2nd International Symposium, Systems Thinking for A Sustainable Economy. Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Business Systems Laboratory, Avellino 2013.
- MEDAM A., *Blues Marseille*, Jeanne Laffitte, Marsiglia 1995.
- MOREL B., *Marseille, naissance d'une métropole*, L'Harmattan, Parigi 1999.
- MOREL B., "L'évolution industrielle de l'agglomération marseillaise", in *Marseille* n.161, novembre 1991.
- PÉCOUT T., *Marseille au Moyen Âge. Les horizons d'une ville*, Desiris, Méolans 2009.
- PINSON G., *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Politiques, Parigi 2009.
- RONCAYOLO M., *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Editions EHESS, Marsiglia 1996.
- RONAI S., "Marseille: une Métropole en mutation", in *Hérodote, revue de géographie et de géopolitique* n.135, 2009.
- SIGNORILE M., *Marseille. Métamorphoses*, Editions de l'Equinoxe, Marsiglia 1991.
- URBAIN P., "La possibilité d'une ville", in AA.VV., *Spécial Marseille. Ligne affrontée, L'Architecture d'Aujourd'hui* n. 389, maggio-giugno 2012.
- TEMIME E., "L'évolution du tissu industriel Marseillais", *Marseille* n. 164, agosto 1992.
- VIARD J., *Marseille une ville impossible*, Documents Payot, Marsiglia 1995.

Tunisi

- AA.VV., *Environmental Design. Maghreb, from colonialism to a new Identity*, Journal of islamic environmental design research centre, Carucci Editore, Milano 1985.
- AA.VV., *Present et avenir des Médinas (de Marrakesh à Alep)*, Fascicule de Recherches n. 10-11, Tours 1982.
- AA.VV., *Environmental design. Maghreb. From colonialism to a new identity*, Journal Design Research Centre, Carducci Editore, Roma 1985.

- AA. VV., *20ème Anniversaire du Classement de la Médina de Tunis sur la Liste du Patrimoine Mondial (1979-1999)*, Actes du Colloque de Tunis, octobre 1999.
- AA. VV., *Diversité culturelle et dialogue interculturel en Tunisie*. Bureau de l'UNESCO a Rabat, Rabat 2009.
- AA. VV., *Gestion et conservation du patrimoine culturel immobilier dans les pays du Maghreb. La Tunisie*. Bureau de l'UNESCO a Rabat, Rabat 2009.
- AA. VV., *Institut de recherche sur le Maghreb contemporain (IRMC)*, Bollettino trimestrale n.5, gennaio-marzo, 2011.
- AA. VV., *Prix Aga Khan d'Architecture, dossier des projets laureats*, 2010.
- ABDELKAFI J., "La Médina de Tunis l'espace historique face au processus d'urbanisation de la capitale", in AA. VV., *Present et avenir des Medinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de Recherches n. 10-11, CNRS, Tours 1982.
- ABDELKAFI J., "Médinas en devenir", in M. BALBO (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.
- ABDELKAFI J., *La médina de Tunis. Espace historique*, Presses du CNRS, Parigi 1989.
- AKROUT YAICHE S., "Tunis. Une strategie de sauvegarde durable pour la Medina", in UNESCO, *Patrimoine et Développement durable dans les Villes Historiques du Maghreb. Enjeux, diagnostics et recommandations*, Fés 2003.
- AKROUT YAICHE S. (a cura di), *Tunis Patrimoine Vivant, Conservation et Créativité. Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis (1980 - 2012)*, Tunisi 2013.
- AMBROSINI G., "Il Mediterraneo dal 1919 ad oggi. La politica delle varie potenze e il compito dell'Italia", in *Gli annali dell'Africa italiana* vol. 4, n° 1, 1941.
- AMMAR L., "Maisons et villas à Tunis 1900-1930. Un type d'habitat européen, des formes décoratives plurielles", in *Archibat: Architecture Bâtiment Urbanisme* n° 3, giugno 2001.
- AMMAR L., *Histoire de l'architecture en Tunisie de l'Antiquité à nos jours*, Tunisi, ENAU, 2011.
- AMMAR L., *Formes urbaines et architectures au Maghreb aux XIX et XX siècles*, Centre de Publication Universitaire, Tunisi 2011.
- AMOREI M., "Tunisi durante il protettorato francese: la città e i suoi piani tra la fine del XIX e la metà del XX secolo", in *Storia urbana: rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna* n. 35-36, Milano 1986.
- ARNAUD J. L., *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée*, Institut de recherches sur le Maghreb contemporain, Maisonneuve et Larose, Tunisi 2005.
- AWAD M., *Patrimoines partagés en Méditerranée. Eléments clés de la réhabilitation. Programme Euromed Heritage II*, Alexandria Preservation Trust, Alessandria 2005.
- BALBO M., TURRÒ M., "Conclusion et recommandations", in M. BALBO (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.
- BALBO M., *The Medina, the restauration & conservation of historic islamic cities*, I.B. Tauris, Londra 2012.
- CASTELS M., "Le Centre urbain, projet de recherche sociologique", in *Cahier internationaux de sociologie* vol. 16, 1969.
- BEN BECHER F., *Tunis. Histoire d'une avenue*, Nirvana, Tunisi 2003.
- CHABBI M., *Une nouvelle forme d'urbanisation à Tunis: l'habitat spontané péri-urbain*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris XII, 1986.
- CHABBI M., *Processus d'urbanisation et Politiques urbaines dans les pays du Sud. Le cas de la Tunisie*, Tesi HDR in aménagement e urbanisme, IUP-Université Paris-12, v. 2, Tunisi 2005.
- CHABBI M., *L'Urbain en Tunis. Processus et projets*, Nirvana, Tunisi 2012.
- DE MAUPASSANT G., *Lettres d'Afrique: Algérie, Tunisie*, Edizioni Michèle Salinas, Parigi 1990.

-
- ECKERT E. H., *La médina de Tunis, faubourg ou goubville*, Association de sauvegarde de la médina, ronéo, Tunisi 1970.
- EL-BAKRI, "Description de l'Afrique septentrionale", in *Description géographique du monde connu*, Publications of the Institute for the History of Arabic-Islamic Science. Islamic geography, Francoforte 1993.
- ETTEHADIEH H., *Rehabilitation of the Oukalas. Tunis, Tunisia*, Technical REview Summary 1998.
- GEORGES P., *La ville: le fait urbain à travers le monde*, PUF (Press Universitaire de France), Parigi 1952.
- GIUDICE C., *La construction de Tunis, "ville européenne" et ses acteurs de 1860 à 1945*, Tesi PHD, Université Paris-Sorbonne, Parigi 2006.
- HUEBER J., PIATON C., *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.
- MAROTTA I., "Il Patrimonio della città sostenibile nel Mediterraneo. Progetti sostenibili per il centro storico di Tunisi", in AA.VV., *Recupero, Valorizzazione, Manutenzione nei Centri Storici. Un tavolo di confronto interdisciplinare*, Lettera ventidue, Siracusa 2013.
- MAROTTA I., "Tangible and intangible Heritage in the in the Mediterranean sustainable city", in AA.VV., *6th International Congress on "Science and technology for the Safeguard of Cultural Heritage in the Mediterranean Basin". Proceedings. Vol. I - Sessions A, C. Resources of the territory. Biological diversity*, Valmar, Roma 2013.
- MARROU C., *Projet urbain à Tunis. Quelle articulation entre ville européenne et médina?*, Tesi di Dottorato, École Polytechnique Fédérale de Lausanne 2006-07.
- MINNAERT J.B., *Histoires d'Architectures en Méditerranée XIX-XX siècles*, Editions de la Villette, Parigi 2005.
- MOUHLI Z., MCGUINNESS J., *Tunis, 1800-1950. Portrait architectural et urbain*, Elyzard, Tunisi 2004.
- POMIAN K., KHALDUN I., *Au prisme de l'Occident*, Gallimard, Parigi 2006.
- QUATTROCCI L., *L'Art Nouveau à Tunis, 1900-1905*, Agence de mise en valeur du Patrimoine et de Promotion Culturelle, Tunisi 1998.
- SADEK MESSIKH M., *Tunis. La mémoire*, Du Layeur, Tunisi 2000.
- SEBAG P., *Tunis. Histoire d'une ville*, L'Harmattan, Parigi 1998.
- URBAMA, *Présent et avenir des médinas*, Urbama, Tours 1982.
- VOLAIT M., "Patrimoines partagés: un regard décentré et élargi sur l'architecture et la ville des XIX et XX siècle en Méditerranée", in INP (a cura di), *Architecture et patrimoine, l'expérience française*, 2005.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI RÉFÉRENCES ICONOGRAPHIQUES

Le riproduzioni fotografiche presenti nella tesi sono ad opera dell'autrice ad eccezione di quelle di seguito indicate, di cui si riporta la fonte:

CAPITOLO 1

Figg. 1-13, 16-21, 41-43: <http://whc.unesco.org/en/list/>, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 14, 15: <http://www.folklife.si.edu>, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 22, 23, 45: FRAMPTON K., *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 2008.

Fig. 28: AA. Vv., *Lotus International* n. 127, 2006.

Figg. 29-32: AA. Vv., *L'intervento pubblico nei centri storici, problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici, Edilizia popolare*, anno XX n. 110, gennaio-febbraio, 1973.

Figg. 33-34: AA. Vv., *Bologna centro storico. Catalogo della Mostra 'Bologna/Centro storico', Palazzo D'accursio, 1970*, Edizioni Alfa, Bologna 1970.

Fig. 35: *La ricostruzione della città*, XVII Triennale di Milano, 1985.

Fig. 36: *Casabella* 517, 1985.

Fig. 39: http://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/capitals-culture_en.htm, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 44, 46: ABDELKAFI J., *La Médina de Tunis. Espace historique*, CNRS, Parigi, 1989.

Fig. 47: BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.

Fig. 48: AA. Vv., *Present et avenir des Medinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de Recherches n. 10-11, CNRS, Tours 1982.

Figg. 49-53: archivio dell'*Association de sauvegarde de la Médina de Tunis (ASM)*.

Figg. 54-56: <http://www.akdn.org/hcp/egypt.asp>, consultato il 4 gennaio 2015.

Fig. 61: <http://www.taparura.com/?p=366&lang=en>, consultato il 4 gennaio 2015.

CAPITOLO 2

Figg. 1-3, 6, 8: AA. Vv., *The vision of Manuel de Solà Morales. Roots for a twenty first century urbanism*, Harvard GDS Piper Auditorium, Graduate School of Design, Harvard University, 10 ottobre 2013.

- Figg. 4-5: <http://www.oma.eu>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 7: <http://www.fuksas.it/it>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 10: <http://www.mp2013.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 11: <http://www.buffi-associes.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 12: <http://www.atelierslion.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 13: <http://www.22barcelona.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 14: AA. Vv., *Bologna centro storico. Catalogo della Mostra 'Bologna/Centro storico', Palazzo D'accursio, 1970*, Edizioni Alfa, Bologna 1970.
- Fig. 15: AA. Vv., *L'intervento pubblico nei centri storici, problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici, Edilizia popolare*, anno XX n. 110, gennaio-febbraio, 1973.
- Figg. 16-17: CHEMLA G., *Les ventres de paris. Les Halles, la Villette, Rungis. L'Histoire du plus grand marche du monde*, Glénat, Parigi 1994.
- Fig. 18: Archivio del Musée national d'art moderne - Centre de création industrielle, Parigi.
- Fig. 19: Archivio del Museo nazionale delle arti del XXI secolo (MAXXI), Roma.
- Fig. 20: AA. Vv., *L'isolato urbano, Lotus n. 19*, 1978.
- Figg. 21, 24, 25: AA. Vv., *Architecture + Urbanism, A + U Special Edition (5-87): IBA - International Building Exhibition Berlin*, Tokyo 1987.
- Fig. 30: PLAN BLEU, PNUE, PAM, *20 ans de développement durable en Méditerranée: bilan et perspectives*, Les Notes du Plan Bleu n. 22, 2012.
- Fig. 31: PLAN BLEU, PNUE, PAM, *L'avenir en Méditerranée se jouera dans les villes*, Les Notes du Plan Bleu, n. 7, Sophia Antipolis, 2007.
- FIGG. 33, 34: BERRINI M., COLONETTI A. (a cura di), *Green Life: costruire città sostenibili. Catalogo della mostra (Milano, 5 febbraio-28 marzo 2010)*, Editrice Compositori, Milano 2010.
- Fig. 35: <http://electropolis.edf.com/musee-edf-electropolis-201298.html>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 36, 37: BOBROFF J., *La caserne de Bonne à Grenoble: projet emblématique d'un développement durable à la française*, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, 2011.
- Figg. 38, 58: <http://www.agencedevillers.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 39, 40: <http://www.aktis-architecture.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 41, 42: MARETTO M., *Ecocities. Il progetto urbano tra morfologia e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2012.
- Figg. 43, 44: <http://malmo.se/English/Sustainable-City-Development/Bo01—Western-Harbour.html>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 45: <http://www.as-p.de>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 46: LANDESHAUPTSTADT HANNOVER, *Hannover Kronsberg Handbook. Planning and Realisation*, Hannover 2004.
- Figg. 47, 49, 51, 52: <http://www.hammarbysjostad.se>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 48, 53, 54-57: <http://www.hafencity.com/>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 59: <http://www.toulouse-metropole.fr/projets/grand-parc-garonne>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 61, 63, 64, 66, 81-83, 107-109: <http://www.reichen-robert.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

- Fig. 62: <http://www.enzocalabresestudio.it>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 65: <http://www.arte-charpentier.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 67: <http://www.odiledecq.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 68-71, 73, 75, 77: <http://www.atelierslion.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 72: <http://www.zenataecocity.ma>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 74, 76: <http://www.atelierphilippemadec.fr/voir-les-projets-durbanisme.html>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 78-80: <http://franck-boutte.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 84-88: <http://www.euromediterranee.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 89-90, 96: <http://www.urbancenter.comune.genova.it>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 93-95: <http://www.unstudio.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 97, 98: <http://www.bcn.cat>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 99-102: <http://www.22barcelona.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 103, 104: <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 105, 106: *Congrès Échanges urbains*, Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP), Tolosa 6 dicembre 2012.
- Figg. 110, 111: <http://www.taparura.com/?p=366&lang=en>, consultato il 4 gennaio 2015.

CAPITOLO 3

- Fig. 5: <http://www.baltimorecity.gov>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 7: <http://www.calatrava.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 9: <http://www.americascup.com/en/home.html>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 11, 12: <http://www.batlleiroig.com/en/landscape/recuperacio-paisatgistica-de-labocador-del-garraf/>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 13-14: <http://field2.basis5.de/home.html>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 15-17: <http://tredjenatur.dk>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 18-19: <http://www.doazan-hirschberger.com/fr>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 20- 27: <http://www.fondazionemaxxi.it/2011/12/01/recycle/>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 28- 29: <http://www.mp-a.de>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 30- 31: <http://www.tschumi.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 32- 33, 36, 37: <http://www.lacatonvassal.com/?idp=61#>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 34- 35: <http://www.lin-a.com/gallery/projects>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 39- 40: <http://www.mvrdr.nl>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 41: <http://www.dsrny.com>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 42, 43: <http://www.terragni.eu>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 44: <http://www.fuksas.it/it>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Figg. 45, 46: <http://whc.unesco.org/en/list/>, consultato il 4 gennaio 2015.
- Fig. 47: Balbo, Pini 1992, in BALBO M. (a cura di), *Médinas 2030. Scénarios et stratégies*, L'Harmattan, Parigi 2010.
- Fig. 49: MYNTTI C., *Paris Along the Nile: Architecture in Cairo from the Belle Epoque*, The American University in Cairo Press, Cairo 2014.
- Figg. 52-54: <http://www.casamemoire.org>, consultato il 4 gennaio 2015.

CAPITOLO 4

MARSIGLIA

Fig. 5: <http://www.fernandpouillon.com>, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 6, 7: www.bing.com, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 9-12, 37: AA. VV., *Marseille Euroméditerranée. Un laboratoire de l'architecture du soleil*, Le mook autrement, Parigi 2014.

Figg. 13, 72: <http://www.marseille-port.fr/fr/Accueil/>, consultato il 4 gennaio 2015.

Fig. 15: Euroméditerranée, *Dossier De Presse*, 2011.

Fig. 16: <http://www.atelierslion.com>, consultato il 4 gennaio 2015.

Fig. 38: J. M. Savignat.

Fig. 45: ARM ARCHITECTURE, *La Tour-Panorama à la Friche la Belle de Mai. Dossier de presse*, 2013.

Figg. 46, 47: LA FRICHE LA BELLE DE MAI, *Une crèche à la La Friche la Belle de Mai. Dossier de Presse*, Marsiglia 2012.

Fig. 49: <http://www.lafriche.org>, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 30, 31, 50, 51, 54, 65, 66, 68-70: <http://www.euromediterranee.fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 52, 58, 59, 67, 71: Euroméditerranée, *Projet d'Extension d'Euroméditerranée. Rapport de stratégie – Plan Guide*, Groupement François Leclercq, aprile 2011.

TUNISI

Figg. 73, 74: http://www.lexilogos.com/tunisie_carte.htm, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 76, 77, 80: AA.VV., *Environmental design. Maghreb. From colonialism to a new identity*, Journal Design Research Centre, Carducci Editore, Roma 1985.

Fig. 78: <http://www.euromedheritage.net>, consultato il 4 gennaio 2015, consultato il 4 gennaio 2015.

Figg. 81, 82: HUEBER J., PIATON C., *Tunis, architectures 1860-1960*, Elyzad, Tunisi 2011.

Figg. 84, 94, 98, 99, 101, 106-110, 115, 118: archivio dell'Association de sauvegarde de la Médina de Tunis (ASM).

Figg. 85, 86: Khadija Mhedhebi.

Figg. 87, 88: <http://archnet.org>, consultato il 4 gennaio 2015.

Fig. 95: <http://www.commune-tunis.gov.tn/publish/content/default.asp?lang=fr>, consultato il 4 gennaio 2015.

Fig. 119: <http://www.akdn.org/aktc>, consultato il 4 gennaio 2015.

Fig. 120: BEN BECHER F., *Tunis. Histoire d'une avenue*, Nirvana, Tunisi 2003.

Fig. 121: <http://lapresse.tn>, consultato il 4 gennaio 2015.

La recherche s'occupe du rapport entre les nouvelles modalités de transformation de la ville méditerranéenne et les nouvelles stratégies de régénération et de valorisation du patrimoine matériel et immatériel. Comprendre le rôle du patrimoine dans le processus de transformation de la ville méditerranéenne, à travers la pratique du projet urbain, est la question principale de la thèse qui se place dans le cadre des recherches sur les modalités de transformation de la ville contemporaine. La recherche analyse, également, la relation qui existe de nos jours entre le patrimoine et le développement durable, notions qui ne sont plus antithétiques mais complémentaires, dans une construction réciproque de symbologies et de différences, conduisant à leur redéfinition.

Cette relation entre patrimoine et projet urbain retracée ici, à l'aide des projets et des réalisations sélectionnées, a permis d'identifier certains thèmes fédérateurs concernant la valorisation et la transformation du patrimoine, qu'il est possible de retrouver dans les projets urbains durables lancés au cours de cette dernière décennie : l'obsolescence, les lieux désaffectés et les nouvelles centralités, le *re-cycling*, le patrimoine architectural et le tissu urbain historique. Précisément, ces thèmes ont été analysés à travers l'étude de deux villes dans le bassin du Nord et du Sud de la Méditerranée : Marseille et Tunis. Marseille a été choisie pour le Projet Euroméditerranée, dans lequel a été approfondi le thème de l'obsolescence de l'architecture et des lieux désaffectés, transformés en nouvelles centralités. Tunis a été individuée pour les projets emblématiques sur le patrimoine élaborés par l'Association de Sauvegarde de la Médina dans la ville historique.



Irene Marotta, architecte, a obtenu sa maîtrise avec mention en 2009 à l'Université de Palerme. Elle s'occupe de la valorisation et de la transformation du patrimoine dans la ville méditerranéenne à travers la pratique du projet urbain. Elle a diffusé les résultats des travaux de recherche par des publications scientifiques et par la présentation à des conférences internationales ; elle a, également, participé à des recherches internationales. Elle a été chercheure invitée auprès de l'Unité Mixte de Recherche TELEMME, Aix-Marseille Université.