

Dismesso in opera

RIVITALIZZAZIONE DEI TESSUTI URBANI

La ricerca parte dalle riflessive critiche sulle modalità di crescita delle città contemporanee e soprattutto sull'insostenibile consumo di suolo considerato come una criticità strutturale a cui corrisponde un progressivo e sempre più evidente abbandono di estesi comparti urbani centrali e periferici di aree produttive dismesse. La tesi indaga la questione del riuso delle aree industriali dismesse o sottoutilizzate concentrandosi sui rapporti tra relazioni partenariali e pratiche territoriali associate a nuove strategie e modalità di produzione di territorio. La tesi, attraverso un ateneo di indirizzi strategici per la rigenerazione economica e sociale, propone un nuovo modello di evoluzione urbana a partire dalla "rivitalizzazione" dei comparti dismessi e degradati attraverso l'immissione in nuovi cicli produttivi.

Dottoranda Arch. Daniela Di Raffaele

XXV ciclo 2023/24

d'Arch
DIPARTIMENTO
D'ARCHITETTURA

Daniela Di Raffaele

RIVITALIZZAZIONE DEI TESSUTI URBANI

Dismesso in opera

Dottorato di Ricerca in: **ANALISI, RAPPRESENTAZIONE E PIANIFICAZIONE DELLE RISORSE TERRITORIALI, URBANE E STORICHE, ARCHITETTONICHE E ARTISTICHE**
Pianificazione Urbana e Territoriale, Dipartimento di Architettura | Università degli studi di Palermo

Dismesso in opera

RIVITALIZZAZIONE DEI TESSUTI URBANI

Tutor Prof. Maurizio Carta

Dottoranda Arch. Daniela Di Raffaele





UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO

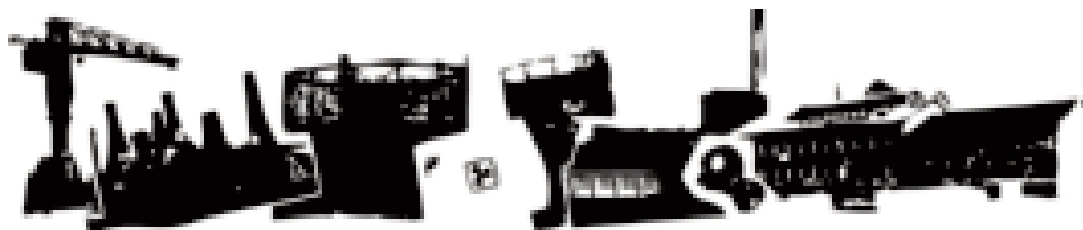
Dottorato di Ricerca
Analisi, Rappresentazione e Pianificazione delle Risorse Territoriali,
Urbane e Storiche - Architettoniche e Artistiche
Indirizzo _ Pianificazione Urbana e Territoriale
Dipartimento di Architettura
ICAR 21

DISMESSO IN OPERA
RIVITALIZZAZIONE DEI TESSUTI URBANI

Dottoranda
Arch. Daniela Di Raffaele

Tutor
Prof. Maurizio Carta

Coordinatore
Prof. Francesco Lo Piccolo



Indice

1	IL PERCORSO DELLA RICERCA
	Inquadramento metodologico, struttura ed obiettivi della ricerca
2	1.1. Obiettivi
2	1.2. Diretrici della ricerca
3	1.3. Successione Temporale delle fasi di ricerca nel triennio
3	1.4. Fasi operative
	Parte Prima
5	I CARATTERI IDENTITARI DEI TERMINI DELLA RIGENERAZIONE URBANA
	Lettura del fenomeno della dismissione industriale e del processo di recupero
6	1.1. Genesi del rapporto; città - produzione industriale
8	1.2. Il processo di deindustrializzazione in Italia
15	1.3. Classificazione per tipologia delle aree produttive dismesse
21	1.4. Il riuso come “antidoto” al consumo di suolo
27	1.4.1. Il consumo di suolo: le tendenze in Europa
28	1.4.2. Germania, il governo e le strategie per la tutela del suolo
31	1.4.3. Gran Bretagna, il governo e le strategie per la tutela del suolo
36	1.4.4. Francia, il governo e le strategie per la tutela del suolo
39	1.4.5. Italia, il governo e le strategie per la tutela del suolo
45	1.4.5.1. I “SIN” (Siti di Interesse Nazionale)... particolari siti dismessi
	Parte Seconda
49	IL VALORE DELLA TESTIMONIANZA
	La “dimensione” della rigenerazione a scala europea
50	2.1. La dismissione industriale nel dibattito europeo
55	2.2. Esempi di buone pratiche nello scenario europeo e analisi dei casi
56	2.3.1. “Le città dell’acqua”, comune denominatore per la scelta dei casi analizzati
	Germania
63	2.4. La genesi della dismissione nell’esperienza tedesca
64	2.5. Politiche e Strumenti: “creazione di nuove polarità”
67	<i>Esperienza_ Bacino della Ruhr - Duisburg Nord-Park</i> strategie di intervento; gestione operativa; strumenti normativi
76	<i>Esperienza_ Amburgo - HafenCity</i> strategie di intervento; gestione operativa; strumenti normativi
	Inghilterra
86	2.6. La genesi della dismissione nell’esperienza inglese
89	2.7. Politiche e Strumenti: “riorganizzazione di aree marginali”
94	<i>Esperienza_ Londra - Royal Docks</i> strategie di intervento; gestione operativa; strumenti normativi
	Francia
102	2.7. La genesi della dismissione nell’esperienza francese
103	2.8. Politiche e Strumenti: “riqualificazione di vaste estensioni di aree centrali”
108	<i>Esperienza_ Marsiglia - Euroméditerranée</i> strategie di intervento; gestione operativa; strumenti normativi

	Parte Terza
119	GEOGRAFIA DELLE TRASFORMAZIONI IN ITALIA Lettura interpretativa del fenomeno nell'esperienza italiana
120	3.1. Paesaggi dismessi e nuovi territori di progetto
121	3.2. Le diverse stagioni nel processo di riqualificazione urbana in Italia
122	3.3. Esperienze di riqualificazione di aree dismesse in Italia e selezione dei casi di studio
130	Scheda_ Napoli - <i>Area ex Ilva-Italsider</i> - PUE per il rafforzamento della vocazione turistica e la valorizzazione ambientale
140	Scheda_ Cesena - <i>Area dell'ex zuccherificio Eridania</i> - PIIP per la realizzazione di opere di urbanizzazione primarie e secondarie
150	Scheda_ Milano - <i>Area dell'ex manifattura Tabacchi</i> - PII per la realizzazione di una nuova centralità urbana
160	Scheda_ Torino - <i>Area dell'ex officine Savigliano (Spina 3)</i> - PRiU per la realizzazione di un parco per la ricerca e l'incubazione tecnologica
	4.5. MATRICE COMPARATIVA di sintesi delle esperienze italiane
	Parte Quarta
170	IL CASO DI STUDIO_ L'Ile de Nantes Paradigma di redistribuzione di un sistema produttivo
170	4.1. Studio preliminare <i>Ile de Nantes</i> paradigma di redistribuzione di un sistema produttivo
171	4.2. Metodologia di analisi per lo Studio di Caso
172	4.3. Geografia dell'isola
173	4.4. Strategie d'intervento
174	4.5. Gestione operativa
177	4.5.1. Quadro politico ed istituzionale
178	4.5.2. Contesto economico
180	4.5.3. Contesto fisico
183	4.6. Strumenti normativi
195	4.7. Gli attori del progetto
	Parte Quinta
200	NUOVA ETICA DELLA RIGENERAZIONE URBANA Prospettive e strategie per una nuova visione
202	5.1. Innescare processi di sviluppo in grado di conferire nuova competitività
204	5.2. Strategie e progetti di rigenerazione e di riqualificazione delle aree urbane
208	5.3. Definizione dei nuovi approcci per la salvaguardia dei territori
215	Bibliografia ragionata
222	Glossario orientato

IL PERCORSO DELLA RICERCA

Inquadramento metodologico, struttura ed obiettivi della ricerca

Premessa

La ricerca parte dalle riflessioni critiche sulle modalità di crescita della città contemporanea e soprattutto sull'insostenibile consumo di suolo considerato come una criticità strutturale a cui corrisponde un progressivo e sempre più evidente abbandono di estesi comparti urbani centrali e periferici di aree produttive dismesse, che vengono chiamate dalla letteratura “aree grigie”, “friche industriali” o anche “brownfield land”.

La particolare attenzione rivolta a questo fenomeno, è determinato dalla volontà di indicare un modello di accrescimento della città, che permetta la conservazione e il rilancio delle identità del territorio. L'intento è quello di indagare criticamente i casi documentati, per riflettere sui possibili ruoli che, in differenti contesti, le aree dismesse riescono ad assumere. Un ulteriore motivo è determinato dalla consistenza del patrimonio di risorse territoriali ed ambientali che appartengono a tale categoria, determinando consistenti interessi economici che le politiche di riconversione delle aree dismesse possono mobilitare.

Il fenomeno della dismissione affonda le sue radici sul concetto molto più ampio di modificazione urbana e territoriale, è per questo che la questione sembra dilatare il proprio significato nel tempo, affrontando una dimensione che non è più strettamente connessa al suo manifestarsi, presentandosi piuttosto come un'occasione storica di trasformazione concreta dello spazio urbano e territoriale, ma anche come mutamento delle relazioni sociali e dei rapporti economici che ne hanno delineato la specificità fisica.

Questo è un fenomeno che si inquadra, quindi, perfettamente sia nella mutazione complessiva della città, che attraverso la dimensione temporale, nel senso che è un carattere insito della trasformazione dello spazio. La presenza di edifici abbandonati e più in generale di spazi dismessi all'interno del tessuto urbanizzato, non è infatti insolita, né lo è la necessità di recuperarli riadattandoli a nuovi utilizzi, piuttosto, le pratiche di riuso hanno interessato le città già in epoche passate.

In passato, infatti, con il termine “dismissione” s'intendeva la cessazione o il trasferimento di un'attività produttiva e la riconversione era un processo legato alla semplice trasformazione, caratterizzato quindi dalla continuità di utilizzo, che non generava crisi del sistema insediativo, perché regolato da una graduale sostituzione dei manufatti.

Nella città contemporanea, invece il fenomeno comprende anche l'ammodernamento dei servizi e delle infrastrutture, ritmi più rapidi scandiscono l'evoluzione, si rinnovano consistenti porzioni di città, ma soprattutto la produttività industriale cede il posto all'innovazione tecnologica, sono presupposti diversi, che richiedono adattabilità al modificarsi delle esigenze ma soprattutto al carico di ogni nuovo intervento è richiesta oggi, sia la reversibilità sul territorio affinché si presenti “compatibile” con le generazioni future, che il rispetto delle preesistenze.

La tesi, pertanto, indaga la questione del riuso delle aree industriali dismesse o sottoutilizzate concentrandosi sui rapporti tra relazioni partenariali e pratiche territoriali associate a nuove strategie e modalità di produzione di territorio. La tesi, strutturando un abaco di indirizzi strategici per la rigenerazione economica e sociale, promuove un nuovo modello di evoluzione urbana a partire dalla “rivitalizzazione” dei comparti dismessi e degradati attraverso l'immissione in nuovi cicli produttivi.

Obiettivi

La ricerca, intende orientare l'analisi verso le questioni costitutive del fenomeno della dismissione, sia nella definizione delle proprietà identitarie, che nel recupero dei passaggi salienti che sono intervenuti nella definizione di questo processo che ha accompagnato tutta l'evoluzione dello spazio urbano.

L'oggetto di studio sono le aree produttive dismesse, interne ed esterne al tessuto urbano, il modo in cui i due ambiti, urbano e produttivo, nel tempo si sono relazionati a costituire dei legami di corrispondenza fisica, sociale ed economica. La ricerca intende, inoltre, affrontare l'analisi degli strumenti operativi e lo studio di alcuni tra i processi di rigenerazione urbana in atto in Europa, mettendo in luce le potenzialità con cui promuovere la riqualificazione, e rimuovendo i limiti, promuovere lo sviluppo sociale ed economico. A seguire, il processo di ricerca, ambisce alla definizione di uno strumento di supporto alle decisioni, per individuare il ventaglio di trasformazioni possibili e di usi compatibili in grado di innescare più ampi processi di sviluppo del sistema urbano e territoriale. La sperimentazione così condotta, troverà applicazione nella verifica dello strumento sull'ambito urbano della città di Palermo,

Affinché il metodo di ricerca possa seguire un percorso congruo alle aspettative ambite, è necessario definire delle direttrici, che all'interno dello studio possano costituire l'ossatura intorno alla quale strutturare la tesi.

Direttrici della ricerca

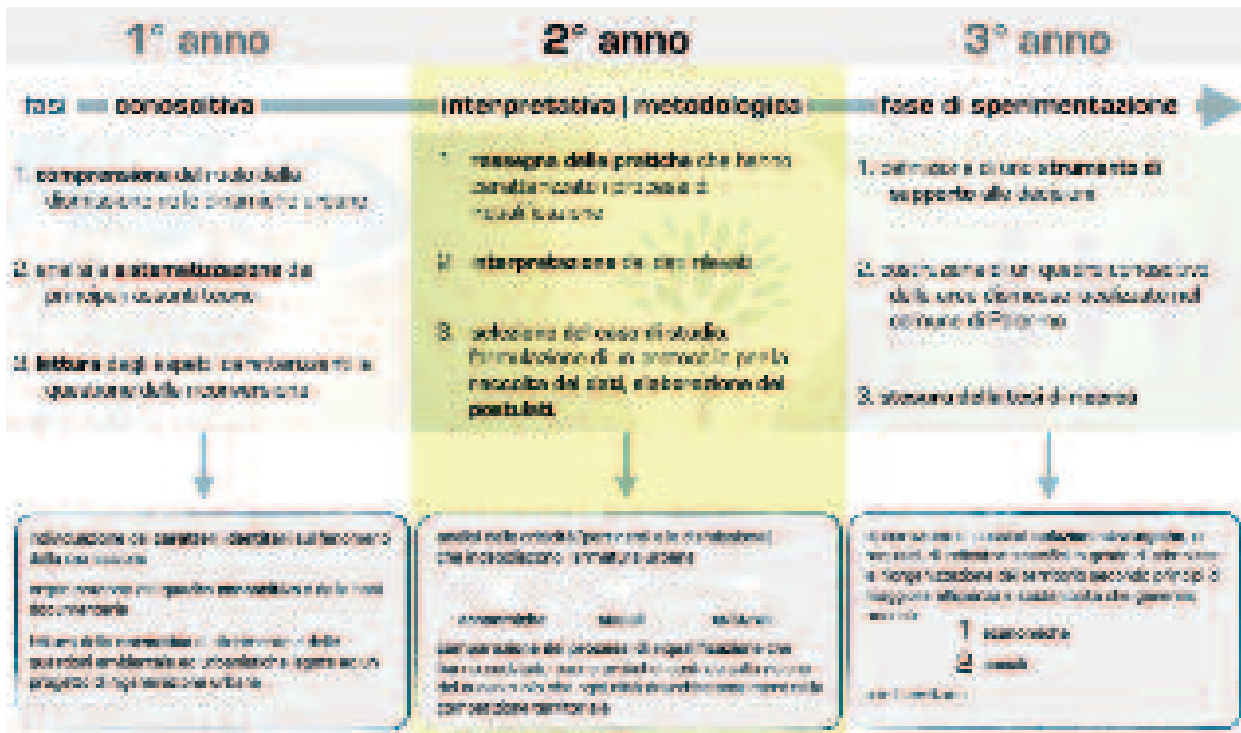
Il fenomeno della dismissione delle aree industriali, è conseguenza del processo di progressiva trasformazione del sistema economico produttivo. Comprendere il significato come anche il ruolo che la dismissione gioca all'interno delle dinamiche urbane è necessario quindi a capire la dimensione nazionale di riconoscimento e di trattamento dei temi che riguardano la riqualificazione delle aree dismesse.

Preso atto della irreversibilità dei fenomeni di riorganizzazione produttiva, è importante considerare e favorire le opportunità di sviluppo offerte dalla possibilità di recupero, dare inoltre impulso allo sviluppo economico nonché alla riqualificazione urbana, conformandosi al principio dello sviluppo sostenibile.

Dalle storie di successo comprendiamo come gli interventi vincenti, siano quelli che partono dalle caratteristiche specifiche dei sistemi locali, quindi, come una giusta direzione da intraprendere sia quella di rivedere le regole e formularne di specifiche, che "caso per caso", interpretino e valorizzino le identità di ciascuna realtà, anche con l'obiettivo di superare posizioni settoriali.

L'obiettivo del governo locale diventa allora quello di promuovere un processo di coordinamento di attori, gruppi sociali, istituzioni per il raggiungimento di obiettivi condivisi tesi a sviluppare sia gli aspetti economici sia quelli sociali e culturali, puntando invece ad un approccio integrato che conduca ad una azione complessiva sulla città.

Successione Temporale delle fasi di ricerca nel triennio



Fasi operative

In ragione dell'obiettivo definito, il lavoro di ricerca è stato articolato in quattro fasi: una fase conoscitiva, orientata alla raccolta e allo studio della letteratura scientifica di riferimento; una fase interpretativa, orientata alla sistematizzazione dei principali assunti teorici; una fase metodologica, orientata alla definizione di un metodo per la costruzione di uno strumento di supporto al decisore; una fase di sperimentazione, orientata all'applicazione e verifica del metodo su un ambito urbano.

Fase conoscitiva: (definizioni; identità; evoluzioni)

La prima fase è rivolta alla costituzione di un quadro conoscitivo del tema, base necessaria a qualsiasi attività legata al governo delle trasformazioni urbane e territoriali. In tale fase, si provvede alla raccolta ed allo studio della letteratura scientifica di riferimento, una fase conoscitiva, orientata alla sistematizzazione dei principali assunti teorici, alla lettura dei riferimenti disciplinari e delle esperienze estere ed italiane sulle aree dismesse, ponendo l'attenzione sui processi di riqualificazione più significativi alla formulazione di una visione del nuovo ruolo che ogni città dovrebbe assumere nella competizione territoriale.

Fase interpretativa: (analisi speculative; comparazioni; deduzioni) e metodologica: (questioni, opportunità e politiche).

Per questa seconda fase verranno intercettate e messi a sistema le pratiche di sviluppo dell'ambiente urbano e territoriale, che secondo la letteratura, hanno caratterizzato e definito i processi di riconversione. Dalla comparazione dei casi, emergeranno le variabili di tipo sociale economico e finanziario che definiranno le tipologie di intervento. L'indirizzo cui sarà orientata la ricerca, è dettato dalla necessità di capire se è ancora possibile limitarsi a dedurre le modalità operative utili a ridefinire i luoghi dismessi, da uno stesso paradigma teorico, che accomuna rigidamente gli insiemi per affinità tipologiche o, piuttosto, sia necessario rivedere le regole e formularne di specifiche che "caso per caso" interpretino e valorizzino le identità di ciascuna realtà, anche con l'obiettivo di superare posizioni settoriali, puntando invece ad un approccio integrato che conduca ad una azione complessiva sulla città.

Fase di sperimentazione: (redazione della tesi)

Nell'ultima fase, la ricerca attraverso una discretizzazione degli elementi più significativi e i *trend* di trasformazione in atto nei quartieri europei, individuerà i requisiti prestazionali e le classi esigenziali, per poi indicare in maniera consapevole le prospettive di sviluppo, fornendo una risposta concreta ed allo stesso tempo un modello operativo replicabile.



Parte Prima

I CARATTERI IDENTITARI DEI TERMINI DELLA RIGENERAZIONE URBANA**Letture del fenomeno della dismissione industriale e del processo di recupero**

La lettura e l'interpretazione dei processi evolutivi della città hanno subito sostanziali cambiamenti in questi ultimi cento anni, in relazione anche all'evoluzione dei comportamenti, del contesto sociale, culturale ed economico, di cui, come diffusamente accettato, le città rappresentano specchi e microcosmi.

Da una visione in cui la città era interpretata come il prodotto fisico-formale del sistema di organizzazione del lavoro, con un rilevante interesse agli aspetti estetico-architettonici, si è passati ad una concezione in cui la conformazione del sistema fisico della città non era determinante per il funzionamento sociale ed economico e della qualità della vita che in esse si svolge. In seguito, elemento principale dell'evoluzione della città è stato individuato nella struttura economica che da sola sembrava garantire efficienza nell'organizzazione urbana, per quanto non si sottovalutasse l'importanza della sua configurazione fisica che passava da un puro valore estetico ad un valore legato all'efficienza posizionale. Infine, nell'ultimo quarto del secolo scorso l'attenzione è stata rivolta alla struttura istituzionale, ai processi sociali e al conflitto di classe, alla povertà e perdita urbana, che sono stati considerati come i fattori determinanti dell'evoluzione urbana, fino ad individuare come strategico il ruolo che la città riesce a conquistare nell'economia tra globale e locale (Faludi, 1987)¹.

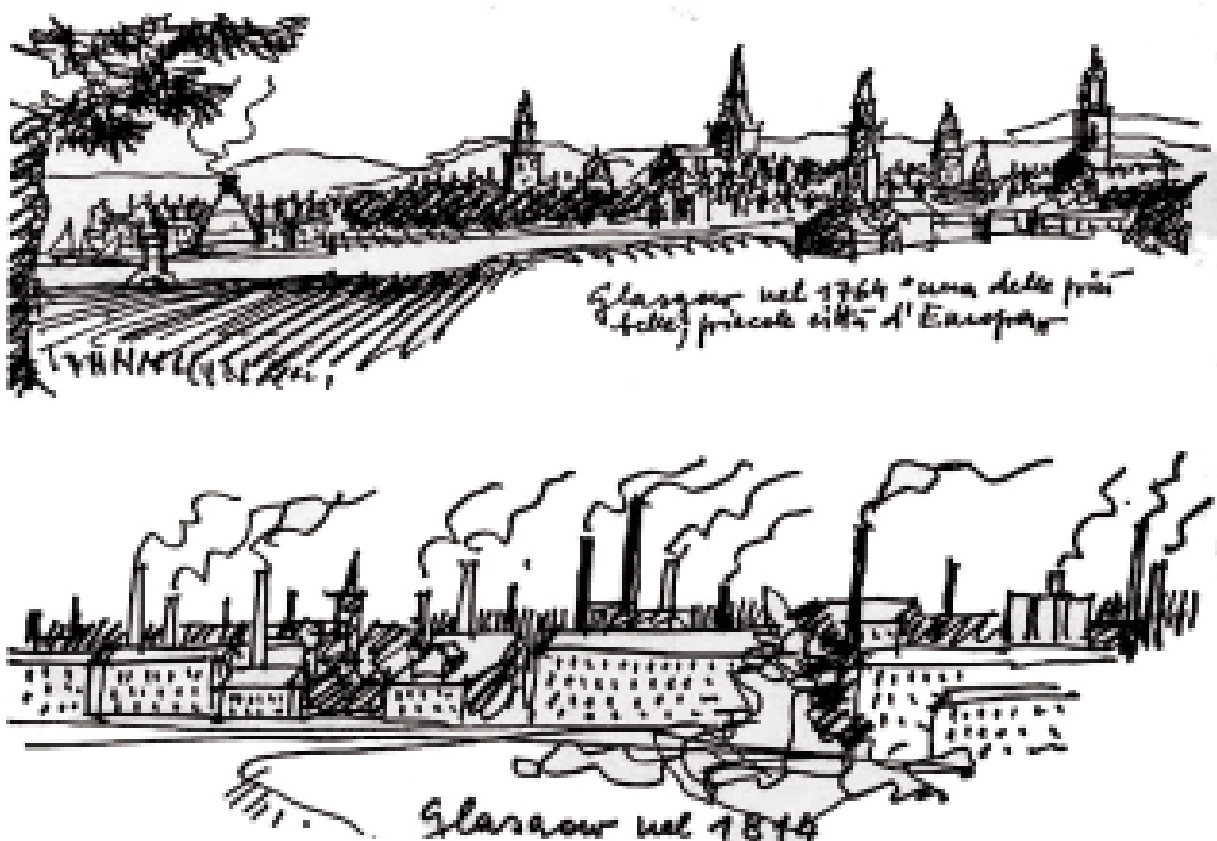


Fig. 1. Rappresentazione delle metamorfosi urbane

¹ Faludi A., [1987], *A decision-centred view of environmental planning*, Pergamon Press, Oxford.

1.1. Genesi del rapporto; città - produzione industriale

Alla fine del XIX secolo e all'inizio del XX le periferie delle principali città sono state il luogo ideale dove poter insediare le grandi industrie. In seguito alla Seconda Guerra Mondiale queste aree un tempo lontane dai centri storici e dalle aree residenziali, sono state inglobate nel tessuto urbano che si stava espandendo e solo in rari casi questa coesione è sopravvissuta. Le prime aree industriali iniziarono ad essere abbandonate nel corso degli anni '70, i motivi erano vari: dalla cessazione di attività ormai obsolete, alla chiusura coatta ordinata dalle autorità competenti a causa dell'inquinamento prodotto. Questo fenomeno interessò in particolare l'Europa nord-occidentale e fu accompagnato anche da fenomeni di crisi occupazionale e cali della produttività. L'Europa mediterranea e meridionale, furono investite dal fenomeno circa un decennio dopo. Quindi, prima vennero colpite le aree di più antica industrializzazione ed in particolare i bacini minerari ed i grandi centri della siderurgia, della metallurgia e della cantieristica. A metà degli anni '80 a Parigi le aree dismesse ammontavano a 10 milioni di mq., solo nel perimetro storico, in periferia il numero aumentava considerevolmente. In Germania, nel bacino della *Rhur* si contavano circa 25 milioni di mq., in Gran Bretagna erano 22 milioni e in Italia circa 6.4 milioni. Il fenomeno fu rilevante per la sua grandezza ma anche per il suo significato in quanto ha segnato la fine dell'epoca in cui l'industria pesante svolgeva un importante ruolo nello sviluppo economico delle città europee. A seconda della posizione geografica il problema della dismissione veniva affrontato diversamente, mentre nei paesi di origine anglosassone la riqualificazione di queste aree venne vista come la possibilità di rigenerare il tessuto socio-economico, deteriorato dalla dismissione; nei paesi dell'Europa meridionale era vista come un'occasione per ridisegnare o ridefinire grandi porzioni di città (Righetto, 1996).²

Le trasformazioni che in questi ultimi decenni hanno modellato i processi urbani e territoriali nei paesi industrialmente avanzati, suscitando spesso nei diversi contesti osservazioni empiriche sfasate nel tempo ancorché sostanzialmente convergenti, sono alla base del radicale mutamento che oggi tende a trasfigurare l'immagine della città. Il rapporto che ha storicamente legato città e attività sembra essersi in molti casi capovolto giacché i fattori tradizionali di localizzazione, che usualmente hanno legato le attività ad un certo luogo, diventano inefficaci.

A partire dagli anni Settanta, il processo di urbanizzazione che per secoli ha costituito nei paesi occidentali una tendenza quasi ininterrotta cede il passo al declino urbano delle aree centrali a favore delle aree rurali. Dopo due secoli di concentrazione delle attività produttive nella città è cominciata una fase nuova, all'insegna del decentramento industriale e quindi anche della dispersione territoriale della popolazione (Finocchiaro, 1999).³

Il fenomeno urbano nella sua evoluzione ha dunque dato diverse e molteplici risposte alle richieste di volta in volta avanzate dall'umanità. Ha soddisfatto, come si è visto, l'esigenza di socialità ha risposto alla necessità di uniformare e commercializzare il surplus agricolo di produrre beni e servizi sempre più sofisticati, nel passaggio dalla città preindustriale a quella industriale ed alla sua strutturazione postindustriale.

² Righetto G., (1996), *L'ecosistema urbano-Sviluppo razionale ed utilizzo delle aree dismesse*, Piccin, Padova.

³ Finocchiaro E., (1999), *Città in trasformazione. Le logiche di sviluppo della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano.

La città non può però, essere colta unicamente attraverso le strutture esistenti nello spazio urbano. Essa è in relazione, più o meno forte, non solo con lo spazio che la circonda, ma anche con spazi lontani, con le altre città, con i territori limitrofi, per cui accanto agli aspetti morfologici e funzionali, come l'"armatura urbana", si sviluppa la nozione di "reti di città".

In un determinato spazio si realizza una sorta di divisione del lavoro tra la città e il suo territorio. All'interno della prima si generano economie e "vantaggi localizzativi", tanto più grandi quanto più elevata è la sua funzionalità, che cresce in relazione allo stratificarsi del territorio di riferimento, al suo mercato che ne condiziona gli interessi e alla sua area di influenza.

Ponsard, nel suo saggio, *Storia delle teorie economiche, spaziali* (Ponsard, 1958),⁴ ci ricorda che già a metà del Settecento, era stata sollevata la questione su come i costi di trasporto, stabiliti dalla distanza, avessero dato luogo a villaggi che si erano trasformati, successivamente, in "luoghi di mercato". Così cominciarono a instaurarsi relazioni fisiche e non solo tra città e territori, ma anche tra città e campagna, rapporti che a loro volta dipendono dall'insieme delle funzioni che la città assolve, vale a dire dalla sua armatura urbana. La città, cioè, organizza e funzionalizza non solo le sue relazioni interne, ma anche quelle esterne, diviene "luogo centrale" di un sistema di relazioni tra città, tra luoghi, quindi in senso più ampio tra spazi.

Da qui i conflitti e gli interessi mossi all'interno del sistema più complesso di relazione intesa come centralità e il suo territorio di influenza, tra la sua "centralità agglomerativa" ed i luoghi altri come spazi "periferici", da cui derivano squilibri territoriali ed economici e la correlata esigenza di politiche urbane e territoriali in grado di porvi rimedio, per cui la pianificazione territoriale si presenta, per dirla con le parole di Pierre Merlin, come "l'azione e la pratica del disporre con ordine, nello spazio di un paese e in una visione prospettica, gli uomini e le loro attività, le infrastrutture ed i mezzi di comunicazione che esse possono utilizzare, prendendo in considerazione gli ostacoli naturali, umani ed economici ed anche quelli strategici" (Merlin, 2002).⁵

⁴ Ponsard C., (1958), *Histoire des théories économiques spatiales*, Armand Colin Ed., Rennes.

⁵ Merlin P., (2002), *L'aménagement du territoire*, PUF, Parigi.

1.2. Il processo di deindustrializzazione in Italia

Il processo di de-industrializzazione verificatosi su scala mondiale nell'arco degli anni '70 può essere legato al *trend* generalmente recessivo dell'economia occidentale, la cui data di inizio può essere collocata convenzionalmente all'indomani dell'esplosione della crisi energetica del 1973. I suddetti mutamenti economici e quindi sociali, congiuntamente alle trasformazioni generate dall'innovazione e dall'internazionalizzazione tecnologica, hanno prodotto una progressiva de-centralizzazione dell'insediamento nei grandi agglomerati urbani, innescando una tendenza redistributiva, di attività e popolazione, verso le aree cosiddette periferiche non metropolitane.

In sostanza il potere di attrazione demografica delle grandi aree urbane risultava diminuito, sia per quelle aree urbane che nel secondo dopoguerra avevano assunto il ruolo portante dello sviluppo industriale ed economico del paese, sia per le grandi aree centrali caratterizzate da domanda di lavoro terziario e pubblico. La realtà metropolitana di quegli anni risulta caratterizzata da profonde e continue trasformazioni, evidenziando come i grandi mutamenti economici e gli assetti sociali, siano fortemente legati a processi globali di trasformazione tecnologica, di innovazione e di internazionalizzazione. A partire dagli anni '70, infatti, si assiste ad una profonda trasformazione dei sistemi produttivi, che tendono a ri-articolarsi attraverso un rilevante salto di scala geografica di dimensioni internazionali: la localizzazione centrifuga delle attività produttive sul territorio segue la logica del decentramento e sortisce effetti che caratterizzano il fenomeno della controurbanizzazione. La controurbanizzazione è un fenomeno che, letto alla scala italiana, si manifesta secondo alcuni particolari fattori verificatisi negli anni 70: tra questi ad esempio "la ristrutturazione della grandi imprese" nelle aree forti, il decentramento produttivo, la crescita di un'industria periferica sommersa, ma anche altri segnali di tipo strutturale, come l'innovazione tecnologica e la multilocalizzazione delle imprese (Dematteis, 1989).⁶

È chiaro dunque come deconcentrazione e controurbanizzazione alla scala sovraregionale, vanno messi in relazione con i processi economici di tale periodo storico, ed in particolare con la crisi e la ristrutturazione del sistema industriale.

Il fenomeno della dismissione s'inquadra, dunque, nella mutazione complessiva della città contemporanea, intesa sia come sequenza di processi di arresto della crescita urbana e di declino del sistema industriale, sia come trasformazione degli aspetti fisico-spaziali della città stessa. Si può affermare, quindi, che l'andamento economico è stato il motore fondamentale delle grandi trasformazioni territoriali, del riassetto spaziale di ampie superfici urbane, innescando complessi processi di decentramento di attività urbane e di concentrazione di servizi superiori (di scala metropolitana).

Processi questi che hanno sfruttato da una parte, ma indotto dall'altra, la disponibilità alla mobilità della popolazione, producendo una struttura territoriale che ha dato luogo ad un rilevante numero di "scambi orizzontali" definitisi fisicamente attraverso un sistema reticolare di dimensioni regionali e addirittura sovraregionali, innestatosi su un territorio fino ad allora storicamente gerarchizzato. Il fenomeno della controurbanizzazione, dunque non riguarda unicamente la polarità centralizzazione-decentramento, ma consente la costruzione di un modello interpretativo

⁶ Dematteis G., (1989), "Nuove forme di organizzazione territoriale", in Petsimeris P. (a cura di), *Le reti urbane tra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia delle città*, FrancoAngeli, Milano.

tale da rappresentare il passaggio da sistemi urbani costituiti da singoli centri a veri e propri sistemi reticolari complessi.

La deriva degli spazi urbani sembra, quindi, essere dipesa da vari fattori:

- la banalizzazione di quanto un tempo era esclusivo della grande città;
- la dilatazione fisica della città;
- il fenomeno per cui grandi aree urbane e sistemi produttivi non coincidono più tra loro, fino ad estendersi nella rete dell'economia internazionale.

La deindustrializzazione, intesa come trasformazione degli assetti spaziali e produttivi dell'industria, consiste in un progressivo spostamento degli investimenti e della forza lavoro dall'industria manifatturiera al settore terziario, un fenomeno, questo verificatosi negli anni '80 a scala Europea. Queste dinamiche che connotano il termine post-industriale e che si riferiscono ai modi in cui le grandi città e le aree metropolitane si sono trasformate in quegli anni, sono comparabili negli effetti e nelle dimensioni alla rivoluzione industriale del XIX secolo e possono distinguersi in due momenti fondamentali: la fase del decentramento produttivo e quella dell'internazionalizzazione dell'economia.

Si può affermare, infatti, che la prima fase, relativa agli anni '70, è stata caratterizzata dal consolidarsi della piccola impresa, capace di animare lo sviluppo economico e contemporaneamente, determinando un decentramento produttivo dovuto ad un'economia sommersa.

Nella seconda fase, relativa agli anni '80, il processo di deindustrializzazione non è identificabile solo come crisi di settore, ma come tendenza ad una trasformazione dell'industria verso una produzione e un'organizzazione ad alti risultati qualitativi, usando meno materie prime, meno forza lavoro, meno spazio. Tra le componenti che determinano la forte spinta al decentramento vi è quella delle innovazioni tecnologiche, che riducono il problema della distanza per la circolazione ampia delle informazioni (telematica) e abbassano drasticamente il bisogno di mano d'opera e spazio attraverso l'automazione e l'informatizzazione.

Sono gli anni dell'infrastrutturizzazione del territorio nazionale, sia fisico che sociale, e, quindi, della delocalizzazione, dell'articolazione territoriale delle imprese, e della diffusione delle attività economiche [Roncayolo, 1988].⁷

Dunque i flussi di scambi, commerciali, fisici e virtuali, che prima avvenivano essenzialmente all'interno delle aree urbane, hanno teso sempre più nel tempo a valicare tutti i confini, materiali ed immateriali che siano, tra regioni, stati e continenti; "si è così generata una struttura a rete capace di erodere il monopolio della città sulle tradizionali aree di influenza" (Russo, 1998).⁸

Questa interpretazione reticolare, di stampo geografico, fa sì che al tradizionale concetto di spazio continuo ed omogeneo si sostituisca un concetto di spazio discontinuo e disomogeneo, caratterizzato dal sovrapporsi ed intersecarsi di diverse "reti di relazioni" capaci di passare per ogni luogo.

Riassumendo possiamo affermare che le spinte, in parte non controllabili, dell'innovazione tecnologica, i relativi riflessi sul tipo di produzione industriale e sulla localizzazione (o se si vuole glo-

⁷ Roncayolo M., [1988], *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Einaudi, Torino.

⁸ Russo M., [1998], *Aree dismesse: forma e risorsa della città esistente*, Edizioni scientifiche Italiane, Napoli.

balizzazione) delle attività, l'innovazione delle reti di comunicazione ed in generale delle reti dei flussi, capaci di superare i confini nazionali, la trasformazione dei sistemi produttivi, sono solo alcuni dei motivi che hanno prodotto un'internazionalizzazione dell'economia e che condizionavano i modelli di sviluppo e di trasformazione urbana.

Come molti hanno osservato si può parlare di una "deriva degli spazi urbani" e la "progressiva distruzione dei fattori produttivi" che si determinano all'interno dei compatti tessuti urbani, sono dunque gli effetti di quel declino che può essere interpretato come forma della scomposizione metropolitana e della dissoluzione dei connotati spaziali e territoriali dei sistemi urbani, e con la più generale crisi della centralità determinando, così, l'origine di diffusi e rapidi fenomeni di degrado. Tale interpretazione che mette in relazione i fenomeni di frammentazione dello spazio urbano con l'evoluzione dei modelli di distribuzione economica e territoriale, non vuole ad ogni modo, individuare nello sviluppo reticolare la fine delle gerarchie urbane (Indovina, 1990),⁹ bensì evidenziare che il sistema a rete non annulla le gerarchie, piuttosto tende a "semplificarle e a relativizzarle in un quadro di riferimento più ampio e diffuso".

Il declino e il degrado urbano sono, dunque, gli effetti strutturali della rappresentazione reticolare, per cui il concetto di centralità diventa un attributo della rete e "poiché ogni città può appartenere a più reti di relazioni, la città come località centrale perde la sua identità territoriale e si scompone in tanti frammenti quante sono le reti da cui è attraversata" (Dematteis, 1988).¹⁰

In tal senso l'emergere della crisi della centralità, come superamento di una rappresentazione classica della città intesa come spazio centrale, agglomerato e circoscritto, sembra basarsi sulla dissoluzione del principio di "identità" connaturato al concetto di luogo e di specificità del centro, alla perdita d'identità territoriale da parte della collettività stessa, che non riconosce più nella comunità di interessi economici, di tradizioni e cultura. La città rischia di perdere coesione come comunità, poiché considerata come un supporto infrastrutturale e fisico di attività dipendenti dall'esterno, che possono essere multilocalizzabili o delocalizzabili. Il processo di declino coincide così con "la perdita del centro" in senso fisico-spaziale, laddove il passaggio "dalla rete urbana, gerarchizzata a una rete interconnessa, fa sì che non si possa più individuare un centro, in senso fisico, cioè far corrispondere la centralità con determinati luoghi, essendo questa distribuita tra i nodi della rete". Tuttavia all'interno di tale modello concettuale, ma anche fisico, è possibile individuare un "modo" di intervento che potrebbe definirsi come progetto "implicito": la possibilità di differenziazione dei nodi, nei quali ricercare ed applicare strategie di valorizzazione delle risorse, potenzialità e vocazioni, evidenziando che il senso e la qualità del "nodo" stesso dipendono dalla posizione nel sistema complessivo, ma soprattutto dalla storia evolutiva locale.

Dunque, nel contesto di mutazione dei modelli di sviluppo urbano fin qui descritti, il riuso delle aree dismesse, come prodotto dei fenomeni di decentramento, deindustrializzazione ed obsolescenza, diviene l'occasione per dar luogo a processi di ricentralizzazione e di riqualificazione, ponendosi potenzialmente come luoghi i cui valori specifici possono produrre identità e riconoscibilità.

Il grande valore di risorsa di questo patrimonio può essere dispiegato attraverso operazioni di riuso tese ad incentivare lo sviluppo di nuove attività (produttive, terziarie, culturali, ricreative, etc.), capaci di contrastare il declino urbano e di produrre qualità diffusa. In questa prospettiva

⁹ Indovina F., (1990), *La città di fine millennio - Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino*, Franco Angeli, Milano.

¹⁰ Dematteis G., (1988), "La scomposizione metropolitana", in L. Mazza (a cura di) *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*, Electa, Milano.

si inserisce la possibilità di unire sinergicamente il riuso delle aree dismesse alla riqualificazione urbana, da attuare strategicamente nelle aree di degrado e marginalità, incarnate dall'immagine della periferia, intesa come spazio urbano caratterizzato dall'assenza di identità e di centralità, ovvero, come spazio del non luogo (Augé, 2004).¹¹

Ed è proprio in questi "spazi in attesa", quali le rovine del recente passato industriale o i luoghi dell'abbandono e dell'incertezza, che è possibile "ripensare l'ignoto" (Kollhoff, 1990).¹²

Fin dai primi anni '80, l'insieme delle patologie di un'espansione senza regole né ordine, viene posto al centro delle analisi e del dibattito sulla condizione urbana. Infatti per gli effetti della crisi e della trasformazione dei settori industriali e per la dismissione di ampie aree produttive e commerciali, nelle aree metropolitane si moltiplicano le occasioni d'intervento per modificare immobili o intere superfici, spesso in posizione centrale nel contesto urbano, che si rendevano progressivamente libere dal loro uso originario. Nel descrivere le dinamiche delle trasformazioni della città B. Secchi osservava che "l'esperienza fondamentale a partire da cui si costruisce negli ultimi venti anni il problema urbano, è dunque un'esperienza di progressivo arresto della crescita urbana e di progressiva dispersione", ponendo l'accento su come l'inversione di tendenza dei fenomeni di crescita, "esperienza fondamentale a partire dalla quale l'architettura e l'urbanistica moderna si sono date una costituzione", abbia generato il passaggio dalla concentrazione alla dispersione.

Il concetto stesso di dispersione evoca, così, un'immagine di crisi della città in relazione al suo spazio fisico, ma anche crisi del sistema economico fino ad allora considerato a "crescita continua"; la città visibile si manifesta così attraverso la disseminazione e la frammentazione del territorio, le cui parti assumono un'autonomia sempre più inquietante, senza più essere riconducibili ad una unità o ad un sistema "continuo". L'osservazione delle fisiologie di questa dinamica urbana, si è integrata con un concetto di trasformazione come rivalutazione dei valori della storia e del passato, della città esistente, invertendo la tendenza centrifuga dell'addizione (espansione).

Si è assistito, dunque, al passaggio da una cultura dell'espansione a quella della trasformazione, che secondo la cultura urbanistica di quegli anni è gestita da una forma di *deregulation* degli interventi attuati in totale assenza d'inquadramento nelle logiche di piano.

Il fenomeno stesso della crisi industriale ha innescato in qualche modo una crisi degli strumenti consolidati di pianificazione, nati e costituitisi storicamente in relazione alla crescita urbana.

B. Secchi osservò, anche, in proposito che con il passaggio dalla concentrazione alla dispersione del fenomeno urbano, si è dato luogo "ad una progressiva destrutturazione e delegittimazione dei metodi di progettazione consolidati" (Secchi, 1984).¹³

Gli anni '80 sono, dunque, gli anni i cui si manifestano i limiti reali di una disciplina, quale l'urbanistica, di rispondere con tempi, modalità e programmi ad un fenomeno così complesso e differenziato quale la dismissione. Le ragioni fondamentali di uno dei temi morfologici e problematici che B. Secchi individua come rilevante: quello dei vuoti urbani, delle aree dismesse, vere "aree malleabili", problema e risorsa per la trasformazione della città contemporanea. Emerge un attento richiamo al nesso tra crisi dei modelli urbani e declino di paradigmi teorici, dei "metodi della progettazione"; nesso che va rivisto ed adeguato alle nuove condizioni della vicenda urbana.

¹¹ Augé M., (2004), *Rovine e macerie - Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino.

¹² Kollhof H., (1990), "Un manifesto irritante", in Casabella n°564, pp 33-35.

¹³ Secchi B., (1984) "Le condizioni sono cambiate", in Casabella, nn. 498 | 9, gen-feb.

Nella cultura europea, l'origine di un simile processo di revisione teorica può individuarsi nella critica dei modelli della città razionalista, eredità di quella cultura dei CIAM basata su visioni settoriali, sulla separazione delle zone e sulla specificazione funzionale, oltre che su una concezione limitativa della storia e del passato, intesi come *tabula rasa*. In questo quadro in cui le grandi narrazioni, i grandi quadri sinottici ed onnicomprensivi, le teorie forti lasciano il passo ad approcci più mirati alla singolarità ed alle specificità dei casi particolari, proprio la "crisi" delle modalità e della capacità trasformativa degli strumenti urbanistici, riapre il dibattito disciplinare, fornendo quei nuovi e necessari impulsi per un ripensamento metodologico e progettuale.

Proprio per queste ragioni negli anni '80 si diffonde, la tendenza a prefigurare grandi trasformazioni urbane attraverso progetti puntuali indicati come strumenti per una rapida concertazione e concreta trasformazione.

Il progetto urbano, diventa così strumento della trasformazione, fondando le sue posizioni concettuali di base sulla reinterpretazione dei temi del "visibile", che attraverso la revisione dell'idea di città funzionale, eredità del Movimento Moderno, in cui alla città storica è negato ogni valore, hanno individuato "un'altra tradizione del moderno" su cui basare l'intervento sulla città.

Una città intesa come grande artefatto complesso, dove il ruolo del progetto, è quello di una operazione attenta alla geografia urbana, ricca di specificità e di elementi d'identità. Il progetto urbano, come blocco tematico, riafferma questa tradizione nella complessità della città contemporanea, superando quella rottura dell'anno '30, che causò la frattura metodologica tra architettura e urbanistica, e lo spostamento verso i temi della città funzionale, identificabili nei principi della carta di Atene.

La divaricazione disciplinare, separava le scale d'intervento sulla città, svuotando la scala intermedia, quella compresa tra dimensione metropolitana e del quartiere, quest'ultimo tradizionalmente legato alla ricerca sui temi dell'alloggio ed al concetto di *esistenza minimum*. Il ricorso al progetto urbano sembra allora generato dall'esigenza di controllare una scala dimensionale (non solo fisica) in cui sia possibile definire la forma di disegno urbano, dello spazio della città, inteso come luogo della rappresentazione dei processi sociali: solo così si può costituire un preciso quadro di regole capaci di informare le scelte di dettaglio, con attenzione alla forma del processo, alla molteplicità dei suoi contenuti, dunque alla forma delle possibili trasformazioni. A tale proposito bisogna sottolineare che il progetto urbano, inteso come forma della mutazione di interi tessuti e parti del territorio, si afferma storicamente proprio nelle condizioni di ristrutturazione e di trasformazione della città: così come si è verificato in seguito a trasformazioni epocali, ad esempio nella città ottocentesca, caratterizzata dalla dismissione delle mura e delle aree militari, e in quella moderna per la dismissione delle aree industriali [Macchi Cassia, 1991].¹⁴

Negli anni successivi a tale dibattito, le aree dismesse, intese come aree di trasformazione, legate al tessuto urbano consolidato ed alle potenzialità di attuazione di nuove strategie, costituiscono un esempio paradigmatico di una pratica di trasformazione della città "per parti". Queste aree tematiche divengono negli anni '80 l'oggetto privilegiato di operazioni complesse di trasformazione del territorio (come azioni di variante ai piani), indicando che le prospettive di un cambiamento urbano vanno ricercate nel rapporto con la fisicità dei fatti urbani, con il luogo e con

¹⁴ Macchi Cassia C., (1991), *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*, NIS, Roma.

Sul dibattito legato alle aree di trasformazione si vedano le considerazioni di Gambino R., (1996), "Conclusioni del seminario: nuove strategie per nuove politiche", in Dansero E. (a cura) "Le aree urbane dimesse: un problema, una risorsa", Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino, Atti n. 3

la storia, poiché solo attraverso una nuova e specifica sperimentazione si possono trovare nuovi elementi e nuove visioni di realtà. Concetti di conservazione e di città esistente, recuperando la dimensione fisica delle tracce del passato, costituiscono allora lo sfondo teorico del progetto urbano e di una teoria della modificazione tesa a rielaborare il rapporto tra storia e progetto, inteso come pratica interpretativa, capace di leggere (per modificare), le relazioni e i valori "stratificati" nella città. Alla base dei nuovi modi d'intervento vengono formulate nuove metodologie di analisi, basate sull'attenzione agli aspetti qualitativi, su "nuovi sguardi" tesi a cogliere aspetti specifici delle diverse realtà, si adottano modelli di indagine capaci di legare la sfera percettiva con le strutture socio-economiche e funzionali delle entità urbane e territoriali. La descrizione diventa il modello di riferimento per un rinnovato approccio conoscitivo al territorio da trasformare e progettare, come strategia "cognitiva" che intende legare città visibile ed invisibile, guardando con attenzione alle forme molteplici della realtà esistente: in tal senso la descrizione diviene uno strumento di conoscenza e di progetto, in quanto problematizza la "verità" del piano mettendo in discussione il rapporto tra piano stesso e città esistente. Infatti contrariamente a quanto avviene per l'espansione, dove la realtà, l'esterno, è percepita come vuoto da ricondurre all'ordine spaziale dell'interno, la descrizione della realtà esistente, con finalità conservative, è un esercizio di osservazione, di comprensione, ma soprattutto di selezione dei valori sedimentati (Dansero, Giaimo, Spaziante, 2000).¹⁵

Così la descrizione del luogo, non è più finalizzata a caratterizzare soltanto le funzioni d'uso del suolo, ma comporta la selezione dei valori condivisi, la cui conservazione è posta come vincolo: lo spazio diviene luogo, la descrizione diviene descrizione di "qualcosa", indipendentemente dunque da funzioni previsive o prescrittive proprie dei piani. Si diffonde, così, la convinzione che "mentre l'espansione usa la descrizione per prevedere, la conservazione usa la descrizione del luogo per indicare cosa e come deve essere conservato e, al tempo stesso, la conservazione è prodotta dalla descrizione stessa del luogo, in quanto maturata consapevolezza dello stesso" (Mazza, 1997).¹⁶

Dunque se l'oggetto della descrizione è la città, come realtà esistente, il patrimonio costituito dai resti della città industriale, impone che, all'interno dei valori confusi della grande massa documentaria, sia selezionato, sia "scavato" ogni suo significato condiviso. Proprio in tal senso l'ambito della dismissione ha costituito, per il progetto urbano, un campo privilegiato d'indagine, in cui sperimentare nuove forme del progetto e del piano, attraverso una molteplicità di orientamenti, capaci di convergere in una nuova organicità degli interventi. Emerge da questo tipo d'impostazione proprio degli anni '80, l'obiettivo di superare posizioni settoriali, per tendere verso un approccio integrato, che abbia cioè caratteri d'intersectorialità e interscalarità, capace di condurre verso un'azione complessiva sulla città così da superare la fase deregolativa propria degli interventi urbani negli anni '70.

In questo quadro, sembrano articolarsi nuove prospettive per affrontare il problema delle aree dismesse: intanto emerge la necessità di riferire le strategie di recupero ad una visione sistematica del piano, che consiste nel considerare il sistema di relazioni con l'intero contesto urbano come principio della trasformazione. Ciò significa intendere edifici o parti urbane non più e non

¹⁵ Dansero E., Giaimo C., Spaziante A., [a cura di], (2000), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze.

¹⁶ Mazza L., (1997), *Trasformazione del Piano*, Franco Angeli, Milano.

solo come serbatoio di occasioni da cogliere per ottenere effetti di valorizzazione immobiliare, quanto individuare la specificità di parti urbane da riqualificare come valore contestuale e strategico per il recupero dell'identità dei luoghi (Bianchetti, 2004).¹⁷

Un'azione progettuale di riqualificazione che abbia questi caratteri, richiama la nozione di "città esistente" ed introduce la problematica della conservazione estesa alla città dismessa. Parlare di "città dismessa" vuol dire affermare la specificità di un tessuto urbano generato dalla liberazione degli usi per cui è stato creato, sottolineandone l'appartenenza al complesso sistema delle relazioni urbane, come parte integrante di un insieme in cui interagiscano città e società (tradizionalmente rappresentato dalla metafora organicista). Ciò ha significato considerare la città dismessa come parte della città storica, dotata di caratteri specifici e radicati in un tempo della sua vita (la fase industriale), il cui senso e significato va recuperato e conservato come carattere distintivo e permanente, in un processo di mutazione della realtà urbana che vede conservazione e trasformazione come elementi interconnessi, dialettici e non antitetici.

Il senso di appartenenza investe la risorsa (Gambino, 2001)¹⁸ delle aree dismesse ed il loro valore di bene culturale ed ambientale, laddove la dismissione riguarda siti e manufatti ricchi di valenze storiche, simboliche e testimoniali, capaci di caratterizzare l'intero processo di riqualificazione. Ma anche il progetto di sottrazione e diradamento, come intervento di liberazione selettiva di parti obsolete, si riferisce al principio di recupero di identità dei luoghi, di recupero dei valori paesistici ed ecologici in una logica di riequilibrio territoriale basato sulla qualità degli spazi aperti. Le aree dismesse diventano così non un problema ma una risorsa per la trasformazione urbana, assumendo una funzione di "produttori di identità" (Crosta, 1990)¹⁹ possibili.

¹⁷ Bianchetti C., (2004), "Dismesse e sfruttate", in *Il Giornale dell'Architettura*, n.23, nov.

¹⁸ Gambino R., (2000), "Aree dismesse. Da problemi a risorse", in Dansero E., Giaino C., Spaziantè A., (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze.

¹⁹ Crosta P., (1990), "Dismissione: la costruzione del problema", in *Rassegna* n. 42, pp. 47-49.

1.3. Classificazione per tipologia delle aree produttive dismesse

L'integrazione tra i fattori sociali, economici e demografici che negli ultimi decenni ha caratterizzato la metamorfosi del territorio, ha al tempo stesso prodotto una ricca serie di tracce sul tessuto urbano, che assumono il loro aspetto più forte e visibile nell'abbandono di luoghi ed edifici.

Sono dunque l'esito fisico della crisi del modello tradizionale della grande industria ma in realtà in altri casi sono solamente un momento di passaggio da una proprietà ad un'altra anche se in ogni caso, restano il segno della storia come agire dell'uomo sul paesaggio.

La dismissione coinvolge: l'industria, i servizi collegati alle attività produttive (scali marittimi e fluviali, strade e ferrovie, magazzini, serbatoi, gasometri ecc.), le infrastrutture di carattere generale, la cui rilocalizzazione comporta lo svuotamento di grossi manufatti (carceri, mercati generali, zone militari, ospedali).

Sono aree in origine collocate in zone periferiche della città, che la successiva espansione ha inglobato nel denso e congestionato tessuto urbano, differenti tipologie di luoghi dismessi che le odierne città occidentali ospitano all'interno dei propri confini urbani, proprio per questa particolare connotazione di vuoti interstiziali del tessuto urbano consolidato, si è generato in contesti virtuosi e grazie alle politiche urbanistiche degli ultimi venti anni, l'opportunità di considerare tali aree come "occasioni" per lo sviluppo e l'insediamento di funzioni strategiche per il rilancio del sistema urbano.

Un area dismessa essendo quindi uno spazio urbano nel quale non vengono più svolte le attività per cui era stato pensato, risulta un potenziale trasformabile per nuovi impieghi.

Nascono procedure, leggi, strategie a diversi livelli (comunali, regionali, statali) atte a fronteggiare l'abbandono e ad investire sulla rifunzionalizzazione, ma nascono altresì esperienze decisamente meno strutturate e più spontanee, che trovano nell'edificio dismesso una risorsa preziosa per la localizzazione di attività che, per diversi motivi, non trovano posto nelle strutture offerte dal mercato immobiliare.

Ecco, allora, che molte aree abbandonate si risvegliano non soltanto grazie a strategie economiche-urbanistiche quanto alla determinatezza, alla fantasia ed alla creatività di coloro che riescono a vedere nelle stesse il potenziale rinnovabile.

L'area dismessa diventa quindi un luogo che offre una forte opportunità per credere, per investire, per rischiare, per scommettere e soprattutto per sperimentare nuovi scenari di riuso, diventa pertanto un catalizzatore di idee e proposte, di sogni e speranze.

Il recupero di aree dismesse richiede l'uso di una buona combinazione di osservazione e conoscenza dell'ambiente circostante, unito a una buona fantasia sufficiente a valutare ipotesi realistiche di riutilizzo, a partire da una classificazione preliminare che inquadra, la tipologia di area



Fig. 2. Tipologie di manufatti architettonici dismessibili.

dismessa, sarà dunque possibile formulare degli indirizzi per il recupero che possono consistere in spazi verdi, in aree da destinare ad attività all'aria aperta e in quant'altro possa essere fruibile, considerando che la loro prossimità agli abitanti le rende comunque facilmente e comodamente utilizzabili da parte del pubblico.

Lo scopo di questo progetto tende a promuovere un nuovo modello di evoluzione urbana a partire dalla "rivitalizzazione" di questi comparti dismessi e degradati attraverso l'immissione di nuovi cicli produttivi, è per questo che mira alla ricognizione di un maggior numero di esempi di buone pratiche dai quali discerne i principi per un modello praticabile.

Il tema della riqualificazione delle aree dismesse è stato affrontato in Europa con approfondimenti disciplinari e operativi molto specifici nelle varie aree geografiche e culturali, poiché intrinsecamente legato alle modificazioni economiche, sociali e ambientali con variabili che si riferiscono a ciascun caso specifico, è per questo che nel "vuoto"¹ spaziale di una area dismessa è in realtà racchiuso un concetto molto più ampio per cui una classificazione oggettiva è univoca risulta di difficile composizione.

Tuttavia alcune generalizzazioni consentono una preliminare categorizzazione, nonostante la persistente mancanza di indagini sistematiche e stime esaustive sulla dimensione complessiva del fenomeno, in relazione anche alle cause della dismissione e alla loro localizzazione sul territorio nazionale; sono state individuate le seguenti tipologie:

aree ed impianti destinate ad antiche o tradizionali culture produttive (dai setifici e cotonifici, ai pastifici, agli zuccherifici, alle manifatture tabacchi, ai cantieri navali, alle miniere, alle saline, alle tonnare, etc.) o dalla protoindustrializzazione (come le industrie allo sbocco delle valli dell'arco alpino). Nella maggior parte dei casi queste attività erano in crisi strutturale ed in declino, per cui, richiedendo un profondo rinnovamento, la rilocalizzazione (se non la chiusura) è stato uno dei più importanti strumenti di intervento. Queste aree ed impianti hanno interessato, in modi e misure diversi, tutte le Regioni, anche fuori dalle medie e grandi città;

aree ed impianti derivanti dalle fasi d'industrializzazione matura, soprattutto della prima metà del XX secolo, localizzati soprattutto, ma non solo, nelle aree del Nord del cosiddetto «triangolo industriale» (Lombardia, Piemonte, Liguria). Sono costituite in larga misura da grandi complessi nati ai margini della città e successivamente inglobati nella fase di crescita urbana, e pertanto oggi in posizione centrale e con notevoli potenzialità immobiliari e strategiche per il rinnovo urbano di città come Torino (Lingotto, Teksid-Ilva, FFSS), Milano (Pirelli Bicocca, Bovisa), Genova (Ansaldo), Aosta (Cogne), La Spezia (IP), Firenze (Fiat-Novoli), Napoli (Italsider-Bagnoli, zona Orientale, Iri-Castellamare), Taranto (acciaierie Ilva), etc. Anche in tal caso le esigenze di innovazione del settore produttivo sono alla base del processo di dismissione, a cui si è aggiunta la

Più volte contestato, l'espressione vuoto urbano è stata, poi, abbandonata dal momento che le aree dismesse si sono dimostrate tutt'altro che vuote, risultando molto spesso piene "di manufatti, sovente di notevole interesse per la storia dell'industria e della tecnologia, di memorie individuali e collettive, di cultura del lavoro, di valori simbolici e di storia locale, di usi informali" (Dansero, Giaino e Spaziantè, 2000).







fuoriuscita della presenza dello Stato dai settori di base (siderurgia e chimica), fortemente rappresentati nei casi citati. Queste aree ed impianti sono presenti soprattutto in Lombardia, Piemonte, Liguria ed in altre Regioni di antica industrializzazione;

aree e manufatti relativi a grandi servizi o impianti urbani obsoleti, soprattutto ottocenteschi (macelli, ospedali, caserme, scali e altri impianti ferroviari, magazzini e impianti doganali, etc.), presenti, con maggiore o minor rilevanza ed in posizione generalmente centrale o semicentrale, in gran parte delle città medie e grandi soprattutto del Centro-Nord, con talune specifiche accentuazioni, come le caserme e gli impianti militari in via di dismissione (dopo la caduta del muro di Berlino) nelle Regioni affacciate sulla frontiera orientale, oppure i vecchi impianti portuali nelle aree di più antica tradizione marinara, oppure gli ospedali psichiatrici in Campania e in altre Regioni;

aree ed impianti relativi ad insediamenti produttivi (ed in qualche più raro caso a grandi servizi pubblici) «mai nati» o di breve durata, realizzati con fondi pubblici, particolarmente della Cassa del Mezzogiorno nelle aree e nei nuclei d'industrializzazione del Sud; si tratta spesso di aree consistenti (quali ad esempio Gioia Tauro e Gela) in stato di completo o parziale abbandono e di grave degrado, in contesti socioeconomici assai critici. Rientrano in questa categoria anche molti impianti diffusi, sottoutilizzati o mai utilizzati, come tipicamente quelli realizzati nelle fasi del dopo-terremoto in Friuli, oppure localizzati in molte Regioni del Sud e nei territori poco dinamici dal punto di vista industriale. In questi casi la situazione di abbandono e degrado è aggravata maggiormente dalla debolezza del contesto socioeconomico;

aree ed impianti interessati da processi diffusi di rinnovo e riconversione economico-produttiva degli ultimi decenni, estesi ad un ampio spettro di attività (artigianali, industriali, commerciali, trasportistiche, etc.); a differenza dei precedenti riguardano immobili molto numerosi e di media e piccola dimensione, in posizioni anche decentrate e non di rado interstiziali, in contesti urbani caratterizzati dall'ordinarietà e, spesso, dalla mancanza di qualità (come tipicamente in Veneto ed in Toscana), presenti in molte periferie metropolitane o anche in aperta campagna (nelle aree e nelle Regioni di maggior diffusione insediativa, come quelle adriatiche);

aree ed edifici non più utilizzati dall'agricoltura, situati in contesti periurbani (soprattutto ai bordi delle aree metropolitane) che rappresentano lembi relitti della campagna, o più spesso del tutto decontestualizzati ed inglobati nell'espansione urbana.

datazione	tipologia	localizzazione	ambiti
XXVIII-XX	protoindustrializzazione		fuori dalle città
XIX-XX	antiche culture produttive setifici, cotonifici, pestifici, zuccherifici, manifatture, tabacchi, cantieri navali, miniere, saline, tannerie, etc.		
1950	impianti di industrializzazione matura Lingotto, Teccid-Itas, FFSG, Milano (Pirelli, Bicocca, Bovisa), Genova (Ansaldo), Asta (Cogne), La Spezia (P), Firenze (Fiat- Novati), Napoli (Isoldei-Bagnoli, zona Orientale, Ir-Castellana), Taranto (acciaieria Itas), etc.		nodi ai margini successivamente inglobati
1950	impianti produttivi o grandi servizi pubblici Gioia Tauro, Gela, Bagnoli, Prato, etc.		
XIX	grandi servizi o impianti urbani obsoleti macelli, depositi, caserme, scali e altri impianti ferroviari, magazzini e impianti doganali, etc.		centro semi-centrale
1990	immobili molto numerosi e di media e piccola dimensione artigianali, industriali, commerciali, trasportistiche, etc.		periferia spazi decentrati
	edifici non più utilizzati dall'agricoltura mulini, silos, depositi, etc.		lambi reitti della campagna

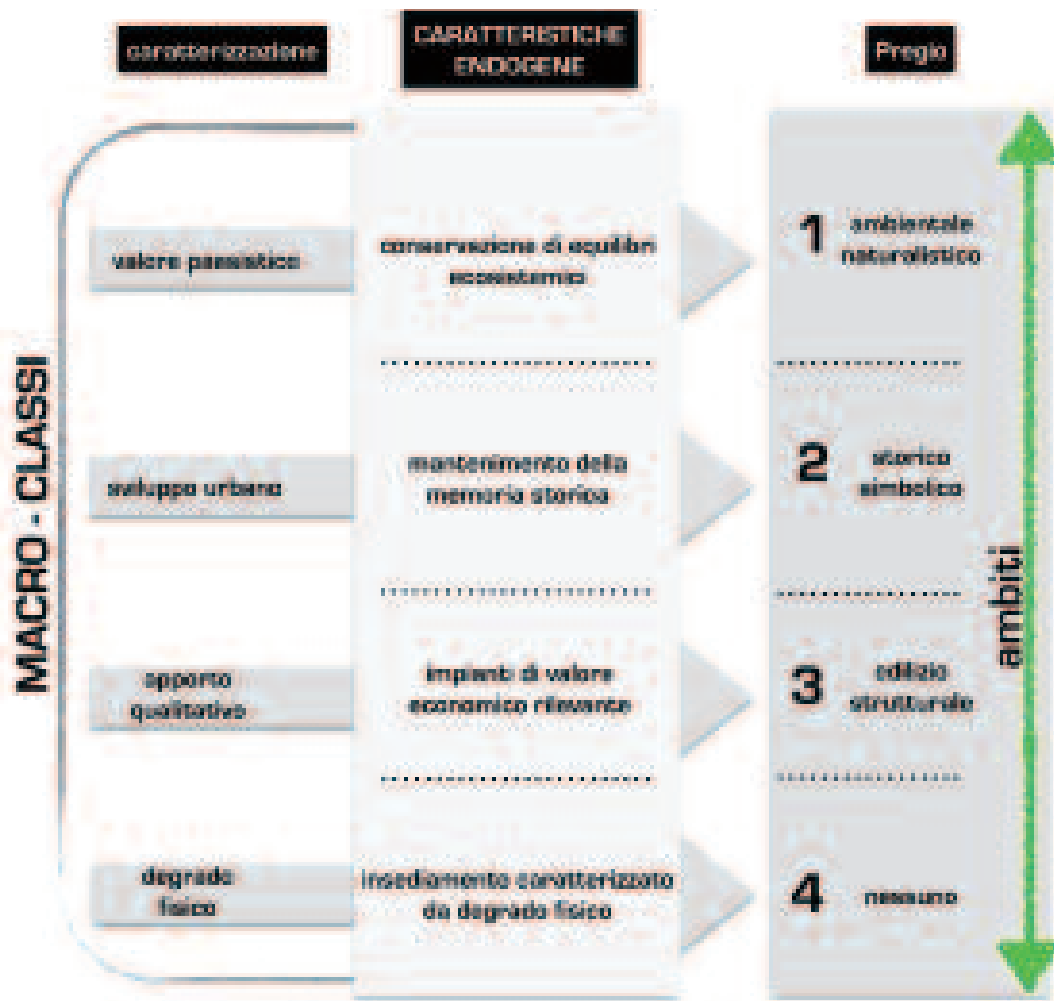
Lo schema generalizza alcuni parametri che individuano una griglia di sette macro tipologie di impianti produttivi in dismissione ed evidenzia la loro distribuzione nel territorio nazionale e la datazione propria di ciascuna delle categorie, la tabella è frutto dell'elaborazione delle informazioni tratte da Dansero E., Giomo C., Spaziante A., *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea Editrice, 2001.

Nella seconda fase di analisi si propone una procedura per la definizione del pregio delle aree industriali dismesse. L'idea forza da cui si sviluppa la procedura è rappresentata da una classificazione delle aree industriali dismesse che tiene conto di aspetti relativi sia alle caratteristiche intrinseche dell'area stessa sia al rapporto di reciproca influenza e dipendenza con il contesto territoriale in cui l'area si colloca.²⁰

Nella classificazione proposta sono state individuate quattro possibili macro-classi di aree industriali dismesse:

- 1 le aree di pregio ambientale-naturalistico, che sono localizzate in porzioni di territorio di importanza strategica per la conservazione di equilibri ecosistemici locali (per esempio, i corridoi ecologici) oppure che contengono delle parti sensibili, dove per sensibili si intendono zone che presentano particolari condizioni di vincolo, risorse di elevato valore paesistico ed ambientale (come le fasce costiere e le sponde dei fiumi) e vegetazioni di pregio da tutelare;
- 2 le aree di pregio storico-simbolico, che contengono edifici, realizzati durante le prime fasi del processo di industrializzazione (tra la metà dell'Ottocento ed i primi anni del Novecento), ma anche complessi produttivi che per dimensione e tipologia architettonica rappresentano non solo il simbolo di un'epoca (quella industriale) ma anche la memoria storica del luogo, e che quindi sono legati allo sviluppo urbano, soprattutto per il ruolo ed il significato che la collettività attribuisce loro;
- 3 le aree di pregio edilizio-strutturale, che contengono manufatti in buono stato di conservazione, oppure che sono stati già oggetto di operazioni di ristrutturazione che ne hanno migliorato i caratteri originari, e che presentano caratteristiche localizzative e di dotazione tali da attribuire loro un valore soprattutto in termini economici;
- 4 le aree di nessun pregio, in cui è diffusa la presenza di manufatti e spazi liberi da costruzione in condizioni di forte degrado fisico, e che sono localizzate in ambiti urbani di scarsa qualità, dove l'accesso alle reti infrastrutturali esistenti è fortemente limitato e la posizione è marginale nei confronti delle attività svolte nel contesto.

²⁰ Barbieri C. A. [1996], "Aree urbane industriali dismesse: una «seconda generazione» del fenomeno?", in Dansero E. (a cura di), *Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.



Lo schema generalizza alcuni parametri che individuano le caratteristiche endogene di quattro possibili macro - classi di aree industriali dismesse. Per la trattazione completa dell'argomento consultare Barbieri C. A. (1996), "Aree urbane industriali dismesse: una «seconda generazione» del fenomeno?", in Dansero E. (a cura di), Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

1.4. Il ruolo del riuso come “antidoto” al consumo di suolo

Di fronte ai cambiamenti sociali, economici e culturali in corso, le città sono chiamate a modificarsi secondo i nuovi principi e alle evolute logiche di sviluppo. La città, intesa come un organismo complesso, ha bisogno d'interventi ad ampia scala e micro scala che vadano incontro alla volontà politica e alle direttive normative di ridurre il consumo di suolo e, al tempo stesso, portino alla rigenerazione del tessuto urbano esistente, per una vita nuova della città. Riusare la città significa rileggerla e ripensarla secondo nuove strategie d'intervento che coinvolgano tutti gli attori nell'ambito pubblico, privato e sociale.

Tale fenomeno è stato analizzato per definire azioni in grado di conseguire il giusto equilibrio tra le prospettive di sviluppo e la necessità di salvaguardare la risorsa suolo, unica e non rinnovabile. Alle iniziali attenzioni rivolte alla misurazione complessiva delle superfici sfruttate, hanno fatto seguito studi in grado di collegare l'uso del suolo alle diverse tematiche e discipline che interessano il territorio. Dal consumo di suolo derivante dallo sviluppo della città, si è passati a considerare anche il territorio utilizzato per le opere di infrastrutturazione, per gli impianti tecnici connessi alle produzioni di energia, alle aree impegnate da insediamenti tecnologici, o occupate dalle attività estrattive.

Si è così ampliata la conoscenza delle tematiche connesse al fenomeno che interessa sia in termini dimensionali che qualitativi non solo i processi di espansione degli ambiti urbani, ma in parte sempre più rilevante le conseguenze che comporta sulla conduzione delle attività agricole, nonché sulle caratteristiche naturali e paesaggistiche del territorio.

Il suolo, come ampiamente riconosciuto dalla comunità scientifica internazionale, è una risorsa finita, non rinnovabile, caratterizzata da velocità di degrado potenzialmente molto rapide e allo stesso tempo da processi di formazione e rigenerazione estremamente lenti;²¹ una risorsa di vitale importanza che esercita funzioni essenziali per la salvaguardia degli equilibri ecologico-ambientali a tutte le scale territoriali e svolge un insieme di compiti abiotici fondamentali per la sopravvivenza e l'evoluzione della società. Il suolo è altresì una risorsa sottoposta a pressioni in continua crescita, una risorsa la cui dissipazione pone questioni urgenti, connesse alla perdita di superfici idonee alla produzione agricola, alla diminuzione dei livelli di biodiversità e di qualità paesaggistica, alla compromissione dei meccanismi che regolano i cicli biogeochimici e idrogeologici che in esso hanno sede, nonché alla progressiva destrutturazione della città e dei suoi valori.

Il suolo è in sintesi una risorsa il cui valore reale è ben superiore a quello che il mercato di regola gli attribuisce e la cui tutela è, e deve essere, insita nel concetto stesso di sostenibilità.

Dall'era industriale ad oggi, i fattori di pressione capaci di ridurre la qualità dei suoli, inibendone o annullandone le funzioni intrinseche, sono aumentati in misura proporzionale allo sviluppo delle tecnologie e al mutare delle necessità umane.

²¹ Il terreno agricolo, una volta compattato e impermeabilizzato da una coltre di cemento o di asfalto, subisce alcune importanti modifiche, che compromettono sia la sua struttura, sia la sua fertilità chimica e microbiologica. Il ripristino delle condizioni originarie è un processo oneroso e piuttosto lento, che dipende dall'esplicazione costante e ripetuta di una serie di pratiche agronomiche, finalizzate al reintegro della fertilità. Francesca Oggioni ha stimato in circa 50 anni il tempo necessario per riportare un suolo compattato e impermeabilizzato a livelli di qualità agronomica elevata, e in circa 85.000 Euro all'ettaro il costo derivante dalle operazioni necessarie e della perdita per mancato reddito. (Oggioni F. (2003), Stima del valore della risorsa suolo, in Gibelli M.G. [a cura di], “Il paesaggio delle frange urbane”, in Quaderni del Piano Territoriale, n. 19, Provincia di Milano, Franco Angeli, Milano, pp. 41-44).

Tra tali fattori le dinamiche di urbanizzazione del territorio, con i conseguenti processi di consumo e di impermeabilizzazione del suolo, costituiscono di fatto la causa di degrado più rilevante.²² Negli ultimi decenni, in Italia come in molte aree europee, l'affermarsi di fenomeni di urbanizzazione diffusa, a bassa densità, ha condotto a una progressiva dilatazione degli spazi costruiti che si sono riversati su aree rurali e naturali,²³ spesso integre, aumentando la quantità di suolo trasformato artificialmente.

Questo modello di espansione, che ha agito dapprima a carico delle principali aree urbane, ha progressivamente coinvolto anche piccoli e medi centri nelle pianure coltivate, nelle colline e nei principali fondovalle montani, fino a diventare tratto caratteristico di molti ambiti a ridosso delle principali vie di comunicazione.

Si tratta di un modello di sviluppo insediativo che configura una crescita delle aree urbanizzate del tutto differente rispetto a quella compatta che ha connotato il costruito fino alla seconda metà del secolo scorso, una crescita assai più complessa e confusa, che è stata ulteriormente accentuata dalla progressiva e concomitante dilatazione dei bacini di mobilità interurbana e che rischia di alterare irreversibilmente la natura policentrica di molte regioni urbane europee.

In passato la città era un ambito chiaramente definito e delimitato, contenuto negli spazi rurali, mentre la campagna poteva essere considerata il suo "contraltare naturale". Oggi, viceversa, lo spazio urbano ha assunto dimensioni regionali, e con le sue propaggini sembra arrivare dappertutto.

Se, fino agli anni del boom economico, il complesso dello spazio territoriale era suddivisibile in tre categorie, spazio urbano, spazio rurale e spazio naturale, chiaramente identificabili, in termini qualitativi e localizzativi, oggi questa tripartizione non appare sempre esaustiva e rispondente alla realtà dei luoghi.

Sono notevolmente aumentate le aree di frangia, in cui le tradizionali peculiarità connotative del territorio vanno sfumando, soppiantate da nuovi aspetti, molto più complessi. Le caratteristiche dello spazio urbano si mescolano nella percezione con quelle dello spazio rurale e naturale, in forme ibride che sfuggono a facili catalogazioni e che rendono sempre più difficile una consapevole distinzione tra qualità urbane e rurali.

Sprawl urbano, città diffusa, città esplosa, *villes éclatées*, nebulosa urbana, campagna urbanizzata, periferizzazione delle campagne etc., sono solo alcune delle tante locuzioni che identificano quello che oggi è il fenomeno più rilevante nella trasformazione del territorio e che evocano l'idea di uno spazio sempre più indefinito e destrutturato, privo di un efficace impianto pianificatorio.

Se storicamente l'espansione delle città è sempre stata correlata alla crescita della popolazione, gli attuali fenomeni di *sprawl* appaiono quasi del tutto indipendenti dalle dinamiche demografiche; basti pensare che a livello europeo, negli ultimi vent'anni, il consumo di suolo pro capite è aumentato del 20%, contro un incremento della popolazione del solo 6% (Eea, 2005).

²² Secondo alcune previsioni entro il 2020 l'80% della popolazione europea vivrà nelle città e in alcuni stati membri, questa quota potrebbe attestarsi anche sul 90%. Il risultato di questo "ritorno alla città" sarà un costante incremento della richiesta di suolo da urbanizzare, sia attorno che all'interno delle aree urbane stesse (Agenzia Europea per l'Ambiente, Eea, 2006).

²³ In Europa il 15% delle nuove aree costruite tra il 1990 e il 2000 è stato localizzato su spazi naturali e forestali, circa il 40% su aree a pascolo e quasi il 50% su terreni agricoli. Sulle coste del Mediterraneo circa 60.000 ettari di suoli precedentemente destinati ad usi agricoli e circa 23.000 ettari di suoli destinati ad usi forestali e naturali sono stati convertiti in spazi destinati alle previsioni di housing e infrastrutture (Eea, 2005). In Italia, secondo uno studio elaborato dal Wwf in collaborazione con l'Università dell'Aquila nel 2009, dal 1956 al 2001, la superficie urbanizzata è aumentata del 500% e dal 1990 al 2005 sono stati trasformati oltre 3,5 milioni di ettari, ossia una superficie pari all'incirca al territorio complessivamente coperto da Lazio e Abruzzo. (Wwf (2009), 2009 l'anno del cemento: dossier sul consumo di suolo in Italia, <http://www.wwf.it/client/ricerca.aspx?root=21238&content=1>).

Le cause che hanno condotto al consolidarsi di tale modello di sviluppo insediativo e al conseguente incremento del consumo di suolo, vanno cercate piuttosto in una serie di fenomeni economici e sociali che negli ultimi decenni hanno acquisito sempre più rilevanza nelle dinamiche di espansione urbana di tutta l'Europa.

L'affermarsi di nuovi modelli culturali e di nuovi stili di vita, connessi con l'aumento dei redditi e del tempo libero, con lo sviluppo della mobilità personale e con il diffondersi di nuove tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (Ict) che possono facilitare la dispersione del lavoro, hanno accresciuto il desiderio delle persone di evadere dal degrado e dalla congestione di molti spazi urbanizzati, per fruire di ambienti migliori, più salubri e piacevoli, luoghi con cui identificarsi e dove ritrovare il contatto con la natura. Si tratta di un cambiamento strutturale che ha invertito logiche d'insediamento della popolazione sul territorio che fino a qualche decennio fa apparivano consolidate e ha determinato nuovi stili abitativi che prediligono ambienti suburbani o rurali, a bassa densità e comportano un inevitabile incremento della domanda di terreni edificabili.

Parallelamente la disponibilità e il valore monetario di molte aree agricole, inferiore rispetto a quello, in continua ascesa, dei terreni già urbanizzati, hanno favorito la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, produttivi e commerciali in ambito suburbano. È evidente, infatti, che se dal punto di vista dei privati insediare nuove attività su terreni liberi, al di fuori delle città, offre significativi vantaggi economici, dal punto di vista pubblico i terreni periurbani rappresentano sempre più una risorsa remunerativa per le amministrazioni locali. Gli oneri di urbanizzazione, le imposte sugli immobili e il gettito fiscale proveniente dalle attività economiche di nuovo insediamento costituiscono, infatti, importanti voci di entrata.

Nonostante a partire dagli anni '90 si sia sviluppata a livello internazionale una ricca riflessione analitica sui rischi e sui costi impliciti nel modello di diffusione urbana odierno, stimolata anche dal contemporaneo dibattito sullo sviluppo sostenibile, tale processo si è protratto fino ad oggi e appare sempre più consolidato. Non solo, le dinamiche descritte rischiano di risultare ulteriormente accentuate da nuovi processi di urbanizzazione, connessi non più esclusivamente a una logica di *housing*, ma anche ad altri fattori, quali la diffusione di strutture specializzate per il turismo, per le comunicazioni o per la produzione di nuove forme di energia.

I **costi** derivanti dal modello insediativo descritto e dal complementare consumo di suolo individuano un tema cruciale, oggetto di molteplici studi e approfondimenti.

Si tratta di costi economici, ambientali, paesaggistici e sociali che appaiono poco sostenibili già nello scenario attuale e che, in assenza di interventi correttivi ancorati ad una visione di lungo termine, sono destinati a crescere.

Camagni, Gibelli e Rigamonti,²⁴ nella loro analisi sulla città dispersa distinguono tra costi collettivi e costi pubblici.

I primi coincidono con le esternalità negative, spesso irreversibili e cumulabili, prodotte dalla diffusione urbana e rappresentano costi cui gli individui devono far fronte in termini di qualità della vita, anche se non incidono direttamente sulle loro finanze.

I secondi, viceversa, gravano direttamente sui bilanci delle pubbliche amministrazioni tenute a garantire i servizi di base a tutte le aree insediate sul proprio territorio e risultano quindi quantificabili in termini oggettivi.

²⁴ Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P., [2002], *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze.

Tra i costi collettivi figurano:

- 1 la riduzione o la perdita della capacità del suolo di esplicare le sue principali funzioni ecologico-ambientali dovute essenzialmente ai processi di cementificazione e impermeabilizzazione che modificano drasticamente le proprietà chimico-fisiche degli strati pedologici;
- 2 la dipendenza sempre maggiore dai mezzi di trasporto privati che genera congestione da traffico, tempi di pendolarismo sempre più dilatati e livelli di inquinamento atmosferico e acustico sempre più allarmanti;
- 3 l'amplificarsi dei fenomeni connessi al dissesto idrogeologico, dovuti essenzialmente all'incapacità delle superfici impermeabilizzate di assorbire acqua;
- 4 la formazione di barriere antropiche diffuse e pervasive che aggravano i processi di frammentazione ambientale in atto sul territorio, alterando la funzionalità degli habitat naturali e i delicati equilibri ecologici che stanno alla base della sopravvivenza degli ecosistemi e della loro biodiversità;
- 5 la banalizzazione e l'inquinamento scenico-percettivo del paesaggio, che deriva dalla perdita di qualità estetica delle aree insediate e dall'omologazione e destrutturazione dei palinsesti territoriali e che genera luoghi sempre più anonimi e privi di una identità riconoscibile;
- 6 la perdita dell'"effetto città", soprattutto nelle aree periferiche, dove è sempre più elevato il rischio di innescare forme acute di segregazione spaziale e sociale per le fasce più svantaggiate della popolazione.

I costi pubblici derivano, invece, dalle spese che le pubbliche amministrazioni devono sostenere per garantire a tutte le aree insediate sul proprio territorio l'erogazione dei servizi di base: dalle infrastrutture a rete (rete idrica, rete fognaria, rete elettrica) a quelle di trasporto, fino ai servizi pubblici locali (scuole, ospedali, biblioteche, caserme di polizia, rimozione rifiuti etc.). Realizzare e mantenere tali servizi, soprattutto se diffusi su vasti territori, impone alle amministrazioni locali un notevole carico finanziario, con spese che spesso non garantiscono un adeguato ritorno in termini di gettito fiscale.



Fig. 3. Dalla naturale all'impermeabilizzato.

Oltre alle categorie di costi appena descritte è possibile individuarne una terza, del tutto specifica, che investe il territorio agricolo e rende meno remunerativa la sua lavorazione.

Agricoltura e urbanizzazione, come già accennato, competono per l'uso degli stessi suoli: tendenzialmente i terreni a più elevata potenzialità produttiva (appartenenti alla prima, seconda e terza classe di capacità d'uso) sono anche quelli più appetibili per il mercato immobiliare. La trasformazione di aree agricole in aree urbanizzate disperse e discontinue, servite da reti infrastrutturali di trasporto sempre più ramificate, dà luogo a processi di frammentazione e parcellizzazione del mosaico fondiario, che determinano una inevitabile riduzione della produttività e un aumento dei costi di conduzione.

La forma e la dimensione ridotta degli appezzamenti, la difficoltà di accesso per lo svolgimento delle normali operazioni agronomiche, l'interruzione delle connessioni con la rete irrigua e di scolo delle acque superficiali, risultano sempre meno funzionali allo svolgimento delle pratiche agricole e riducono quelle economie di scala che favoriscono la competitività di tali attività.

Nelle aree periurbane l'attività agricola si attesta allora su due posizioni antitetiche. Da un lato, l'assenza di strumenti concreti per contrastare tali processi, a fronte di valori del suolo extra-urbano che sempre più vengono ad allinearsi a quelli dei suoli urbanizzati, aumenta la quantità di aree agricole sottoutilizzate od incolte, nella speranza di una possibile urbanizzazione. Si configura cioè una forma di “agricoltura d'attesa”, caratterizzata da uno sfruttamento estensivo del suolo, dove si contraggono sempre più il capitale e il lavoro immessi nella terra, e dove la riduzione delle superfici coltivate rischia spesso di tradursi in abbandono o in comportamenti speculativi. Un'agricoltura che produce un paesaggio sciatto ed incerto, fatto di campi di erbacce, di siepi abbandonate, di attrezzature ed edifici rurali spesso fatiscenti.

Dall'altro lato, la prossimità dei centri urbani e quindi dei consumatori, induce l'intensificazione delle colture, specie di quelle più facilmente smerciabili sui mercati cittadini. Proliferano allora le serre, i vivai, le coltivazioni ortofrutticole, e con esse l'uso diffuso di concimi chimici, erbicidi, pesticidi etc. Si tratta cioè di un'agricoltura caratterizzata da un forte impatto energetico, che non solo non costituisce antidoto al consumo di risorse primarie imposto dalle aree urbanizzate, ma diventa essa stessa fonte e fattore di degrado ambientale.

Da quanto detto emerge chiaramente che il consumo di suolo prodotto dalla dispersione insediativa costituisce un fenomeno complesso e assolutamente trasversale: coinvolge processi che si sviluppano a differenti livelli territoriali, ha ricadute molteplici su diverse componenti ambientali e risulta fortemente correlato alla gestione di tematiche settoriali. Numerose sono, ad esempio, le relazioni tra il consumo di suolo e il “consumo di paesaggio”, tanto che il Codice dei beni culturali e del paesaggio riserva uno specifico richiamo a tale problematica, ribadendo all'art. 135 “Pianificazione paesaggistica”, comma 4, lettera c, la necessità di garantire la “salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche degli ambiti territoriali, assicurando, al contempo, il minor consumo del territorio”.

Anche la Convenzione europea del paesaggio (Consiglio d'Europa, 2000)²⁵, ribadendo la necessità di superare la tradizionale dicotomia tra natura e cultura, chiede di coniugare la dimensione ambientale ed ecologica di un territorio con quella paesaggistica; di operare un radicale cambiamento di scala per ragionare su un paesaggio che è anche risorsa ambientale, oltre che valore sociale e spazio per la crescita economica.

L'obiettivo di contenere il consumo di suolo impone, quindi, un approccio necessariamente multidisciplinare, che consenta una solida integrazione tra le politiche di governo del territorio che operano ai vari livelli e le diverse politiche settoriali, tra la pianificazione urbanistica e la programmazione di settori strategici, tra strumenti giuridici, quali piani, programmi e leggi, e strumenti di natura economica e fiscale.

²⁵ (Consiglio Europeo Lisbona 23 | 24 Marzo, 2000). L'Unione europea si trova dinanzi a una svolta epocale risultante dalla globalizzazione e dalle sfide presentate da una nuova economia basata sulla conoscenza. Questi cambiamenti interessano ogni aspetto della vita delle persone e richiedono una trasformazione radicale dell'economia europea. L'Unione deve modellare tali cambiamenti in modo coerente con i propri valori e concetti di società, anche in vista del prossimo allargamento.

1.4.1. Il consumo di suolo: le tendenze in Europa

Il terreno e il suolo sono risorse vitali dell'Europa, oltre che la base di gran parte dello sviluppo del nostro continente. Tuttavia, nel corso degli ultimi decenni l'occupazione di terreno per l'urbanizzazione e la costruzione di infrastrutture è aumentata ad un ritmo più di due volte superiore al tasso di crescita demografica, tendenza che non può che rivelarsi insostenibile a lungo termine. L'impermeabilizzazione del suolo, che si verifica quando la terra è coperta da un materiale impermeabile come il cemento o l'asfalto, è una delle prime cause di degrado del suolo nell'Unione europea. L'impermeabilizzazione del suolo comporta un rischio accresciuto di inondazioni e di scarsità idrica, contribuisce al riscaldamento globale, minaccia la biodiversità e suscita particolare preoccupazione allorché vengono ad essere ricoperti terreni agricoli fertili.

In questo rapporto s'intende analizzare gli interventi normativi e le strategie messe in campo da alcuni Paesi europei per impedire che la risorsa suolo venga ulteriormente erosa. I dati relativi al territorio europeo non sono infatti confortanti.

La Commissione europea è impegnata a favorire un uso più sostenibile del terreno e del suolo. La Strategia tematica per la protezione del suolo del 2006 ha sottolineato la necessità di porre in essere buone pratiche per mitigare gli effetti negativi dell'impermeabilizzazione sulle funzioni del suolo. Questo obiettivo generale è stato ulteriormente esplicitato nel 2011 con la Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, nella quale si propone che, entro il 2020, le politiche dell'UE tengano conto delle loro conseguenze sull'uso dei terreni, con il traguardo di un incremento dell'occupazione netta di terreno pari a zero da raggiungere entro il 2050.

Una sfida veramente ambiziosa.

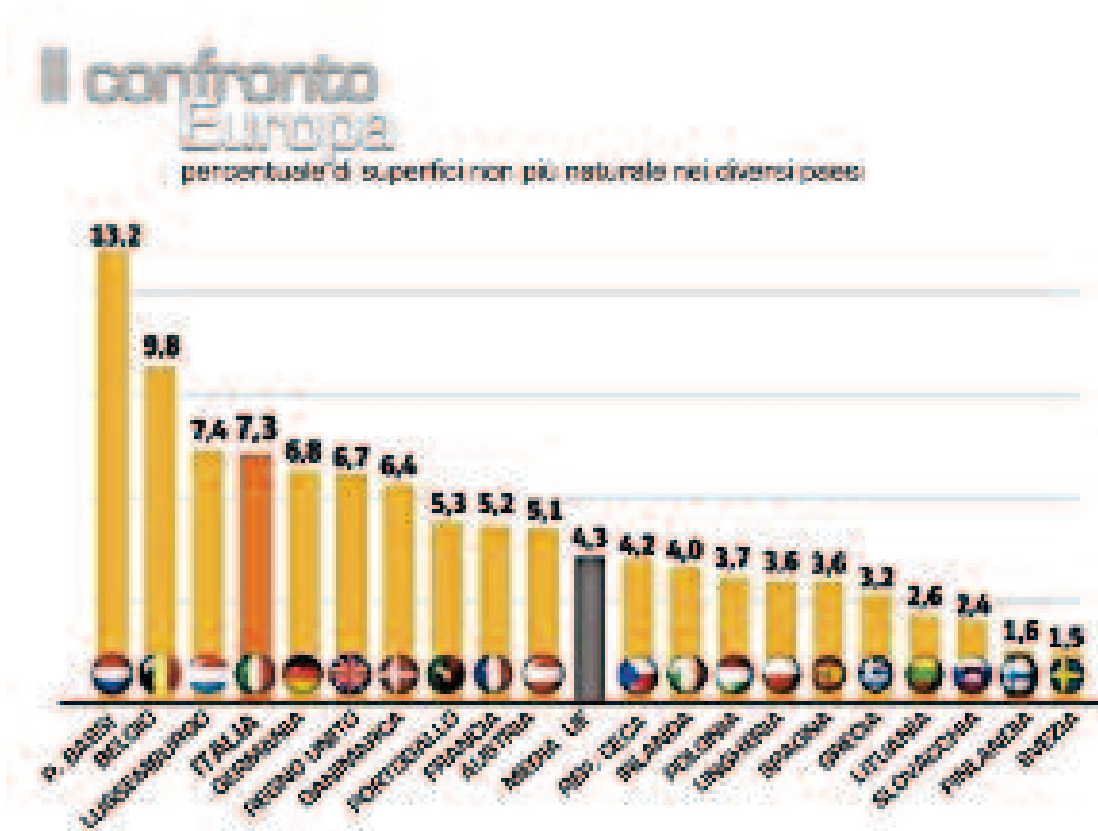


Fig. 4. Grafico con le percentuali di superfici non più naturali nei diversi paesi della Comunità Europea.

1.4.2. Germania, il governo e le strategie per la tutela del suolo

La Germania è stata senza dubbio uno dei primi paesi che più compiutamente, si è occupato del consumo di suolo, inserendo il problema nella più generale politica per il perseguimento di uno sviluppo sostenibile. Nel 1985 viene infatti introdotta dal governo tedesco una Strategia per la tutela dei suoli che vede una prima formulazione di principi per la sua tutela seguita, nel 1987, dalle definizioni delle azioni da intraprendere per rendere effettivi tali principi. In particolare vengono inserite in modo interdisciplinare, all'interno della legislazione e dei regolamenti, delle disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e, contemporaneamente, si incoraggiano ricerche e progetti pilota per l'introduzione delle buone pratiche nel governo del territorio. Nel 1998, nell'ambito del programma per le politiche ambientali dello Stato Federale viene fissato un limite quantitativo rispetto alla crescita allora registrata di 129 ettari al giorno. Tale limite, da raggiungere entro il 2020, è di 30 ettari al giorno e la modalità per raggiungerlo è quella di disgiungere lo sviluppo economico dall'utilizzo dei suoli liberi; ciò è possibile solo imponendo una politica di riutilizzo dei suoli già impermeabilizzati. Nel 1999 entra in vigore una legge per la tutela dei suoli, si passa dunque dalla definizione di linee guida e politiche generali per il contenimento del consumo di suolo a veri e propri strumenti giuridici. La legge si articola in due momenti: l'inserimento della tutela dei suoli in tutte le regolamentazioni e norme di settore e l'inserimento del principio di prevenzione. Quest'ultimo, viene applicato alla tutela per quanto riguarda tutti quegli aspetti che possono deteriorare questa risorsa: inquinamento, impermeabilizzazione, etc. per evitarne il più possibile la compromissione. Un approccio normativo così completo e puntuale è stato possibile solo grazie alla contemporanea attività di ricerca ed analisi portata avanti dal governo per la misurazione del fenomeno. La pianificazione del territorio è normata dalla legge federale sulla pianificazione, riformata nel 1998 proprio con l'inserimento di misure per il contenimento del consumo di suolo, e dal Codice federale di edificazione (1998): entrambi gli atti dettano l'utilizzo efficace ed efficiente del suolo per uno sviluppo sostenibile degli insediamenti. Nel 2002 il Governo Tedesco dà vita al Comitato dei Segretari di Stato per lo Sviluppo Sostenibile, composto da dieci ministri, all'interno del programma dell'Agenda 21. Il Comitato, che si occupa di formulare strategie a lungo termine e del monitoraggio delle azioni intraprese, stabilisce obiettivi quantitativi, tra cui "ridurre il consumo giornaliero di suolo per uso residenziale e per le infrastrutture da 129 ettari al giorno del 2002 a 30 ettari al giorno entro il 2020".

La Politica per la riduzione del consumo di suolo poggia su quattro principi:

- 1 Le scelte di nuova occupazione di aree devono essere sostenute da un quadro attendibile dei costi economici e sociali;
- 2 Gli strumenti economici e fiscali possono completare quelli della pianificazione urbanistica e territoriale aumentando notevolmente l'efficacia dell'azione
- 3 È necessario rafforzare gli strumenti della pianificazione urbanistica e territoriale e promuovere la cooperazione fra enti locali
- 4 Il dialogo fra gli attori deve essere sostenuto tramite la realizzazione di progetti pilota.

Il **primo punto** parte dal presupposto che la dispersione insediativa genera costi economici e sociali elevatissimi: portare l'infrastrutturazione primaria in modelli insediativi caratterizzati dalla

dispersione ricade sulla collettività con costi molte volte superiori rispetto a quelli che potrebbero essere sostenuti in un centro urbano densamente costruito. Inoltre i costi ambientali sono enormemente più alti in quanto qualsiasi intervento che determina una perdita di qualità dell'ambiente è irreversibile e dunque il suolo non può essere riportato alla situazione precedente, neanche con un grande investimento di risorse. Ecco perché il Governo Tedesco intende realizzare un modello che possa contabilizzare questi diversi aspetti e consentire dunque di individuare per lo sviluppo quelle aree per le quali i costi economici, sociali, ambientali sono meno elevati.

Il **secondo punto** intende sviluppare dei meccanismi fiscali che consentano di disincentivare l'occupazione di aree libere. Per esempio, prevedendo una diversa tassazione sugli immobili a seconda che siano realizzati o meno su aree già urbanizzate.

Il **terzo punto** riguarda gli strumenti della pianificazione urbanistica e territoriale, essi sono relativi per lo più alla destinazione d'uso dei suoli e a questo proposito, come abbiamo visto, vi sono all'interno della prima legge per la tutela del suolo delle norme, che disciplinano il riutilizzo e la riqualificazione di aree dismesse e il principio di prevenzione applicato all'utilizzo del suolo.

Questi meccanismi devono essere inseriti nella pianificazione anche a livello regionale.

Infine il **quarto punto** evidenzia la necessità affinché la Strategia si concretizzi attraverso esperienze pilota che consentano, da un lato, di verificare l'effettiva concretezza degli obiettivi che sono stati fissati e, dall'altra, di incoraggiare la collaborazione e la messa a sistema delle esperienze tra i vari attori coinvolti.

Nell'ottobre del 2004 il Governo Federale ha definito alcuni principi guida da cui sono scaturiti 300 progetti pilota per la riduzione del consumo di suolo e per lo sviluppo sostenibile dei territori, questo programma denominato REFINA (*Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement*) è parte della Strategia Nazionale per la Sostenibilità e punta a definire delle procedure innovative per il contenimento del consumo di suolo. Il programma ha coinvolto più di 1000 soggetti tra istituti scientifici, amministrazioni pubbliche, associazioni ambientaliste, creando una rete di conoscenze ed esperienze estremamente variegata e all'inizio del 2006 erano 116 i progetti avviati e finanziati dal Governo Federale.

I progetti hanno sviluppato alcuni aspetti: la cooperazione regionale, sviluppando ad esempio delle strategie per lo sviluppo delle aree commerciali a livello regionale; l'utilizzo di strumenti economici che hanno consentito di indirizzare gli investimenti privati verso il recupero delle aree dismesse e verso la città consolidata; l'utilizzo di strumenti estremamente innovativi come la contabilizzazione ecologica che ha consentito ai comuni di calcolare i costi e i vantaggi delle scelte pianificatorie, non solo in un'ottica finanziaria ma anche ambientale e sociale; il ciclo del suolo che ha visto ad esempio il recupero delle ex aree militari dismesse, prevedendo in alcuni casi anche la bonifica di siti contaminati; la sensibilizzazione e la comunicazione, in modo da rendere consapevoli i cittadini e le pubbliche amministrazioni dell'importanza della pianificazione e della gravità del problema del consumo di suolo. Nel 2008 il Governo Federale decide di sviluppare ulteriormente la propria Strategia per la Sostenibilità e lo fa attraverso un *Progress Report* che, sulla base del documento del 2002, ne implementa i contenuti e gli obiettivi. Dopo aver definito la situazione del territorio tedesco e passato in rassegna gli interventi intrapresi dal Governo Federale fino a quel momento, il rapporto si concentra sulle possibili prospettive future: cosa può essere ulteriormente migliorato? Quali strumenti possono essere ancora introdotti? Gli strumenti finanziari che sono stati impiegati a partire dal 1998, come abbiamo visto, sono gli incentivi per le densificazioni della città consolidata, per il riutilizzo delle aree degradate (*Flächenkreislauf* ciclo dei suoli) e per l'utilizzo di metodologie costruttive che riducano l'impatto sull'am-

biente; a questo il Governo Federale ha aggiunto una serie di interventi per migliorare l'attrattività dei centri urbani oltreché la loro funzionalità, ad esempio offrendo dei finanziamenti per il recupero di edifici in stato di abbandono o degrado. Un punto che è ancora da sviluppare, ma che secondo il Governo tedesco ha buone potenzialità, è l'analisi costi-benefici sull'utilizzo dei suoli. Questo strumento è estremamente utile per i Comuni, che con difficoltà fanno propria una strategia di sviluppo a scala nazionale e che spesso sono legati ad interessi locali. In particolare il Governo si propone di sviluppare alcuni dei progetti innovativi portati avanti dai *Länder* nel contesto del REFINA²⁶. Inoltre si prevede di implementare i costi per chi intende costruire su suolo libero, mentre, per incentivare il riutilizzo del suolo già impermeabilizzato, si intende provvedere alla creazione di fondi immobiliari che comprendano, in interventi più estesi, le aree da riqualificare, singolarmente non vendibili; questa operazione è realizzabile anche grazie ai fondi europei previsti dal progetto JESSICA²⁷ (*Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas*), che possono essere impiegati per offrire incentivi o prestiti. E' inoltre in esame, una proposta di legge per implementare il legame tra le previsioni di sviluppo insediativo e dei servizi, incluse le infrastrutture, e la reale domanda, in un'ottica di medio-lungo termine. Infine viene sottolineata dal Governo Federale l'importanza che, a tutti i livelli di governo, siano predisposti degli obiettivi per il contenimento del consumo di suolo in modo da creare un sistema di interventi che copra tutto il territorio nazionale.

²⁶ Fin dal 2004, nell'ambito dell'obiettivo 30 ettari è stato istituito il fondo di ricerca REFINA (*Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement*), dotato di 22 Mio. di Euro, con il quale sono stati finanziati progetti di ricerca nell'ambito della comunicazione ambientale: comunicazione fra istituzioni diverse, fra interessi confliggenti, fra linguaggi disciplinari distinti. Forme nuove di comunicazione per sensibilizzare l'opinione pubblica rispetto alle strategie di uso sostenibile della risorsa suolo, ma anche forme di coinvolgimento diretto dei proprietari, di discussione con le famiglie in procinto di trasloco, di inclusione di investitori privati.

²⁷ JESSICA (*Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas*) è l'acronimo inglese dell'iniziativa congiunta a favore dello sviluppo urbano sostenibile della Commissione europea e della Banca europea per gli investimenti (BEI), in collaborazione con la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa (CEB). In base alle nuove procedure, gli Stati membri hanno la facoltà di scegliere di utilizzare parte degli stanziamenti dei Fondi strutturali per effettuare investimenti rimborsabili a favore di progetti inseriti in un piano integrato per lo sviluppo urbano sostenibile. Gli investimenti in questione, che possono assumere la forma di fondi propri, prestiti e/o garanzie, sono effettuati attraverso Fondi di sviluppo urbano e, se necessario, attraverso Fondi di partecipazione.

1.4.3. Gran Bretagna, il governo e le strategie per la tutela del suolo

Il modello inglese si è caratterizzato, fino all'avvento del cosiddetto Nuovo Laburismo, per l'assenza di una pianificazione a livello regionale. Con l'avvento del Laburismo si riafferma con forza l'importanza dell'attività di pianificazione e con questo obiettivo viene emanata la legge per la Pianificazione e la Compensazione nel 1991, che attribuisce grande rilievo ai Piani Urbanistici Locali. Comincia così il processo di decentramento amministrativo che dal 1997 vede il passaggio da un Piano Locale, come strumento settoriale, ad un Piano Regionale, come strumento di pianificazione strategica. Questa trasformazione si è resa possibile in seguito all'istituzione di otto nuove assemblee, le *Regional Planning Bodies*, organi di governo locale che definiscono le *Regional Spatial Strategies*, sviluppano cioè strategie a livello regionale, relativamente alla pianificazione, allo sviluppo economico, alla gestione dei rifiuti, all'*housing* sociale, alla sanità. Questa riorganizzazione amministrativa ha consentito di semplificare enormemente l'attività di pianificazione superando le frammentazioni dei compiti e le sovrapposizioni che fino a quel momento avevano caratterizzato questo aspetto della gestione del territorio. I *Planning Policy Guidance*, e i loro sostituti, i *Planning Policy Statement*, sono predisposti dal governo, dopo una consultazione pubblica, per spiegare disposizioni di legge e fornire un orientamento alle autorità locali sulla programmazione politica e sul funzionamento del sistema di pianificazione. Per il contenimento dell'*urban sprawl* e per imporre un uso efficiente ed efficace del suolo, il Governo inglese ha utilizzato questi strumenti declinandoli di volta in volta. A seguire analizzeremo i due interventi più significativi, dal punto di vista delle politiche di pianificazione: il PPG 2 sulle *Green Belts* e il *Planning Policy Statement 3* sull'*Housing*.

Istituite nel 1955, le *Green Belts* sono delle cinture verdi che circondano i centri urbani costringendoli in confini non valicabili per l'espansione edilizia. La *Planning Policy Guidance 2*, è stata pubblicata nel gennaio del 1995 e in quell'anno l'estensione delle *Green Belts*, era di 1.556.000 ettari, circa il 12 % del suolo inglese, suddiviso in 14 *Green Belts*; ad oggi, secondo l'*Office of Deputy Prime Minister*, raggiunge una superficie di quasi 1.700.000 ettari. Quindi si può affermare che questa politica è stata vincente, ha infatti determinato un aumento notevole della superficie verde tutelata e ha introdotto modalità di utilizzo delle aree diverse.

Gli obiettivi perseguiti dalla PPG 2, con l'istituzione delle *Green Belts* sono:

- 1 Prevenire l'*urban sprawl* conservando i terreni aperti;
- 2 Impedire che si generi una continuità tra una città e un'altra;
- 3 Proteggere la campagna e le attività che vi si svolgono: l'agricoltura e la silvicoltura;
- 4 Conservare le caratteristiche specifiche delle città storiche con il loro contesto;
- 5 Aiutare la rigenerazione urbana, incoraggiando il riutilizzo di aree urbanizzate abbandonate.

The London Green Belt Council (LGBC)(2002), Notes. Testo disponibile al sito: <http://www.greenbeltsociety.org.uk>.

L'espressione *green belt* (letteralmente "contura verde") fu introdotta da E.Howard per indicare una cintura di spazi verdi intorno ad una città. Cfr. Toccolini A., Rovelli R., Senes G. e Fumagalli N. (2004), ferrovie dismesse e greenways, associazione Italiana Greenways, Milano.

Questi obiettivi, se perseguiti, consentono il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, qualsiasi altro tipo di sviluppo, è da considerarsi dannoso per le *Green Belts*. Le politiche di pianificazione prevedono anche quale può essere l'uso delle *Green Belts*: esse rappresentano principalmente un modo per i cittadini di accedere facilmente alle aree verdi, ma consentono loro anche di svolgere attività ricreative come lo sport, di godere di paesaggi intatti a pochi passi dal centro urbano, di capire l'importanza della conservazione della natura e delle attività agricole. Queste aree verdi dunque sono oggetto di una tutela attiva che ne consente l'uso antropico nel rispetto dell'integrità e delle funzioni che esse svolgono. Caratteristica essenziale delle *Green Belts* è infatti la loro *permanence*; per assicurare questa caratteristica i loro confini sono inseriti all'interno degli strumenti di pianificazione regionali e una volta approvati non possono più essere ridotti o alterati a meno di circostanze eccezionali e mai nei casi di abbandono dei terreni agricoli. Qualora sia proposta una modifica di tali confini, il Segretario di Stato dovrà valutare se l'autorità di pianificazione ha preso in considerazione ogni possibile alternativa di sviluppo al di fuori dei confini delle *Green Belts*. In ogni caso dovrà essere adottata e approvata una modifica agli strumenti di pianificazione locale. Laddove siano già presenti dei piccoli centri abitati all'interno dei confini delle *Green Belts*, si prevedono tre modalità di pianificazione per le quali: non è possibile realizzare nuovi edifici, oppure è possibile realizzare delle integrazioni (*infilling*) ma solo rispettando le specificità costruttive del centro urbano, infine è possibile realizzare interventi più estesi, ma comunque estremamente limitati, solo prevedendo delle modalità di sviluppo pianificate ed estremamente rigide. Per quanto riguarda più in generale le nuove costruzioni all'interno delle *Green Belts*, esse non sono consentite, fatto salvo per quelle destinate all'agricoltura e alla silvicoltura, alle strutture essenziali per praticare sport all'aperto e per le attività ricreative (qualsiasi altro uso che non entri in conflitto con gli obiettivi di tutela previsti per queste aree), per gli interventi su edifici esistenti (ampliamenti limitati, alterazioni o sostituzioni che mantengano la stessa volumetria dell'immobile), per limitati interventi di *housing* sociale laddove previsto dalle politiche di pianificazione del Governo.

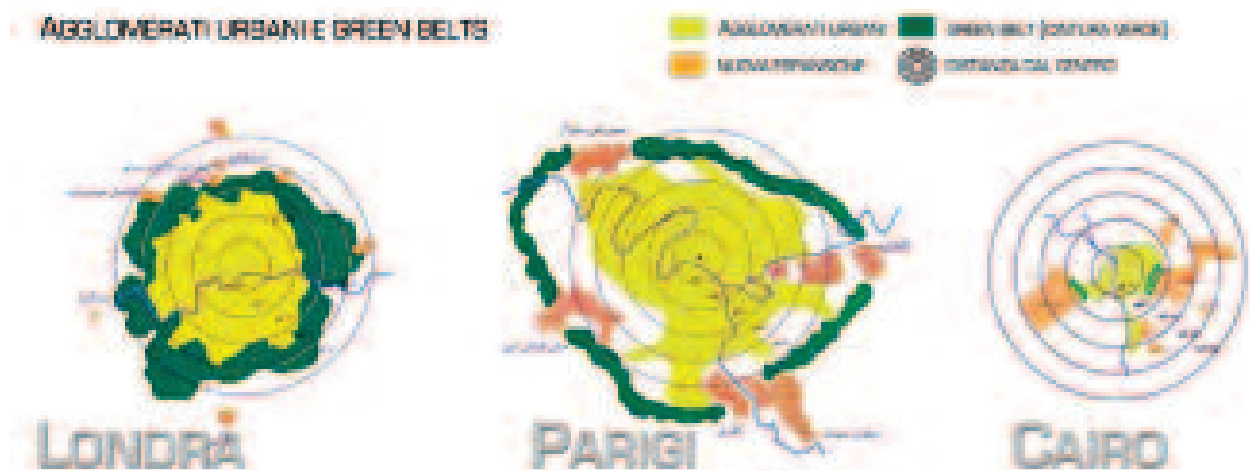


Fig. 5. Agglomerati urbani e green belts

Il Riutilizzo degli edifici esistenti all'interno delle *Green Belts* è considerato un tipo di sviluppo sostenibile, a patto che:

- - l'intervento non abbia un impatto eccessivo sulla openess delle *Green Belts*,
- - il terreno circostante gli edifici non sia usato in modo improprio,
- - sia rispettato lo stile costruttivo locale e i materiali già utilizzati
- - non sia necessaria una completa ricostruzione della struttura

Le autorità locali non possono respingere una richiesta di riutilizzo di un edificio senza considerare la possibilità di superare le obiezioni sollevate, imponendo delle modifiche ragionevoli. Gli interventi di riqualificazione, completi o parziali, di siti già fortemente sviluppati all'interno delle *Green Belts*, devono essere considerati come delle opportunità per migliorare la condizione ambientale dei luoghi, a volte fortemente compromessa; possono essere inseriti, a questo scopo, dalle Autorità locali per la Pianificazione nei piani di sviluppo, tenendo sempre in considerazione alcuni criteri: il basso impatto dell'intervento sulla *openess* delle *Green Belts*, il raggiungimento degli obiettivi fissati nel documento per l'uso dei territori, alcune indicazioni di carattere tecnico (l'altezza degli edifici non deve superare quella degli edifici pre-esistenti e così come la superficie). La riqualificazione, solitamente, non incide come costo sul settore pubblico, per quanto riguarda i servizi e le infrastrutture. Le autorità locali che si occupano della pianificazione, devono però tenere in considerazione l'impatto che nuove infrastrutture potrebbero avere sulle *Green Belts* e prevedere una quota adeguata nel proprio bilancio per i futuri interventi di manutenzione e di tutela del paesaggio e delle aree verdi. È evidente, dunque, come le politiche relative al riuso e alla riqualificazione dei suoli siano fortemente incoraggiate dal Governo inglese, anche in aree vincolate e tutelate, come sono le *Green Belts*. Questo indirizzo politico diverrà ancor più chiaro nel momento della definizione delle linee guida per l'*Housing* che adesso vedremo. Redatte nel giugno del 2010, queste linee guida intendono promuovere gli obiettivi sociali, economici e ambientali di sviluppo della società inglese, pianificando luoghi dove i cittadini possano vivere e lavorare in una *sustainable community*. Questo tipo di intervento di indirizzo passa irrinunciabilmente, come nel caso delle *Green Belts*, dal livello locale, in particolare è rivolto alle Autorità Locali di Pianificazione e ai *Regional Planning Bodies*, assemblee regionali che si occupano di pianificare le strategie a livello regionale. L'impegno del governo inglese è quello di migliorare l'accessibilità e l'offerta di abitazioni per tutte le comunità, incluse quelle agricole. Gli obiettivi generali che questo documento di indirizzo si pone sono dunque: garantire un'elevata qualità degli edifici; consentire l'accesso alle abitazioni al maggior numero possibile di cittadini, in particolar modo a chi si trova in una situazione di difficoltà e di bisogno; sviluppare piani abitativi che prevedano servizi, infrastrutture e la possibilità per tutti di raggiungere il proprio posto di lavoro; utilizzare in modo responsabile il suolo, affinché il suo uso sia efficiente ed efficace, e prevedere il riutilizzo di aree già precedentemente sviluppate.

Questi risultati, sono perseguiti tenendo sempre in considerazione alcuni principi:

- La crescita pianificata dovrà cercare di ridurre l'impatto dell'attività dell'uomo sull'ambiente, e considerare la gravità dei cambiamenti climatici e del rischio di alluvioni, in virtù dello sviluppo sostenibile;
- Approccio strategico;
- Le autorità locali di pianificazione e le assemblee regionali di pianificazione hanno un ruolo fondamentale nel definire la strategia che intendono perseguire nello sviluppo del proprio territorio;
- Reattività del mercato;
- Le autorità locali di pianificazione e le assemblee regionali di pianificazione, nel redigere i piani di sviluppo, dovranno tenere in considerazione il mercato immobiliare d'area;
- “Lavoro di squadra”;

La chiave del successo di questa politica di *housing* è data dalla collaborazione e dall'apporto di tutti i soggetti interessati: le autorità locali, i *Regional Planning Bodies*, le comunità locali, gli *stakeholders* e i fornitori dei servizi e delle infrastrutture, i costruttori e i rivenditori.

Approccio basato sui dati. I piani di sviluppo e le strategie regionali dovranno sempre basarsi su dati certi, in particolare la domanda effettiva di abitazioni e la disponibilità di suolo "Pianificare, monitorare, gestire", questi i principi alla base dell'azione pianificatoria della pubblica amministrazione. Per quanto riguarda la centralità di un approccio basato sui dati, la PPS 3 stabilisce l'importanza della determinazione di una strategia abitativa che tenga conto del reale fabbisogno a livello locale, regionale e nazionale, individuando nella collaborazione con gli stakeholders uno strumento per l'ottenimento di questi risultati. In particolare rivestono un ruolo di protagonisti le *Local Planning Authorities* e i *Regional Planning Bodies*, che devono determinare il fabbisogno abitativo a livello locale, sub-regionale e regionale.

A questo proposito devono essere considerati alcuni elementi:

- 1 I dati relativi ai livelli attuali e futuri della domanda di abitazioni e la loro accessibilità;
- 2 L'impatto che lo sviluppo abitativo potrà avere sugli aspetti ambientali, sociali ed economici, inclusa un'analisi costi-benefici;
- 3 La capacità delle infrastrutture esistenti e l'eventualità di creare nuovi servizi.

Definite in questo modo, le *Regional Spatial Strategies* individueranno il fabbisogno abitativo della regione e consentiranno la pianificazione locale su un periodo di almeno 15 anni. La PPS 3, fissa inoltre i criteri che permettono di individuare le aree più adatte allo sviluppo insediativo, le aree cioè che presentano un buon livello di infrastrutture e di servizi e che consentono un uso efficace del suolo. Al livello regionale i *Regional Planning Bodies*, attraverso la *Regional Spatial Strategy*, individuano aree vaste su cui intendono intervenire, indirizzandovi la domanda abitativa. I criteri per la scelta del luogo sono:

- L'analisi dei dati relativi all'andamento del fabbisogno abitativo a livello locale, sub-regionale, regionale e nazionale.
- La presenza di buoni trasporti pubblici e di sorgenti di energia rinnovabile per contribuire alla riduzione delle emissioni di carbonio.
- La presenza di politiche nazionali che supportino uno sviluppo abitativo in quell'area.
- Circostanze particolari che possono influenzare la scelta relativamente al mercato immobiliare: ad esempio, nei casi di una forte domanda insediativa, oppure, al contrario, una domanda insediativa bassa che è necessario rinnovare, anche intervenendo sugli edifici esistenti.

Inoltre nella scelta del luogo più adatto allo sviluppo, va data assoluta priorità alle aree precedentemente urbanizzate, in particolar modo le aree e gli edifici abbandonati e in stato di degrado. Un obiettivo chiave per la PPS 3 consiste nell'utilizzo efficace del suolo da parte delle *Local Authorities* e questo deve avvenire attraverso il riutilizzo dei suoli già impermeabilizzati. Il target fissato dal Governo inglese viene qui richiamato: almeno il 60 % delle nuove abitazioni devono essere realizzate su suolo già urbanizzato, questa definizione include aree ed edifici che sono stati ab-

bandonati o sono in stato di degrado oppure utilizzati ma che potrebbero essere riqualificati. Ciascuna Regione può decidere di fissare un target più alto mentre le *Local Authorities* possono, stabilire una propria strategia, facendo riferimento ai principi e ai target fissati dalle regioni, prevedendo ad esempio diversi interventi da preferire a seconda dell'uso che precedentemente è stato fatto del suolo. Infine, estremamente interessante risulta essere la previsione per l'entrata in vigore delle disposizioni stabilite nel documento. Le autorità che si occupano di pianificazione dovranno tenere presente gli indirizzi qui proposti anche per i piani realizzati prima del 2010 (comunque dopo il 2007). Se un piano di sviluppo insediativo non risponde ai criteri stabiliti per uno sviluppo sostenibile deve essere fermato, anche laddove siano già stati rilasciati i permessi di edificazione. Questo a testimoniare come l'interesse ad uno sviluppo sostenibile abbia un valore collettivo che supera quello dell'interesse del privato. Il *National Land Use Database* è un database, aggiornato annualmente, che contiene informazioni sui suoli già impermeabilizzati ed edificati in Inghilterra che possono essere adatti allo sviluppo. Sono conosciuti con il termine "*brownfield*" e classificati in cinque categorie:

- 1 terreni già edificati ma ora in stato di degrado
- 2 terreni abbandonati ed edificati
- 3 edifici vuoti
- 4 suoli già precedentemente impermeabilizzati o edificati attualmente in uso e assegnati nei piani locali o con licenza edilizia
- 5 suoli già precedentemente impermeabilizzati o edificati attualmente in uso potenzialmente riqualificabili ma non assegnati all'interno di un piano e senza una licenza edilizia.

Lo scopo del NLUD-PDL database è fornire un elenco coerente, completo e aggiornato di tutti i terreni in precedenza sviluppati ed edificati in Inghilterra che possono essere adatti ad un nuovo sviluppo, qualora siano vuoti, abbandonati o ancora destinati ad un uso produttivo.

Il National Land Use Database è un database, aggiornato annualmente, che contiene informazioni sui suoli già impermeabilizzati ed edificati in Inghilterra, che possono un potenziale per le politiche di sviluppo. Sono conosciuti con il termine "*brownfield*" e classificati in cinque categorie: terreni già edificati ma ora in stato di degrado; terreni abbandonati ed edificati; edifici vuoti; suoli già precedentemente impermeabilizzati o edificati attualmente in uso e assegnati nei pianilocali o con licenza edilizia; suoli già precedentemente impermeabilizzati o edificati attualmente in uso potenzialmente riqualificabili, per i quali non è assegnato ancora un piano d'azione.

1.4.4. Francia, il governo e le strategie per la tutela del suolo

Alla fine degli anni Novanta tre leggi hanno consentito una revisione totale nella politica di gestione del territorio:

La **legge Voynet** del 25 giugno 1999 di indirizzo per l'assetto e lo sviluppo sostenibile del territorio;

La **legge Chevènement** del 12 luglio 1999 per il Rafforzamento e la semplificazione della cooperazione intercomunale;

La **legge Gaysot-Besson** del 13 dicembre 2000, conosciuta come SRU - Solidarietà e Rinnovamento Urbano.

Questo impianto normativo, come si vedrà, offre spunti molto interessanti in materia di contenimento del fenomeno dell'*urban-sprawl*.

La *Loi Voynet* riformula l'assetto amministrativo statale e regionale, introducendo tre livelli di governo: le *Regions*, i *Pays* (sono definiti come territori che presentano una coesione geografica, culturale, economica e sociale), le *Agglomérations* (Aree urbane con più di 50.000 abitanti e almeno un centro urbano con più di 15.000 abitanti). L'attività svolta da questi attori è modulata sulle strategie e sugli obiettivi di pianificazione e di sviluppo stabiliti dallo Stato, i quali vengono definiti nei contratti stipulati tra Stato e Regioni, nei *Contrats de pays* e nei *Contrats d'agglomérations* prevedendo anche un'allocatione di risorse. La *Loi Chevènement* riorganizza invece l'aspetto amministrativo legato alle intercomunalità, in particolare la norma prevede tre forme di associazioni comunali:

- Le *Communautés de communes*. Aree generalmente poco urbanizzate, non definite sulla base della popolazione residente e con una durata che può essere anche limitata.

- Le *Communautés urbaines*. Aree urbane con più di 500.000 abitanti

- Le *Communautés d'agglomération*. Aree urbane con più di 50.000 abitanti e almeno un centro urbano con più di 15.000 abitanti.

L'ultima fattispecie è stata introdotta proprio dalla riforma in questione e consente di individuare e gestire ampi spazi urbani e spazi rurali in modo più coerente ed unitario.

La riforma stabilisce inoltre un apporto di risorse alle *Communautés d'agglomération* che dispongono, in tal modo, di una fiscalità propria. I comuni sono tenuti, infatti, a mettere in comune

Le *Communautés de communes* e delle *Communautés urbaines*, sono enti pubblici per la cooperazione (EPCI) con la propria imposta, vale a dire, con le proprie risorse fiscali.

Corrispondono a due categorie di raggruppamento comune:

La *Communautés de communes*, creata dalla legge del 6 febbraio 1992, raggruppa più comuni su un territorio di una unica giurisdizione e senza enclave. Questo duplice condizione non è richiesta per le *Communautés de communes* nati prima della legge del 12 luglio 1999, per il rafforzamento e la semplificazione della cooperazione intercomunale, o dalla trasformazione di un quartiere o di più comuni in applicazione della stessa legge [art. L. 5214-1 CGCL, ultimo comma].

Questo Ente associa più Comuni in una formula di solidarietà affinché si porti avanti un progetto congiunto di sviluppo e pianificazione territoriale.

Il 1 ° gennaio 2014, si sono registrati 1.903 *Communautés de communes*.

La *Communautés d'agglomération*, creata dalla legge del 12 luglio 1999, è una EPCI, che sostituisce una comunità EPCI che rimpiazza l'agglomerazione dei Comuni e raggruppa più Comuni su un territorio di una unica giurisdizione e senza enclave. Per le aree urbane, la comunità urbana deve essere composta da almeno 50 000 abitanti, intorno a uno o più comuni di 15 000. Questa soglia, tuttavia, non è richiesta quando l'area metropolitana comprende il capoluogo del dipartimento o la più grande città del dipartimento.

Dispone di competenze obbligatorie (pianificazione territoriale, sviluppo economico, equilibrio sociale dell'*habitat*, politica urbana) ed è libera di stabilire competenze opzionali. Il consiglio di Comunità può anche definire competenze che sono "d'interesse comunitario", per allargare il campo d'intervento della Comunità. Al 1 ° gennaio 2014, si sono registrate 222 comunità urbane. (fonte: www.vie-publique.fr.)

la TPU - *Taxe Professionnelle Unique*, tassa che colpisce le attività economiche *extra*-agricole. Questo approccio nella politica fiscale consente di ridurre la concorrenza tra comuni nel voler attrarre attività produttive e commerciali e permette, al contempo, di realizzare progetti con un più ampio bacino di utenza. Per sopperire alla deprivazione di questa entrata nelle casse dei singoli comuni e per incoraggiare il loro passaggio ad un sistema di agglomerazione, lo Stato mette a disposizione un fondo di compensazione (*Dotation Globale de Fonctionnement/ DGF*) a cui i comuni possono attingere per quelle spese che erano precedentemente coperte dalla TPU. Naturale completamento della riforma messa in atto alla fine degli anni Novanta, la *Loi Solidarité et Renouvellement Urbain-SRU* (n. 2000-1208 del 13 dicembre 2000)(vedi Fig.6.), ha l'obiettivo di rinnovare gli strumenti di pianificazione comunale e di area vasta, rafforzando dunque l'intercomunalità, in un'ottica di sviluppo sostenibile. L'articolo 1 definisce come gli *Schémas de cohérence territoriale*- SCOT (Piano di inquadramento in area vasta), i *Plans locaux d'urbanisme* (Piani a livello comunale) e le *Cartes Communales* (Piano semplificato per i piccoli comuni), nuovi strumenti urbanistici introdotti dalla norma, debbano determinare le condizioni per assicurare:

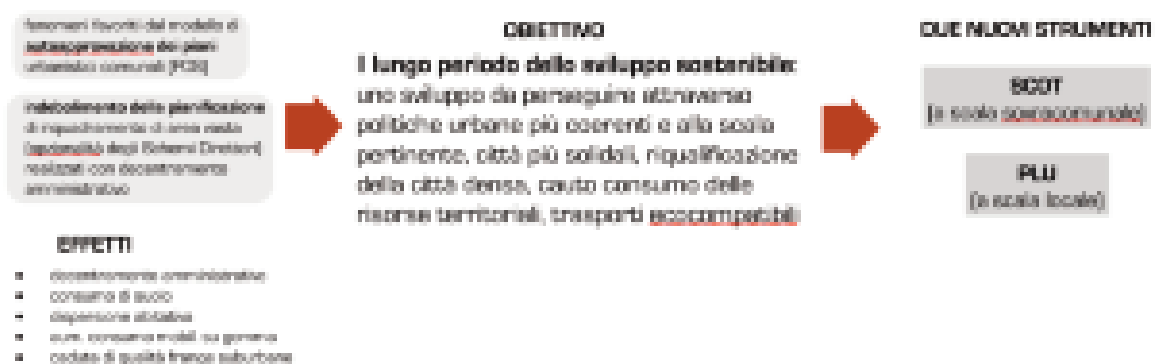
l'equilibrio tra lo sviluppo delle aree urbanizzate e delle aree rurali da una parte, la protezione degli spazi dedicati all'attività agricola, alla silvicoltura e la tutela degli spazi naturali e del paesaggio, dall'altra, nel rispetto degli obiettivi di sviluppo sostenibile la diversità delle funzioni urbane e la mixité sociale nell'habitat urbano e in quello rurale; è sempre necessario un utilizzo equilibrato ed efficiente degli spazi naturali, urbani, periurbani e rurali, e soprattutto la protezione dell'ambiente. Da questa prima definizione degli strumenti di pianificazione, si può intuire come il governo

VISIONE STRATEGICA

- **Proporre più che interdire**
incitare i territori alla solidarietà sociale ed ambientale per migliorare la qualità della vita
- **Rafforzare la capacità di intervento attraverso il gioco di squadra**
accrescere le performance di un territorio per aumentare la competitività

La legge ha rinnovato radicalmente gli strumenti della pianificazione comunale e di area vasta

La legge Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), n. 2000-1208 del 13 dicembre 2000



fonte: www.legifrance.gouv.fr

Fig. 6. Schema di sintesi della Legge di Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU).

francese voglia intraprendere un intervento di estrema completezza, prevedendo non soltanto la determinazione delle destinazioni d'uso e dunque la pianificazione urbanistica, ma anche l'intervento della pubblica amministrazione nella regolamentazione dei settori dei servizi pubblici, della protezione dell'ambiente e del paesaggio, del governo dello sviluppo urbano, della politica di *housing*, e dunque l'inserimento dei piani di settore nello stesso momento pianificatorio. Tutti i piani di settore devono infatti essere compatibili con lo SCOT e questo, a sua volta, deve essere conforme ai piani di indirizzo Statale e ai piani dei Parchi Naturali Regionali.

I *Plans locaux d'urbanisme* (PLU) individuano su scala comunale l'utilizzo che può essere fatto del suolo e quali sono le attività che possono esservi esercitate. Ovviamente si iscrivono all'interno della pianificazione di area vasta, dettagliando gli aspetti relativi ai coefficienti di occupazione dei suoli e alle regole costruttive. Filo conduttore di tutta la rivisitazione dell'attività di pianificazione è la partecipazione della cittadinanza durante tutti i procedimenti di definizione degli strumenti, sia per quanto riguarda lo SCOT che il PLU. Questo aspetto è centrale per una norma che è stata concepita per raggiungere un obiettivo di sostenibilità durevole e soprattutto condivisa.

La legge Solidarité et Renouveau Urbain (SRU), n. 2000-1208 del 13 dicembre 2000.

Proposta ed approvata dal governo Jospin, la legge ha rinnovato radicalmente gli strumenti della pianificazione comunale e di area vasta e, malgrado alcuni emendamenti peggiorativi introdotti dall'attuale governo di centro-destra, sta già producendo alcuni risultati interessanti, soprattutto nei contesti urbani e metropolitani più sperimentali e innovativi. La legge SRU persegue l'obiettivo di lungo periodo dello sviluppo sostenibile: uno sviluppo da perseguire attraverso politiche urbane più coerenti e alla scala pertinente, città più solidali, riqualificazione della città densa, cauto consumo delle risorse territoriali, trasporti ecocompatibili. La legge è scaturita da una lucida riflessione critica su alcuni effetti indesiderabili del decentramento amministrativo realizzato a partire dai primi anni '80 dello scorso secolo; in particolare sono al centro dell'attenzione del legislatore gli elevatissimi consumi di suolo nelle aree di frangia urbana prodotti dalla dispersione abitativa, l'aumento del consumo di mobilità su gomma, la crescente doppia velocità e la caduta della qualità della vita nelle città e nelle frange suburbane: fenomeni che sono stati favoriti dal modello di autoapprovazione dei piani urbanistici comunali (POS) e dal simmetrico indebolimento della pianificazione di inquadramento di area vasta (opzionalità degli Schemi Direttori) realizzati con il decentramento amministrativo.

Due sono i nuovi strumenti urbanistici previsti dalla legge: lo SCOT (a scala sovracomunale) e il PLU (a scala comunale).

1.4.5. Italia, il governo e le strategie per la tutela del suolo

Il dato incontestabile da cui partire è senza dubbio il fatto che nel nostro Paese è in atto un processo di edificazione che prescinde totalmente dagli strumenti di pianificazione sia perché compiuto, in larga parte, in deroga ai PRG (Piani Regolatori Generali) vigenti, sia in quanto assume come riferimento una pianificazione paesistica in via di rifacimento, ancora non adeguata alle prescrizioni e agli obiettivi sanciti dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.lgs. n. 42/2004). Con il Codice del 2004, successivo alla riforma del Titolo V della Costituzione del 2001 in merito al riparto delle competenze legislative con le Regioni, lo Stato ha ribadito la propria centralità in materia di tutela del Patrimonio culturale e dell'Ambiente. Va da sé, tuttavia, che il consumo di suolo è materia che si intreccia anche con le questioni del Governo del Territorio che continua ancora ad avere come norma di riferimento la legge urbanistica statale del 1942, ormai ampiamente superata sia dal punto di vista temporale sia da quello del quadro costituzionale di riferimento.

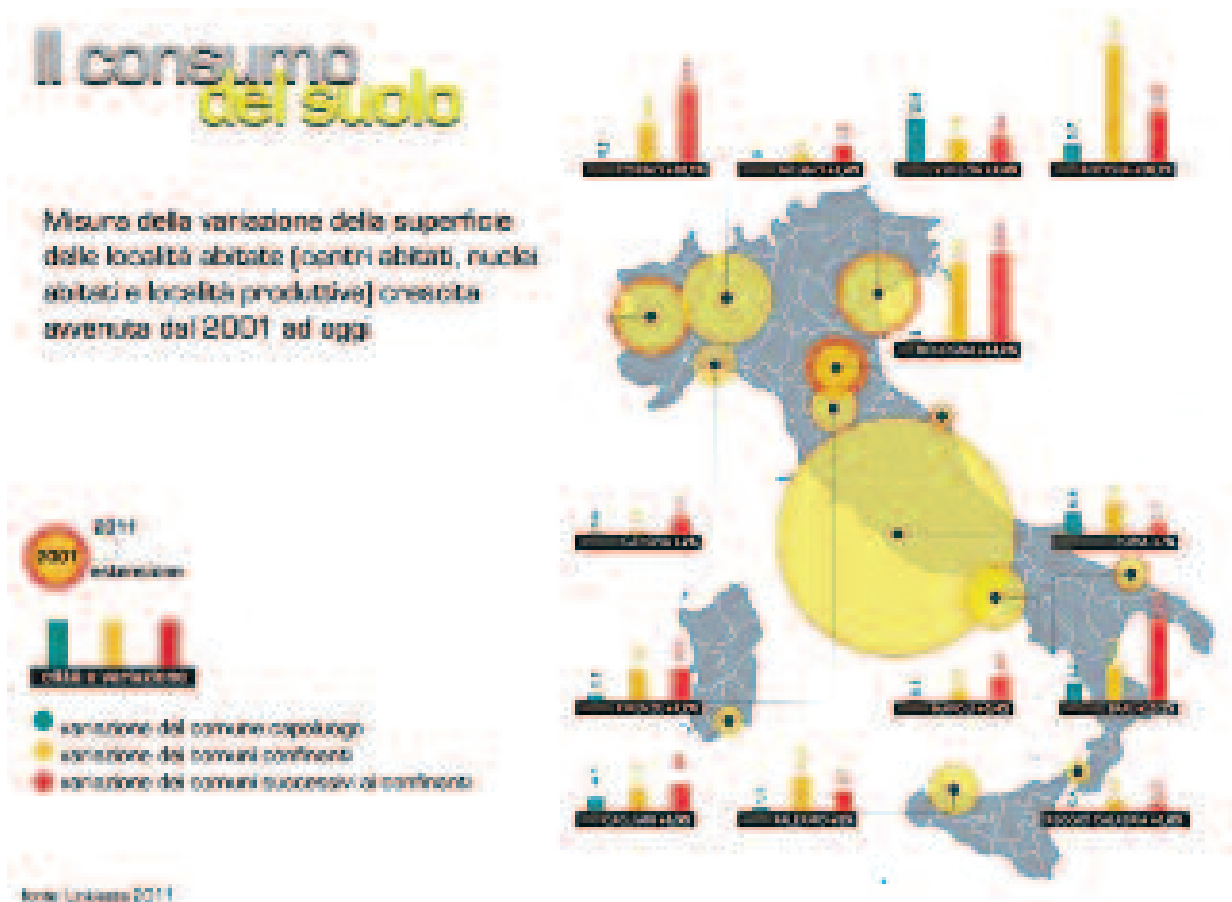


Fig. 6. Dati relativi alla variazione della superficie delle località abitate in Italia.

In Italia, le banche dati inerenti il consumo di suolo sono di mediocre qualità, eterogenee anche per quanto riguarda la definizione dell'oggetto d'indagine (non esiste una definizione condivisa della locuzione "consumo di suolo"), non adeguatamente aggiornate e prive di un set di dati raccolti in modo omogeneo e alle medesime soglie temporali (Bianchi, Zanchini, 2011).²⁸

²⁸ Bianchi D., Zanchini E., (2011), *Ambiente Italia 2011*, Edizioni Ambiente, Milano

Proprio a causa dell'eterogeneità dei dati disponibili, la valutazione precisa e univoca della superficie "consumata" in Italia risulta impossibile. Se, infatti, secondo i dati del progetto europeo Lucas nel 2009 la superficie dal fenomeno era pari al 7,3% dell'intera superficie nazionale (21.997 km²), per le basi territoriali dell'Istat²⁹ (riferite al 2011) tale valore sarebbe di 20.298,5 km² e per i risultati del progetto Corine Land Cover (Clc, 2006)³⁰ addirittura di 14.740 km². Una così grande discrepanza è dovuta ad una serie di fattori: in primo luogo al fatto che il protocollo Clc soffre di un basso livello di risoluzione a causa delle dimensioni delle celle unitarie di misura, determinando la produzione di dati di urbanizzazione di gran lunga inferiori alla realtà, in presenza di urbanizzazioni disperse e di infrastrutture lineari che non vengono "lette" da Clc. La grossa sottostima del dato in Clc appare ancora più evidente se confrontata con le basi territoriali Istat, le quali, pur individuando una superficie interessata maggiore di oltre 5.000 km² rispetto al Clc, non prendono in considerazione le superfici "antropizzate" a vario titolo, ma solamente quelle "edificate", per nuclei di rilevanti estensioni (almeno 15 edifici accumulati da una relazione di prossimità). Al rilevamento delle superfici edificate sfuggono dunque notevoli superfici infrastrutturate (ad esempio la viabilità, o i suoli compromessi da attività di cava o discarica), così come l'intera categoria delle "case sparse".

Sostanzialmente, in Italia, non sono disponibili dati precisi e dettagliati, anche a causa del fatto che non esistono ancora metodologie e caratteristiche standard volte all'implementazione di basi di dati nazionali da parte delle singole regioni: la realizzazione di basi dati delle coperture e degli usi del suolo a scala regionale è, infatti, demandata alla volontà delle singole regioni.

È, in ogni caso, evidente il radicale cambiamento che ha interessato il territorio italiano dagli anni '50 del secolo passato ad oggi: secondo una recente indagine dell'Ispra, infatti, la superficie interessata dal fenomeno è passata dal 2,8% del 1956 al 6,9% del 2010; nello stesso periodo il territorio nazionale edificato e, quindi, sottratto all'agricoltura è aumentato del 166% (Consiglio dei Ministri, 2012)³¹.

In Italia, il consumo di suolo non è stato un fenomeno distribuito omogeneamente, sia a causa della morfologia del paese sia per ragioni sociali ed economiche differenti fra le varie regioni.

Le regioni più interessate al fenomeno, sia in termini assoluti che in rapporto alla superficie e alla popolazione regionale, sono Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Un'altra regione che presenta un andamento preoccupante è il Lazio che, in termini di località abitate, vede aumentare la loro estensione tra il 2001 e il 2011 di più di 152 km² (corrispondente ad un aumento del 7,6%). Quindi, le più importanti regioni italiane sono caratterizzate da un modello ad alto consumo di suolo che si manifesta già da un cinquantennio e che si è ulteriormente aggravato nell'ultimo decennio.

Parallelamente, c'è da notare la presenza di altre regioni che nel passato hanno risentito in misura minore della sottrazione di superficie agricola, ma che nel periodo 2001 | 2011 hanno invertito la tendenza con un inevitabile snaturamento delle caratteristiche del proprio territorio che è, in generale, ancora ben preservato dal depauperamento delle proprie valenze (Istat, 2012). La Basilicata e il Molise, per esempio, hanno visto aumentare le loro superfici urbanizzate

²⁹ Istat (2012), Rapporto annuale 2012, Rubbettino print, Catanzaro.

³⁰ Il progetto Corine Land Cover (CLC) è nato a livello europeo specificamente per il rilevamento e il monitoraggio delle caratteristiche di copertura e uso del territorio, con particolare attenzione alle esigenze di tutela ambientale.

Per informazioni più dettagliate, consultare, Pilieri P. (2009), "La questione «consumo di suolo»", in AA VV, Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo. Primo rapporto 2009, Maggioli Editore, Rimini.

³¹ Per le politiche nell'Unione europea, cfr. G.F. C. ARTEI, Consumo di suolo nella prospettiva dell'Unione Europea. Consiglio dei Ministri (2012), Analisi d'impatto della regolazione, [pdf].

rispettivamente del 19% e del 17%. La tendenza evidenziata è tipica di quasi tutte le regioni del Sud: aree urbanizzate ancora molto inferiori (4,7%) rispetto alla media nazionale, ma con una variazione nell'ultimo decennio superiore al 10%. Il consumo di suolo in Italia è, oggi, un tema capace di suscitare grande interesse a causa delle conseguenze e dei costi economici, ambientali e sociali che il fenomeno stesso comporta. Gli effetti causati dall'impermeabilizzazione del suolo sono, infatti, molto vari e interessano la compromissione delle funzioni produttive del terreno (con la conseguente riduzione delle produzioni agricole), l'alterazione del paesaggio, dell'ecosistema, della sfera climatica e dell'assetto idraulico e idrogeologico.

Uno strumento utile per la chiara e completa definizione di "consumo di suolo" è il triangolo delle transizioni, una figura interpretativa messa a punto dall'Agencia europea per l'ambiente e dal Joint Research Centre (vedi Fig. 7).

Ogni vertice del triangolo rappresenta una possibile copertura del suolo (urbano, agricolo o naturale); ogni lato rappresenta, invece, una possibile trasformazione, che può essere omologa o non omologa alla destinazione originale, transitoria o permanente, con esito artificiale, naturale o semi-naturale.



Fig. 7. Triangolo delle transizioni - Osservatorio Nazionale sui consumi di suolo, 2009

Il disegno di legge in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo

In Italia, a differenza di altri paesi europei come Germania, Gran Bretagna e Francia, non esiste ancora una legge specifica volta al contenimento del consumo di suolo.

Il tema del consumo di suolo, nell'ultimo anno, ha attirato l'attenzione dell'opinione pubblica e delle istituzioni italiane. L'allarme lanciato da Mario Catania, ministro dell'agricoltura del Governo Monti, con il noto disegno di legge,³² è stato ripreso addirittura nella relazione del gruppo di lavoro in materia economico-sociale ed europea istituito dal Presidente della Repubblica il 30 marzo 2013. Il gruppo di lavoro è giunto, tra l'altro, ad auspicare "l'introduzione di un contributo per la tutela del suolo e la rigenerazione urbana legato alla perdita di valore ecologico, ambientale e paesaggistico determinato dal consumo di suolo, contributo che si dovrebbe aggiungere agli obblighi di pagamento connessi con gli oneri di urbanizzazione e con il costo di costruzione"³³. L'argomento è molto avvertito anche dai parlamentari della legislatura in corso: nel dicembre 2013 risultavano presentate ben 16 proposte di legge.³⁴ Inoltre il 15 giugno 2013, il Governo ha approvato in via preliminare un suo disegno di legge in materia, che il 7 novembre ha otte-

³² XVI Legislatura, S 3601 (Governo Monti), Valorizzazione delle aree agricole e contenimento del consumo del suolo.

³³ Relazione cit., p. 48, reperibile sul sito www.quirinale.it.

Eea (2006), *Urban Sprawl in Europe, the ignored challenge*, Office for Official Publications of the European Communities

Gioia M. et al. (2012), *Il valore della terra*, Inea, Roma.

³⁴ Si tratta in particolare delle seguenti proposte: C 70 (Realacci, PD e altri), Norme per il contenimento dell'uso di suolo e la ri-

nuto il parere favorevole (con osservazioni) della Conferenza unificata; il testo è stato approvato in via definitiva nella seduta del Consiglio dei ministri del 13 dicembre 2013.

Le finalità e l'ambito del Ddl sono il contenimento di consumo di suolo (nella sua sottrazione all'utilizzazione agricola) e, di conseguenza, la protezione degli spazi dedicati all'attività agricola, degli spazi naturali e del paesaggio.

Le strategie individuate sono essenzialmente tre

- La prima strategia, contenuta nell'articolo 3, ha per oggetto il "Limite al consumo di superficie agricola". L'idea è quella di fissare, a livello nazionale, l'estensione massima di superficie agricola consumabile per l'utilizzazione edificatoria. Tramite una programmazione di livello statale si garantisce così, su tutto il territorio nazionale, un coerente sviluppo dell'assetto territoriale, e in particolare una ripartizione equilibrata tra zone suscettibili di utilizzazione agricola e zone edificate ed edificabili (Consiglio dei Ministri, 2012). La determinazione dell'estensione massima di superficie agricola consumabile è demandata ad un decreto che deve essere adottato dal Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro un anno dall'entrata in vigore della legge e che, successivamente, deve essere aggiornato ogni dieci anni;
- Il secondo pilastro su cui si fonda il disegno di legge è il divieto di mutamento di destinazione (art. 4), secondo il quale i terreni agricoli in favore dei quali sono stati erogati aiuti di Stato o aiuti comunitari (come i pagamenti diretti della Pac) non possono avere una destinazione diversa da quella agricola per almeno cinque anni dall'ultima erogazione. Questa disposizione è volta ad evitare che, dopo aver beneficiato di misure a sostegno dell'attività agricola, i terreni vengano, mediante un mutamento della loro destinazione d'uso, sottratti all'attività agricola e investiti da un processo di urbanizzazione. Sono esclusi dal vincolo, però, tutti gli interventi strumentali alla conduzione dell'impresa agricola, compreso l'agriturismo, da realizzare ovviamente nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti. Il secondo comma dell'art. 4 prevede che, a pena di nullità dell'atto, il divieto di mutamento di destinazione d'uso sia indicato negli atti di compravendita dei terreni. L'obiettivo di questo comma è quello di informare gli acquirenti del vincolo operante sull'area oggetto di compravendita e, soprattutto, di rendere detto vincolo a loro opponibile. Con il terzo comma vengono intro-

generazione urbana; C 150 (Causi, PD e altri), Norme per il contenimento del consumo del suolo e la rigenerazione urbana; C 902 (Bordo, SEL e altri), Norme in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo; C 948 (Catania, SCpl, e altri), Legge quadro in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo; C 1050 (De Rosa, M5S e altri), Disposizioni per il contenimento del consumo del suolo e la tutela del paesaggio; C 1128 (Latronico, PDL e altri), Norme per il governo del territorio mediante la limitazione del consumo del suolo e il riutilizzo delle aree urbane, nonché delega al Governo per l'adozione di misure fiscali e perequative; C 1176 (Faenzi, PDL e altri), Modifica all'articolo 14 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, in materia di deroga al

dotte specifiche sanzioni per la violazione del divieto sopracitato: una sanzione principale di natura pecuniaria e una sanzione accessoria, volta a garantire il ripristino dello stato dei luoghi qualora la violazione sia stata perpetrata tramite attività edificatoria;

- L'ultimo fondamento del Ddl prevede l'abrogazione della norma introdotta dall'art. 2, comma 8, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, che permette alle amministrazioni comunali l'utilizzo “distorto” degli oneri di urbanizzazione per la copertura della spesa corrente e per spese di manutenzione ordinaria. Nello stesso articolo, è stabilito che i proventi dei titoli abilitativi edilizi, delle sanzioni previste nell'art. 4 dello stesso Ddl e delle sanzioni del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, siano destinati esclusivamente alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, al risanamento di complessi edilizi compresi nei centri storici, a interventi di qualificazione dell'ambiente e del paesaggio, anche ai fini della messa in sicurezza delle aree esposte a rischio idrogeologico, considerata la particolare situazione di rischio che caratterizza larga parte del territorio nazionale in occasione di eventi calamitosi. L'obiettivo di tale comma è, chiaramente, quello di evitare che gli enti locali stessi siano indotti ad aumentare la capacità edificatoria del territorio prevista negli strumenti urbanistici, dando luogo ad un'eccessiva urbanizzazione a discapito delle aree rurali e degli spazi dedicati all'attività agricola, al fine di lucrare l'importo dei contributi di costruzione.

Alle tre strategie essenziali del Ddl si aggiungono anche alcune misure per l'incentivazione del recupero del patrimonio edilizio rurale, volte a favorire l'attività di manutenzione, ristrutturazione e restauro degli edifici esistenti: interventi che consentono di evitare la sottrazione di ulteriore superficie agricola e, allo stesso tempo, di soddisfare un'eventuale esigenza abitativa.

La gravità del fenomeno del consumo di suolo in Italia è emersa anche in conseguenza della rilevante entità delle aree naturali e agricole consumate. Secondo i risultati del progetto Lucas, a livello europeo l'Italia si colloca, infatti, al quarto posto, solo dietro a Olanda, Belgio e Lussemburgo e immediatamente davanti a Germania e Regno Unito.

Attraverso un questionario rivolto a 250 agricoltori è stato possibile comprendere come effettivamente il fenomeno è percepito e valutato da questi stakeholder.

I risultati dell'indagine mostrano un buon livello di conoscenza del fenomeno accompagnato dalla constatazione che una grandissima parte degli agricoltori intervistati è favorevole alla presenza di una legge specifica volta al contenimento del consumo di suolo agricolo e che una buona parte dello stesso (81%) ritiene che l'introduzione di un vincolo quinquennale possa essere uno strumento valido per il perseguimento di tale obiettivo.

Il dibattito sul consumo di suolo in Italia è molto aperto; quello per l'ottenimento di una legge spe-

patto di stabilità interno in favore degli enti locali per la realizzazione di piani per la messa in sicurezza del territorio contro i rischi derivanti dal dissesto idrogeologico, nonché disposizioni per la valorizzazione delle aree agricole e il contenimento del consumo di suolo; C 1322 (Baratti, SEL e altri), Norme per il contenimento e la riduzione del consumo di suolo; C 1873 (Civati, PD e altri), Disposizioni per il contenimento del consumo del suolo; C 1889 (Zan, SEL), Norme per il contenimento del consumo del suolo e la riconversione ecologica delle città; C 1909 (De Rosa, M5S), Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo agricolo e per la tutela del paesaggio; S 129 (Lanzillotta, SCpl e altri), Norme per il contenimento del consumo del suolo e la rigenerazione urbana; S 600 (Stefano, Misto SEL e altri), Norme in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento

cifica per il contenimento del fenomeno è un percorso ancora molto lungo e complesso che, proprio in questi giorni, grazie alla proposta di legge AC/70 si è ulteriormente animato. Il Ddl Catania, seppur non convertito in legge, ha rappresentato una tappa molto importante di questo percorso e si configura, in ogni caso, come tappa fondamentale nella definizione dei principi, degli obiettivi e delle strategie di tutela dei suoli.

del consumo del suolo; S 769 (De Pretis, Misto SEL e altri), Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo: S 812 (Petragnola, Misto SEL e altri), Disposizioni per il contenimento e la riduzione del consumo di suolo; S 991 (Casaletto, M5S e altri), Disposizioni per il contenimento del consumo del suolo e la tutela del paesaggio.

1.4.5.1. I "SIN" (Siti di Interesse Nazionale)... particolari siti dismessi

Che il progresso e lo sviluppo economico e industriale creino da una parte benessere e dall'altra inquinamento e scorie, è cosa nota. Che in Italia, come probabilmente in altre parti del mondo, non si è in grado di organizzare e gestire il ciclo dei rifiuti in alcune zone, è risaputo. Che il territorio italiano sia costellato di eco-bombe a rilascio continuo, è cosa meno nota.³⁵

Attualmente oltre il 3% dell'intero territorio nazionale è occupato dai S.I.N. (Siti di Interesse Nazionale per le bonifiche). La legislazione italiana riconosce come tali quelle aree in cui l'inquinamento di suolo, sottosuolo, acque superficiali e sotterranee è talmente esteso e grave da costituire un serio pericolo per la salute pubblica e per l'ambiente naturale.

Identificati e perimetrati dal governo italiano a partire dal 1998 attraverso diversi decreti legislativi, tra i quali il DL n. 152/2006, solitamente corrispondono ad aree industriali dismesse o in attività, poli siderurgici, cave, discariche abusive e non, porti ed ex miniere. I contaminanti principalmente diffusi in queste zone, nocivi per la salute umana a varie modalità di esposizione (inalazione, ingestione e contatto), sono diossine, idrocarburi policiclici aromatici (Ipa), metalli pesanti, solventi organo clorurati e policlorobifenili (Pcb). Vista la criticità di queste aree, il Parlamento ha ritenuto necessaria una loro classificazione per stabilire un ordine di priorità nei lavori di bonifica e messa in sicurezza delle zone inquinate.

I siti riconosciuti di interesse nazionale sono 57 e attualmente tutte le regioni italiane ne ospitano almeno uno. 25 SIN sono situati nelle regioni del nord, 12 nelle regioni del centro e 20 nel sud e nelle isole. La regione che presenta la più alta concentrazione di SIN è la Lombardia (7 siti), mentre per quanto riguarda l'estensione della superficie contaminata il primato spetta senza ombra di dubbio alla Sardegna (450.000 ettari).

La popolazione esposta alla contaminazione di questi eco-mostri è circa il 15% dell'intera popolazione nazionale (circa 9 milioni di persone), residente in 300 comuni italiani. La contaminazione delle aree, in alcuni casi, si estende per vaste superfici. A tal proposito si evidenzia la corrispondenza di alcune di esse con intere città (per esempio Brindisi, Chiaravalle e altre). La superficie totale interessata è di circa 7.300 km.² (1.800 km.² di aree marine, lacustri e lagunari e 5.500 km.² di aree terrestri).

Alcuni di essi (per esempio Ilva Taranto e Enel Brindisi), per ragioni di diverso tipo sono noti all'opinione pubblica, che tuttavia è ignara della vastità del problema complessivo a livello nazionale, a causa della mancata trasparenza degli organi di governo e di stampa. Per quanto l'apparente sforzo delle istituzioni possa sembrare un apprezzabile gesto di tutela dell'ambiente e della popolazione nazionale, basta guardare agli sviluppi dei lavori di bonifica delle aree, a quindici anni dalla prima legge che ne identificava le dimensioni e il potenziale impatto ambientale e sanitario, per giungere alla triste consapevolezza che, anche in questo caso, ci sia una netta scissione tra l'interesse nazionale legato ad ambiente e salute pubblica e gli interessi nazionali legati a un profitto che avanza e cresce avvalendosi dei cavilli nascosti del potere, a discapito della salute pubblica.

³⁵ Tratto dall'articolo; S.I.N. Sostituiti Interessi Nazionali di Francesco De Scisciolo, contenuto in (Paginauno n. 32, aprile - maggio 2013, bimestrale di analisi politica, culturale e letteraria, [consultabile al sito <http://www.rivistapaginauno.it>].

Infatti in queste aree (priorità rispetto alle innumerevoli realtà italiane da bonificare) i lavori di bonifica e messa in sicurezza, a oggi risultano nulli. Peraltro, si evidenzia una chiara presa di posizione da parte dei diversi governi succedutisi negli anni, nel considerare e quindi gestire queste realtà come emergenziali, riponendo quindi il compito di guidare e allo stesso tempo supervisionare e garantire la legalità nei lavori di bonifica nelle mani di un unico individuo, nominato direttamente dai ministeri dell'Ambiente e della Salute (il cosiddetto commissario straordinario) e significativa risulta l'abrogazione del Decreto legislativo n. 22/1997, cosiddetto Decreto Ronchi (che all'art. 51 bis definiva il reato di "omessa bonifica") attraverso l'art. 257 D.Lgs. n. 152/2006 (definendolo "più favorevole al reo ai sensi dell'art. 2 comma 4 cod. pen. [...]") che quindi affossa il reato di "omessa bonifica".

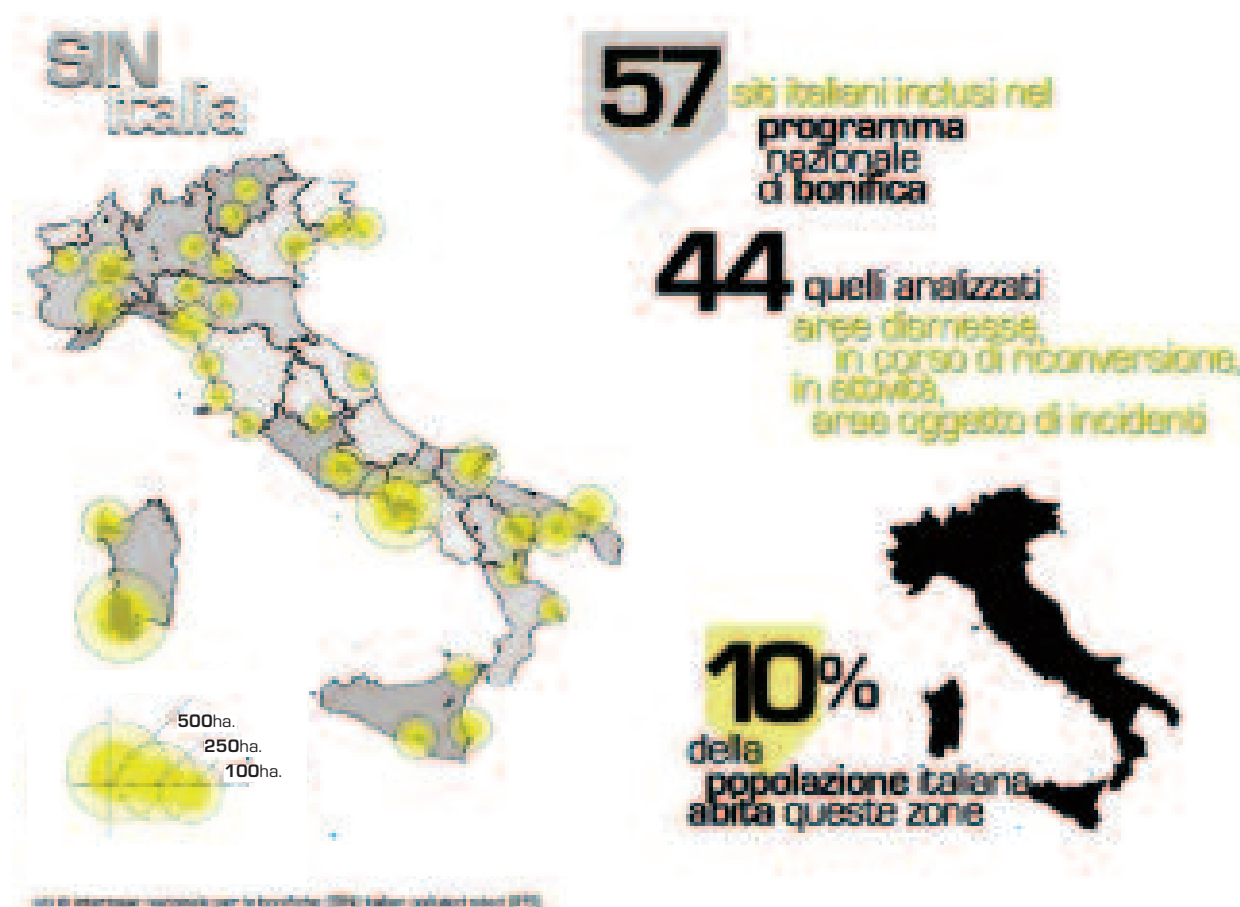


Fig. 8. Localizzazione dei siti Sin nel territorio Italiano.

La bonifica di un sito contaminato è l'insieme degli interventi necessari per sanare situazioni di profondo avvelenamento del territorio, mettendo in sicurezza, rimuovendo e smaltendo le sostanze inquinanti: prodotti chimici deliberatamente rilasciati o fuoriusciti accidentalmente nel suolo e nelle acque dei fiumi e del mare, rifiuti urbani e industriali. Le bonifiche permettono di ripristinare condizioni ambientali salutarie per la popolazione – ai siti contaminati è spesso legata, infatti, una lunga serie di patologie e decessi – con effetti benefici anche per il rilancio produttivo, sociale ed economico dei territori degradati.

In Italia, il Programma nazionale di bonifica censisce quelle aree che richiedono interventi più urgenti e ingenti: il totale delle superfici da decontaminare arriva a 150mila ettari, circa il 3% del territorio nazionale. Nell'elenco figurano alcune tra le più importanti aree industriali: i petrolchimici di Porto Marghera, Brindisi, Taranto, Priolo, Gela, le aree urbane e industriali di Napoli, Trie-

ste, Piombino, La Spezia, Brescia, Mantova. Senza considerare tutte le discariche abusive che punteggiano certe regioni del sud Italia. Le scorie di fonderia, i sali da rifusione di alluminio, i fanghi, le morchie oleose, gli oli esausti, le melme acide, le ceneri da incenerimento, le polveri di abbattimento fumi della siderurgia, i pesticidi, Ddt, arsenico, mercurio: sono questi i veleni da rimuovere. E spesso nel suolo, nel sottosuolo, nelle acque e nei sedimenti delle aree coinvolte, gli inquinanti si trovano in concentrazioni che superano di milioni di volte i limiti di legge. Per di più, il quadro della contaminazione è aggravato dal fatto che, in gran parte dei casi, sullo stesso sito si sono susseguite nel tempo diverse attività industriali.

I Siti di Interesse Nazionale, sono aree che lo Stato ha individuato come interessate da un potenziale inquinamento di particolare rilievo, in rapporto alle caratteristiche degli inquinanti e della loro pericolosità, all'estensione, all'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali.

Il probabile stato di contaminazione è associato all'utilizzo storico di queste aree, in particolare ad attività antropiche potenzialmente inquinanti che in essi sono state effettuate. Per queste aree, pertanto, lo Stato ha previsto interventi volti alla bonifica e al ripristino ambientale, da realizzare attraverso un apposito programma di finanziamenti pubblici.



Fig. 9. Una discarica abusiva di rifiuti industriali..

I principi che regolano i siti di interesse nazionale

L'art. 252 del decreto legislativo 152 | 06 afferma che i siti di interesse nazionale sono riconosciuti con decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare d'intesa con le Regioni interessate, in base ai seguenti principi:

- a. gli interventi di bonifica devono riguardare aree e territori, compresi i corpi idrici, di particolare pregio ambientale,
- b. la bonifica deve riguardare aree e territori tutelati ai sensi del Decreto legislativo 42 | 04,
- c. il rischio sanitario ed ambientale che deriva dal rilevato superamento delle concentrazioni soglia di rischio deve risultare particolarmente elevato in ragione della densità della popolazione e dell'estensione dell'area interessata,
- d. l'impatto socio economico causato dall'inquinamento dell'area deve essere rilevante,

- e. la contaminazione deve costituire un rischio per i beni di interesse storico e culturale di rilevanza nazionale,
- f. gli interventi da attuare devono riguardare siti compresi nel territorio di più Regioni.

I Siti di Interesse Nazionale in Italia sono stati istituiti a partire dal 1998 con la legge 9 dicembre 1998, n. 426, che prevedeva l'adozione del Programma Nazionale di bonifica ed identificava un primo elenco di interventi di bonifica di interesse nazionale tra cui, per la Toscana, il SIN di Massa Carrara e quello di Piombino. Nel corso degli anni la normativa di riferimento è cambiata, dalla legge n. 426 | 98 e DM 471 | 99 che fissavano le procedure per l'effettuazione delle bonifiche. Tutti i siti di interesse nazionale, una volta riconosciuti a livello normativo, sono stati definiti in dettaglio con appositi decreti di perimetrazione, approvati dal Ministero dell'Ambiente, che ne individuano esattamente dimensioni, estensioni e confini.

Oggi la normativa di riferimento è contenuta nel TUA [decreto legislativo 152 | 06], l'art. 252 prevede che responsabile ex lege e titolare del procedimento relativo ai siti di interesse nazionale sia il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, insieme al Ministro delle attività produttive. Il Ministero dell'Ambiente può avvalersi anche di ISPRA, delle ARPA | APPA e dell'ISS e di altri soggetti qualificati pubblici o privati. Ai fini della perimetrazione dell'area da bonificare sono sentite le Regioni, le Province ed i Comuni ed i proprietari delle aree da bonificare. Per quanto riguarda la validità e l'efficacia del provvedimento posto in essere dal Ministro dell'Ambiente, questa autorizzazione sostituisce a tutti gli effetti le autorizzazioni, le concessioni, i concerti, le intese, i nulla osta, i pareri e gli assensi previsti dalla legislazione vigente, ivi compresi, tra l'altro, quelli relativi alla realizzazione e all'esercizio degli impianti e delle attrezzature necessarie alla loro attuazione. L'autorizzazione costituisce, altresì, variante urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. Se il progetto prevede la realizzazione di opere sottoposte a procedura di valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto di bonifica comprende anche tale valutazione.

ISPRA_L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA, è stato istituito con la legge 133/2008 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112.

Parte Seconda

IL VALORE DELLA TESTIMONIANZA**La "dimensione" della rigenerazione a scala europea**

L'innovazione tecnologica e in particolare l'evoluzione dei mezzi di trasporto aveva svincolato la nascente industria dalla necessità di doversi collocare in prossimità delle fonti di materie prime e di energia, consentendole di privilegiare la città come luogo dove insediarsi, per mantenere invece una più stretta vicinanza con il bacino della forza lavoro e con l'insieme di altre attività e servizi ad essa utili.

Sulla base di queste condizioni le città sono cresciute in tempi e dimensioni eccezionali (rivoluzione industriale), il più delle volte espandendosi disordinatamente e con infrastrutture inadeguate, formando quartieri periferici degradati per promiscuità di funzioni e carenze di servizi, congestionate dalla forte mobilità di persone e cose.

Le perdite economiche generate da questo sviluppo delle città, non pianificato o mal pianificato, insieme al processo di terziarizzazione dell'economia hanno successivamente determinato il fenomeno dell'abbandono delle originarie aree industriali a favore di localizzazioni più favorevoli dal punto di vista della accessibilità e della conflittualità con il tessuto urbano, divenuto ormai non più in grado di sostenere l'impatto di attività che sono causa di traffico e di inquinamento. (Sgorbati, Dotti, Racciatti, Campilongo, 2004).³⁶

Le aree industriali dismesse, conosciute nel gergo internazionale come "brownfields", si trovano oggi ad avere un ruolo importante nello scenario urbano. La loro collocazione in ambiti non più marginali, luoghi di alto valore e di infrastrutture importanti, le rende prossime ad un patrimonio di grande rilievo, capace di attrarre su di sé investitori pronti a trasformare tali aree da luoghi fatiscenti a vere e proprie perle all'interno della città. Il rilancio delle città, parte dal concetto di "restauro orientato al riuso", e molti singoli fabbricati iniziano una riconversione seppur conservativa e testimoniante le fabbriche passate, però slegate dal contesto, senza una precisa pianificazione.

Solamente negli anni Ottanta però, inizia a farsi strada il pensiero di sfruttare questa opportunità per generare una riqualificazione dell'intero tessuto urbano, come testimoniano importanti esempi Europei prima, e subito seguiti dall'Italia.



Fig. 9. Area dismessa

³⁶ Sgorbati G., Dotti N., Racciatti R., Campilongo G., (2004), "Aree industriali dismesse tra rischio ambientale e occasione di riqualificazione del territorio", Rapporto annuale Apat, "Qualità ambientale nelle aree metropolitane italiane", Roma, dic.

2.1. La dismissione industriale nel dibattito europeo

Nell'Ottocento e nei primi anni del Novecento, le periferie delle principali città minerarie, produttive e portuali dell'Europa centrale, sono state il luogo privilegiato per insediare grandi complessi industriali, poichè hanno offerto la possibilità di acquisire le vaste superfici di terreno necessarie all'insediamento delle catene di montaggio orizzontale che hanno caratterizzato le attività produttive di quegli anni.

Con la fase di espansione seguita alla Seconda Guerra mondiale, queste ampie zone industriali, prima sufficientemente lontane dai centri storici e dalle aree residenziali, sono state inglobate nel tessuto urbano circostante, dando luogo a discontinuità ingombranti che soltanto in alcuni casi sono riuscite ad entrare in simbiosi con il contesto (Pittalunga, 2000).³⁷

Dai primi anni Settanta, poi, nel territorio di molti di questi paesi si sono liberate ampie porzioni di suolo industrializzato, che hanno dato luogo a un fenomeno comune: la dismissione di manufatti ed aree produttive di dimensione consistente. Le cause dell'abbandono sono state varie e differenti da caso a caso. Innanzitutto, la cessazione di attività ormai obsolete e la crisi di alcuni dei principali settori industriali (siderurgico, meccanico, metallurgico, cantieristico, meccanico, chimico); poi, il processo di decentramento e di ristrutturazione del sistema produttivo, accompagnato dalla delocalizzazione degli impianti in aree preferibilmente vicine alle grandi vie di comunicazione; infine, la chiusura disposta dalle autorità competenti a causa dell'inquinamento prodotto, in particolar modo nelle grandi città del nord Europa.

La prima ondata di chiusure di impianti obsoleti, si è verificata tra la fine degli anni Sessanta ed i primi anni Settanta, ed ha riguardato le città minerarie e siderurgiche dell'Europa nord-occidentale, dove il fenomeno della dismissione è stato, tra l'altro, accompagnato da rilevanti fenomeni di crisi occupazionale e di cali della produttività. Verso la fine degli anni Settanta, poi, anche nelle città dell'Europa meridionale e mediterranea sono comparsi i vuoti industriali, accompagnati, in questo caso, da fenomeni contrastanti. Alle perdite occupazionali e di produttività delle aree urbane centrali si sono contrapposti, infatti, l'incremento di occupazione e la crescita di capacità produttiva in alcune zone periferiche, non ancora industrializzate (Dansero, 1993).³⁸

Si è trattato, dunque, di un fenomeno, che almeno in una prima fase, è stato caratterizzato da un'elevata concentrazione territoriale e settoriale, coinvolgendo prevalentemente le aree di più antica industrializzazione dell'Europa nord-occidentale, ed in particolare i bacini minerari ed i grandi centri della siderurgia, della metallurgia e della cantieristica, per poi assumere una diffusa articolazione territoriale e tipologica.

A metà degli anni Ottanta, nel perimetro storico di Parigi le aree dismesse ammontavano a 10 milioni di mq, e nelle zone industriali della periferia settentrionale francese tale valore era ancora più elevato: nella regione di Pais de Calais si contavano 85 milioni di mq.. In Germania, nel bacino della Ruhr vi erano 25 milioni di mq. di aree dismesse, ed in Gran Bretagna, lungo il fiume Tamigi i Docklands londinesi si estendevano per 22 milioni di mq.. In Italia, gli spazi ed i contenitori abbandonati sono stati valutati pari a oltre 6,4 milioni di mq..

Si è trattato, dunque, di un fenomeno rilevante per la sua entità ma anche per il suo significato;

³⁷ Pittalunga M., (2000), "Politiche di riqualificazione di aree industriali dismesse, in Italia ed all'estero", in Atti della XXI Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Palermo.

³⁸ Dansero E.,(1993), *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Dipartimento Interateneo Territorio e Edizioni Libreria Cortina.

esso ha, infatti, segnato la fine di quell'epoca storica in cui l'industria pesante ha svolto un ruolo trainante nello sviluppo economico di molte città europee. Come ha affermato Dansero (1993), mentre nei paesi di origine anglosassone la questione del riuso dei vuoti urbani industriali è stata collegata alla necessità di rigenerare il tessuto socio-economico, compromesso dalla chiusura degli impianti, nelle aree urbane dell' Europa meridionale, dove la fase di ristrutturazione industriale è stata superata con esito positivo, il problema della riconversione è stato colto, invece, come un'occasione storica per ridisegnare e ridefinire porzioni rilevanti della città e dell'intera area metropolitana.

Il fenomeno della dismissione industriale ma soprattutto la questione del riutilizzo delle aree industriali dismesse, è stato, dunque, affrontato in maniera diversa nei vari contesti geografici in cui ha avuto luogo.

Alla luce di ciò, il lavoro di ricerca ha analizzato le principali strategie e politiche di intervento messe a punto in alcuni paesi europei, in cui il recupero dei contenitori e degli spazi dismessi è stato spesso alla base di programmi di pianificazione finalizzati allo sviluppo ed alla riqualificazione dell'intera città.

Nella maggior parte dei paesi europei la presenza di aree industriali dismesse, è stata riconosciuta come un problema; tuttavia, soltanto in pochi contesti sono state realizzate indagini ed analisi sistematiche per determinare l'entità del fenomeno, in termini di superficie coperta. In generale, i paesi che vantano una lunga tradizione nel settore industriale, hanno valutato l'estensione delle aree industriali dismesse a livello nazionale. In Germania, per esempio, la superficie totale di aree industriali dismesse è stata stimata pari a 128.000 ha.; in Gran Bretagna, 39.600 ha. ed in Francia, 20.000 ha..

In questi paesi, inoltre, il dibattito urbanistico e politico sul fenomeno è stato particolarmente vivace, e l'elaborazione di uno specifico quadro legislativo ha permesso di avviare innovative e concrete operazioni di recupero dei sistemi territoriali degradati, promuovendo nuove strategie di intervento e forme di cooperazione tra i diversi soggetti coinvolti (Brunetta, 1992).³⁹

L'analisi delle esperienze maturate in questi tre paesi ha messo in luce, tra l'altro, i modelli operativi, le problematiche affrontate e le soluzioni tecniche adattate per creare le migliori condizioni di realizzabilità degli interventi di riconversione (Minucci, 1996; Stanghellini, 1997).⁴⁰

³⁹ Brunetta G., (1992) "Riuso delle aree industriali dismesse e riqualificazione delle periferie", in: Alta tecnologia e rivitalizzazione metropolitana, Camagni R.; Gibelli M.C.; (a cura di), Angeli (Ita), 1992, Vol. 1, pagine da 131 a 159.

⁴⁰ Minucci F., (1996), "Politiche e strumenti per il riuso delle aree dismesse. Un esempio di riqualificazione strutturale: il caso della Ruhr", in Dansero E. (a cura di), Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

⁴⁰ Stanghellini S., (1997), "Modelli operativi per il riuso delle aree produttive dismesse nell'esperienza europea", in Giovannelli G. (a cura di), Aree dismesse e riqualificazione urbana: strategie progettuali e modelli operativi per il recupero, Alinea, Firenze.

2.2. Sintesi e confronto tra le politiche di sviluppo nello scenario europeo

Modelli operativi adottati



Fig. 10. Sintesi grafica dei tre modelli operativi adottati dai tre paesi europei esperienze di studio.

Alla luce delle esperienze analizzate risulta che in Europa i modelli operativi adottati, pur facendo riferimento allo specifico contesto territoriale, istituzionale ed economico in cui sono stati sviluppati, sono riconducibili ad orientamenti comuni, relativi al ruolo assunto dagli Enti pubblici nella formulazione dei programmi di intervento, alle modalità di relazione tra gli operatori del settore pubblico e quelli del settore privato, ed alle strategie finanziarie adottate per la realizzazione degli interventi. I processi di riconversione delle aree industriali dismesse sono, infatti, caratterizzati dall'attivazione di complesse operazioni di trasformazione urbana che coinvolgono più settori della pianificazione, più soggetti pubblici e privati, e per le quali sono necessari lunghi tempi di realizzazione e consistenti risorse economiche.⁴¹ In questo quadro complesso, gli Enti pubblici assumono il ruolo di promotori del recupero delle aree dismesse, reinserendole nel sistema delle attività urbane e controllando complessivamente il loro processo di riconversione. L'azione degli operatori pubblici, in particolare, si articola in due fasi. Nella prima fase, ciascuna area dismessa è inserita in una strategia unitaria di pianificazione territoriale ed economica, in funzione delle potenzialità di riconversione del sistema da riqualificare e delle caratteristiche sia endogene all'area sia di contesto (collocazione territoriale, accessibilità, livello di degrado funzionale); nella successiva fase, sono realizzati gli interventi di risanamento ambientale e di infrastrutturazione delle aree. In ragione degli obiettivi strategici di pianificazione definiti nella prima fase è, infatti, necessario creare le condizioni fisiche in grado di rendere le aree dismesse da riconvertire competitive per la localizzazione di nuove attività e per attrarre gli investimenti dei privati. Le politiche

⁴¹ Dansero E., (a cura di), "Aree urbane dismesse: da problema a risorsa", Working Paper del Dipartimento Interateneo Territorio, n. 7, luglio 1996.

di riconversione avviate nei diversi contesti nazionali hanno mostrato, infatti, un'interessante analogia nel valutare le aree industriali dismesse come una risorsa strategica per attuare politiche urbanistiche innovative, orientate a riequilibrare la struttura insediativa ed a migliorare il sistema economico ed ambientale. Tuttavia, la diversa natura e complessità delle condizioni di abbandono e di degrado, la differente situazione economica ed il diverso mercato immobiliare, hanno determinato nei vari contesti europei, l'elaborazione di differenti politiche di rivitalizzazione, basate su tre differenti modi di approcciare il problema, e dalla cui sperimentazione sono scaturite diverse modalità di intervento.

L'**esperienza tedesca**, relativa alla riconversione delle aree industriali dismesse del bacino della *Ruhr*, ha mostrato come sia stato possibile realizzare in un contesto territoriale ampio e con un alto grado di contaminazione, degli interventi di bonifica e risanamento ambientale complessi, grazie soprattutto alla stretta collaborazione tra i vari livelli di governo ed all'integrazione tra ambiti di pianificazione, tradizionalmente separati. Nel caso tedesco l'intervento straordinario del Governo centrale, sembra abbia risposto meglio alle esigenze di riqualificazione manifestate dai Governi regionali e locali nei diversi ambiti territoriali. Il superamento della tradizionale impostazione gerarchica tra i vari livelli di pianificazione e l'effettiva integrazione tra le azioni delle amministrazioni che operano alle diverse scale territoriali, hanno permesso, inoltre, di orientare e coordinare i singoli progetti di riconversione delle aree dismesse verso un unico e generale obiettivo di modernizzazione dell'intero sistema regionale. In definitiva, mentre negli anni Settanta gli Enti pubblici si sono trovati completamente impreparati di fronte alle prime dismissioni e scarso è stato l'interesse al riutilizzo da parte degli operatori privati, successivamente, quando il fenomeno ha cominciato a diffondersi, è stato necessario definire strategie di intervento che non solo tenessero conto delle molteplici e, talvolta, contrastanti domande dei vari soggetti coinvolti nelle trasformazioni, ma che fossero in grado di verificarne anche la fattibilità e di valutare gli effetti economici, sociali ed urbanistici delle operazioni.

Di fronte al numero crescente di impianti chiusi e poi abbandonati, si è avvertita l'esigenza di introdurre strumenti di pianificazione flessibili, capaci di adattare il progetto alle reali ed imprevedibili risposte che, di volta in volta, possono aversi da parte del territorio durante la realizzazione delle trasformazioni. Di conseguenza, al posto dei tradizionali e rigidi piani urbanistici si è fatto riferimento, sempre più spesso, a degli strumenti strategici, in cui le scelte fisiche e programmatiche potessero essere riferite a finalità definite in maniera chiara, da perseguire attraverso la rivitalizzazione delle potenzialità e delle opportunità presenti nell'area, attraverso il coordinamento e la cooperazione tra forze pubbliche e private, ed attraverso la ricerca del consenso e della condivisione del progetto definito. Integrazione tra settore pubblico e privato, partecipazione delle comunità locali, flessibilità degli strumenti di pianificazione sono alcuni dei principali elementi emersi dalle esperienze condotte in Germania che hanno condotto all'attuazione di iniziative e progetti sia di riconversione economica e produttiva dei sistemi industriali in crisi sia di recupero fisico ed ambientale dei territori degradati.

Questi sono gli atteggiamenti che in via generale sono oramai condivisi da quasi tutta la cultura

In riferimento all'esperienza di dismissione in Germania, si legga: Venturi M. (1990), "La deindustrializzazione della Ruhr", *Rassegna*, 42. Insieme al contributo: Zlonicky P. (1990), "La ricostruzione del paesaggio della Ruhr", *Rassegna*, 42.

europea e che stanno emergendo anche nel nostro Paese, dove però hanno ancora qualche difficoltà a diventare pienamente operativi per la mancanza di strumenti idonei.

Nell'**esperienza inglese**, per esempio, la situazione di profondo declino economico e di forte degrado ambientale delle aree metropolitane di più antica industrializzazione, ha determinato quasi una sorta di "sindrome da aree dismesse... o di dismissione perpetua" (Dansero, 1993). In tale contesto, in particolare, è stata messa a punto una strategia di riqualificazione, che, almeno fino agli anni Novanta, è stata fortemente centralizzata sia nella fase decisionale sia in quella gestionale. In Gran Bretagna il fenomeno della dismissione si è, poi, manifestato in un momento di forte *deregulation* locale, caratterizzato dal superamento delle strategie del *City Council* a favore dell'attuazione di singoli progetti di trasformazione promossi dalle *new agencies* e finanziati direttamente dal Governo centrale. I primi risultati ottenuti sono stati, quindi, il frutto di una strategia di pianificazione che ha spesso escluso i Governi locali dal processo decisionale, privilegiando un approccio orientato alla realizzazione di singoli parti urbane piuttosto che all'elaborazione di una politica unitaria. Nel tempo le politiche di riconversione attivate in Gran Bretagna sono state modificate; infatti, negli anni Novanta, si è affermata una nuova modalità di attuare le trasformazioni urbane e territoriali, in cui nella fase di formazione del progetto sempre più attiva è stata la partecipazione della collettività, sempre più vivo è stato l'interesse per l'identità locale e culturale della città, sempre più forte è stata l'attenzione per i valori ambientali e per le risorse naturali. Inoltre, per attuare e per gestire gli interventi sono stati istituiti degli organismi e delle forme di partnership pubblico-privata ad hoc.

Nell'**esperienza francese**, invece, la presenza di un contesto economico e territoriale più dinamico ha consentito di avviare una strategia di pianificazione più articolata e complessa, basata sull'attuazione coordinata dei vari progetti di riconversione. In Francia, in particolare, le aree dismesse hanno assunto il ruolo di risorse territoriali fondamentali per ristabilizzare l'impianto insediativo urbano, attraverso la localizzazione di nuove attività di livello metropolitano, e per migliorare la qualità residenziale ed ambientale delle periferie. Il modello francese, a differenza di quello anglosassone, è stato da sempre contraddistinto dalla partecipazione e dalla cooperazione tra pubblico e privato. La costituzione delle società ad economia mista, insieme ad una consolidata robustezza delle strategie di pianificazione, hanno determinato, in particolare, il successo delle procedure di promozione e di gestione delle operazioni di riconversione. Nel panorama urbanistico internazionale, quindi, l'esperienza francese rappresenta un importante modello di governo delle trasformazioni urbane e territoriali, basato sulla capacità dell'Amministrazione locale di gestire direttamente il processo di riconversione, e su quella del Governo centrale di promuovere e finanziare i progetti di trasformazione di interesse nazionale.

A Parigi nacquero, verso la fine degli anni sessanta, le Zones d'Aménagement Concerté e in particolare le ZAC Citroën, Bercy e Paris Seine Rive Gauche divennero le nuove porte trasversali parigine. Cfr. De Franciscis G. (1997), *Rigenerazione urbana. Il recupero delle aree dismesse in Europa*, EIDOS, Castellammare di Stabia.

In riferimento all'esperienza di dismissione in Francia, si legga: Tabouret R., (1995), "*Le projet urbain, base d'un processus strategique*", relazione al Convegno Internazionale «Le città a confronto», Prato.

Per le tematiche relative alle *friches industrielle*, si consulti: Grassi A., (1989), "Un caso di politica e gestione territoriale: *les grandes friches industrielle* in Francia", in AA. VV., *La città Europea. Nuove città e vecchi luoghi di lavoro*, Ente Autonomo Fiere di Bologna, Bologna.

2.3. Esempi di buone pratiche nello scenario europeo e analisi dei casi



Fig. 11. Prospetto dei cinque casi oggetto di studio

Questa **prima fase** del progetto di ricerca è finalizzata alla raccolta, alla selezione e ad una approfondita analisi della letteratura scientifica riferita alle aree ed agli edifici industriali dismessi, allo scopo di definire lo stato dell'arte sull'argomento in questione e di individuare le principali politiche di intervento messe a punto per affrontare il problema della riabilitazione delle aree e degli edifici industriali dismessi.

Lo studio, in particolare, ha riguardato le esperienze di alcuni interventi effettuati in paesi europei come la Germania (con l'emblematica esperienza della riconversione del bacino della Ruhr); la Gran Bretagna (con gli interventi nelle "Derelict lands" e nelle "Vacant lands") e la Francia (con l'esperienza degli interventi nelle "Friches industrielles").

La **seconda fase** della ricerca riguarda l'interpretazione, da ottenere attraverso la sistematizzazione di tutti i dati e le informazioni raccolte, al fine di meglio comprendere quale sia il grado di evoluzione raggiunta dalla questione della dismissione nell'ultimo trentennio e quale ruolo questo abbia assunto nel processo di sviluppo della città e del territorio, alle cause e all'entità del processo, alle strategie e agli strumenti utilizzati per la trasformazione, alle difficoltà ed ai punti di criticità incontrati nel processo di trasformazione.

È necessario effettuare una lettura comparativa dei dati selezionati al fine di individuare tutte le variabili di tipo tecnico-amministrativo ed economico-finanziario (che si presentano di volta in volta), e le tipologie di intervento che sono state attuate per trasformare una ex fabbrica in una rinnovata e riabilitata area urbana.

Si è inoltre proceduto ad una analisi comparativa in merito alle procedure di valutazione di sostenibilità e rigenerazione urbana avviate in Germania, nel Regno Unito ed in Francia, ricorrendo anche alla schematizzazione sintetica di una matrice comparativa, elaborata sulla base della ricognizione dei dati.

La riabilitazione delle aree e degli edifici dismessi ha consentito, in molte città europee ed italiane, di ridisegnare e ridefinire ampie parti del loro sistema territoriale, permettendo l'avvio di una riorganizzazione del proprio assetto urbano e modificando la propria base economica.

2.3.1. “Le città dell’acqua”, comune denominatore per la scelta dei casi analizzati

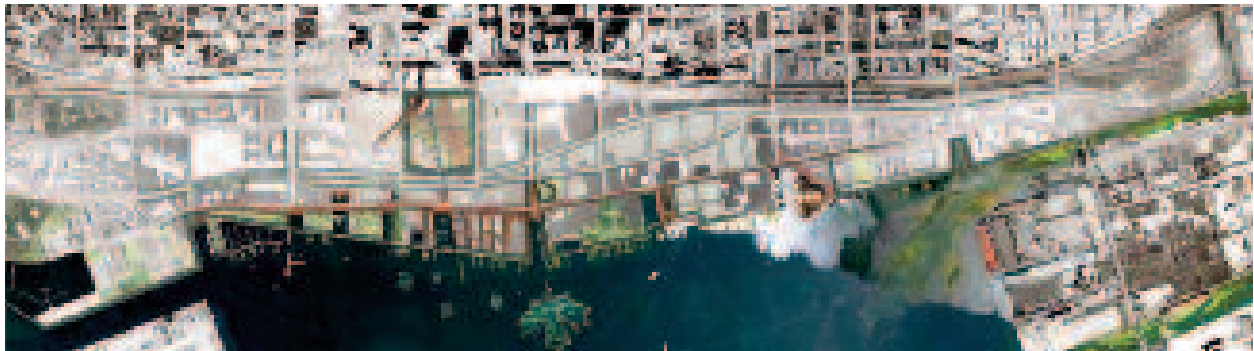


Fig. 11. Simulazione di rigenerazione di un *waterfront*.

Storicamente quasi tutte le città leader nel mondo sono state plasmate dal rapporto con l’acqua. I commerci marittimi sono stati per secoli lo strumento di una forte relazionalità, il segno di un’apertura al mondo. In particolare le città portuali hanno svolto un ruolo fondamentale di luoghi di snodo tra flussi via acqua e via terra, mettendo in connessione luoghi lontani, confrontandosi con culture diverse, ospitando popolazioni straniere.

Un contributo sostanziale ai processi di degrado di questi contesti urbani è stato dato dai fenomeni di dismissione industriale, sempre più evidenti dopo il secondo conflitto mondiale, in seguito all’emergere di nuovi flussi economici e alla introduzione di innovazioni tecnologiche.

Le profonde trasformazioni in seno ai tradizionali sistemi produttivi, e dunque anche in relazione alle dinamiche di distribuzione del lavoro ed occupazione, si sono accompagnate ad una manifesta inefficienza, dimensionale ed infrastrutturale, degli scali marittimi e fluviali, con conseguente spostamento delle attività portuali.

Tali fenomeni si sono manifestati in maniera repentina e diffusa in tutta Europa, nel caso della Gran Bretagna nel corso degli anni sessanta, ma hanno interessato numerose altre città europee, con alcune similitudini e peculiarità specifiche, rappresentando occasioni di rigenerazione urbana. Si pensi ai siti dimessi nel centro di Parigi, con interventi lungo la direttrice di sviluppo verso sud-est, come il “*Seine Rive Gauche*” sul sito di un ampio parco ferroviario e di vecchi mulini, alle aree fluviali di *Nantes*, quali l’*Île Sainte Anne*, il quartiere *Madeleine-Champ de Mars* e il settore del *Bas Chantenay*, alla riconversione industriale e al rinnovo urbano di Barcellona, ai vuoti urbani di *Oporto*, alle strategie di recupero del paesaggio nel Bacino della *Ruhr*,⁴² realtà queste un tempo sede di attività legate in prevalenza all’estrazione e all’industria pesante o all’attività portuali, strettamente legate alla presenza dell’acqua una grande risorsa quindi (il mare innanzitutto, ma anche i fiumi e i laghi) che oggi diventa un catalizzatore della rigenerazione, una risorsa da valorizzare, un elemento in più su cui fare leva.

In sostanza realtà urbane che a seguito dei processi di industrializzazione avevano finito per dare le spalle all’acqua, si sono riorganizzate e rilanciate proprio a partire dal ridisegno del loro *waterfront*.⁴³ In un contesto di contrazione dell’occupazione industriale e di generale crescita dell’economia dei servizi, alcune iniziative di rigenerazione urbana esemplari sono riuscite a ridare centralità al

⁴² Falconeri A., (2010), l’edificio di elettrolisi dello zinco a Monteponi, [PDF], disponibile presso: Facoltà di Architettura di Siracusa, al sito: <http://ebookbrowse.com/tesi-dottorato-andrea-falconeri-l-edificio-di-elettrolisi-dello-zinco-a-monteponi-pdf-d372490325> [ultimo accesso 16/6/13].

⁴³ Cuturi C., (2006), Strategie integrate di riqualificazione urbana e sviluppo locale nel Regno Unito e nella Repubblica d’Irlanda. Politiche, strumenti, prospettive di valutazione, [PDF], disponibile presso: Università degli Studi di Napoli “Federico II”. [ultimo accesso 16/6/13].

rapporto con il mare o con il fiume in definitiva con l'acqua, dimostrando come nella competizione a grande scala, le città d'acqua possono contare su una risorsa in più nella promozione di un'immagine nuova.

Del resto moltissime delle operazioni di trasformazione urbana più rilevanti degli ultimi decenni si sono giovate di un rapporto speciale dei nuovi luoghi urbani con l'acqua. In sostanza nelle ex aree portuali o industriali, specie del nord Europa, si sono riprogettati, quasi da zero, veri e propri pezzi di città, con massicci interventi residenziali e terziari. È per questo motivo che la ricerca nella fase di analisi dell'esperienze euroee, seleziona in particolare cinque casi di studio, accomunati stretto legame con l'acqua.

Le operazioni sui *docklands* di Londra degli anni Ottanta; l'altrettanto estesa area di *Hafencity* sull'Elba, ad Amburgo; Il progetto di riqualificazione *Euroméditerranée* di Marsiglia; l'intervento sulle aree portuali di *Nantes* e l'intervento di connessione dell'*Emscher Park* nel bacino della *Ruhr*. Queste grandi città con i loro episodi di rigenerazione. sono diventate veri e propri modelli di trasformazione urbana, contribuendo ad una certa omologazione, piuttosto fallimentare quando si cerca però di esportarne i modelli in contesti differenti, senza esplorare, invece, le peculiarità del territorio e mutuando dalle esperienze di successo insegnamenti proficui in merito ai processi, è inconcepibile, infatti, che le città europee, così complesse e variegate, unicamente riconoscibili, possano diventare simili le une alle altre.

Le reazioni urbane sono differenti e dipendono dallo specifico contesto territoriale e dalle sue problematiche, dai soggetti istituzionali e dalle modalità di interazione con il settore privato e la cittadinanza, dalle tradizioni culturali e sociali.

Le **città di successo**, sono quelle capaci di reinventarsi e di sperimentare nuove formule di crescita, sopravvivono in tempi di crisi perchè investono su temi concreti, attente al risparmio energetico, disegnate a misura d'uomo in grado di mettere in atto azioni pubbliche e private, di attivare incubatori di attività produttive, capaci di sperimentare tipologie abitative che stanno al passo con la domanda in evoluzione, città che danno dunque risposte concrete alla necessità di adattarsi al cambiamento.

Le città europee che hanno lavorato per proiettarsi nel futuro hanno investito nella partnership pubblico-privata, mantenendo una forte regia pubblica, hanno sfruttato i grandi eventi e hanno investito sul progetto. Il tema della città diviene una priorità economica a partire dalle grandi infrastrutture (metropolitane, strade, ponti), alla rigenerazione dei tessuti urbani, ma con una particolare attenzione allo sviluppo sostenibile del territorio.

La rigenerazione urbana è un tema rilevante nella pratica urbanistica, ma soprattutto può essere intesa a tutti gli effetti una politica per uno sviluppo sostenibile delle città. Recuperare gli spazi abbandonati dai processi produttivi o restituire nuova qualità ambientale, economica e sociale a quartieri degradati risponde perfettamente al concetto della città sostenibile, limitando la dispersione urbana e riducendo gli impatti ambientali insiti nell'ambiente costruito. Il consumo di suolo, non precedentemente urbanizzato, pone infatti la questione dei costi vivi diretti e indiretti per l'ambiente, che non possono essere sottovalutati se la prospettiva in cui ci poniamo è quella della sostenibilità (Musco, 2009).⁴⁴

Le risorse andranno concentrate così su quattro obiettivi qualificanti: abbattere le emissioni di Co2

⁴⁴ Musco F., (2009), Teorie e storia della città e del territorio - Politiche urbane e territoriali - Compatibilità ambientale ed ecologica, editore FrancoAngeli.

nelle aree urbane, migliorare l'ambiente urbano rigenerando aree dismesse, promuovere la mobilità sostenibile, sostenere la rigenerazione strutturale ed economica dei quartieri più disagiati.

Sulla base delle esperienze di riconversione studiate sono state individuate le seguenti tipologie di interventi possibili:

- - Interventi di **restauro ambientale**, ovvero operazioni finalizzate alla riqualificazione paesaggistica ed al recupero degli elementi dell'ambiente originario. Questi interventi si rendono necessari in quest'area poichè l'originario pregio ambientale e naturalistico è stato alterato e compromesso dalle attività di miniera qui svolte;
- - Interventi di **conservazione edilizia**, operazioni volte alla conservazione degli elementi di qualità architettonica del manufatto, che viene riconosciuto quale monumento di interesse storico-simbolico rappresentativo dell'epoca industriale e della memoria collettiva;
- - Interventi di **ristrutturazione**, volti alla trasformazione della tipologia strutturale ed alla riorganizzazione funzionale del manufatto.

Le diverse tipologie spesso convergono nel processo di rigenerazione urbana, è così che riusciamo ad annoverare molteplici casi che hanno offerto l'occasione di ricostruire o riconvertire l'immagine della città. Lo studio, in particolare, ha riguardato le esperienze di alcuni interventi effettuati in paesi europei come: la Germania (con l'emblematica esperienza della riconversione del bacino della *Ruhr*); la Gran Bretagna (con gli interventi nelle "*Derelict lands*" e nelle "*Vacant lands*") e in fine, la Francia (con l'esperienza degli interventi nelle "*Friches industrielles*").

HAFENCITY (Amburgo)

Il porto di Amburgo rappresenta uno dei casi-studio più esemplari e a grande scala di riuso e trasformazione di aree portuali dismesse. L'origine del porto di Amburgo risale alla metà dell'Ottocento, ma è in seguito all'unione doganale del 1888, che esso inizia a svilupparsi sino a divenire uno dei principali porti mondiali all'inizio del XIX secolo. Il nucleo originario dell'insediamento portuale era costituito dal *Grosser Grasbrook* posto a sud del centro storico (*Altstadt*), realizzato tra il 1862 e il 1888; in questo il *Sandtorkai*, che nasceva come primo molo attrezzato con posti di carico e scarico, aree per lo smistamento merci, depositi temporanei e un collegamento ferroviario,

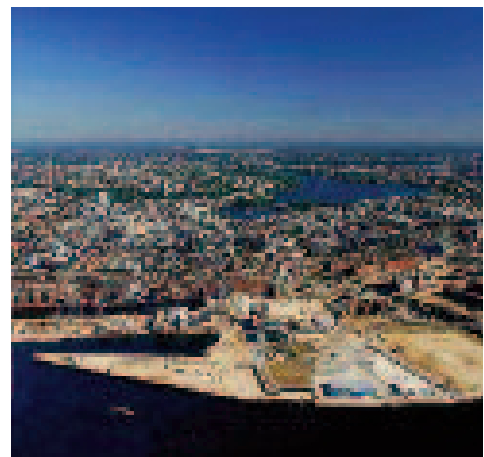


Fig. 12. Vista aerea del quartiere HafenCity.

costituiva il prototipo per la successiva costruzione del porto. Insieme alla *Speicherstadt*, la zona dei magazzini portuali posta a sud della città, sorgeva un esteso quartiere per gli edifici di deposito (*Lagerhausviertel*), per la realizzazione del quale venne distrutta un'ampia porzione di città vecchia preesistente.

Un secondo nucleo del nuovo porto di Amburgo era costituito dall'area industriale *am Reiherstieg* sullo *Steinwerder*, che era stata innalzata di livello con i resti provenienti dal grande incendio del

1842. Nel 1911-12 venivano inaugurati il tunnel posto sotto il fiume Elba da St. Pauli a *Steinwerder* e la linea metropolitana sopraelevata, che insieme contribuivano a migliorare enormemente i collegamenti interni delle aree portuali e a incrementare lo sviluppo degli altri poli portuali (*Kuhwerderhafen, Kaiser-Wilhelm-Hafen, Ellerholzhafen*). Nel 1927 *Wilhelmsburg*, il nucleo di origine medievale esteso su diverse penisole protette da argini, viene unito a *Harburg* a costituire la città doppia *Harburg-Wilhelmsburg*, che presto diverrà uno dei poli industriali più importanti della città con grandi strutture portuali e industriali, tra cui il monumentale impianto di scarico progettato da *Hermann Muthesius* nel '28.

In seguito alla fondazione nel 1929 della *Hamburgische-Preussische Hafengemeinschaft* (Società portuale di Amburgo e della Prussia) le penisole di *Kattwyk e di Neuohof* vengono riorganizzate in base a un piano messo a punto dalle due amministrazioni concentrandosi sulla destinazione delle merci ingombranti, tra cui i prodotti derivati dal petrolio. A partire dagli anni settanta l'espansione portuale ha coinvolto, con pesanti demolizioni e trasformazioni, anche aree di antica origine, come i nuclei rurali e i borghi di pescatori *Altenwerder, Moorburg e Finkenwerder*.

DUISBURG NORD-PARK (Bacino della Ruhr)

Appena centocinquant'anni fa il bacino della *Ruhr* era un avvallamento paludoso, con pochi abitanti e con nuclei urbani, che non superavano i 500 residenti. Fu a partire dalla metà del 1800, che questo centro divenne uno dei più importanti poli produttivi d'Europa, specializzato nell'attività estrattiva e in quella siderurgica⁴⁵. Nel giro di poco più di un secolo il territorio subì una profonda trasformazione: su una superficie di 4.432 Km², gli abitanti passarono da circa 300 mila nel 1820, a 5,7 milioni nel 1965; le miniere esistenti arrivarono, nel 1956, ad estrarre circa 124 milioni di tonnellate di carbone all'anno. Sulle terre della *Nord-Westfalia* i percorsi autostradali si snodano per 451 km., le autostrade per 839 km. e le strade urbane per 15.200 km..



Fig. 13. Vista aerea del Hemscher Park.

La rete dei canali navigabili raggiunge una lunghezza complessiva di 272 km., il trasporto via acqua può contare su 31 porti industriali.

Il parco di *Duisburg-Nord*, costituisce uno degli interventi realizzati nell'ambito del programma di riqualificazione promosso dall'IBA *Emscher Park* (si veda l'apposita scheda). Un importante tassello inserito nel più ampio disegno che parte dalla riqualificazione ecologica del fiume *Emscher*, per arrivare alla realizzazione del grande Parco Paesistico esteso all'intero bacino fluviale.

ROYAL DOCKS (London Docks)

I Docks sono ex aree portuali che si affacciano sulle rive nord del Tamigi e rappresentano la parte più segnata della città di Londra dalle trasformazioni operate dall'uomo nei secoli². La loro

⁴⁵ Schwarze Rodrian M., (1997), "Experiences made in Ruhr area in connection with the Emscher Landscape Park", in de Franciscis G., (a cura di), *Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi*, Eidos, Castellammare di Stabia.

costruzione è iniziata nella prima metà del 1600 ed è proseguita per tutto il '700 e metà '800 e si è conclusa con il completamento dei *Royal Docks*, i più grandi magazzini portuali del mondo. La vicenda dei *Docklands* rappresenta una notevolissima metafora di fenomeni e mutamenti ancor più ampi, caso paradigmatico delle trasformazioni urbane indotte dalla terza rivoluzione industriale.

Vicenda interessante per almeno due ordini di motivi: nella sua singolarità, perché riguarda una porzione rilevante e significativa del territorio metropolitano europeo, ed è quindi di per sé vicenda cui prestare la massima attenzione; nella sua generalità perché racchiude, in forma spesso esasperata, sempre chiarissima e radicale, soggetti, poteri, interazioni e conflitti che ritroviamo ovunque la

attuale rivoluzione tecnologica abbia prodotto effetti rimarchevoli nelle trasformazioni delle città.

La totale ristrutturazione, fisica e funzionale, del territorio urbano lungo le sponde del Tamigi, dalla Torre di Londra ad est fino a *Beckton*, ha come sfondo la crisi delle funzioni portuali dell'area londinese e la drammatica riconversione dell'intera base economica metropolitana.



Fig. 14. Vista aerea dell'Albert Royal Docks.

ILE DE NANTES (Nantes)

Posta in una vallata alluvionale della Loira, alla confluenza di molti corsi d'acqua. A nord, la pianura si eleva verso delle piccole colline della Bretagna, mentre a sud si trova l'inizio della pianura della Vandea. La maggior parte del territorio comunale si trova sulla riva nord del fiume.

A causa della sua posizione sulla confluenza e delle numerose isole e canali che vi si trovavano, *Nantes* è stata a lungo soprannominata la "Venezia dell'ovest".⁴⁶ La maggior parte dei canali e dei corsi d'acqua della riva nord sono stati riempiti o ricoperti nel XX secolo: le operazioni più importanti sono state la colmataura del ramo settentrionale della Loira e della zona confluyente dell'Erdre, deviata ormai attraverso un canale sotterraneo.

L'agglomerato cittadino è attraversato dalla Loira, dall'Erdre, dalla *Sèvre*, dalla *Chézine* e dal *Cens*. *Ile de Nantes* è un'isola fluviale situata sul corso della Loira, ed è uno degli undici quartieri della città. *Nantes* è un ottimo esempio di come arte e cultura possano trasformare la geografia di una città e la sua economia. L'ambizione non celata di questo lavoro è di contribuire alla costruzione di un progetto urbano complesso che, oltre a trasformare la struttura insediativa dell'isola, contribuisca al rinnovamento della pra-



Fig. 15. Vista aerea de l'Ile de Nantes

⁴⁶ Masbounji A., [a cura di], (2003), *Nantes. La Loire dessin le projet*, Editions de la Villette, Paris.

tica dell'urbanistica lavorando su un rinnovato interesse per l' "arte urbana" e sulla condivisione delle scelte e degli obiettivi della trasformazione attraverso l'attivazione di pratiche negoziali e partecipative.

EUROMÉDITERRANÉE (Marsiglia)

È la più grande città della Francia meridionale, capoluogo della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra e del *département Bouches-du-Rhône*, oltre che il primo porto della Francia, sul Mediterraneo, all'estremità orientale del Golfo del Leone. Seconda città della Francia per popolazione e suo primo scalo marittimo, è situata al limite orientale del delta del Rodano, su un'ampia insenatura, riparata fra sproni rocciosi (*Estaque e Gradule*) e protetta anche da alcune isole costiere. Marsiglia, storicamente, è stata, e continua ad essere, chiusa tra un Nord povero e un Sud ricco, due parti di città poste a cavallo della *Canabière*, la via principale. Il progetto *Euroméditerranée* si estende dal primo al terzo distretto fino alla parte Nord Est della *Canabière*, laddove si sono stratificati i problemi e le sfide socio economiche della città centrale.⁴⁷ Il progetto di riqualificazione Euroméditerranée ha inizio nel 1995, su un'area di 310 ha.. Secondo l'agenzia pubblica di sviluppo EPAEM, *Euroméditerranée* ha contribuito al miglioramento e alla diversificazione dell'economia urbana e della sua base occupazionale. Il netto aumento dei valori immobiliari nel centro città e ai suoi margini è un altro segnale delle trasformazioni sociali ed economiche che sono state attivate da *Euroméditerranée*.

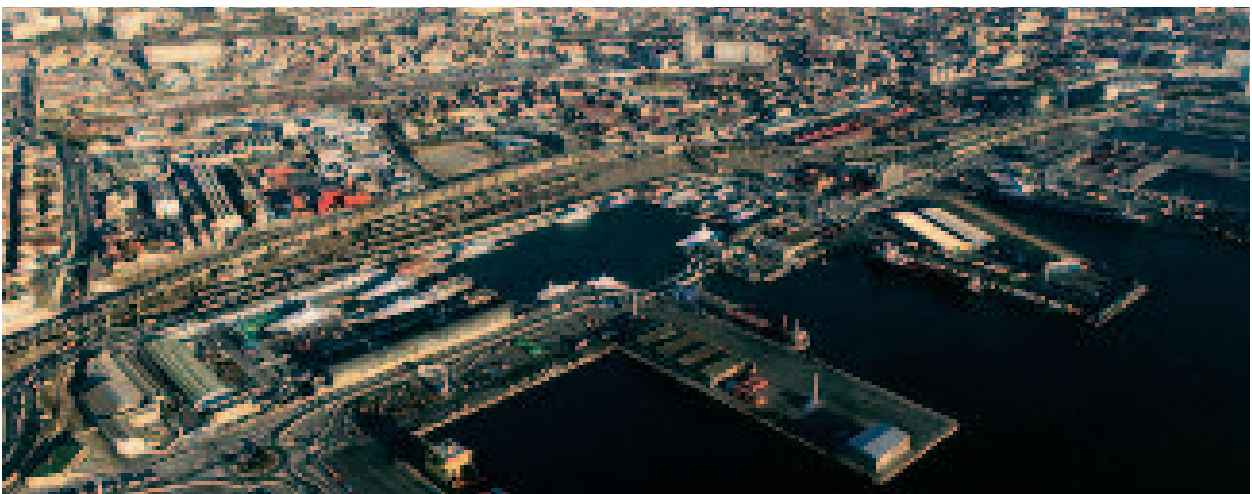


Fig. 16. Marsiglia rigenerazione del Waterfront, progetto *Euroméditerranée* 1.

⁴⁷ INSEE 2004, "De forts contrastes de revenus entre les quartiers de Marseille". in INSEE, L'essentiel, n°76.

EPAEM 1998. *Schéma de Référence d'urbanisme d'Euroméditerranée*, Marseille; Morel, B. 2005, "Marseille, d'une économie à l'autre", *Faire Savoir*, déc. 5-12; Bertancesso, B. & Rodrigues-Malta, R. 2001. "Euroméditerranée: les échelles d'un grand projet de régénération urbaine", in: DONZEL, A. (ed.) *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*. Paris: Maisonneuve & Larose.

GERMANIA



Fig. 17. Complesso industriale dismesso

Consistenza del fenomeno della dismissione in Germania

⁴⁸ Fonte dei dati: *Umweltbundesamt Berlin, 2000.*



Fig. 18. Dati della dismissione.

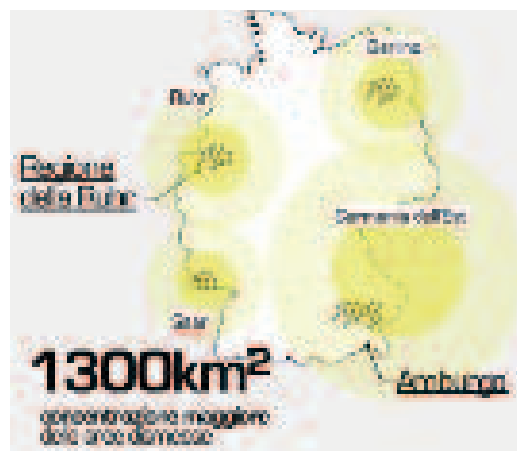


Fig. 19. Distribuzione dei siti su territorio nazionale.

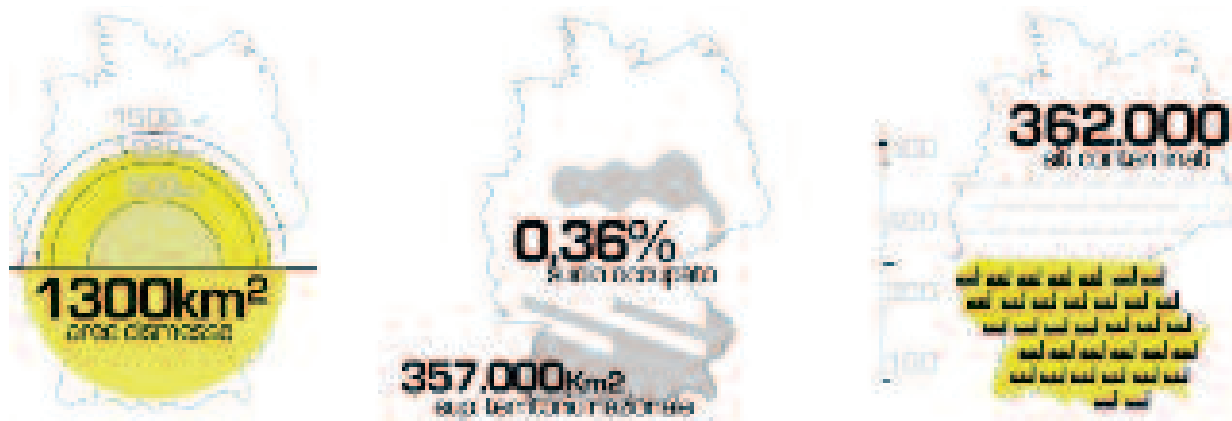


Fig. 20. Ideogrammi sui valori della dismissione nel territorio nazionale tedesco.

2.4. Genesi della dismissione nell'esperienza tedesca

In Germania, il dibattito scientifico sulle aree industriali dismesse si è incentrato principalmente sull'esperienza del bacino della *Ruhr*, una delle più antiche e vaste regioni minerarie e siderurgiche d'Europa. Tra Ottocento e Novecento il paesaggio della *Ruhr*, pesantemente sfruttato e modificato dall'industria mineraria e siderurgica, muta da agrario a industriale presentando i primi problemi ambientali e sociali. “Già agli inizi del secolo la *Ruhr* era la più grande e potente zona industriale d'Europa, cresciuta consumando il sottosuolo e, al di fuori di qualsiasi regola, il soprasuolo che, del resto, con l'eccezione della sua parte centro-meridionale, si prestava ad un tale sfruttamento essendo privo di storia e di centri urbani che potessero condizionarne il processo d'urbanizzazione. I corsi d'acqua furono trasformati in vere e proprie fogne a cielo aperto ed enormi montagne di scorie e rottami alterarono profondamente il paesaggio” (Minucci, 1996).⁴⁹ Lo sviluppo industriale tedesco risultò quindi proporzionale al degrado del paesaggio, iniziato verso la metà dell'Ottocento, ed con il suo centro proprio nella regione della *Ruhr*, dove agli originari insediamenti di miniere nel tempo si sono affiancate anche l'industria siderurgica, le acciaierie e gli impianti chimici. Quando negli anni Settanta con la crisi del carbone l'attività di estrazione è stata progressivamente abbandonata, ed anche gli altri settori ad essa collegati sono stati fortemente ridimensionati, nel bacino della *Ruhr* si è registrata la più alta percentuale di superfici industriali e minerarie dismesse nella Germania dell'Est. Ed è sempre in questo luogo, che è stato realizzato uno dei più significativi interventi di riqualificazione di un sistema territoriale degradato, sperimentando una struttura gestionale innovativa divenuta, poi, l'elemento chiave dell'intero processo urbanistico.

Il complesso progetto di recupero dell'ex bacino industriale della Ruhr è ritenuto, a ragione, un intervento unico nel suo genere; un programma d'azione che, senza alcun dubbio, può assurgere al ruolo di modello e riferimento per altri casi simili di distretti industriali europei. È però necessario evidenziare come esso sia nato e cresciuto in una realtà sociale, politica e ambientale, dalle caratteristiche uniche e che rendono questo tipo d'intervento difficilmente “esportabile” in toto e applicabile genericamente ad altri casi di altre nazioni | regioni apparentemente simili.

L'intera operazione di rigenerazione è stata suddivisa in 7 settori d'intervento, o progetti guida. Essi coprono un'ampia gamma di problematiche che, partendo dalla riqualificazione ecologica del bacino del fiume *Emscher*, arrivano ad affrontare la questione delle nuove forme dell'abitare, del lavoro nel parco, della ricreazione lungo il fiume, dell'archeologia industriale nonché questioni relative agli aspetti sociali e culturali del tempo libero.

L'*Emscher Park* è una vasta area della *Ruhr* che in dieci anni ha subito una radicale trasformazione a partire dall'obiettivo di risarcitura | bonifica del territorio grazie ad un parco naturalistico. Le opere previste dal primo piano decennale sono state realizzate; la sostanziale omogeneità industriale dell'area ha consentito di superare problemi legati agli interventi di bonifica ed eventuali discordanze tra le comunità.

⁴⁹ Minucci F., [1996], *Le regioni industrializzate tra declino e innovazione. Il caso della Ruhr in un contesto europeo*. Franco Angeli, MILANO.

Sul fenomeno delle aree dismesse in Germania si consulti anche: Inzaghi G. A., Vanetti F., [2011], [a cura di] *Il recupero e la riqualificazione delle aree urbane dismesse, procedure urbanistiche ed ambientali*, Giuffrè Ed.

2.5. Politiche e Strumenti: “Creazione di nuove polarità”

Negli anni Ottanta, è stato elaborato un programma di rivitalizzazione del bacino carbonifero della *Ruhr*, che è stato integrato ad altri importanti interventi relativi sia al settore della pianificazione ambientale sia a quello della programmazione economica. Infatti, nel programma lo sviluppo urbanistico ed economico dell'area è stato correlato sia al miglioramento della qualità ambientale e residenziale sia all'insediamento di nuove attività produttive, soprattutto di quelle ad elevato contenuto tecnologico ed innovativo. Il processo di riconversione è stato, quindi, avviato grazie alla stretta collaborazione tra lo Stato, l'Amministrazione regionale e le Autorità locali.

Il Governo federale, in particolare, ha sostenuto la riconversione delle aree industriali dismesse erogando una serie di finanziamenti straordinari. L'Amministrazione regionale ha istituito un Fondo immobiliare della *Ruhr*, uno strumento finanziario a disposizione delle amministrazioni comunali per acquistare i suoli dismessi e per realizzare le operazioni di bonifica.

I singoli Comuni, invece, hanno avuto il compito di segnalare agli Enti regionali i sistemi territoriali abbandonati da trasformare, di elaborare i progetti di massima degli interventi e di selezionare gli operatori privati per la realizzazione degli interventi. Interessante in questo modo di operare è il fatto che i finanziamenti non sono stati assegnati ai singoli Comuni, ma ad una società “di pubblica utilità” di diritto privato per lo sviluppo territoriale, appositamente istituita: la *Landesentwicklungsgesellschaft* (Leg). Questa società è stata composta dal Governo regionale della Renania Westfalia, da banche ed associazioni pubbliche, e da alcune autorità locali; essa ha operato in accordo con il Ministero dello sviluppo urbano, dei trasporti e dell'edilizia, ed ha gestito tutto l'iter procedurale relativo all'acquisizione delle aree necessarie per l'attuazione dei progetti, al loro risanamento ambientale, alla loro cessione ai Comuni oppure agli altri acquirenti, indicati dagli stessi Comuni, ed infine alla reimmissione sul mercato delle aree riqualificate a prezzi controllati. Grazie alla commercializzazione dei terreni, in particolare, la Leg è riuscita a ricostituire il fondo immobiliare. Alla scala locale la Leg è stata affiancata da varie agenzie municipali, a cui è stato affidato il compito di assistenza economica e di consulenza ai singoli cittadini ed alle imprese private, scelte per la realizzazione degli interventi. Dal punto di vista operativo, il meccanismo adottato dalla Leg si è articolato nelle seguenti fasi: ⁵⁰

In un primo momento, i Comuni che hanno ritenuto opportuno avvalersi della Leg per il recupero delle aree dismesse, hanno sottoposto all'Amministrazione regionale i propri programmi, indicando le aree in cui realizzarli.

Successivamente, l'ente regionale ha espresso il proprio parere sulla conformità di tali proposte ai piani di sviluppo socio-economico e territoriale, incaricando la Leg di contattare i proprietari delle aree interessate, nel caso di conformità.

A questo punto, la Leg ha verificato la fattibilità dell'operazione, tenendo conto

⁵⁰ Cfr., Minucci F., Bedrone R., (1993), *Sulla via di una regione industriale ecologica: la Ruhr*. Celid, TORINO.

Il Piano di Sviluppo della Ruhr del 1964 distingue due tipologie di spazi aperti: sette corridoi verdi, con andamento Nord-Sud, costituiti sostanzialmente da boschi e aree agricole separano le principali città della “area nucleo” maggiormente congestionata ed inquinata; vaste aree ricreative, nelle zone meridionali e settentrionali più attraenti della regione, formano una sorta di cintura verde attorno all'area nucleo. Dettaglio del corridoio verde tra Duisburg e Mulheim-Oberhausen previsto dal piano.

delle risorse finanziarie sia degli enti locali interessati sia dei potenziali utilizzatori finali. Ultimata questa fase di verifica, la Leg ha sottoposto all'Amministrazione regionale le ipotesi di riutilizzo delle aree;

l'Amministrazione regionale, quindi, dopo aver verificato la compatibilità e la fattibilità del progetto, ha autorizzato la compravendita dei terreni e la loro cessione gratuita ai Comuni interessati;

infine, dopo aver provveduto alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, si sono occupati della loro vendita al prezzo fissato dalla Leg.

In pochi anni, il modello operativo adottato ha riattivato il mercato delle aree industriali dismesse, ed ha determinato la riqualificazione ambientale e la riutilizzazione di una buona parte delle superfici abbandonate. È stato valutato che tra il 1980 e il 1989 siano stati selezionati e acquistati circa 900 ha. di ex aree industriali, e che negli anni successivi circa 140 ha., siano stati rivenduti e destinati a nuove attività industriali, ad attività commerciali, residenziali ed alla realizzazione di un grande parco naturale.⁵¹ Il successo delle operazioni attivate dalla Leg, è continuato anche durante gli anni Novanta, anche grazie ai finanziamenti di cui l'operatore pubblico ha potuto disporre: oltre agli investimenti privati, sia locali che stranieri, particolarmente consistenti sono stati anche le risorse economiche provenienti dal settore pubblico, ed in particolare i finanziamenti della Cee, quelli del Fondo Regionale per lo Sviluppo Europeo, destinati alla riqualificazione della base economica, ottenuti per mezzo sia dei Documenti Unici di Programmazione (Docup) sia delle altre forme di finanziamento previste nel Quadro Comunitario di Sostegno (Qcs), i finanziamenti ottenuti con i programmi *Resider*, destinati alla riconversione delle zone siderurgiche e carbonifere, ed i prestiti dalla Banca Europea per gli Investimenti (Bei).

Nel processo di riconversione delle aree industriali dismesse della *Ruhr*, quindi, gli ostacoli di tipo economico sono stati superati, mentre sono risultati di più difficile soluzione quelli legati alla bonifica. Demolizione degli impianti esistenti, riutilizzo dei terreni industriali (inquinati da decenni di crescita produttiva), decontaminazione e riqualificazione ambientale sono state operazioni che, oltre ai costi elevati, hanno richiesto tempi tecnici molto lunghi; per questo motivo, la Leg ha cercato di acquisire una discreta esperienza anche nel settore della bonifica ambientale, conducendo delle sperimentazioni sul campo attraverso il supporto, anche in questo caso, del settore pubblico. In particolare, è stata applicata una tecnica di risanamento dei terreni, basata su operazioni di bonifica da condurre direttamente sul sito, in funzione dell'uso futuro che si vuol dare ai suoli e senza spostare le masse inquinanti in altro luogo. In alcuni progetti, grandi quantità di scorie inerti e non pericolose sono state utilizzate come materiale da costruzione per creare sculture di terra, colline e piramidi; mentre, in altri casi, dove i progetti hanno previsto la realizzazione di parchi e giardini, le sostanze pericolose sono state isolate dal pericolo del dilavamento

⁵¹ Minucci F., (1996) Le regioni industrializzate tra declino e innovazione. Il caso della Ruhr in un contesto europeo, FrancoAngeli, Milano.

La Banca europea per gli investimenti (BEI) di proprietà dei 28 paesi dell'UE. Assume prestiti sui mercati dei capitali e concede prestiti a un basso tasso d'interesse per finanziare progetti volti a migliorare le infrastrutture, l'approvvigionamento energetico o la sostenibilità ambientale sia all'interno dell'UE che nelle zone limitrofe o nei paesi in via di sviluppo.

laterale e di penetrazione nelle acque di falda.

Il caso della *Ruhr* è significativo, oltre per la modalità con cui è stato gestito, anche perché gli interventi di bonifica, di recupero e di riutilizzo sono stati inseriti in un più ampio processo di sviluppo e rigenerazione socio-economia ed ambientale, che ha riguardato l'intero contesto regionale, e che è stato basato su tre strategie principali:

migliorare il tessuto sociale e culturale, rilanciando le attività di studio e ricerca, l'università e la scuola per creare una nuova sensibilità diffusa intorno alle potenzialità dell'area;

migliorare e bonificare l'ambiente fisico, attraverso operazioni di decontaminazione e di rinaturalizzazione sia per realizzare parchi naturali attrezzati sia per attrarre investimenti nell'area;

innescare un processo di modifica della base economica locale, incentivando la localizzazione di piccole e medie imprese ed incentivando soprattutto quelle operanti nel settore delle nuove tecnologie (Hall, 1966).⁵²

Queste tre strategie sono state condotte in maniera parallela ed integrata, in quanto per rilanciare la base economica è stata considerata quale condizione preliminare il miglioramento del tessuto socioculturale ed ambientale, soprattutto in un'area storicamente ad alta intensità di manodopera e con una forte identità operaia, quale il bacino della *Ruhr*, in cui operazioni di tale portata determinano dei cambiamenti radicali nella struttura sociale. Nel corso degli anni, poi, il programma di rivitalizzazione del bacino della *Ruhr* è stato affiancato e sostenuto da altri programmi di pianificazione territoriale. In particolare, il Programma regionale per la protezione della natura, approvato dal Ministero dell'ambiente e destinato alla riconversione economica e strutturale del sistema produttivo ed al miglioramento della qualità ambientale, e l'istituzione di un'associazione regionale per il disinquinamento degli ex terreni industriali e minerari, hanno rappresentato due importanti iniziative indirizzate a sostenere economicamente gli operatori sia pubblici che privati coinvolti negli interventi di valorizzazione e di riuso delle aree della *Ruhr*. L'esperienza tedesca ha mostrato come per attivare un processo di riconversione strutturale di un sistema territoriale degradato occorra definire una strategia ben chiara e definita, fondata su un approccio integrato al problema sia in termini di coinvolgimento delle risorse economiche sia in termini di concertazione e di partecipazione dei diversi livelli di governo, delle forze sociali e del sistema imprenditoriale. A ciò si è, infine, aggiunta la volontà di attivare un processo in grado di recuperare anche l'identità storica e culturale della regione. "Se nel processo di urbanizzazione dei territori della *Ruhr* i luoghi del lavoro sono stati di fatto gli unici ambiti di riferimento per la popolazione insediata, con la loro chiusura gli abitanti sono stati privati non solo dei servizi ma anche dei luoghi di ritrovo in cui riconoscersi come collettività" (Marangoni, 2000).⁵³

Di conseguenza, per recuperare tali valori, gli ex impianti industriali sono stati trasformati in centri di cultura e per lo spettacolo, mantenendo la testimonianza dei 150 anni di storia industriale tedesca.

⁵² Hall P., (1966), *The world cities*, New York, Mac Graw.Hill, [ed. ita. Mazza A., Le città mondiali, Il Saggiatore, Milano].

Vedasi anche: Gray R., (1978), *A History of London*, London. Hall M., (1976) *London, Metropolis and Region*, London. Hall, P. 1984 *World Cities*, London [trad. it. Milano 1966].

⁵³ Marangoni B., (200) "I processi di risignificazione dei distretti post industriali" IBA EMSCHER Park, "Paesaggio Urbano", n.5-6.

Esperienza

DUISBURG NORD-PARK: un “Parco paesistico ecologico”

[scheda tecnica]

Localizzazione dell’area

Duisburg si trova nella Regione della Ruhr, nella Renania Settentrionale-Vestfalia prende nome dall’omonimo fiume Ruhr, l’area localizzata è a Duisburg, Germania.

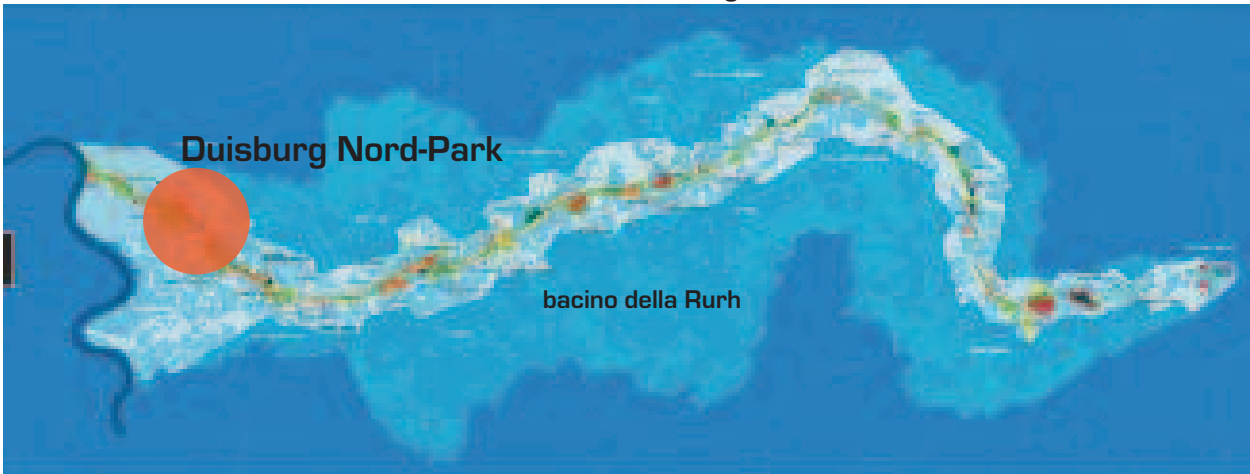


Fig. 21. Localizzazione geografica dell’area di progetto.

2. Il valore della testimonianza

inquadramento geografico

Duisburg

Superficie:
232,82 Km²

Popolazione:
488 005 (2011)⁵⁴

dati dimensionali di progetto

- Uso storico:** Area produttiva industriale_ bacini carboniferi, acciaierie, tessuti infrastrutturali
- Uso futuro:** “corridoio ecologico”
- Tempi di realizzazione**
1991 | 2000
- Costo approssimativo dell’operazione**
€ 60.000.000
- Superficie dell’intervento**
230 ha. circa
- Soggetti**
comuni di Duisburg, Boberhausen, Mulheim, Società cooperativa dell’Emscher, Associazione Ruhr
- Stato di avanzamento dell’intervento**
L’operazione è intervenuta soltanto sul 10% delle aree dismesse esistenti
- Funzioni**
ricostruzione del paesaggio, superamento delle barriere infrastrutturali, collegamenti verdi delle città, nuovo uso delle industrie dismesse

⁵⁴ Population growth rate in CIA World Factbook, (URL_consultato in data 28 Febbraio 2013).

DUISBURG NORD-PARK: un “Parco paesistico ecologico” Strategie di intervento



Fig. 22. Il progetto pilota del Parco di Duisburg, Fonte: CCLR Center for Creative Land Recycling.

Il Parco di Duisburg-Nord, rappresenta un importante tassello inserito nel più ampio disegno che parte dalla riqualificazione ecologica del fiume Emscher, per arrivare alla realizzazione del grande Parco Paesistico esteso all'intero bacino fluviale. Collocato nella regione dell'Emscher, nelle terre del Nord-Westfalia, tra le città di Meiderich e Hamborn, il parco occupa i terreni delle antiche fabbriche siderurgiche Meiderich della società Thyssen e si estende su di un territorio di circa 230 ettari.

In questo stabilimento, tra il 1900 e il 1985, furono prodotte circa 37 milioni di tonnellate di ghisa grezza. Il successivo periodo di abbandono innescò una rapida decadenza dei numerosissimi vecchi edifici e strutture industriali, che vennero rapidamente sommersi da una ricca e selvaggia vegetazione. Nel 1991 venne approvato dall'IBA E. P., dal consiglio comunale e dai rappresentanti dei diversi enti pubblici locali, il progetto del paesaggista tedesco Peter Latz e del suo team, i quali diedero inizio ai lavori del parco nello stesso anno.

La questione cruciale che dovette essere inizialmente affrontata, fu quella relativa al possibile riutilizzo dei resti delle numerosissime strutture degli impianti industriali, quali: edifici ed officine, giganteschi depositi per i minerali grezzi, ciminiere, forni, ponti, gru, rotaie, scali ferroviari e altro ancora.⁵⁵

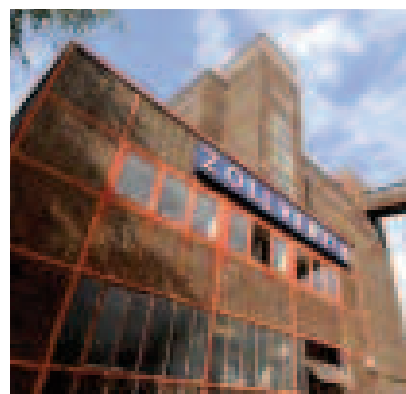


Fig. 23. Industry, August Thyssen

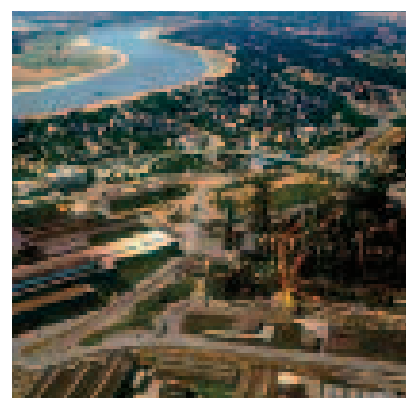


Fig. 24. Vista aerea delle ex indotto industriale.

⁵⁵ Per informazioni inerenti al recupero degli impianti industriali si consulti il sito:

<http://www.fuoridallascatola.it/2012/08/30/sulcis-sto-dalla-parte-dei-minatori-ma-ce-un-altro-futuro-possibile-ecco-chi-ci-ha-provato-riuscendoci/> (URL_consultato in data 5 Febbraio 2014).

L'atteggiamento progettuale che la Latz & Partner adottò per il disegno del parco, non fu quello di tentare una fusione degli elementi presenti combinandoli in un unico assetto paesaggistico omogeneo e uniforme; il team di Peter Latz, cosciente della forte frammentazione e discontinuità spaziale che caratterizzava il sito, ricercò piuttosto, nuove interpretazioni delle esistenti strutture, mutando la loro funzione ed il contesto, attraverso la sovrapposizione e la coesistenza di una serie di livelli caratterizzati da differenti conformazioni spaziali e funzionali.

Le tracce non nascoste ma esaltate, ci narrano di come l'artificio può essere ritrasformato in natura attraverso i nuovi significati che a queste grandi strutture sono attribuiti dalle scelte progettuali, significati che si mantengono elastici e permeabili a differenti interpretazioni. Da oggetti isolati ed inquietanti simili a grandiosi interventi di *Land Art*, questi massicci impianti industriali, ci svelano anche una natura giocosa ed accattivante invitandoci ad esplorarli ed a scoprirli come in una caccia al tesoro. Le grandi spianate che accoglievano lo smistamento dei minerali, manifestano ora, nella nuova interpretazione, tutto il loro potenziale monumentale. Esse si sono rivelate adatte ad ospitare i moderni eventi e rituali sociali, circondandoli con stranianti ed avveniristiche scenografie; studi televisivi hanno trovato nelle strutture del parco ottimi scenari, gruppi musicali e teatrali le utilizzano oggi come palcoscenici d'avanguardia.

I diversi livelli che compongono il parco di *Duisburg-Nord*, pur mantenendo fra loro una forte indipendenza ed autonoma personalità, sono saldamente connessi l'uno all'altro da numerosi elementi di natura a volte più "fisica" e materiale, come ad esempio: rampe, scale, terrazze, passaggi sopraelevati, ponti, etc.; altre volte il legame è di tipo funzionale e, altre volte ancora, puramente simbolico, sostenuto da legami visuali prospettici. Attraverso un'analisi "sintattica", per usare la locuzione impiegata da P. Latz, del parco di *Duisburg-Nord*,⁵⁶ possiamo identificare una serie di piani parziali o livelli componenti:

Il Parco Ferroviario (*Bahnpark*):

La preesistente fitta rete ferroviaria, è stata mantenuta ed è ora parte integrante del suolo e della vegetazione del nuovo parco. Qui si dispiegano numerose passeggiate e percorsi che



Fig. 25. Industry, August Thyssen



Fig. 26. Industry, August Thyssen



Fig. 27. Relazione del parco con il fiume.

⁵⁶ "Duisburg Park North Paesaggio" Anthos, 31,3 (1992): 27-32.

Per la redazione del Report sono stati consultati:

Kipar A., (1993), "Il bacino industriale della Ruhr. L'IBA Emscher Park", Il Pomerio ed.,

Mastropietro S., (1999), "Il parco di Duisburg-Nord", in *Folia di Acer*, del febbraio 1999, Il Verde Editoriale, Milano.

in certi tratti mutano di livello e si collegano a ponti e passerelle pedonali sopraelevati, che offrono ai visitatori dei punti privilegiati per l'osservazione panoramica del parco. Tra gli obiettivi futuri, vi è quello di ripristinare parte della rete ferroviaria, per poterla riutilizzare per lo spostamento di locali mobili di ristoro e di ritrovo.

Il Parco Acquatico:

La ricostruzione del sistema idrico, si rivelò l'impresa più difficile da risolvere. Grazie all'aiuto dell'autorità locale di governo del fiume, fu possibile separare il corso originario dell'*Emscher* dal flusso delle acque fognarie, che scorrono oggi all'interno di una canalizzazione sotterranea. Il "*Wasserpark*" è fisicamente collocato nel livello più basso del parco. L'antico corso del fiume *Emscher*, un tempo recintato a causa dell'alta tossicità delle sue acque, è stato "liberato" e "riportato in vita". Oggi, nel suo nuovo letto, che ha mantenuto la forma canalizzata, confluiscono le abbondanti acque meteoriche capillarmente raccolte in tutto il parco. Le acque così diluite, sono poi convogliate lungo dei percorsi in cui: filtri di sabbia e ghiaia e sponde ricche di vegetazione, contribuiscono alla loro progressiva depurazione e ossigenazione. Dopo avere attraversato i "giardini simbolici" racchiusi fra le mura dei vecchi depositi, il flusso d'acqua raggiunge infine, alcune ampie vasche. Nell'ideare il sistema del "*Wasserpark*", i progettisti non hanno cercato di dissimulare il problema delle acque inquinate; essi, piuttosto, hanno teso a manifestare e rendere visibile ai visitatori, il processo sia tecnologico che biologico di trasformazione delle acque e delle sponde degradate in un nuovo corso ri-vivificato e ri-generato.

I Giardini Simbolici:

L'area degli antichi depositi realizzati per lo stoccaggio del minerale grezzo, è costituita da un susseguirsi di vani separati da spessi muraglioni in calcestruzzo. I massicci muri sono stati forati e le "stanze" messe in comunicazione. In questi luoghi recintati si riproduce l'antico rituale del "giardino segreto". E' la popolazione stessa che, coinvolta nelle attività del parco, si occupa sia della coltivazione delle piante, sia della sperimentazione formale e artistica di questi hortus conclusus post-industriali. Nella profondità del suolo fra i *bunker*, sono stati seppelliti gli strati di terra più inquinati e ricoperti da una spessa coltre di argilla e infine da un substrato di cumuli di macerie macinate. Le piante qui coltivate sono state importate dalla Norvegia, Sud-Africa, Brasile e Australia e possiedono la speciale caratteristica di essere in grado di sopravvivere in questo tipo di terreno.

L'Area Ricreativa:

Nella zona dell'antico stabilimento della fornace, le imponenti strutture industriali, sono state reinventate per nuovi usi e funzioni. Le ampie ciminiere sono ora utilizzate da gruppi di appassionati di arrampicata e free-climbing. Le passerelle e le piattaforme sospese sono utilizzate come giocosi percorsi panoramici. Le ampie spianate, trasformate e arredate riutilizzando materiali e strutture smantellati, accolgono oggi le manifestazioni ed i festival più importanti della zona.

Tra esse distinguiamo:

la "*Cowper Place*" o "*Cowperplatz*", costituita da un'ampia piazza piantumata secondo una griglia regolare, con giovani alberi sostenuti da strutture metalliche;

Alcuni riferimenti relativi alle strategie di recupero del progetto di Duisburg Park, sono stati tratti dal sito: <http://www.landschaftspark.de/startseite>. (URL_consultato in data 14 Febbraio 2014).

la “*Piazza Metallica*”. Essa è il luogo-simbolo dell'intero parco. Per la sua realizzazione sono state riciclate numerose imponenti lastre metalliche di 2,20 per 2,20 metri e del peso di otto tonnellate ciascuna, un tempo utilizzate come chiusure di grandissimi stampi per opere di fusione. Modularmente accostate sopra un letto di sabbia, esse appaiono come cimeli misteriosi di un'antica civiltà.

La “Piazza Metallica” è una delle realizzazioni più amate da Peter Latz, che a tal proposito racconta: “Questa piazza realizzata con massicce lastre di ferro, risulta particolarmente interessante a causa di due processi fisici diversi. Uno è la formazione di questo metallo temprato un tempo ricoperto da uno strato di scorie e difficilmente utilizzabile. L'altro è il processo di erosione [...], quale simbolo della natura io trovo tutto questo infinitamente più interessante di poche misere betulle”.

Il *Sinterpark*:

In quest'area, la grande pala metallica del vecchio mulino è stata “decontestualizzata” e svetta oggi sulla cima di uno degli edifici del parco, manifestando la sua nuova funzione simbolica di scultura-mobile. Qui si trova inoltre il cosiddetto “Teatro Romano”, un anfiteatro realizzato con mattoni formati con le macerie macinate delle strutture demolite.

Questi molteplici ambiti, caratterizzati da “personalità” così diverse tra loro, sono ricongiunti e allacciati da luoghi interstiziali più indefiniti, quali: gli spazi ricchi di vegetazione compresi fra i binari ed il canale, i percorsi che collegano il parco alla città e l'area incolta lasciata in spontanea trasformazione, o utilizzata per orti urbani e attività sportive, accanto alla limitrofa area residenziale. L'efficiente e rapida realizzazione del parco, ma soprattutto l'entusiastico riscontro presso la popolazione, ha reso rapidamente famoso questo progetto, definito da alcuni come “Il Parco del XXI secolo”.

Alla prima biennale dell'architettura del paesaggio di Barcellona “*Refer Paisatge*”⁵⁷ (“Paesaggi ricostruiti”) del 1999, è stato assegnato al team di Peter Latz, per il parco di *Duisburg-Nord*, il primo premio quale migliore realizzazione paesaggistica europea.

Numerose e rilevanti sono le motivazioni con cui la giuria della Biennale barcellonese, ha giustificato la scelta del progetto premiato:

“Il progetto risponde all'urgenza di occuparsi di aree industriali fortemente degradate, arricchisce il significato di spazio pubblico e sostiene le potenzialità del riciclaggio in una maniera da considerarsi pionieristica ed esemplare in Europa. (...) Il lavoro affronta contemporaneamente diversi problemi significativi: esso paradossalmente, fa convergere il lavoro di trattamento dei suoli contaminati con un attivo contatto della popolazione con la natura. Inoltre promuove una nuova attitudine verso la tecnologia, proponendo la sua forte compatibilità con il paesaggio. (...) Esso mette realisticamente a confronto i limiti del budget a disposizione con le ipotesi di cambiamento e di evoluzione ecologica. (...) Introduce attività sociali alternative (...) combinandole con altri eventi culturali (...) raggiungendo così l'integrazione di differenti gruppi sociali...”.

Sulla base dei disegni e dei modelli dell'architetto e paesaggista Peter Latz, il *Duisburg-Nord Country Park*, è diventato un Paese-Parco che non è né un parco né un paesaggio nel senso ori-

⁵⁷ Refer paisatges – Remaking landscape (1999) Catalogo della prima Biennale del paesaggio, Fundació Caixa d'Arquitectes, Barcelona.

ginario del termine, ma un luogo multifunzionale, una commistione di usi e di significati che rendono il Parco un luogo unico nel suo genere, in quanto rappresenta l'unione tra valore storico, sviluppo commerciale, attività per il tempo libero e ricerca ambientale. Il progetto coniuga e declina diversi modelli di Parco (per lo sport, naturale e agricolo, industriale e per gli eventi) in modo da poter avere un'offerta non omogenea e per generare risorse diverse sul territorio. La conversione dell'ex industria ha generato nuove economie nel territorio locale, una nuova offerta di sistemi produttivi e un cambiamento sostanziale delle funzioni del passato, mantenendo un ampio rispetto della storia e delle tradizioni.

DUISBURG NORD-PARK: un "Parco paesistico ecologico"

Gestione operativa

La devastazione territoriale, paesaggistica ed ecologica, fu ovviamente accompagnata dal decadimento della struttura sociale, il cui funzionamento era interamente fondato sui cicli di produzione dell'attività estrattiva e siderurgica. Il sistema produttivo ed economico che garantiva la sussistenza ai cinque milioni di abitanti, venne rapidamente a mancare, determinando negli anni successivi, un tasso di disoccupazione tra i più allarmanti del Paese, è stato necessario porre il bacino industriale della *Ruhr* al centro di un ciclopico lavoro di recupero, avviato negli anni tra il 1989 ed 1999 dal governo regionale (*Land*) della Renania-Westfalia, in collaborazione con un organo d'intervento d'eccezione: l'IBA *Emscher Park*.

L'IBA *Emscher Park* è una società a responsabilità limitata, sottoposta all'autorità di un collegio sindacale. La sua struttura organizzativa è composta da un consiglio di amministrazione, del quale fanno parte importanti esponenti del mondo della politica, dell'economia, dei sindacati e delle associazioni ambientaliste e da un comitato di coordinamento, presieduto dal ministro dell'urbanistica e dei trasporti e composto dai rappresentanti della regione, dei comuni principali, degli ordini professionali e da singoli professionisti quali, architetti, ingegneri, paesaggisti, artisti, naturalisti, ecc. Il personale dipendente della S.r.L. non supera i trenta membri guidati da un direttore esecutivo e da sei direttori scientifici part-time. La sede della società fu collocata a *Gelsenkirchen*, uno dei maggiori centri urbani del distretto della *Ruhr*.

Ciò che rende particolare il ruolo e la natura istituzionale dell'IBA *Emscher Park* è la totale mancanza di potere giuridico-legale; essa non ha la possibilità di imporre sanzioni, né di obbligare le diverse parti sociali a seguire gli orientamenti proposti. L'IBA *Emscher Park* non è uno strumento nato per distribuire finanziamenti e non corrisponde alla struttura di una "legge speciale" o di un "programma straordinario"; il suo ruolo è stato quello di essere una piattaforma d'incontro, di scambio e rilancio d'idee ed esperienze, al fine di promuovere il dialogo fra gruppi sociali e soggetti del settore industriale attraverso incontri nazionali ed internazionali. Per raggiungere i propri obiettivi l'IBA ha usato le armi del dialogo e di argomentazioni persuasive.

A questo proposito Wolfgang Pent, nell'articolo per la rivista "*Topos*": "*Changes have to take place in people's head first*", spiega:

"L'IBA non è un'autorità per la pianificazione. Essa si strutturò piuttosto come un'agenzia di consulenza. Come tale, indicò le direzioni verso le quali le iniziative potevano svilupparsi, fornì consigli e suggerimenti, creò un rapporto fra partner potenziali, esaminò i criteri qualitativi di ogni progetto per evidenziarne le caratteristiche. Essa può aver posto degli obiettivi, fornito delle conoscenze, svolto il ruolo di "*Public Relation*", ma pianificare è qualcosa che non ha mai fatto" (in *Topos*, 1999, n. 26, p. 19).⁵⁸

L'avvio del programma di lavoro, fu varato dal governo del "Land", invitando le diverse parti sociali a presentare progetti, idee ed opinioni riguardanti l'area. I progetti raccolti in questa prima fase furono più di 350. Essi provenivano dalle diverse città della regione (spesso organizzate in associazioni sovramunicipali), da studi associati di ingegneria, architettura, gruppi di studenti, associazioni ambientaliste e da gruppi di cittadini interessati all'argomento. Molti di questi progetti (più di settanta) sono stati inseriti nel calendario delle iniziative intraprese dall'IBA, la quale, unitamente ad altri programmi d'intervento, ha varato, sotto il proprio patrocinio, l'impressionante numero di 120 progetti.

L'obiettivo principale e la linea guida dell'intera iniziativa è stata la realizzazione del grande Parco Paesaggistico dell'*Emscher* (*Emscher Landschaftspark*).

Il "parco" è stato utilizzato, dai dirigenti dell'IBA, come metafora adatta a comunicare il significato di questa impresa ed a supportare il vasto programma d'intervento. Il piano per il progetto dell'*Emscher Park* si propone di inglobare sotto di sé e supervisionare, le fasi della progressiva realizzazione dei progetti selezionati, al fine di coordinarli e mantenere costantemente sotto controllo le diverse interazioni e reazioni innescate dalla collaborazione tra le numerosissime parti sociali coinvolte.

Il Parco Paesaggistico dell'*Emscher*, oggi in fase di costruzione, ricopre un'area di circa 320 Km², che rappresenta più di un terzo della superficie complessiva della regione della *Ruhr* (800 Km²). Esso si estende per circa 70 km, nella fascia est-ovest tra Duisburg, sul Reno e Bergkamen nella Westfalia e, in altezza, per 10-12 km su entrambi i lati del fiume *Emscher*. Il suo tessuto connettivo, ricongiunge e lega a sé le fasce di paesaggio che separano i 17 comuni compresi dal progetto.

DUISBURG NORD-PARK: un "Parco paesistico ecologico"

Strumenti Normativi

L'immensa problematica che opprimeva questa vasta regione da alcuni decenni, di natura: urbanistica, territoriale, ecologico-naturalistica, sociale e culturale, è stata affrontata con grande coraggio e nella sua globalità e complessità, dal "Land", il governo regionale del *Nordrhein-Westfalen*, che per l'occasione ha istituito un organo d'intervento eccezionale: l'*Internationale Bauausstellung Emscher Park o IBA Emscher Park*.

Lo **strumento attuativo** IBA Emscher Park, Mostra internazionale di costruzioni ed architettura istituito nel 1989, ha proposto per l'area del bacino attraversata dal fiume *Emscher* un mega progetto che da Est ad Ovest attraverso i circa 70 Km. che separano *Duisburg* da *Berkamen*, assicura il collegamento di una superficie di circa 300Km. di verde.

I Soggetti coinvolti sono l'*IBA Emscher Park; Development Company of Nordrhein-Westfalen and the city of Duisburg*.

Ogni iniziativa, ogni proposta, ogni suggerimento doveva rispondere prioritariamente a questi due imperativi: creare opportunità d'impiego e contribuire a riqualificare il territorio. I progetti "adottati" ricevevano il marchio IBA e diventavano per il sistema politico-amministrativo di prima priorità; su questi confluivano tutte le risorse normalmente disponibili per l'incentivazione industriale, per la bonifica delle aree, per le energie alternative, per l'occupazione, per il sostegno

⁵⁸ AA.VV. (1999), IBA - A renewal concept for a region, in "Topos", n. 26, numero monografico dedicato all'IBA Emscher Park, Marzo 1999, Callwey München.

alla disoccupazione, per il riequilibrio territoriale ecc. In aggiunta agli investimenti da fondi pubblici di circa 4,5 miliardi, il masterplan ha generato anche molte iniziative economiche private e progetti. Così come la generazione, lo sviluppo e le risorse progetti di gestione delle acque urbane ecologiche, la rivitalizzazione può puntare ai molti progetti artistici e culturali associati che stanno creando molto interesse.

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione

L'esposizione internazionale IBA *Emscher Park*, a partire dall'inizio degli anni '90, ha avuto come obiettivo l'implementazione di progetti per la riconversione, la rigenerazione e la bonifica della valle del fiume *Emscher* e la risignificazione del paesaggio circostante, forse una delle zone più gravemente compromessa dall'intenso uso industriale.

La filosofia su cui sono stati realizzati in 10 anni complessivamente circa 100 progetti, si fonda su due principi generali. Il primo riguarda la capacità di adattamento e di autorigenerazione edella natura che ha avuto esisti nella bonifica e nella rinaturalizzazione di gran parte delle aree ex industriali e che ha portato a tutelare lo sviluppo spontaneo della vegetazione nelle aree abbandonate. Il secondo contempla la possibilità di una trasformazione degli usi e dei significati dei luoghi dismessi a partire dal mantenimento delle strutture fisiche esistenti. I diversi elementi che componevano l'impianto industriale sono stati mantenuti nella loro struttura fisica e riprogettati attraverso una serie di sistemazioni paesaggistiche e di materiali verdi che non negano la loro forma originaria anzi la valorizzano in un complesso sistema di nuovi spazi secondo un criterio di "conservazione interpretativa". Il progetto integra nel disegno del parco gli elementi che costituivano la struttura della precedente zona industriale offrendo un nuovo uso, una diversa intepretazione e una fruibilità prima inesistente. Il parco si costituisce come un nuovo tipo di "parco del popolo", in cui lo spazion aperto si presta all'utilizzo pubblico.¹

Colpisce il fatto che si tratti davvero di una unica grande metropoli, le città e i paesi si susseguono senza soluzione di continuità, per capire che si passa da un borgo all'altro.

Per il futuro i principali progetti attualmente allo studio mirano a:

- realizzare un catalogo dei progetti (fattibili sia dal punto di vista tecnico, che da quello economico) ipotizzati dalle varie Municipalità;
- definire un Master plan specifico per la gestione delle acque e per la rivitalizzazione del fiume;
- completare il "parco a tema" dell'archeologia industriale e delle funzioni per il tempo libero.

Nel frattempo, a livello internazionale, molte altre aree metropolitane e le regioni hanno preso coscienza della *Emscher Futuro masterplan*. E quindi è stato presentato alla 11° Biennale Internazionale di Architettura di Venezia (2008) e presso l'8° Biennale Internazionale di Architettura di San Paolo (2009). I delegati hanno ascoltato come gli ampi progetti derivanti dai piani sarebbero stati utilizzati come un motore e di stimolare lo sviluppo per rimodellare le aree metropolitane, da un lato e per la fondazione di contemporanei, concetti di sviluppo urbano, dall'altro. L'acqua viene trasformata dal rilancio in un collegamento spaziale e un portatore di identità per la regione. Inoltre, la rivitalizzazione di questo sistema fluviale complesso illustra la via da seguire per la gestione paragonabili maggiore delle risorse idriche e progetti di sviluppo urbano in tutto il mondo.

Il sito del parco paesaggistico dell'Emscher

<http://www.emscherkunst.de/home.html?L=1> (URL_consultato in data 12 Febbraio 2013).

Il Rapporto di valutazione sull'iniziativa "La Ruhr, capitale europea della cultura 2010"

<http://www.peacelink.it/ecologia/a/38319.html>. (URL_consultato in data 13 Febbraio 2013).

DUISBURG NORD-PARK: un “Parco paesistico ecologico”

Tabella Riassuntiva

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
Pubblico										
International Building Exhibition (IBA)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Governo regionale della Renania settentrionale-Westfalia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comunità Europea	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Accademia del ministero degli interni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Municipio di Sodingen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Associazione Regionale della Ruhr (RVR)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privato										
Stadtwerke Herne AG, Herne (DE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privati (acquirenti delle aree)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Il valore della testimonianza

Tipologia di partecipazione pubblico-privata: Società di diritto privato (IBA), con 25 collaboratori, le cui attività dirigenziali sono svolte da tre organi principali: *Kuratorium* (Consiglio di amministrazione), il cui presidente è il Primo Ministro del *Land*, *Lenkungsausschub* (Commissione guida) e l'*Aufsichtsrat* (Commissione di controllo sui finanziamenti).⁵⁹

Alutazione del rischio e della contaminazione del sito



Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE (COM(2006)232, 22.9.2006).

⁵⁹ Di Cesare G., Forlani S., (1995), *Costruire in laterizio* vol. 43, Di Baio Editore.

Esperienza
HAFENCITY (AMBURGO): una “Città d’acqua”
 [scheda tecnica]

Localizzazione dell’area

Quartiere del distretto Hamburg-Mitte ad Amburgo in Germania. Il quartiere si trova sull’isola del fiume *Elbe*.



Fig. 28. Vista aerea del perimetro d’intervento ad Hafencity.

inquadramento geografico

Amburgo

Superficie:
755,264 km²

Popolazione:
1 789 529 (2011)⁶⁰




dati dimensionali di progetto

Uso storico:
Area produttiva industriale_ bacini portuali.

Uso futuro:
Polo attrattore “città dell’acqua”

Tempi di realizzazione
2012 | 2020

Costo approssimativo dell’operazione
€ 13.000.000.000

Superficie dell’intervento
155 ha. circa

Soggetti
HafenCity Hamburg GmbH (HCH); HafenCity Netzwerk e.V.(società dei distretti); District authority

Stato di avanzamento dell’intervento
Attualmente l’intera area di progetto è in cantiere, ma tra il 2005 e il 2008 sono state già portati a termini i seguenti progetti: Magellan Terraces; Marco Polo Terraces; Vasco da Gama Plaza; Treasure Island Playground e l’intervento di Traditional Ship Harbour Sandtorhafen

Funzioni
insieme misto di funzioni sociali, residenziali, culturali

⁶⁰ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Monatszahlen zur Bevölkerung – Monatszahlen für Hamburg in Bevölkerung am Monatsende insgesamt in Hamburg, (URL_ consultato il 2 Ottobre 2014).

HAFENCITY (AMBURGO): una "Città d'acqua" Strategie di intervento



Fig. 29. Masterplan di Hafencity.

La storia ha assunto per *Hafencity* un ruolo fondamentale per la pianificazione dell'intervento e per molte scelte di natura architettonica ed urbana. Pur prevedendo solo una parziale riconversione dei magazzini portuali il progetto intende restituire alla città storica la sua vocazione di città marittima.

Amburgo è il principale porto tedesco e uno dei maggiori scali marittimi europei collegato, tramite vie fluviali, canali navigabili e una fitta rete stradale e ferroviaria, con gran parte dell'Europa centrale e settentrionale. Le sue origini risalgono all'800, ma è dal 1189, che diventa nota grazie alla Carta dell'imperatore Federico I, detto il Barbarossa, che la rese Libera Città Imperiale garantendole diversi privilegi, tra cui quello che stabiliva che sul fiume Elba, le navi di Amburgo fossero esenti dal pagamento delle tasse doganali. Nella prima metà del 1200, entra a far parte della Lega Anseatica, Associazione di città mercantili del Nord Europa, la cui capitale è stata per lungo tempo Lubeca. Amburgo giocò a riguardo un ruolo chiave e anche quando la Lega Anseatica iniziò ad affievolirsi, continuò a prosperare per i mercanti provenienti dai Paesi Bassi e dalla Francia che lì si rifugiarono dopo essere fuggiti alle persecuzioni religiose.

Dalla prima metà del XIX secolo, gli Stati del Sud America diventarono importanti *partner* commerciali degli armatori e dei mercanti di Amburgo. Il volume di carico cominciò ad aumentare notevolmente, tanto da richiedere la creazione del primo bacino portuale moderno, il *Sandtorhafen*, costruito tra il 1863 e il 1866. Nel corso del secolo, la struttura portuale evolse fino ad avere la forma di *HafenCity*.



Fig. 30. Distruzione nel porto di Amburgo 1943.

All'indomani della caduta del muro di Berlino e della riunificazione tedesca, le forti disponibilità finanziarie dei fondi di investimento internazionali, sommati all'improvvisa apertura dei nuovi mercati orientali, delineano inattesi e promettenti scenari per la città e il suo porto. All'interno dell'ufficio urbanistico cittadino, si comincia a ritenere realizzabile l'idea, da sempre accarezzata, di riavvicinare Amburgo al suo fiume. L'allora Oberbaudirektor Egbert Kossak avvia una prima riconversione del tratto della sponda nord del fiume, fra il *Fischmarkt* ed il *Museumshafen*, assegnandole un altisonante nome: *Perlenkette* (collana di perle). Questo esperimento di riconversione urbana interessa alcune aree dismesse, di varia natura e dimensione, in corrispondenza dei popolari quartieri di *St. Pauli* e *Altona*. I lotti sono uniti, nel loro sviluppo lineare, dalla passeggiata sul lungofiume, cosa che ha suggerito l'immagine colorita della collana di perle. Camminando oggi lungo quella sponda, le nuove costruzioni si mescolano con i vecchi magazzini in un insieme che nonostante i discutibili interventi nell'*Holzhafen*, lascia ancora emergere in più punti il tradizionale carattere portuale della zona. La parte più significativa della "collana" è forse il *Polderbebauung Neumühlen* (2002), una serie di edifici a C per uffici+residenze che sbalzano verso l'acqua, progettati da alcuni noti architetti. L'uso disinvolto dell'architettura contemporanea come immagine e richiamo pubblicitario e l'attenzione alle operazioni di marketing urbano hanno fatto sì che il successo (anche immobiliare) della *Perlenkette* abbia costituito un significativo precedente e il primo passo concreto verso il piano di HC.

Nel 1991 il sindaco Henning Voscherau decide quindi di avviare un primo studio di fattibilità per il recupero del vecchio porto. La città intanto, in silenzio e quasi in segreto, riesce ad acquisire tutti i terreni dismessi senza innescare il perverso meccanismo speculativo di rialzo dei valori immobiliari. In questa operazione la GHS svolge un ruolo primario. Nel 1996 l'urbanista Volkwin Marg, presenta uno studio (riservato) con l'individuazione di alcuni obiettivi; le "strutture urbane" e gli "usi misti", che saranno alla base di HC. A partire da queste direttive, nel 1997 il sindaco presenta pubblicamente il progetto "*Vision HafenCity*", un ambizioso piano di espansione urbana sul fiume con lo scopo di riportare la città sulla sponda dell'Elba. Il piano di recupero è indirizzato agli investitori privati internazionali e si basa su un masterplan elaborato sotto il controllo della città, che possiede ormai la quasi totalità delle aree edificabili. Obiettivo economico è quello di reinvestire i proventi derivanti dalla iniziativa urbanistica per la costruzione di un terminal destinato al porto commerciale, necessario per poter competere a livello internazionale nel traffico delle navi porta-*container*. Nel 1999 viene bandito dalla GHS il concorso internazionale per il masterplan di HC e nel 2004, con l'inizio della fase operativa del progetto, viene istituita una nuova società di sviluppo urbano, la *HafenCity Hamburg GmbH* (HHG) che da allora guida l'intera operazione di riconversione e riqualificazione urbana.

Il 2000 è stata una data scelta con una perfetta strategia comunicativa che ha fatto coincidere la nascita del nuovo millennio con la presentazione ufficiale del *masterplan* per HC, disegnato da Kees Christiansee (Rotterdam) + ASTOC (Köln) e approvato dal senato cittadino nella storica seduta del 29 febbraio 2000. Il *masterplan* di Christiansee+ASTOC convince il senato cittadino soprattutto per l'insieme misto di funzioni sociali, residenziali, culturali e economiche; l'attenzione ai problemi dell'acqua alta e delle maree; il dimensionamento e la forma tradizionale dei lotti urbani; i principi applicati in tema di sostenibilità ambientale e di gestione energetica.

Nel 1885 viene costituita, dalla città e dai suoi imprenditori, la *Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft* (HFLG), società che ha come scopo la costruzione sulla sponda nord dell'Elba. Nel 1934 la HFLG viene trasformata nella *Hamburger Hafen und Logistik AG*. (HHLA), società pubblica di capitali che sopravvive alle vicissitudini della guerra e che guida la ricostruzione delle infrastrutture portuali distrutte. Negli anni '90 è sempre la HHLA, assieme ad un'altra società pubblica di sviluppo urbano di fresca istituzione, la *Gesellschaft für Hafen - und Standortentwicklung* (GHS), che gestisce e controlla per conto della città l'acquisizione delle aree portuali dismesse.

HAFENCITY (AMBURGO): una "Città d'acqua"

Gestione operativa

L'area di *HafenCity*, situata a meno di un chilometro di distanza dal Municipio di Amburgo e dal centro città, e facilmente raggiungibile anche a piedi, garantisce l'integrazione con la città e la fruizione dei servizi di *HafenCity* anche da parte dei cittadini del resto di Amburgo. Una nuova rete infrastrutturale (taxi fluviali, linea della metropolitana) in corso di completamento collega velocemente gli spazi di nuova progettazione con il centro (*Hafencity Hamburg*, 2010).⁶⁰

I nuovi 10 km di *waterfront* sull'Elba assumono in questo modo il valore di un reale ricongiungimento della città al fiume. Il progetto è suddiviso in otto principali ambiti con un sistema articolato di spazi privati e pubblici interconnessi. L'uso misto è realizzato con il 3% dell'area dedicato al settore pubblicitario, l'8% alla cultura, alla scienza e alla educazione, il 33% alle residenze (circa 5.500 abitazioni per 12.000 persone) e il 56% ai servizi, al terziario e al turismo. Inoltre il 35% della superficie sarà occupata da edifici, il 25% da strade e attrezzature per il trasporto, il 36% da spazi pubblici e spazi privati con accesso al pubblico. Solo il 4% di spazi privati non sarà accessibile al pubblico (*Cavallari*, 2009; *Hafencity Hamburg*, 2004-2006-2010; *Hamburg Port Authority*, 2006; *Falk*, 2008; *Tzortzis*, A. 2006; www.waterfrontcommunitiesproject.org).⁶¹

La fruibilità degli spazi privati, in particolare nelle vicinanze delle funzioni dove può verificarsi un maggiore attrito tra visitatori esterni, abitanti e lavoratori dell'area, è stato definito da un accordo che ne garantisce e regola l'uso al pubblico.

Tranne le passeggiate, le strade e i parchi sono tra i 7,50 e gli 8,00 metri sopra il livello dell'acqua creando una nuova topografia ed enfatizzando l'"atmosfera portuale". Per la presenza dell'alta marea, è inoltre previsto un percorso di sicurezza per i pedoni e i ciclisti (*Breckner*, 2009).⁶²

Il punto iniziale per la costruzione di *HafenCity* è stato il quartiere **Am Sandtorkai** con gli edifici residenziali e per uffici. La nascita di questo quartiere è dovuta alla sua posizione tra il distretto dei magazzini di *Speicherstadt* e *Sandtorhafen*, il bacino portuale costruito nel XIX sec. La tipologia costruttiva adottata per questo luogo garantisce agli edifici isolati una vista esclusiva verso il centro città ed il bacino. Le chiatte sono le uniche strutture a sporgere al di là del *waterfront* e della passeggiata parzialmente coperta. I progetti di architettura contemporanea, realizzati a pochi isolati di distanza dai magazzini in mattoni, ancora occupati dai mercanti di tappeti orientali del XIX e primo XX sec., sono pensati per mantenere una stretta relazione del moderno con gli edifici storici di *Speicherstadt*.

Dall'altro lato di *Sandtorhafen* si trova il quartiere **Dalmannkai** in fase di ultimazione, dove circa 1300 persone si sono già trasferite, mentre stanno completando i lavori per *l'Elbphilharmonie Concert Hall*, il progetto di riconversione industriale di maggiore attrattività dell'operazione, realizzato da *Herzog & de Meuron*.

⁶⁰ *Hafencity Hamburg*, (2010), *Projects – Insights in the current developments*, marzo 2010. www.hafencity.com.

⁶¹ *Cavallari U.*, (2008-2009), *Amburgo: il futuro della città incontra il fiume*, in *The Plan*, 31, 132-142.

⁶¹ *Hafencity Hamburg*, (2004), *Focus on – The Überseequartier: Pulsating centre on the Elbe River*, marzo 2004. www.hafencity.com.

⁶¹ *Hafencity Hamburg*, (2006), *The Masterplan*. www.hafencity.com.

⁶¹ *Hamburg Port Authority*, (2006), *Focus of dynamic growth markets, Free and Hanseatic City of Hamburg*. www.hamburg-port-authority.de.

⁶¹ www.waterfrontcommunitiesproject.org

⁶² *Breckner I.*, (2009), "Culture nello spazio pubblico: *Hafencity* ad Amburgo", in *Urbanistica* 139, 98-101.

Questo *auditorium* si ergerà per 37 metri sopra un tradizionale magazzino in mattoni di cacao e caffè degli anni '60 che verrà trasformato in un enorme parcheggio sul quale sarà costruita una struttura che ricorda la vela di una barca. La struttura è progettata per accogliere una sala concerti, un albergo, un centro conferenze, una gastronomia e diverse abitazioni.

Il nuovo quartiere di *Dalmanndai* è la zona più varia ed eterogenea di tutta *HafenCity*, diventata il punto d'incontro di residenti, lavoratori e visitatori. La varietà e la vasta selezione di case tutte con affaccio sull'acqua e di differenti dimensioni, design, posizione ed architettura, soddisfano diversi tipi di esigenze: appartamenti di lusso (disegnati ad esempio da *Philippe Stark*),⁶³ abitazioni a prezzi medi, appartamenti privati dai 3000 ai 3800 € al m², case a ragionevoli prezzi per appartamenti in affitto. Questo *mix* è il risultato di un processo d'offerta attuato attraverso il principio di piccoli concorsi per mantenere alta la qualità dei progetti.

Sandtopark, situata tra *Sandtorhafen* e *Überseequartier*, è parte integrante del progetto per gli spazi aperti dell'ovest di *HafenCity* ad opera dello studio EMBT di Barcellona, i cui materiali e caratteristiche sono stati ripresi dagli spazi attorno all'area e dai suoi edifici circostanti contribuendo alla sostenibilità del progetto.

Le due piazze, le Terrazze Magellano all'estremità di *Sandtorhafen* e le Terrazze Marco Polo all'estremità di *Grasbrookhafen* anch'esse progettate dallo studio EMBT di Barcellona, sono costituite da passeggiate e percorsi pedonali articolati con giochi di altezze, spazi verdi e spazi aperti con accesso attraverso i pontili al sistema delle superfici d'acqua (Breckner, 2009).

Sul lato sud, a *Elbtorquartier*, si trova l'edificio *Kaispeicher B*, il più antico magazzino di *HafenCity* trasformato in museo della navigazione.

Sulle sponde del fiume Elbe che percorrono questo quartiere, è inoltre in corso di progettazione la *HafenCity Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung*, un'università dedicata all'architettura e allo sviluppo delle metropoli.

Il centro nevralgico di *HafenCity* è costituito da ***Überseequartier*** che costituisce un quartiere a funzioni miste che ricopre una superficie di 7.9 ettari e dove ogni giorno si prevede arriveranno 40.000 visitatori, attraverso il nuovo *terminal* crocieristico situato sul *waterfront* di questo quartiere.

La sua struttura urbana è orientata parallelamente al *Magdeburger Hafen*, e le sue linee di sviluppo si protenderanno in direzione dell'Elba, andando a creare un collegamento molto stretto con lo sviluppo sulla riva del fiume. L'obiettivo è di realizzare una parte di città a misura d'uomo, connessa alla città storica dove vivere, lavorare, fare acquisti, usufruire di opportunità ricreative e culturali. Per ottenere questo scopo sono state definite delle linee guida ben precise per quanto riguarda l'edificato, le destinazioni d'uso, la distribuzione degli spazi. La gran parte degli edifici progettati è costituita da 6-7 piani, in continuità con le altezze presenti nella città antica; anche la struttura a blocchi compatti con corti interne richiama la densità edilizia dell'Amburgo storica. Solo alcuni edifici, posti in posizioni significative e panoramiche, raggiungono altezze maggiori e hanno funzioni di belvedere costituendo dei nuovi *landmark* all'interno del profilo urbano.

L'offerta di *Überseequartier* sarà arricchita dalla presenza dell'*Hamburg Maritime Center*, progettato

⁶³ **Philippe Starck** (Parigi, 18 gennaio 1949), è un architetto e *designer* francese. Inizia la sua carriera con la produzione di mobili gonfiabili nel 1968 e riceverà successivamente incarichi lavorativi di rilievo. Nel 1974 si stabilisce negli Stati Uniti per poi tornare a Parigi due anni dopo. Fonda l'impresa *Starck Product* (1979), per commercializzare precedenti creazioni. Particolarmente famoso è lo spremiagrumi *Juicy Salif* (1991-Alessi) diventato "oggetto di culto". Attualmente vive e lavora a Parigi, dove ricopre la carica di professore alla *École nationale supérieure des arts décoratifs* di Parigi.

tato dallo studio OMA, e dell'*Hamburg Cruise Center* di Massimiliano e Dorian Fuksas, un complesso che comprende un albergo di lusso, il *terminal* per le navi da crociera e quello per i bus. Un altro edificio di forte impatto visivo è infine previsto dove la zona pedonale raggiunge il fiume Elba: in questo luogo Rem Koolhaas realizzerà lo **Science Center**, un edificio a forma di grande anello verticale, inteso quale porta simbolica visibile da lontano.

HAFENCITY (AMBURGO): una “Città d’acqua”

Strumenti normativi

HafenCity Hamburg è stato approvato nel 1998, in seguito ad un concorso di idee che ha visto vincitori 8 studi, corrispondenti agli interventi previsti nelle 8 macroaree individuate. Il progetto urbanistico di Hafencity, riconosciuto come uno dei più grandi e ambiziosi a livello europeo, ha l’obiettivo di consentire al centro cittadino di ampliarsi e, contemporaneamente, di incontrarsi con il mondo portuale al di là del fiume Elba, da decenni sempre più “relegato” nella parte meridionale.

L’attuazione del masterplan è stata preceduta da una dichiarazione di interesse strategico del *waterfront* per lo sviluppo della comunità di Amburgo. Ad integrazione del *masterplan*, sono stati redatti diversi piani particolareggiati, tra cui il Piano dei collegamenti, il piano delle destinazioni d’uso, il piano delle aree verdi e il piano di evacuazione in caso di alluvione.

Il processo di riqualificazione del *waterfront* si è articolato in diverse fasi. Durante la prima fase si è posta l’attenzione al tema dell’acqua inteso come elemento intorno al quale sviluppare l’economia della città. Ha seguito la fase caratterizzata, da una parte, dal declino dei cantieri navali con la città che si è rivolta verso il lato opposto al porto, al *waterfront* e al fiume e, dall’altra, dall’ampliamento verso nuovi settori.

Nella fase successiva la crescita del turismo ha avuto un ruolo fondamentale per dare inizio alle strategie legate alla ridefinizione del sistema portuale. Quindi, si è proceduto con l’avvio della fase di comunicazione attraverso l’inizio di un dibattito pubblico sul tema del porto e del suo ridisegno, che ha visto la partecipazione della comunità attraverso mostre, conferenze, concorsi e pubblicazioni.

La fase attuale vede Amburgo rivolta ad uno sviluppo urbano basato su nuovi progetti e investimenti fondati sull’alta qualità urbanistica e architettonica. Il sistema di progetti in corso di realizzazione mira a coniugare trasformazione edilizia e qualità architettonica, sostenibilità e marketing urbano, comunicazione e consenso.

I 155 ettari complessivi dell’area sono per un terzo costituiti di acqua e per due terzi di terra. La previsione è che, con la realizzazione di *HafenCity*, la superficie della città medievale sia incrementata del 40% in 20 anni. E’ previsto che 12.000 abitanti entro il 2020 vadano ad abitare ad *Hafencity* con un afflusso di circa 3 milioni di visitatori l’anno alle strutture culturali e la creazione di 20.000 posti di lavoro nel settore dei servizi (Carta, 2007).⁶⁴

L’intera operazione è coordinata da una società privata a responsabilità limitata, la *HafenCity Hamburg GmbH*, posseduta dalla Libera Città Anseatica di Amburgo, che gestisce i rapporti

Consultati per la stesura della scheda relativa al quartiere di Hafencity: Falk J., (2008), *Vivere e lavorare sull’acqua: la HafenCity di Amburgo* – Dossier sull’architettura, l’urbanistica, l’evoluzione e la ricerca urbana, Goethe-Institute, www.goethe.de.

Tzortzis A., (2006), *Hamburg’s Harbor of Hope* - Ristrutturazione urbanistica a funzioni miste in aree portuali, in *Deutsche Welle*, Industrial Chic. Reverting spaces, HafenCity, Gribaudo.

⁶⁴ Carta M., (2007), *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*. Barcelona, List, 2007.

pubblico - privato. Le funzioni principali riguardano il mettere a disposizione, sviluppare, commercializzare e vendere i suoli. La società è anche responsabile per la comunicazione, le relazioni con il pubblico, la gestione di eventi, la pubblicità e la promozione delle arti in loco.



Fig. 31. Con la sua gamma di progetti innovatori e molto sostenibili, Hafencity ha dato un grande contributo alla presentazione di Amburgo come capitale verde d'Europa 2011. (fonte dell'immagine: http://www.hafencity.com/upload/files/files/Projekte_engl_final.pdf)

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione

Il processo di rigenerazione che sta interessando l'area di *Hafencity* ad Amburgo è una delle operazioni di riqualificazione urbana più estese in Europa. Con i suoi 155 ettari di superficie, il progetto prevede nell'arco di vent'anni di realizzare una nuova parte di città interamente circondata dall'acqua, in cui vivere, lavorare, divertirsi.

Il recupero di un *waterfront* urbano richiede l'integrazione di un sistema complesso di attori, strumenti, processi, progetti alle diverse scale, il tutto scandito da una altrettanto articolata cronologia di tempi che se non unita ad una forte, chiara e soprattutto condivisa, a tutti i livelli, visione strategica della città, rischia di condurre a risultati frammentati non soddisfacenti e non durevoli nel tempo. Elemento importante, a cui si è pensato nel progetto di *Hafencity*, è che le attività che si localizzano in queste aree siano differenziate e che si inseriscano nei cicli di vita urbani così come vi sia la presenza di edifici pubblici qualità, musei etc. Ciò consente un utilizzo continuo di questi luoghi e una piena integrazione di queste aree nella città con un conseguente aumento del gradimento per residenti, visitatori, turisti.

Utile riferimento sono stati per questa operazione i 10 principi per lo sviluppo sostenibile dei waterfront urbani fissati durante la conferenza mondiale delle Nazioni Unite Urban 21 svoltasi a Berlino nel 2000 ed elaborati nei seminari promossi in collaborazione con il Centro Internazionale Città sulle acque di Venezia. Per ricostruire l'identità di città d'acqua di *Hafencity* il progetto è

La sostenibilità ecologica è inerente alla progettazione di molte nuove e differenti costruzioni, ma il concetto di fondo di Hafencity, stesso, è fondato sull'uso ragionevole delle risorse.

partito dal luogo e dalla sua storia pensando alle strategie di rigenerazione urbana più adeguate. Tra gli elementi di interesse del progetto: l'uso misto, il recupero degli antichi magazzini, la promozione di attività e destinazioni d'uso non incentrate solo sul consumo, progetti realizzati attraverso concorsi per garantire la qualità, la creazione di ampi spazi pubblici. Il tutto pensato all'interno di un mix bilanciato di memoria storica e innovazione. Il tema dell'acqua è centrale nel progetto del *waterfront* e attorno ad esso si è sviluppata tutta l'economia per creare nuovi settori produttivi. Molti spettacoli sono organizzati in quest'area durante l'anno in modo da creare il legame del quartiere oltre che attrarre visitatori. La cittadinanza è stata inoltre resa partecipe del progetto fin dalle prime fasi, per creare il nuovo pezzo di città in armonia con i desideri della collettività. L'intera operazione è coordinata da una società privata a responsabilità limitata, la *HafenCity Hamburg GmbH*, che gestisce i rapporti pubblico-privato.

Il progetto sarà completato tra il 2020 e il 2025; allo stato attuale è possibile vedere completate solo alcune parti, come il *Sandtorkai*, il *Dalmanckai*, parte del *Uberseequartier*, oltre che diversi spazi pubblici. Hafencity catalizza l'interesse di molti locali che già sono andati a viverci e di turisti incuriositi dalla nuova area in progettazione, ma è ancora presto per fare un bilancio definitivo del successo dell'operazione e comprendere se gli interessi economici, che devono essere attentamente pianificati in considerazione dell'estensione dell'area e delle previsioni sui nuovi abitanti e posti di lavoro effettuate, il benessere sociale e il rispetto per l'identità dei luoghi troveranno un giusto incontro.

Per ora è possibile affermare che l'area è sicuramente attrattiva e sta ricreando un forte rapporto con l'acqua e il porto, grazie anche alle architetture che evocano le forme delle navi, alle navi per il trasporto pubblico che attraversano *Hafencity* facendo vedere il nuovo *skyline*, le passeggiate sui pontili di *Sandtorhafen* con i velieri storici, le abitazioni, e i luoghi per lo svago rivolti sul porto. In accordo con i più recenti studi sull'argomento, bisogna fare attenzione che interventi costruiti su uno sviluppo urbano che si basa soprattutto su aspetti fisici e materiali, trascurando gli aspetti legati alla cultura intangibile rischiano di determinare luoghi ripetibili e preda della globalizzazione. Per supportare le identità locali e costruire elementi di distintività nel luogo è necessario porre l'accento sugli interventi di arte e cultura.

Gli sforzi per completare l'area di *Hafencity* devono quindi essere rivolti alla creazione di strategie integrate che riguardino diversi aspetti della città e a differenti livelli.¹

Per ottenere un successo di rigenerazione urbana e culturale di lungo termine rivolto a tutti i fruitori dell'area, è importante tenere presente che la trasformazione di un contesto significa non solo la trasformazione di un luogo urbano, ma anche economico e sociale e far sì che i tempi di realizzazione del progetto siano studiati parallelamente ai tempi necessari per il confronto con la popolazione e gli attori coinvolti.⁶⁵

⁶⁵ Su questa esperienza si veda il contributo di: Sepe M., (2010), “rigenerazione creativa e sostenibilità: la trasformazione di un waterfront urbano”, XXXII CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI.

HAFENCITY (AMBURGO): una “Città d’acqua”

Tabella Riassuntiva

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
Pubblico										
HafencCity Hamburg GmbH (ufficio tecnico della municipalità)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HafenCity Netzwerk e.V.(società dei distretti); District authority	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Il comune	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fondi Europei per lo sviluppo regionale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Privato										
Autorità portuale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privati (acquirenti delle aree)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tipologia di partecipazione pubblico-privata:

L’intera operazione è coordinata da una Società a responsabilità limitata, la *HafencCity Hamburg GmbH*, posseduta dalla Libera Città Anseatica di Amburgo, che gestisce i rapporti pubblico-privato; le sue competenze riguardano il mettere a disposizione, sviluppare, commercializzare e vendere i suoli. La società è inoltre responsabile per la comunicazione, le relazioni con il pubblico, la gestione degli eventi, la pubblicità e la promozione delle arti in loco.

Valutazione del rischio e della contaminazione del sito

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE (COM(2006)232, 22.9.2006).

Le fonti dei dati:

HafenCity Hamburg GmbH (a cura di), HafenCity Hamburg. Der Masterplan, HafenCity, Hamburg, 2000 (II ed. 2006).

HafenCity Hamburg GmbH (a cura di), HafenCity Hamburg. Projekte. Einblicke in die aktuellen Entwicklungen, HafenCity, Hamburg, 2008.

INGHILTERRA



Fig. 32. Complesso industriale dismesso

Consistenza del fenomeno della dismissione in Gran Bretagna

⁶⁶ Fonte dei dati: *National Land-Use Database, 2006.*

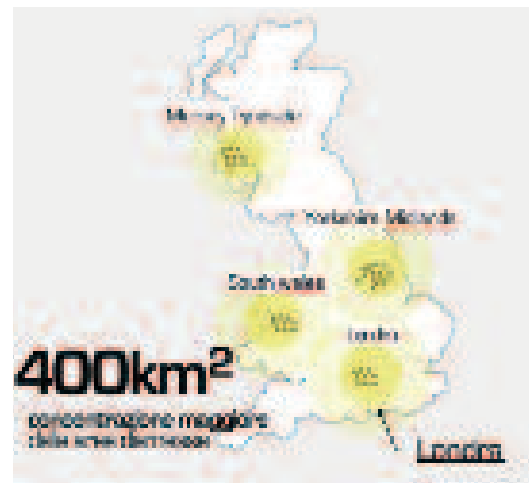


Fig. 33. Dati della dismissione.

Fig. 34. Distribuzione dei siti su territorio nazionale.

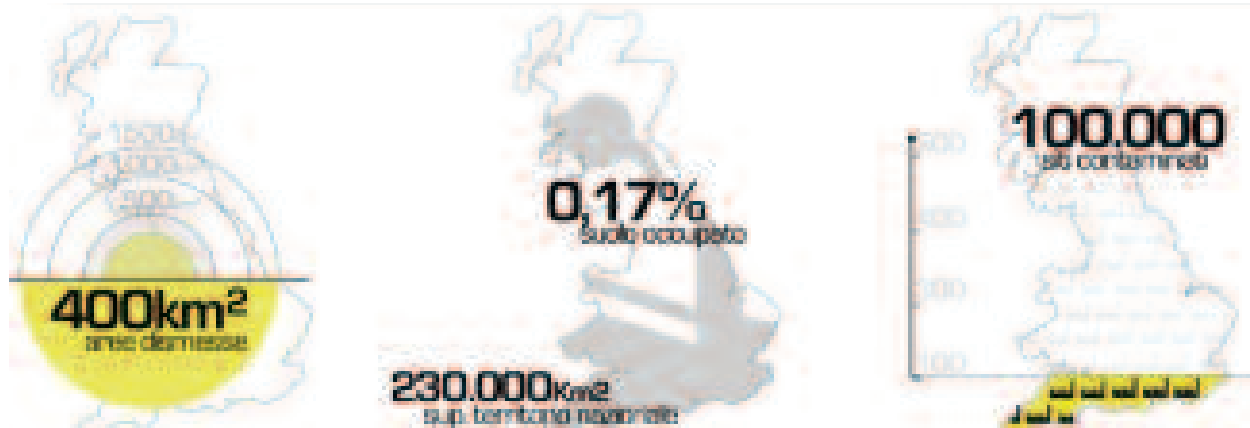


Fig. 35. Ideogrammi sui valori della dismissione nel territorio nazionale inglese

2.6. La genesi della dismissione nell'esperienza inglese

Nelle indagini a scala nazionale, per indicare che un'area è dismessa sono utilizzate due espressioni diverse: *derelict land* e *vacant land*. La prima è usata nelle analisi condotte dal *Department Of Environment*, e letteralmente si traduce in "area degradata", intendendo con tale termine un'area "così danneggiata dai suoi impieghi industriali o per altri usi produttivi che risulta inadatta a qualsiasi uso senza previo trattamento" (DoE, 1979), e comprendendo, quindi, al suo interno una molteplicità di situazioni, quali: le discariche ed i depositi di materiali di sterro, le cave e le miniere, gli impianti militari e i servizi, le linee ferroviarie e gli scali, ed altri terreni abbandonati. La seconda espressione è, invece, impiegata per la compilazione dei registri dei suoli di proprietà pubblica (*Land Registers*), e letteralmente indica le "aree vacanti", ovvero le aree che "non vengono utilizzate, o sufficientemente utilizzate, ai fini dell'espletamento delle funzioni e degli obblighi dell'ente o impresa pubblica" (Chisholm e Kivell, 1987).⁶⁷ Anche se la nozione di *vacant land* si riferisce soltanto ai suoli di proprietà pubblica, dal punto di vista concettuale essa include oltre alle *derelict lands* anche le aree non danneggiate ma non più utilizzate, e quelle che non sono state usate mai. Entrambe le espressioni definiscono, comunque, un insieme di aree molto più vasto delle sole superfici a precedente utilizzo industriale, ma rappresentano ad ogni modo le definizioni a cui le statistiche nazionali fanno riferimento (Tab. 1).

Regione	Vacant land	Derelict land & buildings	Vacant buildings	Totale
North East	1.400	1.130	210	2.740
North West	2.000	4.070	630	6.700
Yorkshire & the Humber	2.480	2.020	860	5.360
East Midlands	1.230	1.790	470	3.490
West Midlands	1.080	2.070	380	3.530
East of England	1.200	1.870	340	3.410
London	480	250	170	900
South East	1.700	1.280	480	3.460
South West	980	1.400	270	2.740
England	13.000	17.850	3.670	34.520

Tab. 1. Consistenza delle "derelict lands" e delle "vacant lands" nelle diverse Regioni inglesi

Inizialmente, nell'esperienza inglese la questione del riuso delle aree industriali dismesse è stata analizzata soprattutto nell'ottica di innescare un processo più ampio di rigenerazione del tessuto socio-economico, fortemente compromesso dalla chiusura degli impianti industriali (Dansero, 1993),⁶⁸ piuttosto che di rigenerazione ecologica ed ambientale. Di conseguenza, le strategie urbanistiche adottate per far fronte al problema sono state finalizzate essenzialmente al *re-development* ovvero a quel processo di riqualificazione orientato ad uno sviluppo di tipo sociale ed economico. Per affrontare i problemi determinati nel tessuto urbano dai processi di deindustria-

⁶⁷ Chisholm M., Kivell P., (1987), *Inner City Waste Land: An assessment of government and market failure in land development*, Editore, The Institute of Economic Affairs 1st edn.

⁶⁸ Dansero E. (1993), *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Collana di studi e ricerche del Dipartimento Interateneo Territorio di Torino, Libreria Cortina, Torino.

Nel 1996 il Dipartimento dell'ambiente (DOE) ha pubblicato una serie composta di quasi 50 "profili industriali" che forniscono informazioni relative alla storia di varie attività industriali svolte nel Regno Unito e identificano la possibile contaminazione rinvenibile nei siti coinvolti.

lizzazione, il Governo inglese ha adottato fino alla metà degli anni Novanta una serie di politiche, che sono state raggruppate secondo tre rami differenti (Robson, 1988).⁶⁹

La **prima tipologia** si configura con lo *spatial targeting*, ossia l'insieme di azioni intraprese in specifiche zone urbane, soprattutto attraverso la definizione di *Enterprise Zones* (Ez), aree di incentivazione imprenditoriale in cui la rilocalizzazione delle attività produttive è stata agevolata da particolari esenzioni fiscali, da forti agevolazioni finanziarie e da semplificazioni nelle procedure di documentazione tecnica, di progettazione e di approvazione. Nell'ambito delle "aree di impresa", la gestione degli interventi di trasformazione è stata affidata ad un organismo pubblico a partecipazione mista locale-statale, che è subentrato all'Ente comunale. Le trenta "Ez" istituite hanno suscitato notevoli critiche e sono state considerate come "buchi" all'interno del sistema di pianificazione sia per la loro incompatibilità urbanistica ed ambientale sia per la crescita del prezzo dei suoli sia per la presunta scarsa incidenza che tale misura ha avuto nella scelta localizzativa delle aziende (Marzia, 2004).⁷⁰

La **seconda tipologia** è rappresentata dalle *partnerships* pubblico-private, ovvero dalle società costituite dal Governo centrale, dalle Autorità locali e dai privati per promuovere, organizzare e gestire le operazioni di riqualificazione delle aree abbandonate presenti all'interno del sistema urbano, incentivando e stimolando la partecipazione degli operatori privati negli interventi di riconversione funzionale attraverso l'erogazione di ingenti finanziamenti statali. Queste iniziative, in realtà, non sono mai decollate effettivamente dal momento che hanno spesso favorito solo gli interessi privati e quelli del Governo centrale, escludendo il più delle volte le esigenze locali.

La **terza tipologia** è costituita dalle *new agencies*, quali ad esempio le *Urban Development Corporations* (Udc), che si sono configurate come nuovi enti di pianificazione e gestione urbanistica, sotto il controllo diretto del Governo centrale, per la valorizzazione economica delle aree urbane di più antica industrializzazione caratterizzate da gravi situazioni di degrado fisico e sociale (*Development Area*).

Si è trattato di agenzie di sviluppo con potere decisionale ed attuativo, organizzate dal settore privato ed operanti in maniera autonoma rispetto agli Enti locali, la cui attività si è svolta nel periodo di tempo necessario per realizzare la valorizzazione delle aree in crisi attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica. Dal momento in cui sono state costituite, alle Udc sono state trasferite tutte le proprietà immobiliari pubbliche abbandonate, presenti nell'area, e gli sono stati attribuiti una serie di poteri in campo urbanistico e edilizio, come ad esempio il rilascio delle *plan-*

⁶⁹ Robson B. (1988), *Those Inner Cities*, Oxford, UP.

⁷⁰ Marzia L. (2004), *Processo di riuso delle aree industriali dismesse, aree naturalistiche degradate e verde pubblico a Taranto*, Nuova Editrice Abulia, Martina Franca.

ning permission; le Udc, quindi, hanno provveduto alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria ed alla divisione del terreno in lotti edificabili all'Udc. Oltre ad usufruire di finanziamenti statali, da utilizzare per comprare i terreni, questo organismo ha avuto il compito di gestire anche i finanziamenti pubblici destinati agli operatori privati, essendo la compravendita una delle parti più importante della strategia dell'Udc. Fra le Udc che hanno operato, una delle più note è stata la *London Docklands Development Corporation* (Lddc); essa è stata costituita nel 1981 ed ha gestito la trasformazione dei *Docklands*, le aree delle vecchie banchine portuali londinesi dismesse. Le operazioni intraprese dalla Lddc hanno suscitato, però, delle perplessità: dovendo ultimare gli interventi in tempi brevi, l'area dei *Docklands* è stata semplicemente costruita, arricchita di bar e attività collaterali, realizzati con lo scopo di attrarre gli investitori privati; si è parlato di un'azione "vetrina", interessata più al miglioramento dell'immagine dell'area che non ad una sua pianificata riconversione, che rispecchiasse l'interesse pubblico e l'identità del luogo. Questo modo di operare trova probabilmente una spiegazione, nel fatto che la Lddc è nata come ente "responsabile solo nei confronti del Segretario di Stato e non della popolazione locale" (Nys, 1997).⁷¹

In generale, quindi, nelle politiche utilizzate fino alla metà degli anni Novanta è prevalsa una strategia di riutilizzo fortemente gerarchizzata e gestita prioritariamente dal Governo centrale, che ha favorito l'azione delle imprese private ed il loro profitto, piuttosto che il benessere delle comunità locali e delle città.

Negli anni Novanta, tuttavia, i cambiamenti politici internazionali hanno determinato anche in Gran Bretagna la definizione di un nuovo approccio al problema dell'*urban redevelopment*, denominato *City Challenge*. Questo nuovo schema ha ridimensionato i poteri attribuiti ai rappresentanti del Governo centrale, ed ha dato luogo a piani di sviluppo urbano redatti in collaborazione tra le Amministrazioni locali, le imprese e le comunità, e soltanto successivamente sottoposti al vaglio del Governo o dell'Unione Europea per l'eventuale finanziamento. Ciò ha determinato una nuova fase di competizione tra città e località per l'ottenimento dei fondi per lo sviluppo urbano, ancora una volta basato sulla crescita economico-imprenditoriale delle aree degradate. Poiché questo tipo di approccio ha aggravato ulteriormente la situazione delle comunità più depresse, strutturalmente meno ricche di attrattività e di capacità manageriali ed imprenditoriali, nel 1994 lo schema proposto è stato modificato, introducendo un maggior coordinamento tra i Ministri, facendo confluire tutte le risorse dei vari programmi ministeriali per la riqualificazione in un unico fondo, il *Single Regeneration Budget*, ed incoraggiando l'approccio sociale-economico integrato al recupero fisico attraverso la definizione di *guidelines* ufficiali. In quest'ultime, tuttavia, la priorità è stata comunque data alla rigenerazione economica ed alla competitività industriale delle città, senza migliorare realmente la situazione delle aree più degradate e povere. In altri termini, l'introduzione dell'elemento competitivo nelle politiche urbane non ha soddisfatto le aspettative ed ha prodotto pochi risultati quantitativamente e qualitativamente significativi, deludendo ulteriormente le comunità locali delle città in declino (Oatley, 1996).⁷² Di fronte al fallimento degli anni Novanta, le strategie e politiche di intervento nel XXI secolo sono state orientate verso: la ripresa

⁷¹ Nys R., (1997), "The «Great Fire» of London Docklands", in de Franciscis G. (a cura di), Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi, Eidos, Castellammare di Stabia.

⁷² Oatley N., (1996), "Regenerating cities and modes of regulation", in Greed C. (Eds), Investigating Town Planning, Addison-Wesley, Longman, Harlow.

del ruolo di promotore dell’Autorità locale, il coinvolgimento partecipato delle comunità locali nella preparazione e nell’implementazione degli scenari di sviluppo, la ricerca dell’equilibrio fra aspetti economico-sociali ed aspetti ambientali ed il rinnovato interesse per la costituzione di *partnerships* con gli operatori privati, da inquadrare all’interno delle linee strategiche di sviluppo ambientalmente e socialmente sostenibili predisposte dal decisore pubblico.

Le principali innovazioni hanno, quindi, riguardato l’introduzione di meccanismi in grado di innescare da una parte il processo partecipativo e dall’altra lo sviluppo urbano sostenibile. Riguardo alla partecipazione, questa è stata considerata come uno dei pochi mezzi a disposizione attraverso il quale una comunità può ampliare il proprio potere sulle decisioni che la interessano direttamente, diventando in questo modo uno degli attori principali coinvolti nella definizione degli obiettivi da perseguire nel processo di trasformazione urbana e territoriale (Marzia, 2004).⁷⁰

Riguardo alla sostenibilità dei processi di riconversione, le politiche di riuso delle aree industriali dismesse sono state finalizzate alla maggiore compattezza urbana, alla densificazione ed all’aumento della qualità architettonica da contrapporsi alla tradizionale tendenza delle città inglesi alla dispersione abitativa, non sostenibile ambientalmente.

In questi ultimi anni, inoltre, per sottolineare come il nuovo approccio al problema delle aree industriali dismesse sia stato orientato verso la sostenibilità, è stato introdotto il nuovo termine di *brownfields*, in contrapposizione ai più conosciuti e diffusi *greenfields* ovvero terreni destinati all’agricoltura o spazi liberi da costruzione. La definizione di *brownfield*⁷⁵ maggiormente condivisa è quella proposta da Alker⁷⁴ et al. (2000), secondo la quale con tale termine si indica un qualsiasi terreno o manufatto precedentemente utilizzato ed attualmente dismesso o sotto-utilizzato, il cui livello di degrado e di contaminazione è tale da rendere necessario un intervento preventivo per la sua riutilizzazione.

2.7. Politiche, strumenti: “riorganizzazione di aree marginali”

La pianificazione delle maggiori città inglesi, fu impostata sui principi espressi dalle commissioni *Barlow* (1937-40), *Uthwatt* (1941) e *Scott* (1942-43), sanciti dai *Town and Country Planning Act* (1944 e 1947), dal *New Towns Act* (1946) e dal *Town Development Act* (1952). La ricostruzione di Londra, ispirata al *Green Belt Act* del 1938 e basata, in linea di massima, sulla proposta di piano di *P. Abercrombie e J. H. Forshaw* (*Greater London Plan*, 1944), costituì occasione per avviare il vasto programma di realizzazione delle *new towns* che, pur perseguito nel tempo con variabile intensità (prima in chiave di decentramento urbano, poi di riequilibrio regionale, in relazione alla programmazione economica), rappresenta la più importante esperienza del Regno Unito, avendo dato origine a un numero consistente di nuove città (trentatré, fino all’inizio degli anni Settanta), tutte costruite a partire dal dopoguerra sotto il controllo e la direzione del governo centrale. La legge urbanistica del 1962, istituì l’obbligo per tutte le autorità locali di predisporre un proprio piano territoriale e nel 1963 venne costituito un organo centrale per la pianificazione urbanistica presso i ministeri dei Trasporti, dell’Edilizia e delle Amministrazioni locali. Sulla base

⁷⁴ Alker S., Joy V., Roberts P., Smith P. (2000), “The Definition of Brownfield”, *Journal of Environmental Planning and Management*, vol. 43, no. 1.

⁷⁵ *Brownfields and redevelopment of urban areas*, Austrian Federal Environment Agency, 2002.

dei nuovi orientamenti, venne istituito a Londra il *Greater London Council* (1965) in sostituzione del *London County Council*. Tra gli interventi esemplificativi dell'operato del *Greater London Council* (sciolto nel 1986), le ristrutturazioni delle aree di *Barbican* (1957-78) e *South Bank* (1947-77), i quartieri *Roehampton* (1955-61) e *Robin Hood Gardens* (1972), *Thamesmead* (1967-75), definita come una "new town in the town". All'opposto si situano invece i più recenti interventi nella *City* e, soprattutto, l'immensa operazione di ristrutturazione dell'area portuale (*Docklands*) che ha riportato le dinamiche di espansione della capitale britannica verso l'*East End*. Ampia-mente criticata dalla cultura architettonica e urbanistica dei Paesi continentali, la riconversione dei *Docklands* ha anticipato alcuni dei problemi che sono diventati comuni alle esperienze di riconversione delle aree deindustrializzate (tra cui, sempre in Gran Bretagna, si ricordano anche i *Salford Quays* a *Manchester* e il *Baltic Quay* a *Gateshead*) come quelli riguardanti i tempi di sfruttamento e di riconversione e il ruolo del settore privato e di quello pubblico. L'ampliamento della linea metropolitana *Jubilee Line* (inaugurata nel 1999) rappresenta la più importante operazione di programmazione e sviluppo urbanistico di Londra dalla conversione dei *Docklands* (ri-conducibile alla cultura urbanistica degli anni Ottanta); attraversando la zona del *South Bank*, l'area del *Bermondsey*, i *Docklands*, la zona di *North Greenwich* e i quartieri di *West Ham* e *Stratford* e connettendosi con stazioni di interscambio di linee ferroviarie regionali e internazionali la *Jubilee Line* contribuirà ad accelerare lo spostamento del baricentro dello sviluppo della città verso est. La politica urbanistica in Gran Bretagna, nettamente improntata al pragmatismo e connotata dalla serrata dialettica tra Stato (prevalente) e autonomie locali (contee e comuni), si completa con numerosi provvedimenti, e conseguenti azioni, per la protezione delle acque, delle coste, sui parchi nazionali, etc.

I problemi aperti nei tessuti urbani dai processi di deindustrializzazione vennero affrontati nell'ormai lontano 1980 con il *Local Government, Planning and Land, Act*. Con questa legge lo Stato si assunse il compito di definire le politiche d'intervento nelle zone più colpite dal degrado, attribuendosi anche la facoltà di istituire due nuovi soggetti pubblici: l'*Urban Development Corporation* (UDC) e l'*Enterprise zone* (EZ).⁷⁶

L'*Urban Development Corporation* (UDC), è un'ente di pianificazione e gestione urbanistica posto sotto il diretto controllo del governo centrale, che ne nomina l'organo dirigente. Esso opera in modo completamente autonomo dagli enti locali, provvedendo alla valorizzazione economica delle aree attraverso la loro ristrutturazione urbanistica e favorendo l'investimento dei capitali privati. Il suo periodo di attività è circoscritto al tempo necessario per attuare la ristrutturazione urbanistica. All'atto della costituzione, gli sono trasferite le proprietà immobiliari pubbliche esistenti nell'area, alcuni poteri in materia urbanistica ed edilizia, incluso il rilascio delle *Planning permission*, di viabilità e di servizi urbani. Dispone di finanziamenti statali da utilizzare per proprio conto e gestisce anche i finanziamenti pubblici destinati agli operatori privati. Sette sono le UDC operanti, fra cui la notissima *London Docklands Development Corporation* e la *Mereyside Development Corporation* a Liverpool.

⁷⁶ Green, Roy E., (1991.), *New Directions in Economic Development*. Newbury Park, Calif.: Sage, ed. Enterprise Zones.

Nell' *Enterprise Zone*, la gestione degli interventi è affidata ad un organismo pubblico a partecipazione mista locale-statale, il quale subentra al comune anche nel controllo dell'attività edilizia. Il reinserimento di attività produttive è sostenuto da forti agevolazioni finanziarie e fiscali. La *Enterprise Zone* compresa in una *Development Area* ricade nelle competenze della UDC. Esistono oltre 30 *Enterprise Zones*, fra cui la più conosciuta è quella dell'Isle of Docklands londinesi, appunto gestita dalla *London Docklands Development Corporation*.

La definizione di *brownfields* nel Regno Unito comprende i terreni che siano stati in precedenza oggetto di sviluppo industriale, qualora essi siano occupati da una struttura permanente (nozione che non comprende gli edifici adibiti ad usi agricoli o forestali) e dalle connesse infrastrutture, e possono essere rinvenuti tanto in zone edificate quanto in zone rurali. La definizione include altresì edifici adibiti alla difesa e terreni usati per l'estrazione mineraria e lo smaltimento dei rifiuti. Il governo britannico è da vari anni impegnato nell'attività di censimento di tali siti, nei quali sono pertanto comprese zone dove veniva esercitata un'ampia gamma di attività industriali, compresa l'estrazione mineraria, produzione dell'acciaio e del carbone, generazione di elettricità, attività di ingegneria tradizionale, infrastrutture dei trasporti e produzione chimica, così come un'ampia gamma di attività industriali minori. Nel 1996, il Dipartimento dell'ambiente (DOE) ha pubblicato una serie composta di quasi 50 "profili industriali", che forniscono informazioni relative alla storia di varie attività industriali svolte nel Regno Unito e identificano la possibile contaminazione rinvenibile nei siti coinvolti.

Il *National Land-Use Database* è stato attivato nel 1998 per assistere nell'identificazione dei siti già precedentemente sviluppati che potrebbero essere o potrebbero divenire, disponibili per un nuovo sviluppo. La statistica pubblicata nel 2002 rivelava che vi sono circa 39.600 ettari di aree in Inghilterra che sono stati precedentemente sviluppati e che ora sono abbandonati o dimessi. Per quanto riguarda la politica condotta a livello nazionale con la finalità di promuovere un percorso sostenibile di sviluppo dei terreni localizzati tanto nelle zone urbane, quanto in quelle rurali, essa comprende gli obiettivi di:

1. miglioramento dal punto di vista ambientale dei siti stessi;
2. rigenerazione economica e sociale delle aree circostanti;
3. riduzione nell'impiego dei siti *greenfield*⁸.

Una *Urban Task Force* istituita dal Governo nazionale nel 1999 è stata incaricata di studiare il ruolo attualmente ricoperto dalle istituzioni pubbliche a vari livelli competenti per la politica edilizia urbana, nella quale è stata ricompresa anche la promozione dello sviluppo dei brownfields, nonché il ruolo che esse potranno ricoprire in futuro. Tale *Task Force* ha pubblicato, in conclusione dei propri lavori, un rapporto dal nome *Towards an Urban Renaissance*, con il quale sono state formulate alcune raccomandazioni per le azioni future. A tale rapporto è ispirato il libro bianco

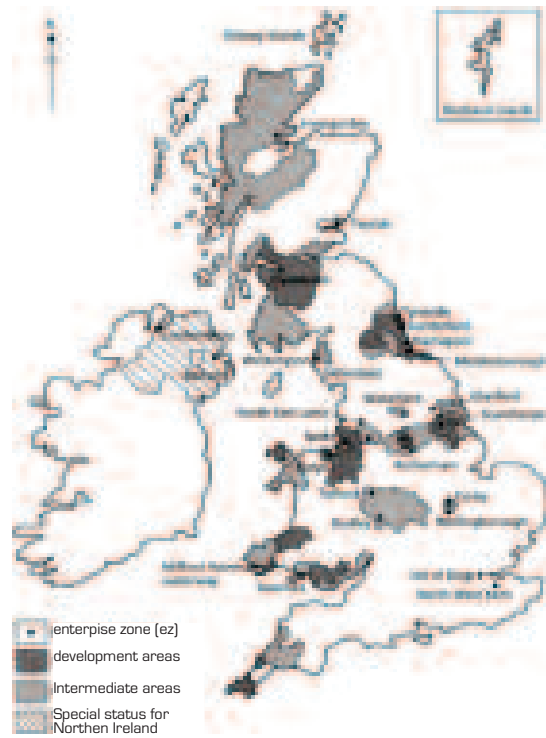


Fig. 36. Localizzazione su territorio nazionale degli enti e delle corporazioni di controllo.

governativo per le zone urbane *Our Towns and Cities: The Future-Delivering an Urban Renaissance*, pubblicato nel novembre 2000 dal Dipartimento dei Trasporti (DETR) e contenente una "nuova visione del vivere urbano", nella quale: gli abitanti sono coinvolti nelle decisioni che riguardano il governo del territorio in cui essi vivono, nella quale il design e la pianificazione contribuiscono a rendere più pratico vivere in un modo più sostenibile dal punto di vista ambientale, attraverso una sensibile riduzione del rumore, dell'inquinamento e del traffico ed un miglioramento della qualità dei servizi resi. In particolare, il Libro Bianco conteneva delle specifiche proposte relative all'utilizzo del sistema fiscale e di pianificazione della

spesa per il finanziamento di interventi di ricostruzione su siti *brownfields*, realizzando la trasformazione di luoghi degradati in risorse. Tali interventi sono soggetti alla disciplina dettata dal *Town and Country Planning 1990*, in base al quale è necessario richiedere ed ottenere una specifica autorizzazione relativa tanto alla selezione del luogo, quanto alla natura dell'attività da svolgere e le relative modalità. Tale autorizzazione può contenere delle condizioni o delle prescrizioni in merito alle indagini e alle valutazioni da compiere sul sito e, qualora sia necessario, in merito alla bonifica da eventuali contaminazioni. Inoltre, qualora si tratti di progetti per lo sviluppo di *brownfields* oltre una certa dimensione, è necessario svolgere anche una valutazione di impatto ambientale, quale parte integrante del processo di approvazione. Le attività di recupero dei terreni possono richiedere una preventiva approvazione amministrativa per quanto riguarda il sistema di gestione dei rifiuti ai sensi della Parte seconda del *Environmental Protection Act 1990* (che attua la *European Waste Framework Directive*) o il sistema di *Integrated Pollution Prevention and Control*¹ (che attua la omonima direttiva). Alcuni processi di recupero sono definiti (secondo la direttiva) come operazioni di "smaltimento rifiuti" o "recupero dei rifiuti" e pertanto devono essere autorizzate in modo che si assicuri che essi siano svolti senza comportare rischi per la salute dell'uomo e per l'ambiente. In molte aree urbane del Regno Unito lo sviluppo di siti *brownfields* è principalmente opera del settore privato, se si tiene conto del fatto che molti progetti sono condotti con una piccola partecipazione delle autorità pubbliche e delle agenzie governative. Tale assetto è riconducibile in particolare al fatto che la maggior parte dei *brownfields* esistenti e già di proprietà di privati, oltre che alla particolare storia economica dei siti interessati e ad una voluta scelta politica dei governi nazionali. Ad ogni modo, esistono alcuni programmi governativi volti alla promozione ed al sostegno degli interventi di sviluppo dei *brownfields* che operano con diverse modalità.

Alcuni, infatti, sono volti a fornire un sostegno per mezzo dell'attività di pianificazione dell'intervento (attraverso la predisposizione di politiche di pianificazione a livello nazionale, regionale e lo-

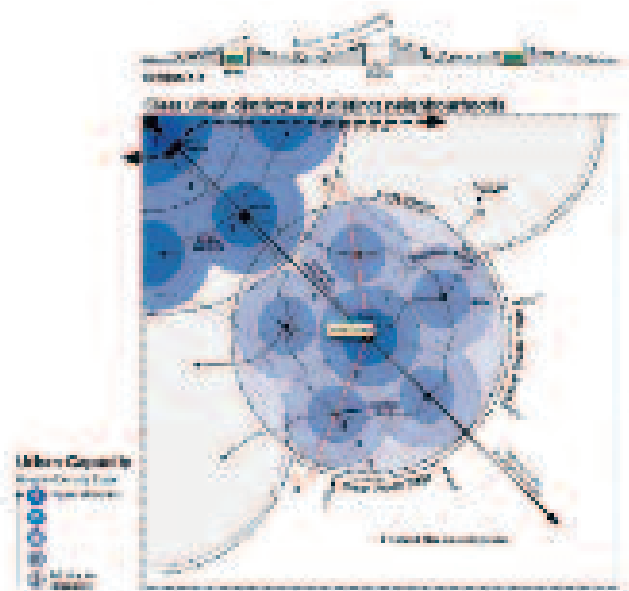


Fig. 37. Lo schema offre una classifica della densità delle componenti di un sistema urbano compatto (autore: Rogers Stirk Harbour + Partners).

Per una trattazione più esustiva sull'argomento (Pollution Prevention and Control) si rimanda alla consultazione di: Daddi T., De Giacomo M.R., Testa F., Frey M., Iraldo F., (2013b), "The Effects of integrated Pollution Prevention and Control (IPPC) Regulation on Company Management and Competitiveness", *Business Strategy and the Environment*, pubblicato online DOI: 10.002/bse. 1797.



Tab. 38. Lo schema fornisce la struttura per le istituzioni delle centralità (autore: Rogers Stirk Harbour + Partners).

cale e attraverso strumenti volti ad attribuire priorità a progetti aventi ad oggetto la riqualificazione di siti dismessi rispetto a quelli aventi ad oggetto siti *greenfield*), altri prevedono sia fornito sostegno di tipo tecnico (attraverso il finanziamento, da parte di soggetti pubblici e privati, di attività di ricerca e sviluppo di nuove tecnologie di recupero, oltre che attraverso la diffusione delle “best practice”) o finanziario (tramite l'erogazione di sussidi, la riduzione della pressione fiscale, il sostegno ai mutui, con pagamento degli interessi o fornendo le garanzie richieste, o attraverso la diretta partecipazione dei soggetti pubblici ai progetti, con conseguente condivisione del rischio e del profitto) mentre in alcuni rari casi essi prevedono che lo sviluppo sia realizzato direttamente ad opera delle autorità pubbliche. L'ufficio parlamentare per la scienza e la tecnologia e l'*Urban Task Force*, hanno identificato una serie di obiettivi per il futuro sviluppo dei *brownfields*, tra i quali sono da evidenziare il miglioramento della comprensione dei fattori sociali, economici e ambientali connessi allo sviluppo delle aree dismesse, la quantificazione e la valutazione del contributo dello sviluppo sostenibile, dell'integrazione dei *brownfields* in altri aspetti di recupero, come il profilo architettonico e quello dello sviluppo sociale, lo sviluppo degli strumenti per la diffusione di buone pratiche per un accrescimento integrato delle aree, la massimizzazione dei benefici della rigenerazione dei *brownfields* (ad es. in termini di riciclo e riuso di risorse presenti sui siti), la riduzione dei costi per i siti contaminati ed il rafforzamento delle tecnologie di gestione della contaminazione (ad es. in termini di praticabilità, effettiva a lungo termine e del loro impatto ambientale).

Le linee guida per le autorità proposte alla pianificazione sono contenute nel Planning Policy Guidance e sono state modificate in modo tale da includere le indicazioni necessarie per lo sviluppo delle aree che possono essere contaminate.

Esperienza
 ROYAL DOCK: una "Porta per i commerci"
 [scheda tecnica]

Localizzazione dell'area

Docklands è il nome semi ufficiale di una zona nell'est di Londra, e comprende parti di diversi borough come (*Southwark, Tower Hamlets, Newham e Greenwich*) nell'area della *Greater London*.



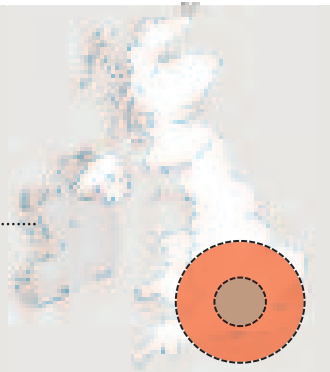

Fig. 39. Inquadramento territoriale dei Royal Docks di Londra.

inquadramento geografico

Londra

Superficie:
1.572,15 Km²

Popolazione:
8 416 535 [2012]⁷⁷

dati dimensionali di progetto

-  **Uso storico:**
Area produttiva industriale_ bacini portuali.
-  **Uso futuro:**
Polo produttore "porta per i commerci"
-  **Tempi di realizzazione**
1989 | 2015
-  **Costo approssimativo dell'operazione**
£ 23.000.000.000
-  **Superficie dell'intervento**
255 ha. circa
-  **Soggetti**
ABP, Autorità locali, Mayor of London; Joint Committee; London Docklands Development corporation.
-  **Stato di avanzamento dell'intervento**
Delle tre parti del progetto, solamente una è stata del tutto completata, quella in cui si trova l'aeroporto.
-  **Funzioni**
aeroporto; attività commerciali; terziario; alloggi e servizi; attrezzature; sport e verde attrezzato

⁷⁷ Annual Mid-year Population Estimates for England and Wales, (URL_consultato in data 15 agosto 2013).

ROYAL DOCK (LONDON): una “Porta per i commerci” Strategie di intervento

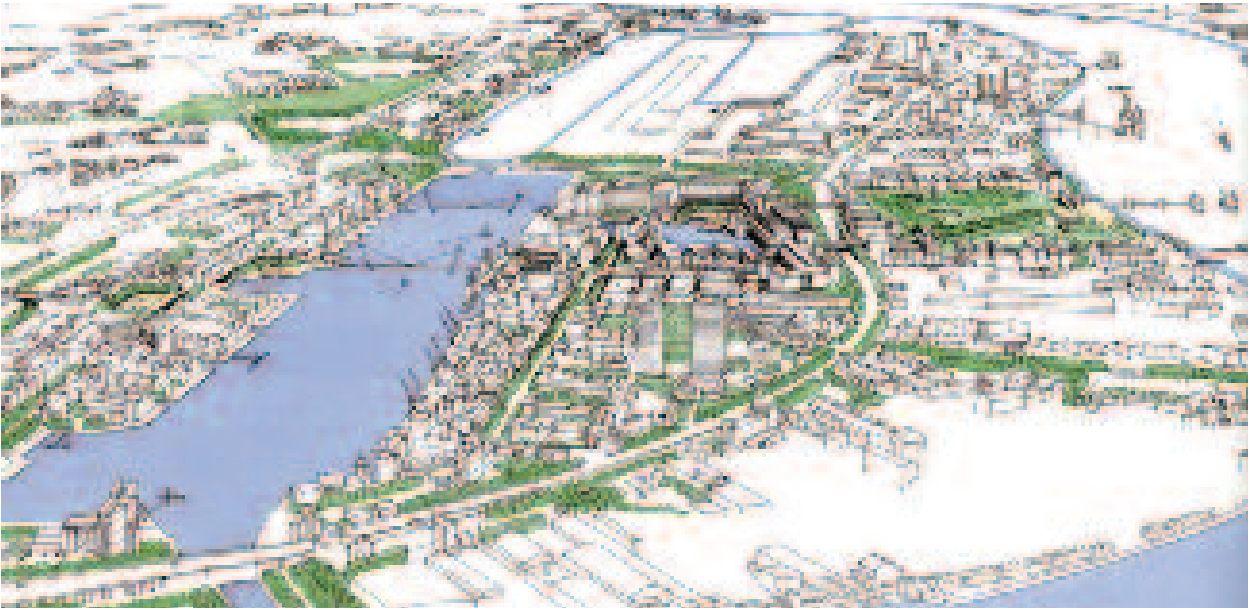


Fig. 40. Rappresentazione grafica dell'area dei bacini portuali londinesi.

I *Royal Docks*, erano i bacini portuali londinesi che per le loro qualità tecniche si classificarono come i più avanzati del mondo, situati a 8 Km ad est della *City* di Londra furono costruiti a partire dalla metà del XIX sec.

L'area si estende lungo tre distretti: *Beckton* a nord, *Silvertown* e *North Woolwich* a sud. La loro chiusura innescò un processo di inevitabile deterioramento delle comunità circostanti la cui sopravvivenza ruotava intorno alle attività portuali.

Adesso un salto indietro per ricostruire le vicende dei *Royal Dock*. Nel 1985 le analisi di *David Gosling* e *Michael Wilford* individuarono le qualità naturali e identitarie del luogo per assicurarne la continuità attraverso un progetto di riqualificazione urbana. Il permanere, nonostante le fusioni fra Compagnie, di gravi problemi di coordinamento delle attività portuali e di gestione dei servizi, soprattutto quelli di trasporto, è all'origine della istituzione, nel 1909, della *Port of London Authority* (PLA), progenitrice, nel Regno Unito come negli USA, di quelle *Public Authorities* che avrebbero svolto un ruolo essenziale nella realizzazione e gestione delle grandi infrastrutture urbane delle città anglosassoni: la istituzione della PLA conclude un secolo di espansione dei *Docks* urbani. Sotto la sua direzione essi continuano ad operare, con alterne fortune, fino al secondo dopoguerra. Dopo la costruzione del *King George V Dock* (1921) non si realizzano più nuovi *Docks* ma sono frequenti gli interventi di ristrutturazione e razionalizzazione.

Dall'inizio degli anni '60 l'intera economia del porto di Londra comincia ad entrare in crisi e dalla fine del decennio, si susse-



Fig. 41. Foto aerea dei cantieri.



Fig. 42. Foto aerea dei Dock durante lavori di ricostruzione.

guono le chiusure dei *Docks*. Le cause sono diverse, complesse ed oggi in gran parte note. L'aumento della dimensione delle navi da carico che, assieme alla evoluzione delle reti e dei sistemi di trasporto terrestri, rende molto più conveniente l'approdo di *Tilbury*, prossimo alla foce del Tamigi, ove possono attraccare navi di maggior pescaggio e sono disponibili aree a terra più vaste ed a prezzi inferiori. La diffusione dei "containers," che consente di meccanizzare ed automatizzare gran parte delle operazioni di carico e scarico, rende inutili le attrezzature precedenti e riduce la necessità di spazi per il deposito. L'introduzione, per molte rinfuse secche, di nuovi sistemi meccanici ed automatici di movimentazione.

Queste ed altre innovazioni tecniche mutano radicalmente l'economia portuale. I tempi supplementari necessari per arrivare dalla foce del Tamigi ai *Docks* urbani, entrarvi, caricare o scaricare, ritornare alla foce, danno luogo a sovraccosti inaccettabili per la maggior parte delle Compagnie, che si attrezzano quindi a *Tilbury*. Nel 1967, 160 anni dacché era stato inaugurato, chiude l'*East India Dock*; nel 1969 chiudono il *St. Katharine* e il *London Docks*; nel 1970 il *Surrey Dock*. Appare evidente che, nel giro di pochi anni, l'intero sistema dei *Docks* urbani non potrà più svolgere le funzioni per le quali era stato creato.

Nel 1965 il *Greater London Council* (GLC)⁷⁸ avvia le elaborazioni per un piano strategico dell'intera area londinese. Il *Greater London Development Plan* (GLDP), che sarà adottato nel 1969 ed approvato dal *Department of Environment* (DOE) in una edizione aggiornata, solo nel 1976, pur percependo l'approssimarsi della crisi non la assume come questione rilevante e si limita ad indicare la necessità di riorganizzare le funzioni portuali concentrandole in un numero minore di aree.⁷⁹

Nelle elezioni locali del 1973 i laburisti ottengono la maggioranza nel GLC; vincono anche in quelle generali dell'anno successivo e il primo ministro *Wilson* presiede il nuovo governo laburista. Il problema del declino economico, sociale ed ambientale delle *inner cities*, particolarmente acuto nelle maggiori aree urbane, si impone all'attenzione pubblica. I *Docklands* ne rappresentano l'esempio maggiore ed emblematico: qualsiasi scelta per quest'area acquista valore esemplare anche per le altre città.

Il GLC, cui compete la pianificazione strategica nell'area londi-



Fig. 43. L'Emirates Air Lin, anche nota come London Cable Car, è una cabinovia che, attraversando il fiume Tamigi, collega la penisola di Greenwich con i Royal Docks.



Fig. 44. Nuove unità abitative



Fig. 45. Rendering di progetto.

⁷⁸ Istituito con il London Government Act del 1963, era composto da 100 consiglieri eletti direttamente e da 16 assessori (Aldermen); aveva competenze nei settori della pianificazione, dell'istruzione, dei trasporti e viabilità, della sanità, per il territorio della Grande Londra (1600 kmq) amministrato da 32 Boroughs oltre alla City. Il GLC è entrato in funzione il 1-4-1965 ed è stato abolito esattamente 21 anni dopo (1-4-1986) in seguito alla approvazione del Local Government Act dei 1985 proposto dal governo conservatore di M. Tatcher. Una sintesi della evoluzione recente delle forme di governo dell'area metropolitana di Londra è in F. Merloni, "Il rebus metropolitano", Roma, 1986.

⁷⁹ http://www.cittasostenibili.it/html/Scheda_18.htm#_ftn18 [URL consultato in data 23 Agosto 2014].

nese, e i cinque *Boroughs* nei quali ricadono i *Docklands*, ora omogenei quanto a direzione politica, si accordano per la costituzione di una struttura comune, il *Dockland Joint Committee* (DJC) che elabori un piano strategico per la riqualificazione dei *Docklands* e ne coordini l'attuazione. Il *Joint Committee*, inizialmente formato da 16 membri, viene istituito nel gennaio 1974, in un clima di forte enfattizzazione del ruolo degli enti locali, protagonisti della vittoria laburista. Tuttavia, per quanto i cinque *Boroughs*, e poi lo stesso GLC, gli deleghino molte funzioni di pianificazione, tra le quali il rilascio delle "planning permission" (concessioni edilizie) il *Joint Committee* rimane una agenzia non esecutiva, bensì di pianificazione e coordinamento.

Nel primo anno di vita il *Committee* definisce le finalità del Piano Strategico, pubblica le procedure per la consultazione pubblica e si dota di un gruppo di esperti (*Dockland Development Team*) per la redazione del Piano. Questo sarà predisposto nell'anno successivo ed approvato nel luglio 1976.

Il Piano strategico adottato dal *Joint Committee*, non appena reso pubblico, è oggetto di numerose critiche: soprattutto non condivisa è la assenza di scelte radicali, quali, si ritiene, sarebbero necessarie per l'avvio della effettiva riqualificazione di un'area così degradata e collocata in una posizione decisiva per l'intera area metropolitana. Ma, al di là delle reazioni non favorevoli degli addetti ai lavori e della opinione pubblica, le iniziative del *Joint Committee* per l'attuazione del piano troveranno notevoli difficoltà operative a motivo soprattutto della indisponibilità delle aree, della politica di riduzione della spesa pubblica adottata dal governo centrale, dei vincoli procedurali posti dalla legislazione vigente.

Per quanto gli organi costituenti il DJC avessero convenuto, fin dalla sua istituzione, sulla opportunità di delegare ad esso i poteri di acquisizione e di vendita dei suoli, tali poteri non sono stati delegati direttamente al *Committee* bensì ad un *Docklands Land Board*, previsto dallo *Strategic Plan*, ma istituito solo nel 1977 e comunque privo della facoltà di realizzare opere di urbanizzazione. Inoltre, poiché la maggior parte delle aree disponibili, necessarie alla attuazione della prima fase del piano, nel 1977 erano già state acquistate o dai *Boroughs* o dal GLC, il *Land Board* non è mai stato effettivamente operativo ed è stato sciolto nell'aprile 1980. Oggi i *Royal Dock*⁸⁰ hanno un piano di

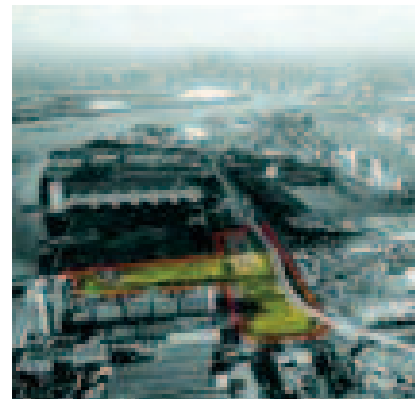


Fig. 46. Inquadramento area di progetto.



Fig. 47. Foto aerea dei cantieri navali.



Fig. 48. Ingresso Emirates Royal Docks.

⁸⁰ <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-05-11/trasformare-i-Royal-Docks-125438.shtml?uid=AbabB1uH> (URL_consultato in data 23 Agosto 2014).

Sia il Governo centrale, sia il GLC sono guidati, in questo momento, dai conservatori mentre nei Boroughs dei Docklands la maggioranza è laburista: ciò contribuisce a rendere molto acuta la polemica sulle prospettive di ristrutturazione dei Docklands ed a radicalizzare il conflitto tra una posizione centrale - conservatrice orientata al riuso dell'area per funzioni terziarie ad alto valore aggiunto ed una posizione locale - laburista orientata al sostegno delle residenze e delle attività esistenti. (v. anche. G. Ronzani, "Docklands, analisi e valutazioni critiche", in "La città europea" Bologna, 1989, p. 106).

rettore, un *master Plan* che integra destinazioni d'uso ed infrastrutture, ma gli imprenditori sono riluttanti ad investire in quest'area per cui eccetto che per il *London City Airport*, niente altro sta veramente accadendo. Fino ad ora infatti soltanto il lato settentrionale dell'*Albert Dock* è stato assegnato ad un Consorzio e ad un architetto definiti: R. Rogers, che hanno progettato una grande struttura commerciale a semicerchio con un viale curvilineo al suo interno.

ROYAL DOCK (LONDON): una "Porta per i commerci" Strumenti normativi

Il *London Docklands Strategic Plan* (LDSP) con cui gli organismi associati nel *Joint Committee*, lo stesso governo nazionale, intendono affrontare una situazione di tale gravità è uno strumento che si colloca esplicitamente in una posizione intermedia tra i due tipi di piano previsti dalla legislazione del 1968, ora in vigore:

I piani di struttura (*structure plans*), redatti dalle Contee ovvero, per le aree metropolitane, dai rispettivi organi di governo (le "*metropolitan counties*" o, nel caso di Londra, il GLC che definiscono le principali linee di utilizzazione e sviluppo del territorio;

I Piani locali (*local plans*) redatti dai Distretti, che articolano in forma più dettagliata le indicazioni dei Piani di struttura costituiscono il riferimento per il rilascio delle "*planning permission*".

Il LDSP non ha quindi l'efficacia formale e giuridica di uno *structure plan*, che del resto, per l'area di Londra, è già stato redatto dal *Greater London Council* ed è ora definitivamente approvato; né tantomeno quella di un *local plan*, che i *Boroughs* dell'*East End* predisporranno con notevole lentezza. E' piuttosto uno strumento di definizione delle scelte strategiche e delle loro modalità attuative, il cui valore, essenzialmente politico, risiede nell'essere il risultato di un accordo fra gli enti locali territorialmente competenti (il GLC e i cinque *Boroughs*) e di una complessa mediazione tra gli interessi dei residenti e quelli degli operatori locali.

Il ***London Docklands Strategic Plan*** (L.D.S.P), approvato nel 1976 e redatto in accordo tra il Great London Council ed i cinque distretti entro cui ricadono le *Docklands*. Il D.S.P. è il primo *Structure Plan* esteso all'area metropolitana della Contea con cui vengono definite le politiche e le strategie complessive della pianificazione ed i *Local Plans*, di competenza dei Distretti, che indirizzano la progettazione in relazione alle esigenze ed alle risorse singole. La gestione degli interventi di trasformazione è stata affidata alle *new agencies*, quali ad esempio le *Urban Development Corporations* (Udc), che si sono configurate come nuovi enti di pianificazione e gestione urbanistica, sotto il controllo diretto del Governo centrale, per la valorizzazione economica delle aree urbane di più antica industrializzazione caratterizzate da gravi situazioni di degrado fisico e sociale (*Development Areas*).

Lo **strumento normativo** il *London Docklands Strategic Plan* (L.D.S.P), che interviene nell'area non presenta alcun potere vincolante si tratta piuttosto di uno strumento di orientamento. I soggetti principali del progetto intervengono attraverso le *Urban Development Corporation* (U.d.C.) istituite appositamente con potere decisionale ed attuativo per la rivitalizzazione dell'aree urbane degradate di interesse nazionale ed in particolare attraverso la *London Docklands Development*

Corporation (L.D.D.C.), creata espressamente per le *Docklands*.

Il progetto di rivitalizzazione sulle *Docklands* è attivato dalle *Autorità locali*, cioè i cinque distretti della Contea di Londra entro cui è compresa l'area d'intervento e l'Autorità del Porto, proprietari della maggior parte dei terreni. Altre iniziative ed investimenti sono attivati da gruppi locali o di altre nazionalità. Essenziale è quindi il grado di partecipazione dei soggetti coinvolti che è, in effetti, localmente molto elevato. Nel corso del 1975 il *Joint Committee* pubblica ben 8 "*working papers*" concernenti i principali temi del piano ed organizza il dibattito dei cui risultati tiene conto per redigerne una prima bozza. Questa è pubblicata in 5.500 copie nell'aprile 1976, una sintesi viene distribuita in 100.000 copie; nei mesi seguenti si tengono 13 assemblee pubbliche e 35 riunioni con gruppi specifici; vengono allestite 2 mostre, una itinerante ed una stabile: quest'ultima è esposta in ciascuna delle sedi dei cinque *Boroughs*. Il *Joint Committee* inoltre intervista 1500 famiglie residenti e 60 operatori locali; istituisce il "*Docklands Forum*" che riunisce un gran numero di associazioni locali (dei residenti, sindacali e degli imprenditori, religiose ecc.) ed invierà prima uno, poi due rappresentanti nel *Joint Committee*. L'intensità con la quale si promuove la partecipazione è un connotato essenziale dello *Strategic Plan*: solo un'ampia partecipazione può ricreare quella "*confidence to both residents and employers that there is a time when specific stages of development can be expected to be reached*". Creare fiducia nella possibilità di una ripresa locale: è questo il *leitmotiv* del piano strategico che vuole essere "*a positive step towards reducing the present lack of confidence in the future of the area and towards attracting the necessary private investment*".⁸¹

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione

Il nuovo piano di Londra denominato *Spatial Development Strategy*, pubblicato nel 2004, ha tra i principali obiettivi quello di fare di Londra una città più vivibile e prospera. Tra le direttive figurano l'incremento dello sviluppo commerciale ed il potenziamento del trasporto pubblico, che puntano i capitali sulla riqualificazione per il quale sono stati investiti 10 bilioni di sterline in cinque anni, per migliorare il servizio delle metropolitane, il servizio degli autobus, estendendo la *East London Line* e la *Docklands Light Railway*, un minitram che raggiunge le residenze dei *Royal Docks*, realizzando inoltre l'adeguamento di molte strade, cominciando dagli interventi di riqualificazione previsti dal recupero dei *Docks* londinesi.

La *Corporation* della LDDC, concentra l'iniziativa di rigenerazione urbana su tre linee principali: la promozione d'immagine, la realizzazione delle principali infrastrutture di trasporto, lo sviluppo economico e sociale. La promozione dell'immagine è molto intensa avviene alla scala dell'intera area metropolitana a livello nazionale ed all'estero, anche i valori paesistici per quanto degradati sono valorizzati, si punta sull'attrattiva del *waterfront* e sulla qualità delle residenze che si affacciano sullo specchio d'acqua.

per le infrastrutture si cita l'apertura del nuovo *London City Airport*, realizzato sulla banchina centrale con *aeromobili STOL* e raggio operativo di 650 Km, collega la comunità di affari che s'intende attrarre nell'area con le grandi città europee.⁸²

Il modello di *compact city, multi-centrica e mixed-use*, è fra quelli maggiormente perseguito dai politici.

⁸¹ Per la consultazione si rimanda al sito: http://www.cittasostenibili.it/html/Scheda_18.htm.

⁸² Per la consultazione si rimanda al sito: http://www.fedoa.unina.it/1932/1/Travascio_Ingegneria_dei_Sistemi_Idraulici_di_Trasporto_e_Territoriali.pdf. (URLS_consultati entrambi in data 23 Agosto 2014).

ROYAL DOCK (LONDON): una "Porta per i commerci"

Tabella Riassuntiva

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
Pubblico										
Mayor of London	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joint Committee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
London Docklands Development corporation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
UK's Regional Growth Fund	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privato										
Autorità portuale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Siemens Sustainability Centre	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tipologia di partecipazione pubblico-privata: Programma di tipo integrato basato sulla partecipazione dei governi e delle comunità locali.

Il Governo centrale i cinque distretti in cui ricadono i *Docks* e la città di Londra, nel 1974 istituiscono il *Joint Committee*, una agenzia non esecutiva, bensì di pianificazione e coordinamento, che elabori un Piano strategico e ne coordini l'attuazione.⁸³

Valutazione del rischio e della contaminazione del sito

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE (COM(2006)232, 22.9.2006).

⁸³ I dati sono estratti dal Report consultabile al sito: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/130422%20Royal_Docks_Parameters_Low_Res.pdf; oltre che dal sito: *London East Research Institute* (LERI) (URL_consultati entrambi in data 23 Agosto 2014).

FRANCIA



Fig. 49. Complesso industriale dismesso.

Consistenza del fenomeno della dismissione in Francia

⁸⁴ Fonte dei dati: *Cleaning up the Past, Building the Future, National Round Table on the Environment and the Economy, 2003.*

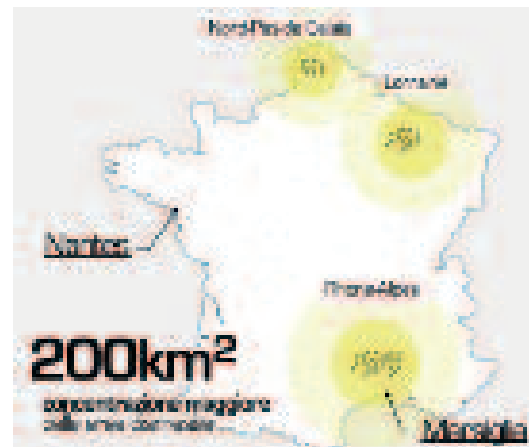


Fig. 50. Dati della dismissione.

Fig. 51. Distribuzione dei siti su territorio nazionale.

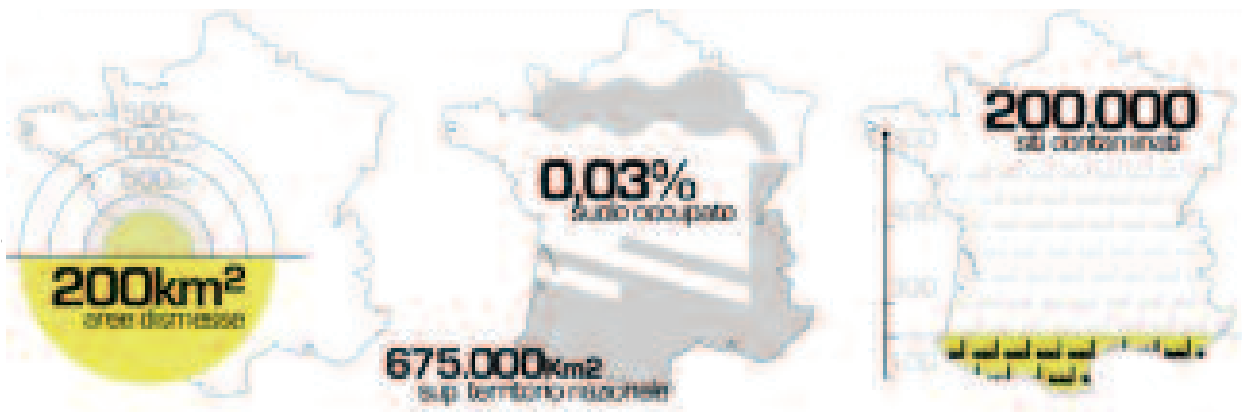


Fig. 52. Ideogrammi sui valori della dismissione nel territorio nazionale francese.

2.7. Genesi della dismissione nell'esperienza francese

Nella ricostruzione dell'evoluzione del dibattito scientifico, sviluppatosi tra la fine degli anni Settanta e la metà degli anni Ottanta, sono state individuate due fasi diverse della questione: una prima fase, durata fino al 1979, in cui l'attenzione è stata rivolta soprattutto alle operazioni di ristrutturazione di vecchie fabbriche abbandonate, ritenute di particolare interesse, oppure ai casi dei grandi siti, connotati da un forte degrado; una seconda fase, a partire dagli anni Ottanta, in cui il dibattito si è spostato dalle riviste di architettura agli *ateliers* degli organismi regionali e ministeriali, e alle ricerche prodotte dalle istituzioni universitarie. In questa seconda fase, l'interesse per il tema si è spostato dai progetti di riuso dei singoli manufatti al problema dell'esistenza nei tessuti urbanizzati di aree che, per un lungo periodo, restano inutilizzate, e di conseguenza, all'analisi delle procedure adottate per trasformarle in opportunità, individuando i soggetti principali coinvolti nelle operazioni di riconversione e definendone il ruolo e le competenze specifiche. Un elemento comune a queste due prime fasi del dibattito francese, è stato lo sforzo di definire il concetto di area dismessa. Si è partiti dalla definizione generale di *friche industrielle*, intendendo con questo termine tutti quegli spazi, costruiti e non, precedentemente occupati da attività industriali e poi abbandonati oppure sottoutilizzati, che possono essere reinseriti nel mercato immobiliare, soltanto a seguito di un'adeguata riqualificazione ambientale, spesso a carico del settore pubblico. Questa definizione, inglobando tre concetti fondamentali, quali il nesso con la passata attività produttiva, l'inefficienza di quella attuale, la necessità di intervenire per il loro reinserimento (qualunque esso sia) nel mercato immobiliare e fondiario" (Bianchetti, 1984),⁸⁵ ha definito un insieme di aree troppo ampio. Di conseguenza, per circoscrivere tale insieme è stata messa a punto una definizione più dettagliata di *friches*, attraverso l'indicazione di alcuni criteri, riguardanti:

- la dimensione, non inferiore all'ettaro,
- il tempo di inutilizzo non inferiore ad un anno,
- il grado di inutilizzo: area libera, sottoccupata, occupata ma liberabile
- la tipologia dell'ultima attività svolta.

Inoltre, è stato introdotto il termine *jacheres* per definire le aree dismesse all'interno del contesto urbano, volendo in questo modo sottolineare che si tratta di "risorse territoriali con un elevato valore fondiario, capaci quindi di stimolare spontaneamente l'intervento di riqualificazione, attraverso l'insediamento di nuove funzioni" (Dansero, 1996).⁸⁶

Nella seconda metà degli anni Ottanta, uno studio sul riuso delle grandi *friches industrielles*, ha messo in luce la dimensione quantitativa e qualitativa del fenomeno, e di conseguenza, ci si è resi conto che il problema non poteva essere risolto a livello locale ma richiedeva delle soluzioni a scala nazionale. La presenza delle aree dismesse è stata spesso accompagnata dalla perdita di posti di lavoro e di risorse per i Comuni, dal degrado ambientale e dalla compromissione dell'immagine complessiva del quartiere e del Comune, tutti motivi che hanno messo in discussione la credibilità, il ruolo e la capacità di governo delle Amministrazioni locali, che di conseguenza hanno esercitato forti pressioni sui Governi regionali e centrale, allo scopo di ottenere i mezzi necessari per intervenire direttamente nel recupero delle aree industriali dismesse e per creare le premesse per stimolare le iniziative private.

⁸⁵ Bianchetti C., (1984), "Il dibattito sulle aree dismesse in Francia", Archivio di studi urbani e regionali, 20.

⁸⁶ Dansero E., (1996), "Aree urbane dismesse: un quadro della ricerca", in Dansero E. (a cura di), Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

2.8. Politiche e Strumenti: “riqualificazione di vaste estensioni di aree centrali”

Lo Stato ha, negli anni '80, ha assunto un ruolo principale nelle procedure di intervento, ed ha affrontato la questione del recupero in termini complessivi e globali, ricorrendo ad una politica finanziata su base nazionale che si è avvalsa di un organismo specifico di livello nazionale, la Società centrale di sviluppo del Territorio, a sua volta articolata nelle società ad economia mista. In altri termini, uno degli elementi che ha reso l'esperienza francese particolarmente interessante, è stato il sistema di attori (pubblici e privati) coinvolti nel processo di riuso delle *friches industrielles*.

I Comuni hanno assunto il ruolo di promotori delle iniziative ma non avendo le competenze tecniche e le risorse economiche adeguate, non sono state in grado di attuare concretamente gli interventi, ed hanno richiesto, dunque, il supporto del Governo centrale, degli organismi regionali, degli Enti dipartimentali, delle Camere di commercio. Questi soggetti non hanno operato separatamente ma hanno preferito definire delle intese cooperative, in cui le azioni fossero concertate e stabilite in ragione delle specifiche esigenze e competenze di ciascuno. Inoltre, lo Stato ed i Comuni hanno preferito non intervenire direttamente ma affidare le funzioni operative a propri enti strumentali: gli *Etablissement Public* (EP) e le *Sociétés d'Économie Mixte* (Sem).

Gli EP sono organismi pubblici, amministrati da rappresentanti degli Enti locali e sottoposti al controllo da parte dello Stato. Ad essi è stato assegnato il compito di acquistare e gestire le aree in cui attuare le operazioni di trasformazioni, esercitando anche il diritto di prelazione. Questi organismi sono riusciti a superare le difficoltà finanziarie dello Stato e dei Comuni ricorrendo a una tassa aggiuntiva sulle urbanizzazioni, ad un sovrapprezzo sui beni ceduti ed ai proventi delle locazioni. Il loro intervento nei processi di riconversione delle aree industriali dismesse ha rappresentato un ampliamento delle attività già svolte dagli EP, con compiti nuovi e più complessi. Le Sem, invece, sono enti parapubblici a capitale sia pubblico che privato, costituiti generalmente su iniziativa dei Comuni. In genere, le motivazioni che hanno spinto il settore pubblico ad associarsi con quello privato, e viceversa, sono state differenti: gli Enti locali si sono associati a gruppi privati in grado di portare competenze professionali e conoscenze tecniche utili; mentre, i privati sono stati spinti a partecipare alla definizione e alla realizzazione degli interventi per ricavarne vantaggi di tipo diretto oppure indiretto. Nel 1983, nell'ambito di un'operazione di sistemazione della normativa relativa alle Sem, è stato stabilito che gli Enti locali dovessero detenere la maggioranza nel capitale sociale della società senza superare l'80% e che tra i soci ci fosse almeno un soggetto privato (Dubois-Maury, 2006).⁸⁷ Attualmente il numero di società miste operanti è elevato, e molte di queste sono state costituite proprio per riutilizzare le aree industriali dismesse, soprattutto a fini produttivi. Analogamente agli EP, anche alle società ad economia mista è stato assegnato il compito di acquistare oppure espropriare i terreni, di realizzare gli interventi di riconversione, e di commercializzare e vendere le aree. Tuttavia, si sono distinte dagli EP per essere il luogo del dibattito tra gli Enti pubblici e gli operatori privati. Sia quando ha operato un EP che una Sem, per avviare il processo di riuso delle *friches* è stato necessario mettere a punto uno studio di fattibilità.

Lo **studio di fattibilità** parte dall'analisi della situazione esistente, delle possibilità di intervento

⁸⁷ Dubois-Maury J., (2006), “*La participation des propriétaires au renouvellement urbain*”, in rapport réalisé par C.R.E.T.E.I.L. dans le cadre de la recherche Gridauh-Græle.

consentite dagli strumenti urbanistici e delle azioni di trasformazione che si rendono necessarie, per arrivare a verificarne la compatibilità con gli obiettivi del promotore. In linea di massima lo studio si articola in due momenti. In un'elaborazione preliminare sono esaminate le caratteristiche generali dell'area dismessa, lo stato dei terreni e degli edifici, il quadro normativo ed urbanistico, il mercato immobiliare ed i costi di intervento, allo scopo di proporre più ipotesi di trasformazione. Nella fase successiva viene stabilito il programma dell'intervento, che comprende la definizione dei lavori e delle opere da realizzare, la stima delle previsioni finanziarie corrispondenti, il montaggio giuridico e finanziario della proposta, la definizione dei volumi interni e l'indicazione degli accorgimenti necessari per una migliore integrazione del progetto nel contesto urbano (Ingallina, 1997).⁸⁸

Un'altra caratteristica che rende l'esperienza francese interessante è la strumentazione urbanistica di riferimento. In particolare, per governare le trasformazioni urbane i Comuni hanno a disposizione uno strumento di carattere generale, il *Plan d'Occupation du Sol* (Pos), che stabilisce le destinazioni d'uso, le densità edilizie, e le aree da destinare ad infrastrutture e attrezzature, ed uno strumento di carattere attuativo, il *Plan d'Aménagement de Zone* (Paz), che può costituire variante al Pos, relativamente alle destinazioni d'uso ed alle densità edilizie. Nella pratica, però, il Pos tende ad assumere un carattere puramente introduttivo rispetto alle *Zones d'Aménagement Concerté* (Zac). Le Zac sono zone di pianificazione concertata, generalmente di grandi dimensioni, all'interno delle quali un ente pubblico privato decide di realizzare strutture di urbanizzazione primaria per poi venderle ad operatori privati o pubblici. Infatti, esistono più tipologie di Zac: quelle a carattere pubblico, realizzate in genere dagli *établissements publics*; quelle realizzate alle società ad economia mista, tramite concessione; quelle realizzate completamente da operatori privati. In quest'ultimo caso, la realizzazione della Zac è regolata da una convenzione che specifica gli obblighi reciproci, soprattutto per ciò che riguarda il finanziamento e la costruzione delle opere pubbliche. Per attuare gli interventi previsti in una Zac, di norma, è redatto un *plan d'aménagement de zone*. In particolare, la Zac è una procedura che si compone di due momenti: il primo momento è costituito da una fase di concertazione tra le istituzioni, i tecnici, gli abitanti e le associazioni di quartiere, ed è gestita da due diversi uffici, l'*Atelier Parisien d'Urbanisme* (Apur) per la parte tecnica, e la *Direction de l'Aménagement Urbain* (Dau) per la parte giuridica; questa fase termina con la redazione dello strumento attuativo, il Paz, costituito da una relazione, da un disegno planivolumetrico dell'area e da un regolamento. Il secondo momento è dedicato alla redazione del progetto e alla sua realizzazione, attraverso consultazioni e concorsi pubblici; in questa fase, l'Apur analizza la compatibilità e la fattibilità delle ipotesi proposte, ed elabora il progetto urbano definitivo, affidandolo poi al responsabile della gestione della fase operativa: gli *établissements publics*, le società a economia mista oppure gli operatori privati. Introdotta per agevolare lo sviluppo insediativo, risolvendo attraverso la concertazione i conflitti di interesse fra i soggetti pubblici e privati coinvolti, ed assicurando la realizzazione di servizi pubblici, successivamente l'istituto delle Zac è risultato utile anche per realizzare interventi di riqualificazione in tessuti urbani particolarmente degradati.

⁸⁸ Ingallina P., (2004), *Il progetto urbano. Dall'esperienza francese alla realtà italiana*, FrancoAngeli, Milano-

Su queste esperienze si veda il contributo di: Touraine A., (1966), *La conscience ouvrière*, Paris, (ed. it. La coscienza operaia, Milano 1975).

Nel contesto europeo è singolare il caso della Francia. Infatti in questo paese non si sono registrate innovazioni della portata di quelle realizzate altrove, poichè l'ordinamento giuridico già contemplava procedure e strumenti che, nati per scopi di espansione urbana, si sono rivelati validi anche nella gestione degli interventi di ristrutturazione dei tessuti urbani consolidati.

Una peculiarità della gestione urbanistica francese è data dal fatto che i diversi soggetti del settore pubblico non operano separatamente, preferendo concertare le loro azioni in ragione delle specifiche esigenze e competenze di ciascuno.

Un'altra particolarità è che lo Stato ed i comuni, di solito, preferiscono non intervenire direttamente e affidano le funzioni operative a propri enti strumentali, gli *Etablissement public* (EP) e le *Société d'économie mixte* (SEM).⁸⁹

Gli EP, istituti pubblici, suppliscono alle difficoltà finanziarie e tecniche dello Stato e dei comuni nella politica dei suoli e nell'attuazione delle operazioni di trasformazione urbana. Su richiesta del comune provvedono ad acquistare e gestire le aree, anche esercitando il diritto di prelazione che in Francia è molto esteso. Amministrati da rappresentanti di enti locali, sono sottoposti al controllo dello Stato. Si finanziano mediamente una tassa aggiuntiva sulle urbanizzazioni, un sovrapprezzo sui beni ceduti, i proventi di locazione enfiteutiche. Il loro intervento nel settore delle *friches industrielles* rappresenta una estensione delle attività che già in precedenza svolgevano, ma con compiti nuovi e molto più complessi. A Parigi uno dei tanti interventi realizzati da un *Etablissement public* è la *Villette*.

Negli anni Ottanta, nella sola capitale francese, sono state istituite diciassette *zones d'aménagement concerté*, relative ad aree caratterizzate da fenomeni di abbandono particolarmente rilevanti, e tra queste, vale la pena ricordare la *Zac Citroën - Cevenne* e quella degli ex gasometri. Si è trattato dei due primi grandi progetti pubblici di riqualificazione urbana, che hanno permesso di sperimentare ed attivare procedure di gestione innovative; avviati, infatti, in seguito ad una consultazione tra gli enti pubblici e gli operatori privati, gli obiettivi posti da questi progetti sono stati definiti in merito alle potenzialità insediative delle singole aree e, poi, allargati all'intero settore urbano di riferimento. Nel caso dell'area degli ex gasometri, per esempio, l'obiettivo principale è stato la salvaguardia della destinazione industriale, da perseguire attraverso la localizzazione di nuove attività produttive, insieme al miglioramento ambientale e residenziale dell'intero contesto territoriale di riferimento. Nel caso francese, dunque, nelle politiche di riqualificazione urbana, in generale, e nei processi di riuso delle aree dismesse, in particolare, è stato adottato un approccio di tipo integrato, basato sul decentramento locale delle attività di progettazione e di coordinamento, sulla costituzione di modalità di *partnership* e sulla partecipazione attiva dei residenti. Inoltre, lo sviluppo delle attività economiche, centrale anche in questo caso,

⁸⁹G. Giovannelli, 1997, [a cura di] *Aree dismesse e riqualificazione urbana*, Alinea, Firenze. pagg. 73,74,75.

Per la realizzazione del parco **Citroën** venne bandito un concorso internazionale per paesaggisti associati con architetti. Nel 1970 la città di Parigi acquista l'area dalla società Citroën per lo sviluppo di un piano ZAC (Zone d'aménagement concerté) Citroën-Cevennes. Il programma di urbanizzazione comprende un ospedale, uffici, diverse attività tra cui l'edificazione di alloggi, ove il progetto di un parco, di circa 12 ettari, viene a costituire il nucleo del quartiere. Esso verrà frazionato in tre unità: il parco vero e proprio disposto perpendicolarmente al fiume e le due piazze una nera ed una bianca racchiuse nel tessuto edilizio. Dopo la chiusura dello stabilimento produttivo nel 1972, la destinazione del luogo rimase imprecisata per alcuni anni, furono abbattute tutte le costruzioni esistenti, così da cancellare ogni testimonianza dell'operoso passato. Il concorso internazionale, bandito nel 1985, premiò exaequo due progetti: l'équipe di Provost con Jean Paul Viguier e quella formata da Gilles Clément e da Patrick Berger.

si inserisce in una gamma più ampia di interventi di miglioramento residenziale, ambientale e sociale dell'area considerata e del suo intorno urbano.

Per ciò che concerne le problematiche legate alle procedure di disinquinamento dei siti dismessi, richiedono un certo numero di precisazioni d'ordine regolamentare, tecnico, finanziario o strategico, per via probabilmente della complessità del fenomeno, ancora oggi, restano senza una specifica programmazione¹.

Così, la normativa francese pone particolare attenzione alle tematiche relative ai 4 passaggi sotto indicati:

- La responsabilità degli operatori che a livelli ed in ambiti differenti realizzano la diagnosi del sito, per le procedure di classificazione del livello d'inquinamento cui l'area è sottoposta (Confronta figura 1);
- La responsabilità concernente alle operazioni di disinquinamento: la scelta delle soluzioni di trattamento in funzione degli obiettivi chiaramente identificati, il rilascio di certificati che attestino gli esiti dei controlli..., in particolare per i siti che hanno una installazione storica i cui principali responsabili non sono più rintracciabili;
- L'obbligo dei risultati o dei strumenti da sottoporre alle imprese per il trattamento (con l'amministrazione o con il proprietario - esercente del sito), in termini di soglie di disinquinamento, di soglie d'emergenza (valore da stimare per quanto possibile), di durata dei lavori,...
- L'incidenza dei lavori di disinquinamento sul funzionamento delle unità ancora in attività nelle immediate vicinanze.

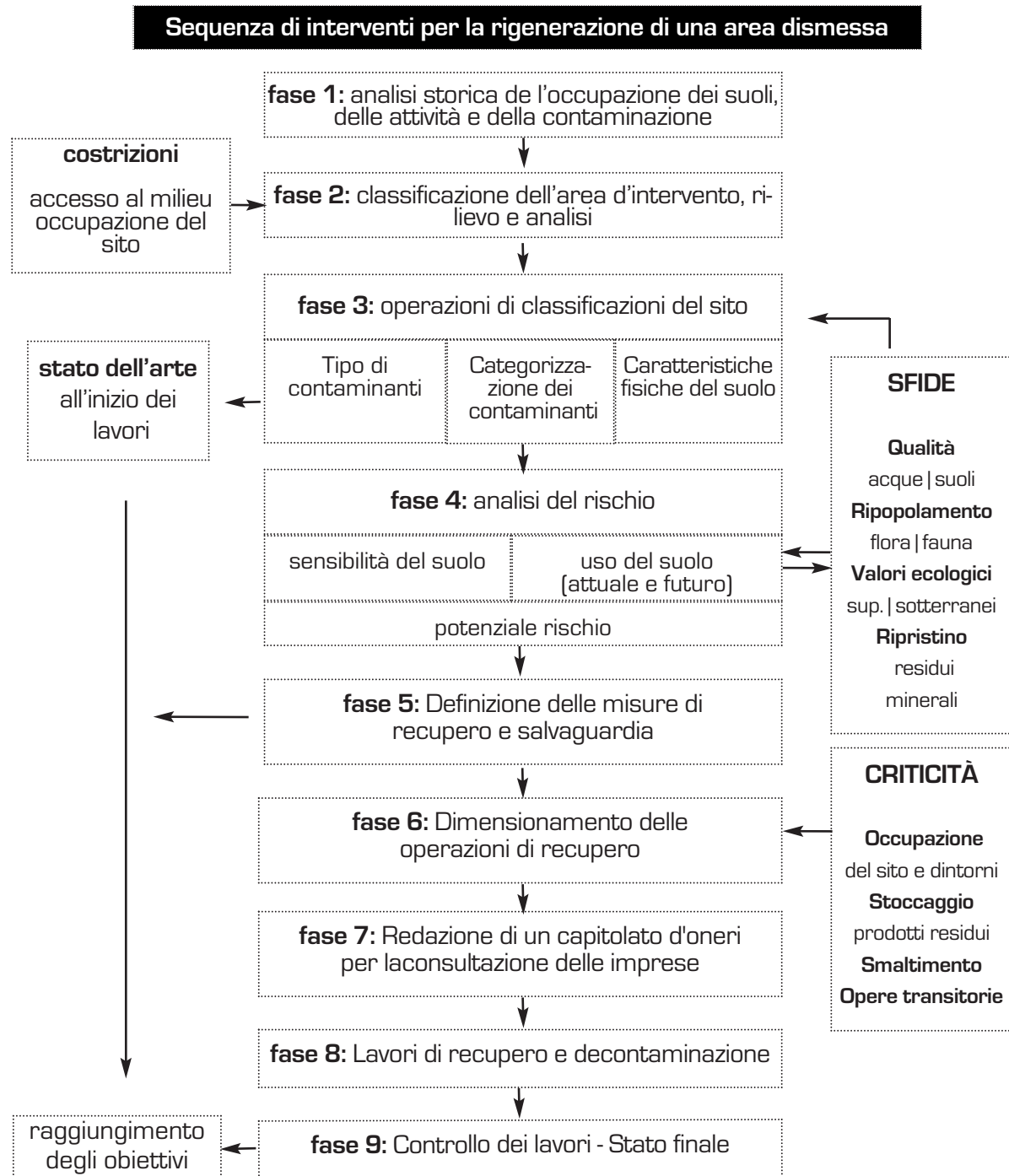
La definizione degli obiettivi che riguardano le operazioni di disinquinamento, rappresenta, in mancanza di norme, una missione specifica. Questi sono suscettibili ad eventuali evoluzioni in funzione di un grande numero di parametri, fra i quali l'evoluzione nel tempo delle tecniche, le caratteristiche locali, l'urgenza degli interventi.

Il disinquinamento può avere, ad esempio, come obiettivi:

- Il recupero dei valori "naturali" legati alla qualità geochimiche del suolo,
- la non interferenza con le attività possibili sul sito (norme che tengono conto della natura della nuova assegnazione del sito, ed ai nuovi impieghi), e ai dintorni immediati della zona inquinata,
- la non tossicità della zona (soglia di disinquinamento ai valori che non costituiscono più rischi per la fauna, la flora, l'uomo).

Per maggiori informazioni relative all'argomento, consultare: Darmendrail D., Ricour J., (1993), "Direction de la recherche, le traitement des friches industrielles, cadre réglementaire et juridique en France, en Espagne et en Pologne", in report BRGM L'entreprise au service de la terre. France.

Al completamento del rapporto, uno schema introduce il programma dell'intervento, che comprende la definizione dei lavori e delle opere da realizzare, e l'indicazione degli accorgimenti necessari per una migliore integrazione del progetto:



La traduzione a cura dell'autrice, dei termini necessari alla composizione dello sche sovrastante, potrebbe presentare delle inesattezze, per cui si rimanda la consultazione alla fonte originaria: Rapport BRGM R 37867 NPC C3G 93 [consultabile al sito: <http://infoterre.brgm.fr/rapports/RR-37867-FR.pdf>].

Esperienza
EUROMEDITERRANÉE (MARSIGLIA): la “Capitale del Mediterraneo”
[scheda tecnica]

Localizzazione dell'area

Il progetto di intervento Euromediterranée si estende per tutto il *waterfront* della città di Marsiglia.



Fig. 53. Schizzo del parco di Aygalades

inquadramento geografico

Marsiglia

Superficie:

241 Km²

Popolazione:

850 726 (2010)¹



dati dimensionali di progetto



Uso storico: Area produttiva industriale_ bacini portuali

Uso futuro: capitale del Mediterraneo



Tempi di realizzazione

1995 | 2015



Costo approssimativo dell'operazione

€ 7.000.000.000



Superficie dell'intervento

310+170 ha. circa



Soggetti

comune di Marsiglia, il Consiglio Generale o la Provincia del Bouches-du-Rhône, il Consiglio Regionale o la Regione del PACA, la Comunità Urbana di Marsiglia-Provenza-Metropoli



Stato di avanzamento dell'intervento

L'intera operazione è in corso di completamento



Funzioni

ricostruzione del paesaggio, superamento delle barriere infrastrutturali, collegamenti verdi delle città, nuovo uso delle industrie dismesse

1. Insee, Institut national de la statistique et des études économiques, (URL_consultato 2 giugno 2013).

EUROMEDITERRANÉE (MARSIGLIA): la “Capitale del Mediterraneo”

Strategie di intervento



Fig. 54. Rendering raffigurante il nuovo Skyline di Marsiglia con l'apporto dei progetti in corso.

La costruzione dello scenario strategico per la riqualificazione delle aree centrali della città è avvenuta nel corso degli anni '80 e ha seguito un iter abbastanza lungo di formalizzazione.

La proposta di un ambizioso progetto di riqualificazione delle aree portuali dismesse come volano per la conversione della base economica urbana, è stata promossa ufficialmente, per la prima volta, dalla Camera di Commercio e Industria di Marsiglia (CCIMP) nel 1987.⁹⁰ Il progetto è accompagnato da un'attenta valutazione dell'andamento sociale ed economico della città e del suo posizionamento a livello internazionale.

Influenti e pionieristici nella costruzione di questo scenario sono stati anche gli investimenti operati nel 1984 dalla società immobiliare SARI sull'area dei *Docks Joliette*, in cui la ristrutturazione degli edifici del XIX sec. appartenenti alla *Compagnie des Docks et Entrepôts* e la loro destinazione a funzioni terziarie, hanno segnato l'ingresso dell'economia dei servizi in città, aprendo una nuova prospettiva evolutiva.

Parallelamente, l'AGAM - l'agenzia locale di pianificazione di Marsiglia, focalizza l'attenzione sulla situazione economica e sociale della città e tra i fattori che frenano lo sviluppo e incrementano le disuguaglianze sociali e, in maniera speculare, le principali sfide da affrontare. L'Agam indica: la creazione di posti di lavoro,



Fig. 55. Rendering di progetto di un nuovo Boulevard.

⁹⁰ CCIMP 1987. Marseille Provence International. Marseille.

la mancanza di cooperazione tra le autorità locali e la frammentazione del contesto metropolitano.

Le priorità evidenziate mirano a: trasformare Marsiglia nella capitale economica della Francia meridionale; rafforzare i settori scientifici e culturali; sostenere la coesione sociale e la qualità della vita; promuovere il turismo e il ruolo internazionale della città⁹¹ di una nuova prospettiva cosmopolita. L'obiettivo di ricostruire l'economia locale attraverso un grande progetto di riqualificazione urbana, infine, viene associato alla necessità di valorizzare i quartieri adiacenti al *waterfront*, soggetti a fenomeni di degrado.

Solamente negli anni '90, però, queste ipotesi di trasformazione entrano ufficialmente nell'agenda pubblica di Marsiglia, in una fase in cui, nel dibattito internazionale, i progetti di riconversione delle grandi aree funzionali e industriali dismesse si affermano come strategia dominante per fronteggiare la crisi economica e promuovere la rinascita urbana.

I primi casi esemplari riguardano proprio i *waterfront* portuali.⁹² La formalizzazione del progetto e la condizione finanziaria difficile della municipalità hanno portato al suo inserimento negli interventi di rilevanza nazionale finanziati dallo stato francese. La possibilità di sviluppare la città come "capitale del Sud", infatti, rientra coerentemente entro una strategia nazionale più ampia intrapresa per aumentare la competitività globale delle città francesi.⁹³

Da un punto di vista attuativo, il comitato inter-ministeriale costituito nel 1993 per definire i progetti preliminari ha insistito sulla proprietà locale del progetto. Conseguentemente, lo stesso anno, è stato firmato un accordo tra le autorità locali che ha portato all'istituzione di un apposito Consiglio Amministrativo costituito da: lo stato centrale (50% della copertura finanziaria del progetto), la municipalità di Marsiglia (25%), il Consiglio regionale *Provence-Alpes- Côte d'Azur* (10%), il consiglio dipartimentale *Bouches-du-Rhône* (10%) e l'agglomerazione urbana *Marseille Provence Métropole* (5%). La gestione operativa del progetto è affidata all'agenzia pubblica di sviluppo EPAEM (*l'Établissement Public d'Aménagement d'Euroméditerranée*), istituita nel 1995.

Il progetto si ritiene abbia il merito di aver stimolato la sperimentazione di forme di cooperazione regionale, successiva-

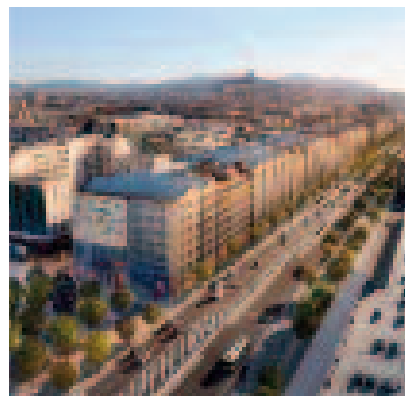


Fig. 56. I dock di Marsiglia nel progetto 5+1AA.

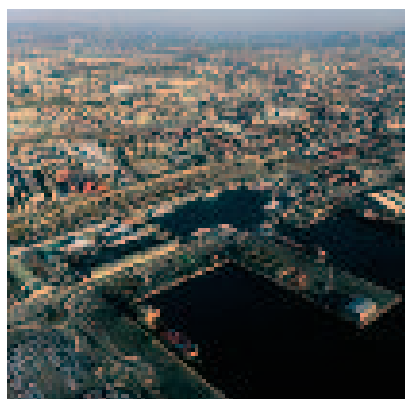


Fig. 57. Foto aerea di Euro méditerranée 2 (2008).

⁹¹ AGAM 1992. Working paper, XIème Plan 1994-1998, p. 3.

⁹² Hall, P. 1991. Waterfronts: a new urban frontier. Berkeley: University of California.

⁹³ DATAR 1992. Comité interministériel d'aménagement du territoire, 23 July 1992. Dossier de presse.

mente messe a dura prova dall'avvicendamento di progetti complementari e alternativi in cui la localizzazione di parchi scientifici, funzioni culturali o poli produttivi è emersa come dispositivo di competizione intra-regionale piuttosto che come interessante strumento compensativo per un riequilibrio complessivo del territorio. Ad oggi, pertanto, ne risulta una configurazione instabile dei rapporti di potere che ha portato a diverse ri-negoziazioni degli obiettivi e delle strategie del progetto *Euroméditerranée*.

La formula recente di *Euroméditerranée* è quella per cui il progetto dovrebbe contribuire alla promozione internazionale della dell'area metropolitana di Marsiglia attraverso “la realizzazione dei servizi necessari nei settori della cultura, dell'economia e dell'educazione e garantendo la qualità urbana ed architettonica dei nuovi quartieri..”⁹⁴

Le strategie predisposte per migliorare il posizionamento competitivo di Marsiglia sono: lo sviluppo economico e urbano, la promozione della città e la rivitalizzazione dei quartieri esistenti. Le azioni definite per lo sviluppo economico contemplano essenzialmente l'incentivo e la localizzazione di importanti aziende francesi ed internazionali, di piccole e medie imprese e attività commerciali locali. Per quanto riguarda lo sviluppo urbano, invece, si sceglie di favorire la pluralità sociale attraverso lo spazio pubblico, le istituzioni e un *design* urbano moderno e sostenere la valorizzazione dell'*heritage* culturale. Il paesaggio fisico costruito dal progetto, di conseguenza assurge a importante strumento per aumentare l'attrattività di Marsiglia nei confronti di nuove popolazioni, sia interne che esterne all'area metropolitana.

EUROMEDITERRANÉE (MARSIGLIA): la “Capitale del Mediterraneo” Gestione operativa

Il **Masterplan** di Marsiglia del 1992 (lo *Schéma de cohérence à l'horizon 2015*) sottolinea che la popolazione, specialmente le classi medie, hanno abbandonato la città centrale che verte verso un progressivo impoverimento. ed è necessario, pertanto, reagire a questo fenomeno”.

Il progetto *Euroméditerranée*, in questa cornice di riferimento, è stato definito come “la ri-conquista della città centrale” e “un progetto riequilibratore”.

Occorre precisare che, storicamente, queste aree non sono mai state utilizzate dalle classi medie. Come altrove, il nuovo *waterfront* sembra essere destinato ad attrarre maggiormente le “classi sociali transnazionali”, i cui valori, fattori di mobilità, preferenze negli stili di vita e di consumo sono formati e condivisi internazionalmente.⁹⁵ Da questo punto di vista, il *waterfront* potrebbe costituirsi come ciò che Leslie Sklair definisce “spazio sociale transnazionale”, dove *design* e funzioni sono composti omogeneamente per soddisfare le preferenze di consumo globalizzate delle classi medie emergenti.⁹⁵

La competizione tra città, che i governi urbani considerano come una sfida e una minaccia allo sviluppo e alla crescita, ha portato ad un crescente “orientamento al mercato” delle strategie e dei processi di pianificazione.⁹⁶

Questo ulteriore sbilanciamento implica che i professionisti mobili impiegati ai vertici delle industrie dei servizi, nell'immaginario collettivo la nuova “classe creativa”, che Richard Florida ritiene

⁹⁴ Consultabile al sito: http://www.euromediterranee.fr/html/index.php?module=Infos_PN_Menu&idm=11

Gottdiener, M. 2000. Approches to Consumption. Classical and Contemporary Perspectives. in: Gottdiener, M. (ed.) *New Forms of Consumption*. Lanham: Rowman & Littlefield.

⁹⁵ Sklair L., (2006), *Iconic architecture and capitalist globalization*, *City*, 10, 21-47.

⁹⁶ Harvey D., (1989), *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism*, *Geografiske Annaler*, 71, 3-17.

essere la chiave della crescita economica dei nostri giorni,⁹⁷ dovrebbero essere attratti nella città.

Conseguentemente, strategie “culturali” vengono impiegate per attrarre queste nuove popolazioni, con la dotazione di luoghi residenziali e funzionali e amenità di vario tipo che si suppone soddisfino le loro preferenze di stile di vita; con la conseguenza che un paesaggio “stereotipato” prende il posto di una reale e genuina pluralità sociale o presenza cosmopolita, ambite dal progetto di riqualificazione.

A Marsiglia, le visioni sociali del progetto hanno continuato ad oscillare tra una maggiore enfasi sulla pluralità presente nel lavoro delle autorità ingaggiate per predisporre i piani preliminari del progetto, a risultati più deboli, come i piani che sono stati realizzati negli ultimi dieci anni. La giustizia nella città, espressa attraverso il diritto di rimanere insediati nel proprio quartiere di appartenenza o alla garanzia che tutti i cittadini possano avere a disposizione nella città, offerte culturali e di consumo plurali, è limitata dove il rinnovo urbano e la pressione in favore della maggiore attrattività portano ad una omologazione autoreferenziale di porzioni rilevanti della città.

La **prima fase** di Euromediterranée degli anni 1995 come operazione di interesse nazionale ha articolato la rigenerazione urbana complessiva intorno al nuovo porto e al nuovo aeroporto con la costruzione della *Cité de la Méditerranée*.

Nell'area dei vecchi docks portuali, il cantiere della Cité de la Méditerranée è infatti destinato a



Fig. 58. Vista aerea del progetto Euromediterranée 1 in verde Euromediterranée 2 in rosso.

⁹⁷ Florida, R. 2002. *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books.

rivoluzionare lo skyline.

Il progetto è diviso in due fasi: nella prima, che si conclude proprio con il 2013, l'obiettivo prioritario è quello di fornire alla città un nuovo polo di attrazione turistica e culturale, con la realizzazione di strutture museali ed espositive, sale di spettacolo, ateliers (il MuCEM, la Villa Méditerranée, il Frac, il J1, il Silo, i *Docks Départementales*).

La prima fase comincia nel 1995, quando la città è stata “travolta” dal progetto di riqualificazione Euromediterranée, un'operazione collettiva di Stato, Comune e Regione Provenza che pian piano sta mettendo in atto la rinascita dell'intera città con un'operazione da oltre 7 miliardi di euro.

Marsiglia è un vivace melting pot etnico e sociale, basta fare una passeggiata sulla *Canebière*, la strada che divide in due la città, per accorgersene. Nel 2009 il reddito medio della città era di 16.128 euro, il 24,8% dei cittadini si era fermato all'istruzione media, la disoccupazione aveva raggiunto il 12,8 per cento. Ma le differenze sociali sono evidenti: per cinque arrondissement su 16, i redditi scendono a 10.400 euro, i senza diploma al 36% e i disoccupati al 25 per cento. E il problema sicurezza resta. Solo nel 2012 nella regione sono stati registrati 24 omicidi e in tanti hanno più volte chiesto addirittura l'intervento dell'esercito.

Al di là della cronaca, la città tenta di rinascere, come in realtà è già avvenuto più volte nella storia di questa metropoli da 860mila abitanti. Ma stavolta lo fa attraverso la riqualificazione urbana e non radendo tutto al suolo. Tanto che nel 2013, anno in cui Marsiglia è stata capitale europea della cultura, il *New York Times* la indicava come seconda destinazione del mondo da visitare dopo *Rio de Janeiro*. E in occasione degli europei di calcio del 2016, con lo stadio Vélodrome in fase di rinnovamento, sarà anche una delle principali città a ospitare la competizione. «Promuovere la rigenerazione dovrebbe essere un cardine della strategia economica nazionale, garantendo la sicurezza e la salute degli italiani, ridisegnando le periferie urbane creando condizioni indispensabili di inclusione sociale, intervenendo sugli spazi pubblici espropriandoli dalle auto per ridarli ai cittadini», ha scritto Leopoldo Freyrie, presidente del consiglio nazionale degli architetti sulla rivista *L'architetto*.

La ***Friche Belle de Mai***, “il centro sociale che non è un centro sociale”.

Partiamo dal tabacco. Nel terzo arrondissement di Marsiglia, un'antica manifattura di tabacchi ha salvato un intero quartiere. È accaduto alla *Belle de Mai*, luogo di destinazione di molti operai immigrati italiani. Dopo quasi un secolo di storia, nel 1990 la tabaccheria trasferisce la produzione a Vitrolles: l'intero quartiere ne risente, i negozi chiudono e gli edifici vengono abbandonati. Ma nel 1992 un gruppo di artisti organizzati si attiva per il recupero di una parte della struttura dell'antica Manifattura, dove promuove un progetto culturale per il quartiere: la *Friche Belle de Mai*.

La parola friche identifica proprio gli scarti industriali, da cui il quartiere è ripartito. Non un centro sociale occupato, ma 45mila metri quadri dedicati alla creazione e alla sperimentazione artistica contemporanea con il permesso e sotto la gestione economica della *Ville de Marseille*. Che non elargisce soldi a pioggia agli artisti, ma affitta gli atelier a un prezzo medio di 9 euro al metro quadro al mese comprese le spese energetiche, che comunque restano basse, visto che gli spazi sono stati ristrutturati e isolati termicamente. La mano pubblica interviene nei costi della

Per un approfondimento sulle strategie di riassetto urbano culturalmente orientate si veda la sezione speciale in *Urban Studies* 2005; 42 (5-6) (Mag.).

ristrutturazione delle strutture, ma non nella progettazione e nella organizzazione culturale. Quella si autosostiene, altrimenti avanti un altro. «La Friche afferma la cultura come un'“economia” e non come “un'eccezione”», si legge sul sito web. «Per questo la cultura è necessariamente un fattore di sviluppo economico e sociale: economico perché la cultura è un mercato nel quale si può vendere e comprare secondo una logica non produttivistica ma economica. E sociale perché la cultura è uno spazio nel quale vengono poste oggi le questioni essenziali della nostra società».

Cinque piani, settanta atelier, tra teatri, laboratori artistici e musicali, sale d'esposizione, e anche un ristorante e una biblioteca ricavati tramite un intervento architettonico quasi invisibile. «L'architettura più riuscita è quella che sparisce», spiega Matthieu Poitevin, autore del recupero architettonico. Sulla grande terrazza in alto, con una vista panoramica della città, la gente si raggruppa prima di andare a teatro o ad ascoltare un concerto. Gli atelier a un primo colpo d'occhio non si vedono neanche. «È una cosa tipica di Marsiglia», dice Matthieu, «la bellezza resta sempre nascosta». Nella stessa struttura sono stati già avviati i lavori per una scuola di teatro e una scuola materna di quartiere. E alcuni stanno pure pensando di ricavare nella struttura una scuola elementare.

La Friche ormai è diventato un posto alla moda della movida marsigliese. Ogni anno 500mila persone calpestano i corridoi di queste strutture industriali ingombranti e massicce. «Il centro città è per i turisti», dice Matthieu Poitevin, «i margini per i creativi». E tutto intorno il quartiere è rinato. Dal 2004, nell'ambito del progetto Euroméditerranée, gli antichi edifici della fabbrica sono stati trasformati e riutilizzati, e oggi ospitano, oltre agli archivi del Mucem [altra struttura strabiliante], un media center, uno studio cinematografico e televisivo. Nel 2005, poi, la piazza Bernard Cadenat, al centro dell'area, è stata completamente rinnovata. Sulla piazza si affacciano numerosi negozi e un mercato giornaliero. All'orizzonte si vedono diverse gru. Laddove tanti avevano abbandonato gli appartamenti, ora il mercato immobiliare sta rinascendo. Così questo spazio schiacciato tra la ferrovia Saint-Charles e le fabbriche sta tornando ad avere valore immobiliare. Dove si concentrava disagio sociale, riparte il tessuto sociale. Non grazie a un centro sociale occupato, come i molti che costellano le città italiane, ma grazie a un polo culturale che fa girare l'economia, fa pagare le tasse e riduce i costi della sicurezza, visto che dopo la rinascita il quartiere è anche diventato più sicuro.

L'Hangar J1, l'arsenale diventato galleria d'arte.

Il J1 è un arsenale situato su uno dei due moli del porto di Marsiglia, tra l'Espanade J4 (con le strutture di Rudy Ricciotti, Stefano Boeri e il Fort Saint Jean) e l'ex quartiere industriale La Joliette. L'enorme arsenale ormai dismesso, come uno dei tanti che si possono trovare nelle nostre città portuali, è stato messo a disposizione dei cittadini dalle autorità in occasione di “Marsiglia capitale europea della cultura” del 2013. Riallestito e riprogettato al suo interno, è diventato un luogo di attività e di incontro nel cuore del porto turistico-commerciale. Ogni giorno le grandi navi accostano al fianco di questa struttura, raggiungendo spesso la stessa altezza.

Al livello superiore, su una piattaforma coperta di 6mila metri quadri, si trovano uno spazio d'e-

Per la stesura della scheda sul progetto di rigenerazione di Marsiglia sono state consultate le seguenti fonti:

AA.VV., Euroméditerranée Marseille, Le coeur d'une grande métropole méditerranéenne, dossier de presse 2010, Euroméditerranée, Marsiglia, 2010.

AA.VV., Atlas Urbain de Marseille: les formes urbaines, agAM, Marsiglia, 2009.

AA.VV., Pian Locali d'Urbanisme de Marseille, Rapport de Présentation, Marsiglia, 2009.

AA.VV., Pian Locali d'Urbanisme de Marseille, Règlement, Marsiglia, 2009.

sposizione di 2.500 metri quadri, un atelier con tre gallerie d'esposizione, uno spazio per giovani e uno dedicato a eventi artistici e culturali, un punto d'informazione, una libreria e un bar caffetteria con una magnifica vista sul mare aperto.

Museo della storia di Marsiglia “tra un parcheggio e un centro commerciale”

A due passi dal vecchio porto di Marsiglia, un museo racconta la fondazione della città. L'impianto di 3.500 metri quadri di spazi espositivi abbraccia a sua volta un altro museo a cielo aperto. Nel giardino delle Vestigia di Marsiglia, ai piedi di una facciata in vetro serigrafato, si vedono i resti di quello che in epoca greca fu il bacino portuale ormai prosciugato. Il porto è stato rinvenuto solo nel 1967 durante i lavori per la costruzione del Centre Bourse, principale centro commerciale della città. Una volta trovati i resti durante gli scavi, dopo diverse pressioni dal governo centrale l'allora sindaco Gaston Defferre dovette accettare di conservare le vestigia della città, e in cambio ottenne un museo, che ha una forma a ferro di cavallo. «Come fa un gioielliere attorno a una pietra preziosa», racconta Roland Carta, uno dei principali architetti artefici della rinascita di Marsiglia, che ha rinnovato e ampliato la struttura aperta al pubblico nel 2013. «L'edificio è aperto solo da un lato, verso la città, perché per essere bisogna essere stati», dice Carta. Così il centro commerciale è stato fatto. E attorno ai grossi pilastri a vista di quello che era un parcheggio delle auto, si espande il museo, tra i resti delle imbarcazioni dei “focesi” che si fermarono a Marsiglia diretti in Irlanda alla ricerca di stagno. E dal museo si passa direttamente al centro commerciale, senza separazione alcuna. «Chi fa shopping può entrare nel museo e chi va al museo poi può andare a fare shopping». Senza troppi snobismi. «All'inizio qui ci doveva venire un parcheggio», dice Carta. «Ci sono riuscito a fare di un parcheggio un bel museo?».

Le Silo, “dal grano agli spettacoli”.

Anche la rinascita di questo silo per lo stoccaggio di cereali si deve a Roland Carta. Costruito nel 1927 all'epoca dei grandi commerci internazionali nel Mediterraneo, la struttura sul molo portuale de l'Arenc rivoluzionò il funzionamento del carico, scarico e stoccaggio di cereali. Dopo più di 50 anni di servizio, è stato abbandonato ed è rimasto inutilizzato per circa 20 anni. Nel 2001 la città di Marsiglia ha comprato l'intero complesso, trasformandolo in una sala spettacoli pluridisciplinare. Nel 2007 sono iniziati i lavori di ristrutturazione durati quattro anni e nel 2011 il Silo ha riaperto le sue porte. L'enorme edificio di cemento armato rettangolare all'esterno è rimasto tale e quale, con tanto di montacarichi oggi riutilizzato per far salire i materiali delle scenografie. Ma gli interni sono stati rivoluzionati: ci sono uffici, un grande *auditorium* per la musica, spazi per mostre temporanee e un ristorante panoramico. All'interno dei cilindri che ospitavano il grano, Carta ha ricavato i ballatoi, rimasti visibili anche nel salone di ingresso dove una serie di coni sembrano perforare il soffitto. Nel 2004 la struttura è stata inserita nel catalogo del patrimonio architettonico del ventesimo secolo.

Quartiere Centre Nord, “dal degrado al lavoro edile”.

Al confine tra il centro storico di Marsiglia, il vecchio porto e il progetto *Euroméditerranée*, Centre Nord «è la vera Marsiglia», tra negozi di abiti usati, di dolci e di spezie dei tanti immigrati residenti e i calzini stesi alle finestre. Un vecchio quartiere degradato, come ce ne sono tante nei centri

Per la stesura della scheda sul progetto di rigenerazione di Marsiglia sono state consultate le seguenti fonti:

AA.VV., Marseille 2015, un projet pour Marseille à l'échelle européenne: schema de cohérence, agAM, Ville de Marseille, Marsiglia, 1997.

Masbouni A., (1994), [a cura di], Marseille Euroméditerranée: un nouvel imaginaire de ville, Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Parigi.

storici delle città italiane, con scarsa istruzione e bassi redditi, rimasto per tanti anni ai margini del tessuto urbano.

La zona rientra nell'ambito del programma nazionale di riqualificazione urbana avviato in Francia nel 2003, che a Marsiglia ha coinvolto 14 quartieri con circa 1,1 miliardi di euro di finanziamenti. Il progetto di riqualificazione del Centre Nord è stato finanziato nel 2010 con 137,2 milioni di euro, coinvolgendo 23 partner tra cui lo Stato, l'Agenzia nazionale di riqualificazione urbana (Anru), la Regione, la Provincia, il Comune, *Marseille Rénovation Urbaine*, la *Caisse des dépôts, Euroméditerranée* e *l'Ater locale*.

La proprietà immobiliare nel quartiere è frammentata e in gran parte privata. Molti edifici sono abbandonati. La riqualificazione urbana, quindi, ha puntato soprattutto nel sostituire gli alloggi degradati con alloggi sociali. Le strutture insalubri vengono espropriate, demolite e costruite, o ristrutturate. Nel frattempo, gli abitanti vengono alloggiati in edifici pubblici. E una volta rinnovati gli appartamenti, ritornano negli edifici di partenza. Il tutto grazie a una serie di incentivi fiscali per i privati che vogliono ristrutturare.

Gli alloggi privati degradati da rinnovare sono in totale 481, 176 gli alloggi sociali già esistenti da ristrutturare. La scommessa è stata anche riportare nel quartiere alcuni servizi pubblici, come l'asilo o l'Università. Il Comune, sui manifesti pubblici, informa e coinvolge i cittadini sui successivi interventi di riqualificazione urbana. Tra un incrocio e l'altro, si vedono i cantieri avviati e quelli già conclusi del progetto Euroméditerranée. E ritorna il tema del parcheggio: dove i marsigliesi parcheggiavano le loro auto, al Centre Nord ora sono stati ricavati settanta alloggi. Ma la rinascita di un quartiere non si ferma agli edifici. E questo a Marsiglia lo sanno. Oltre alle gru, l'Anru al *Centre Nord* ha portato anche il lavoro: il 5% delle ore lavorate nel quartiere è riservato ai residenti della zona. A beneficiarne, è chiaro, sono anche gli imprenditori edili.

La seconda fase del progetto di riqualifica della città, ha per orizzonte il 2020 ed è prevalentemente orientata allo sviluppo di "aree verdi, residenze per studenti e senior, uffici, hotel a quattro stelle". In particolare è prevista la nascita di "*Ecocité Marseille: un modello di città sostenibile mediterranea*". Tutto il programma è volto a costruire una "nuova Marsiglia" dinamica, ecologica, attrattiva per le aziende, per i loro dipendenti e per il turismo, crocieristico *in primis*.¹

EUROMEDITERRANÉE (MARSIGLIA): la "Capitale del Mediterraneo" Strumenti normativi

La gestione operativa del progetto è affidata ad un'agenzia pubblica di sviluppo: EPAEM (l'*Établissement Public d'Aménagement d'Euroméditerranée*) istituita nel 1995. Ma negli anni, per la reale trasformazione urbana grandi meriti vanno dati ai privati. In primis alla società CMA CGM (la terza compagnia marittima del mondo) che ha affidato il progetto della sua sede all'architetto Zaha Hadid ma anche a developer come Constructa Urban Systems che con JPM Morgan stanno gestendo la trasformazione dei Docks firmati da 5+1AA piuttosto che la realizzazione della torre denominata «H99» firmata da Jean-Baptiste Pietri.

⁹⁹ Baratta L., (2014), "Cinque cose di Marsiglia da copiare in Italia. Ex strutture pubbliche recuperate, un museo nel centro commerciale e un quartiere rimesso a nuovo", in linkiesta.

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione

Le cifre sono eloquenti per esprimere la rinascita economica innegabile di Marsiglia: 35.000 occupazioni dipendenti supplementari, 20.000 nuove imprese, 70.000 nuovi abitanti si sono installati a Marsiglia dove la disoccupazione è stata riportata dal 21 al 13%.

Forte di questo risanamento economico, Marsiglia vuole accelerare il suo cambiamento e proseguire il suo sviluppo.

Deve per ciò superare una nuova tappa che gli permetterà di apparire fra le più grandi metropoli dell'Europa e del bacino Mediterraneo all'orizzonte 2020. Un'ambizione che passa per una nuova politica d'attrattiva.

Nel contesto di concorrenza inaspetta che cui si consegnano i principali poli economici europei, questa sfida dell'attrattiva può essere raccolta soltanto sulla scala di un territorio allargato, quale è quello della Metropoli.

Da qui l'impegno dalla città di Marsiglia, dei suoi *partner* istituzionali e dei soggetti economici del territorio per costruire, insieme, lo scenario di questa politica ambiziosa.

Per giocare su ogni direzione e differenziarsi delle metropoli concorrenti, Marsiglia deve improntare il progetto sull'unicità identitaria che la caratterizza, vantaggi e potenzialità che si elevano a risorse: i vantaggi di essere una città che si identifica come Polo di affari, con Euroméditerranée per polena e come piattaforma di scambi del Sud europeo con il suo porto nel Mediterraneo in prima linea. una città della conoscenza e della creatività, sostenute sul proprio potenziale d'insegnamento superiore, di ricerca scientifica e di settori d'innovazione tecnologica. quelli infine, di una città con la vocazione turistica, culturale ed effettiva.

EUROMEDITERRANÉE: la "Capitale del Mediterraneo"

Tabella Riassuntiva

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
Pubblico										
Stato 50%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ville de Marseille 25%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Provence Alpes Cote d'Azur 10%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conseil Général des Bouches du Rhone 10%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comm. Urbain Marseille Provence Métropole 5%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(OIN) Operazione di interesse nazionale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privato										
Autorità portuale Marseille-Fos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
società marittima CMA CGM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Constructa Urban Systems & JPM Morgan 5+1AA										

Tipologia di partecipazione pubblico-privata:

Società a partecipazione pubblica per lo sviluppo, l'Établissement Public d'Aménagement Euro-méditerranée (EPAEM). Euroméditerranée rientra in una vasta operazione di interesse Nazionale (OIN). In quest'ottica, tre istituzioni dell'area metropolitana, la CCIMP, la AGAM ed Euroméditerranée si sono riunite, fin dalla fine dell'anno 2007, per lavorare al progetto.

valutazione del rischio e della contaminazione del sito



Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE (COM(2006)232, 22.9.2006).

Per la compilazione della scheda sul progetto di rigenerazione di Marsiglia sono state consultate le seguenti fonti:

www.euromediterranee.fr,

sito dell'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, 2010.

Filmati tratti dal sito internet della Cité de l'Architecture et du Patrimoine di Parigi, progetto "Cours Publics":

www.marseille.fr,

sito ufficiale della Ville de Marseille, 2010.

<http://www.agam.com>. e sito dell'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, 2010.

Parte terza

GEOGRAFIA DELLE TRASFORMAZIONI IN ITALIA**Letture interpretativa del fenomeno nell’esperienza italiana**

L’origine del fenomeno della dismissione va ricercata nelle ingenti trasformazioni in atto in Europa e in Italia nel sistema produttivo, in particolare nel settore industriale, a partire dalla seconda metà degli anni Settanta. Da allora, infatti, la tendenza è cambiata. I lavoratori nel settore dell’industria italiana si sono progressivamente ridotti da un massimo del 40% all’attuale 28% del totale, il nuovo esodo è oradiretto verso i servizi, che nel 1997 superano il 60%. La quota dell’industria si è ridotta dovunque negli ultimi trent’anni, e la terziarizzazione dell’economia è comune ai maggiori paesi. Non è solo il modello fordista della produzione ad essere superato. Appare sostituito il modello fordista di organizzazione del territorio. I vuoti urbani di origine industriale sono il segno di una fase di evoluzione del sistema produttivo, la cui riorganizzazione attraverso il ridimensionamento del peso industriale del centro urbano si contrappone all’espansione che aveva caratterizzato la fase evolutiva degli anni Sessanta. Gli insediamenti industriali divengono obsoleti per numerose ragioni, in particolar modo per la crescente velocità dell’innovazione tecnologica, per l’esistenza di mercati in via di espansione e per l’esigenza di velocità nella comunicazione. Cambiamenti profondi, nella forma e nella collocazione dei nuovi insediamenti, determinati dalla generale tendenza delle imprese a produzione intensiva a trasferire le strutture produttive in paesi con basso costo del lavoro, e dalla generale espansione di settori ad alto livello di automazione, tecnologicamente avanzati con personale altamente preparato. Infine, la questione delle dismissioni non riguarda solo le industrie. Appare chiaro come si dismetta “tutto”. Nel momento in cui le fabbriche si svuotano, gli stessi luoghi ormai privi di ruoli e di funzioni perdono fisionomia: svanisce il rapporto tra aspetto fisico del sito e carattere sociale dell’attività. Frammenti vuoti tornano ad essere parti di città, ricchi di un’immagine storica svanita.⁹⁹



Fig. 59. Area dismessa

⁹⁹ Sgorbati G., Dotti N., Racciatti R., Campilongo G. (2004) Aree industriali dismesse tra rischio ambientale e occasione di riqualificazione del territorio, Rapporto annuale Apat “Qualità ambientale nelle aree metropolitane italiane”, Roma, dic.

3.1. Paesaggi dismessi e nuovi territori di progetto

La questione delle aree urbane dismesse, fin dal suo primo manifestarsi, ha coinvolto in maniera crescente gli studiosi delle discipline urbanistiche e territoriali, alimentando la diffusione di ricerche dai contenuti eterogenei, ma anche il proliferare di una mole di contributi, commenti e considerazioni che rendono non immediata la percezione del fenomeno all'interno del dibattito. Questi luoghi, insieme ai loro contenuti non solo economici, ma anche storici e sociali, hanno mobilitato l'interesse scientifico, ma anche la partecipazione ideologica, di quanti studiano la città ed il territorio per diverse ragioni. Essi rappresentano la memoria di attività che hanno caratterizzato l'ultimo secolo della storia economica, sociale e territoriale del nostro Paese, e oggi costituiscono la promessa di future nuove possibilità di intervento in parti di città fortemente strutturate. L'aspetto che forse più di tutti stimola la ricerca è la possibilità di rifare i conti con il passato del territorio, di riaprire un laboratorio di nuove configurazioni proprio nelle parti di città in passato prive di margini flessibilità.

Il fenomeno delle aree urbane dismesse si è gradualmente sviluppato negli ultimi vent'anni, fino ad imporsi prepotentemente come questione cardine nell'urbanistica contemporanea; suscitando tre distinti spunti di riflessione:

- 1 è possibile dare una quantificazione di questo fenomeno?
- 2 dove si verificano, o si sono verificate, le situazioni più significative?
- 3 è possibile, ma soprattutto, è utile una quantificazione dei diversi tipi di situazioni nelle molteplici realtà urbane presenti in Italia?

Purtroppo bisogna constatare quanto sia estremamente difficile dare un'adeguata risposta ad ognuna di queste domande. Non si dispone, ad oggi, di una stima affidabile sulla complessiva consistenza di questo fenomeno, la cui misura è documentata soprattutto attraverso studi locali, documentazioni parziali e spesso disomogenee: pochissimi risultano essere i tentativi di costruire un quadro complessivo. La mancanza di un supporto conoscitivo adeguato è sicuramente imputabile alla complessità del fenomeno, alla varietà di situazioni ed al carattere polimorfico dei contesti, caratteristiche che nel tempo hanno portato a preferire analisi e ricerche locali, anche se talora a scala piuttosto estesa (provinciale o regionale), ad improbabili quadri sinottici nazionali. Le ricerche mostrano inoltre una chiara struttura "generazionale" e tematica, e possono essere facilmente raggruppate in poche famiglie di approcci, che rispecchiano in prevalenza il dato della scoperta del fenomeno e delle sue caratteristiche (vastità, problematicità etc.): seppur non occasionali, hanno privilegiato finora un approccio descrittivo "neutrale" e pretestuosamente sistematico, trascurando - salvo rari casi - approcci più selettivamente orientati. Per quanto riguarda il tipo di analisi condotte, i due metodi prevalenti per la quantificazione del fenomeno sono stati, e sono tutt'ora, l'analisi dei casi-studio e la rilevazione censuaria.

Hudson K., Archeologia industriale: l'arte del possibile, in *Annali della Fondazione Micheletti*, n. 3, 1987.

Imperatori G., Dall'espansione alla trasformazione urbana, in Polci S. (a cura di), *Archeologia industriale* a Roma, Sugarco Edizioni, Milano 1989.

Innocenti R., Deindustrializzazione e riqualificazione degli insediamenti produttivi, in «Il Ponte», n. 3-4, 1989.

3.2. Le diverse stagioni nel processo di riqualificazione urbana in Italia

Come si stanno trasformando le città? Gran parte dei processi di rigenerazione urbana sono strettamente connessi al recupero delle aree urbane dismesse, in quanto luoghi densi di problematiche di tipo non solo fisico ma anche socio-economico. La varietà degli approcci al tema della rigenerazione urbana dimostra come non possano esistere modelli precostituiti, ma piuttosto diverse sperimentazioni, strettamente correlate a specificità economiche e sociali del singolo contesto. Costruire un'operazione di riuso di un'area dismessa richiede, innanzi tutto, analisi preliminari di fattibilità, che considerino le potenzialità intrinseche dell'area, le nuove destinazioni possibili e i relativi utenti, le caratteristiche generali del progetto e la sua possibile collocazione sul mercato; non ultima l'incidenza economica delle operazioni di bonifica dei siti, che ancora oggi rappresentano uno dei principali ostacoli alla trasformazione di queste aree. In queste complesse operazioni non si propongono solo nuovi assetti urbani integrati con la città esistente, ma si affronta la più delicata questione di creare nuove centralità che mutino gli equilibri e le gerarchie all'interno della città stessa. Quanto agli strumenti, posti a guida dei processi, essi sono molteplici come anche le modalità di governo e di coinvolgimento degli attori: progetti urbani integrati, sperimentazioni di pianificazione strategica, e ancora società miste pubblico-privato, uffici di quartiere, forme di partecipazione dei soggetti sociali ed economici locali. L'esito di questa parte del lavoro non è stato pertanto l'individuazione del "caso esemplare", piuttosto l'aver ottenuto un quadro sufficientemente ampio per tratteggiare le principali componenti che contribuiscono a rappresentare la rigenerazione urbana delle aree dismesse in Italia. Con lo scopo di stabilire, con un ragionevole margine di approssimazione, quanta parte degli interventi di trasformazione urbana, realizzati o in corso di realizzazione in Italia, riguardino aree urbane dismesse, sono stati rielaborati i dati quantitativi, forniti da una indagine del Censis nel 2002 (aree dismesse: la grande riconversione), riguardanti le operazioni di riuso in corso e previste in Italia: si è così ottenuto che circa la metà delle operazioni censite interessa le aree urbane dismesse. I dati raccolti si riferiscono alla prima fase, in Italia, del processo di trasformazione delle aree urbane dismesse, in quanto la maggior parte delle operazioni censite sono l'esito di lunghi processi avviati da oltre un decennio, ed attualmente in fase di ultimazione. Si suppone dunque che tali operazioni subiranno un incremento di tipo esponenziale, soprattutto grazie all'esperienza ormai accumulata dalle amministrazioni e dagli altri attori economici coinvolti, unita all'utilizzo di nuovi strumenti attuativi e allo snellimento delle processi decisionali. La situazione italiana si differenzia però da quelle europee per la mancanza di uniformità, a livello nazionale, nella manifestazione del fenomeno. Questa sproporzione nella localizzazione dei casi, ha portato, e porta tuttora, alla definizione di politiche di tipo regionale. Esse consentono di mettere in luce le peculiarità dei singoli contesti e di promuovere in maniera più consapevole lo sviluppo locale, elemento indispensabile ai processi di rigenerazione urbana. Tuttavia, in tali politiche è rintracciabile una "metodologia comune", una sorta di consuetudine, più che di una normativa prestabilita.

Hudson K., Archeologia industriale: l'arte del possibile, in *Annali della Fondazione Micheletti*, n. 3, 1987.

Imperatori G., Dall'espansione alla trasformazione urbana, in Polci S. (a cura di), *Archeologia industriale* a Roma, Sugarco Edizioni, Milano 1989.

Innocenti R., Deindustrializzazione e riqualificazione degli insediamenti produttivi, in «Il Ponte», n. 3-4, 1989.

3.3. Esperienze di riqualificazione di aree dismesse in Italia e selezione dei casi di studio

Sembra opportuno osservare che, per quanto piuttosto lenti a partire, i processi di riqualificazione delle aree dismesse in Italia si distinguono dalle esperienze di alcuni contesti europei per una maggiore attenzione alla identità storico-produttiva del luogo, recuperando una grossa fetta del patrimonio immobiliare e ricorrendo più sporadicamente alla costruzione ex-novo.

Le esperienze italiane di riqualificazione delle aree dismesse registrano talvolta la nascita di vere e proprie cittadelle, per assecondare la volontà di mantenere una identità forte, seppure funzionalmente diversa dal passato, quindi poli culturali, universitari o giudiziari, imprenditoriali, commerciali o produttivi (generalmente riferiti ad una produzione di tipo immateriale).¹⁰⁰

Tra le varie esperienze legate alla cultura si ricordano: il polo culturale di Bologna nell'area delle precedenti attività di manifattura tabacchi, macello, forno per il pane e magazzini, con forte recupero delle preesistenze; a Napoli Città della Scienza nella ex Federconsorzi, con una notevole attenzione alla passata identità industriale; un forte ruolo dell'Università quale committente nei casi di Milano-Bicocca, con un approccio alla occupazione intensiva di suolo, e Milano-Bonvisa, con una distribuzione a rete sul territorio, nonché nel caso di Torino, con previsione di un campus universitario in corrispondenza della Italgas, ma anche l'Università di Roma "La Sapienza" ha effettuato alcuni studi di fattibilità, tra cui quello per un insediamento universitario con servizi culturali integrati nell'area ex Snia Viscosa, mentre Università "Roma Tre" è coinvolta in merito ad un polo culturale dalle funzioni molteplici (oltre che universitarie, anche teatrali, museali, ricreative, di servizio), in corrispondenza delle aree corrispondenti all'impianto di mattazione del Testaccio, alla ex centrale elettrica Montemartini, agli ex Mercati generali (Bondonio et al., 2005).¹⁰⁰

Si rileva anche la presenza di parchi tecnologici e centri di innovazione imprenditoriale (Bic), con operazioni che vanno dal semplice adeguamento funzionale ad una vera e propria tabula rasa: nell'ex cotonificio Pirelli a Rovereto, con un forte rispetto delle preesistenze; il parco scientifico-tecnologico di Vega a Marghera, definito "*Venice Gate*", fondato dai due atenei veneziani; un incubatore di impresa ed altre funzioni terziarie legate alle tecnologie multimediali e digitali per Sesto San Giovanni; risulta invece naufragata l'aspirazione a buona pratica dell'Environmental Park di Torino, nell'area delle ex ferriere Fiat, in seguito a conflitti di competenza e soluzioni costruttive piuttosto modeste.

Tra le cittadelle direzionali Milano la fa da padrona, con il quartier generale della Rcs nella ex Rizzoli, il centro servizi della Banca Popolare di Milano con parco nella ex Farmitalia, investitori e professionisti inglesi nella ex Carlo Erba. Molto suggestive le operazioni di riqualificazione per la fruizione dei waterfront, come nei casi di Genova, Livorno, Trieste, Salerno. Molto interessante risulta l'esperienza genovese, con il sistema del porto antico che recupera il rapporto tra la città ed il mare, configurando una nuova prospettiva di paesaggio urbano, sebbene sullo sfondo di un processo di aggiunte successive, quali l'acquario, i magazzini del cotone, il ponte Paroi, e dunque intervenendo per progetti singoli (Aa. Vv., 2003).¹⁰¹

¹⁰⁰ Gibello L. (2005), "L'aporia delle città per una geografia delle trasformazioni a cavallo del millennio", in Bondonio A., Callegari G., Franco C., Gibello L. (a cura di), *Stop & Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia*, Alinea, Firenze.

¹⁰¹ AA.VV., *Le Tre Venezie*, Numero monografico promosso dalla Regione Veneto sul tema Archeologia Industriale Veneta, Crocetta dei Montello, dicembre 2003

Sul tema della riqualificazione di aree dismesse in Italia si vedano i seguenti testi:

Mioni A., (1976), *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Padova.

Negri A., Negri M., (1978), *L'archeologia industriale*, G. B'Anna, Firenze.

Raja R., (1983), *Architettura industriale: storia, significato e progetto*, Dedalo, Bari.

Nella fascia costiera tra Torre Annunziata e Castellamare di Stabia, lungo cui opera la società mista Torre e Stabia Sviluppo Spa (Tess), per iniziative locali a supporto del settore industriale e dell'occupazione, è stato proposto un Accordo di programma per la realizzazione di un parco costiero urbano di c. 50 ha., in corrispondenza di un polo nautico (nella ex Deriver) e del nuovo porto di Marina di Stabia.

E' necessario trasferire i concetti di compatibilità ambientale, ormai acquisiti per le nuove edificazioni, impiego di materiali edili eco-compatibili, ricorso a fonti energetiche rinnovabili, limitazione dell'inquinamento acustico, anche al patrimonio edilizio esistente: da singole unità immobiliari a interi edifici, quartieri e perfino città, rivolgendo lo sguardo soprattutto alle esigenze degli abitanti, così da ottenere case più umane, meno costose e più vivibili.

Edifici caratterizzati da una maggiore qualità edilizia e architettonica e da standard innovativi in campo energetico, tecnico e ambientale, oltre che collocati in ambiti dotati di standard adeguati, esercizi commerciali, luoghi di aggregazione, verde e parcheggi. Con una legge urbanistica antiquata, ferma da 70 anni, integrata da leggi regionali troppo spesso velleitarie ed inefficaci, i piani urbanistici nascono vecchi, non in grado di contenere le disfunzioni in atto e di programmare il futuro delle città post-industriali, caratterizzate dalla carenza di infrastrutture e servizi indispensabili e in cui le funzioni abitative convivono in una congestione insostenibile con le attività secondarie e terziarie. L'insufficienza di verde urbano e l'utilizzo di energie non rinnovabili concorrono alla formazione delle cappe d'inquinamento che caratterizzano luoghi sempre più invivibili. Alla paralisi della città e dell'innovazione urbana corrisponde quella dell'architettura, troppo spesso lontana da quel "diritto alla qualità" degli abitanti e degli stessi architetti, ridotti spesso al ruolo di meri interpreti di norme.

Con un mercato edilizio saturato da fabbricati privi di qualità e immobilizzato da normative contraddittorie, sommerso dalla più grave crisi dal dopoguerra in poi, è indispensabile investire in qualità e tecnologia. L'amministrazione pubblica deve pianificare lo sviluppo, governando il territorio ai vari livelli, nazionale, regionale e comunale. Occorrono politiche d'intervento che investano il quadro legislativo, istituzionale e finanziario. L'utilizzo della perequazione urbanistica, strumento indispensabile per il riequilibrio territoriale, può attivare capitali privati più di quanto abbiano fatto gli incentivi volumetrici previsti nei recenti piani casa. È quanto mai urgente una riforma urbanistica che sappia affrontare l'emergenza sismica e geologica, pianificare un reale sviluppo del contenimento dei consumi energetici, e ridare un senso civile e dignitoso alle periferie.

La riqualificazione del patrimonio immobiliare è una priorità per garantire ai cittadini la qualità e la sicurezza dell'abitare e per migliorare la qualità sociale e ambientale delle periferie degradate, oltre che una grande occasione per promuovere l'occupazione e l'impiego dell'imprenditoria locale.¹⁰²

¹⁰² http://www.awn.it/AWN/Engine/RAServeFile.php/f/Documenti%20CNAPPC/4_-NAPPC_Piano_Nazionale_per_la_Rigenerazione_Urbana_Sostenibile.pdf (URL consultato 9 Settembre 2013).

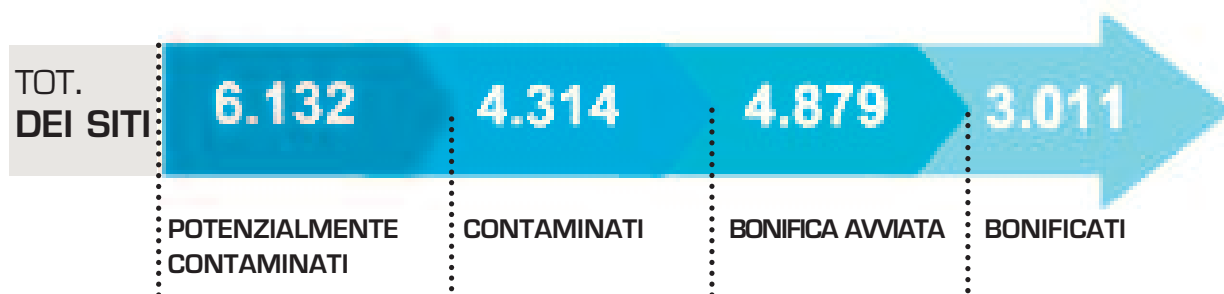
Bobbio R., (1999), "Riconversione delle aree dismesse: aggiornamento e spunti di riflessione", in *Urbanistica Informazioni*, n. 164.

I numeri della dismissione in Italia

Sono più di 15.000 i siti in Italia da bonificare. In media 2 per ogni comune italiano. Aree industriali dismesse, discariche di rifiuti speciali e urbani, impianti di estrazione dei combustibili e raffinazione, con terreni e falde acquifere altamente inquinati da amianto, diossine, PCB, metalli pesanti, pesticidi e idrocarburi, che pesano come macigni sull'ambiente e sulla salute di più di 9 milioni di abitanti.¹



Fig. 60. Infografica con il dimensionamento della dismissione in Italia.

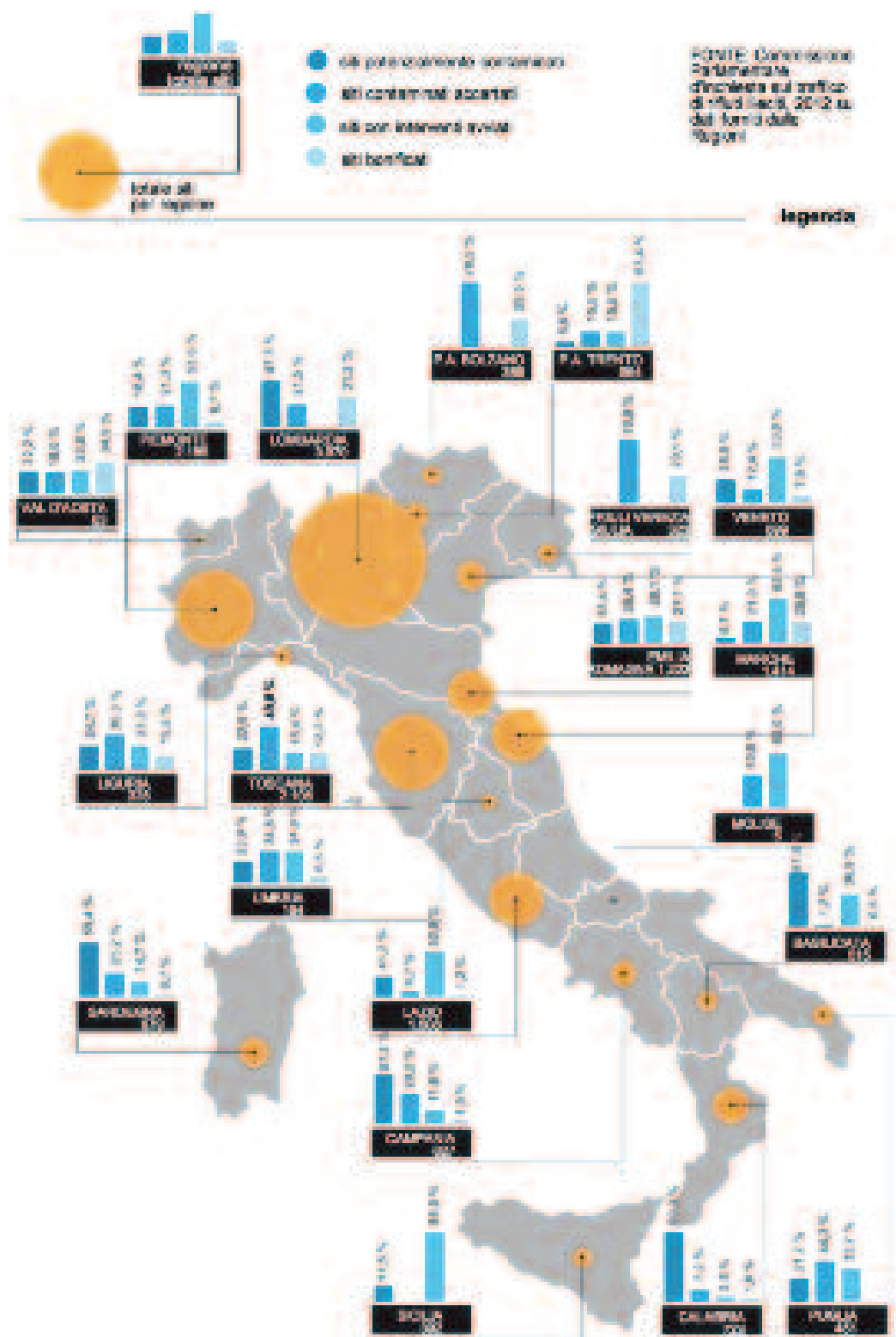


A sette anni dall'entrata in vigore del D.Lgs 152/06 che prevede l'istituzione di un anagrafe che controlli lo stato di avanzamento delle bonifiche per ogni regione d'Italia, alcune non lo hanno ancora istituito, altre lo hanno realizzato in modo disomogeneo. Dati sottostimati e discordanti, fotografia dei forti ritardi negli interventi e dei profili di illegalità nella gestione e nello smaltimento dei contaminanti.

Carbonaro G. e Gorla G., Le trasformazioni economiche delle aree urbane: conseguenze ambientali e politiche di riuso dei vuoti urbani, in Belletti R. e Cario G. (a cura di), Il governo delle trasformazioni urbane: analisi e strumenti, Angeli editore, Milano 1991. informazioni al sito:

¹ http://www.cittadinireattivi.it/wp-content/uploads/2013/02/CITTADINI_REATTIVI_ultima2013.jpeg

RILEVAMENTO, IN DATI PERCENTUALI, DEI SITI INDUSTRIALI SU TERRITORIO NAZIONALE SUDDIVISI PER GRADO DI CONTAMINAZIONE



Gastaldo P., Cosa c'è dietro i vuoti, in AA.VV., La città Europea Nuove città e vecchi luoghi di lavoro, Fiere di Bologna, Bologna, 1989.

1 http://www.cittadinireattivi.it/wp-content/uploads/2013/02/CITTADINI_REATTIVI_ultima2013.jpeg.

Curti F., La diffusione intraregionale della dismissione industriale: tendenze e scenari, in irer Progetto Milano, Il recupero di aree industriali dismesse in ambiente urbano, Franco Angeli, Milano 1988.

Indice di valutazione utilizzati per le schede d'iquadramento

Di fronte alla pluralità di variabili sia di tipo tecnico-amministrativo (procedure urbanistiche, normative, impatti sull'ambiente) sia di tipo economico-finanziario (costi di urbanizzazione, costi di bonifica, costo delle realizzazioni, ricavi) che caratterizzano un processo di riconversione di un'area industriale dismessa, e per agevolare la lettura comparativa dei casi prescelti, le informazioni ed i dati raccolti per ciascuna esperienza analizzata sono stati sistematizzati ed articolati nelle seguenti parti:

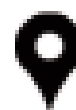
1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

IN CUI SONO RIPORTATE INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE SULL'AREA DISMESSA, QUALI LA LOCALIZZAZIONE ALL'INTERNO DEL CONTESTO URBANO, LE CARATTERISTICHE FISICHE, L'INQUADRAMENTO STORICO DELL'AREA E LE CAUSE DELLA DISMISSIONE.



2. DATI DIMENSIONALI DEL PROGETTO

IN CUI SONO ANALIZZATE LE RELAZIONI TRA IL PROGETTO E LE STRATEGIE GENERALI DI PIANIFICAZIONE, E SONO RIPORTATE LE DESTINAZIONI D'USO PREVISTE DAGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI.



3. CARATTERI DELL'INTERVENTO

IN QUESTA PARTE UNA SINTESI ANTICIPA LE FUNZIONI CHE SARANNO INSEDIATE NELL'AREA ATTRAVERSO IL PROGETTO DI INTERVENTO, E IL RIFERIMENTO ALLA DISTRIBUZIONI DEGLI AMBITI E LE QUADRATURE AD ESSI DESTINATE.



4. ILLUSTRAZIONI D'INQUADRAMENTO

UNA PAGINA INTERAMENTE ILLUSTRATA RACCONTA LE TRASFORMAZIONI SUBITE DAL LUOGO NEL TEMPO, FIN DALL'INSEDIAMENTO DELL'IMPIANTO INDUSTRIALE PER GIUNGERE ALLO STATO D'ARTE.



5. GENESI DELLA METAMORFOSI URBANA

IL PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA VIENE RACCONTATO IN UNA RELAZIONE SUDDIVISA IN TRE PARTI, VENGONO ESPLICITATE LE MOTIVAZIONI CHE HANNO GUIDATO LE TRASFORMAZIONI DEL SITO DALLA SCELTA PER L'INSEDIAMENTO DELL'IMPIANTO PRODUTTIVO FINO AI PRINCIPI CHE GUIDANO L'OPERAZIONE DI RIQUALIFICAZIONE.



6. TABELLA RIASSUNTIVA DI GESTIONE

QUESTA TABELLA SELEZIONA GLI ATTORI MOBILITATI PER IL RAGGIUNGIMENTO DEI RISULTATI SECONDO L'ELABORAZIONE DEL PIANO D'AZIONE E IN FUNZIONE DELLA COMPETENZA PREVALENTE [DECISIONALE, FINANZIARIA, IMPRENDITORIALE, PROPRIETARIA, GESTIONALE].



7. PROCESSO DECISIONALE E STRUMENTI ATTUATIVI

IN CUI SONO INDIVIDUATE SIA LE POLITICHE ADOTTATE NELLA FASE DI DEFINIZIONE DELLE SCELTE STRATEGICHE SIA LE MODALITÀ DI ATTUAZIONE ATTIVATE NELLA FASE DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO DI RICONVERSIONE. IN QUESTA PARTE SONO STATE INCLUSE ANCHE L'ENTITÀ E LA FONTE DELLE RISORSE ECONOMICHE E DEI FINANZIAMENTI A CUI SI È FATTO RICORSO PER ATTUARE CONCRETAMENTE LA TRASFORMAZIONE.



8. RILEVANZA STRATEGICA DELL'INTERVENTO

SI FA RIFERIMENTO ALLA DIMENSIONE STRATEGICA DELL'INTERVENTO, OVERO, A QUEI MECCANISMI DI SVILUPPO CHE IL PROCESSO DI RIGENERAZIONE INNESCA E SE NE VALUTANO LE RICADUTE ALLE DIVERSE SCALE TERRITORIALI.



Considerazioni sull'approccio al tema della dismissione in Italia

Come è emerso dallo studio dell'evoluzione del fenomeno della dismissione (cfr. cap.2), dalla seconda metà degli anni Novanta l'insieme degli spazi e dei contenitori abbandonati si è ampliato, inglobando le grandi attrezzature urbane (mercati generali, macelli, fori boari, ospedali, aree militari, ecc.) e le attività di servizio collegate alla produzione (scali ferroviari e portuali, depositi, magazzini, serbatoi, gasometri, ecc.). Di fronte alla varietà di aree dismesse, si è scelto, quindi, di focalizzare l'attenzione su una particolare tipologia: le aree industriali dismesse.

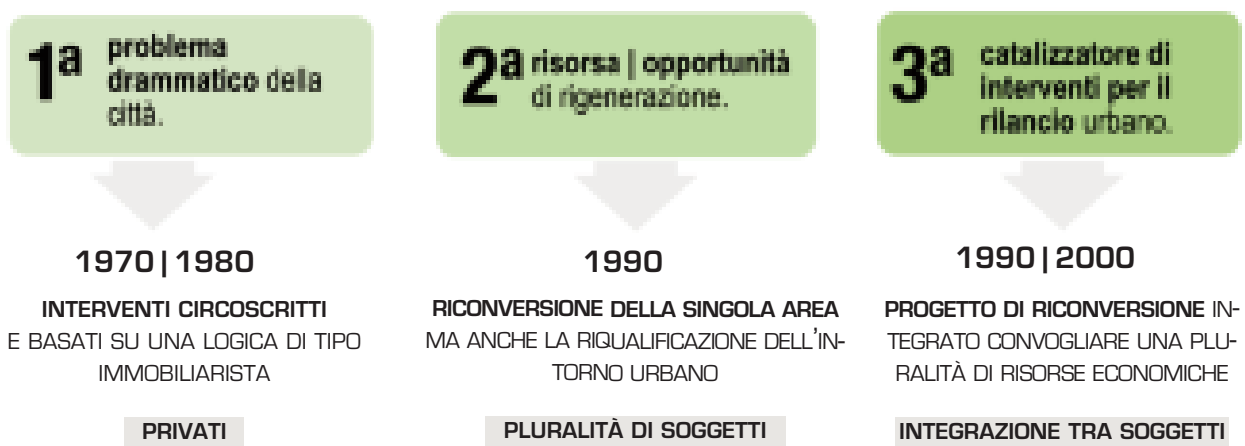
In ragione della dimensione (spesso consistente), della posizione (quasi sempre in prossimità delle principali arterie stradali e ferroviarie) e della dotazione di infrastrutture a rete e servizi (in genere, elevata), le aree industriali dismesse assumono grande rilevanza nelle politiche di trasformazione urbana, rappresentando elementi strategici da cui partire per avviare processi più ampi di riqualificazione delle città e del territorio.

All'interno di questa tipologia il criterio di fondo per la scelta dei casi da analizzare ha riguardato la portata dell'intervento in termini quantitativi. Si è ritenuto, in particolare, che le esperienze in grado di suscitare un certo interesse potessero essere quelle con caratteristiche tali da rivestire un potenziale ruolo strategico nella definizione di politiche urbane e territoriali. Tale condizione è, come detto anche in premessa, collegata innanzitutto alla dimensione dell'area, che dovendo consentire l'insediabilità di attività di rango almeno metropolitano, è stata fissata superiore ai 50.000 mq.

Realizzata una prima selezione di casi, è stata avviata una riflessione sul modo in cui i processi di riconversione sono stati approcciati e sviluppati in ciascuna esperienza, riscontrando nei casi selezionati quella evoluzione generazionale emersa già nel dibattito disciplinare.

Dagli anni Ottanta ad oggi, infatti, le modalità, i provvedimenti, le regole e gli strumenti utilizzati nel processo di trasformazione delle aree industriali dismesse sono cambiati, e nella loro evoluzione sono state riconosciute (Spaziante, 2006) tre generazioni di progetti, a cui ciascuna esperienze di riconversione è riconducibile.

Fasi nell'approccio al fenomeno della dismissione:



Le tre generazioni di progetto sono caratterizzate da alcune generalizzazioni esposte qui di seguito:

Alla prima generazione appartengono quelle realtà il cui processo di riuso è iniziato tra la fine degli anni Settanta e gli anni Ottanta. Si tratta di progetti, in genere, di dimensione consistente, che presentati come occasioni di rigenerazione urbana e come catalizzatori di risorse economiche (anche se esclusivamente private), hanno dato luogo ad interventi circoscritti e basati su una logica di tipo immobiliare. In molti casi, le operazioni di trasformazione si sono attuate attraverso progetti realizzati in maniera autonoma, per parti e poco integrate con l'intorno, e che soltanto ex post hanno cercato di relazionarsi tra loro e con il contesto urbano.

Alla seconda generazione di progetti appartengono quelli che si sono sviluppati durante gli anni Novanta, e che si sono basati prevalentemente su strategie di lungo periodo e più ampio respiro, in grado di determinare non solo la riconversione della singola area ma anche la riqualificazione dell'intorno urbano, capaci di coinvolgere una pluralità di soggetti e di risorse, e di perseguire una molteplicità di obiettivi (sviluppo socioeconomico, riqualificazione urbana, risanamento ambientale).

Alla terza generazione, infine, appartengono quei progetti che temporalmente sono stati avviati tra la fine degli anni Novanta e i primi anni del XXI secolo, caratterizzati da una attiva partecipazione della collettività nella fase di formazione del progetto, da una maggiore attenzione all'identità locale e culturale, da una ponderata utilizzazione delle risorse naturali, e dall'integrazione fra i soggetti che a vario titolo sono coinvolti nel progetto. In Italia, soprattutto, le esperienze che ricadono in questa categoria sono ancora molto poche, perché ancora scarsi sono gli strumenti a disposizione: stentano a formarsi nuove figure in grado di gestire e promuovere il progetto di riconversione, oppure in grado di convogliare sul progetto una pluralità di risorse economiche oppure di far ricorso a forme di finanziamento innovative.

In elenco ritroviamo dei **casi pilota** appartenenti rispettivamente alle tre generazioni di progetti:

Relativamente all'argomento della rigenerazione partecipata si consiglia la consultazione del sito:

http://www.cittadinireattivi.it/wp-content/uploads/2013/02/CITTADINI_REATTIVI_ultima2013.jpeg. [URL consultato 26 Novembre 2012].

I generazione d'interventi:

IL CASO DEL LINGOTTO_**TORINO**
LO STABILIMENTO PIRELLI NELL'AREA BICOCCA_**MILANO**
L'AREA FIAT_**NOVOLI**
EX STABILIMENTO ITALSIDER_**GENOVA**
EX OFFICINE MECCANICHE ANSALDO_**MILANO**
EX FABBRICA ITALIANA TUBI A NELL'AREA DI SESTRI LEVANTE_**GENOVA**
EX RAFFINERIA AGIP DI RHO_**MILANO**
EX ACCIAIERIE FALCK A SESTO SAN GIOVANNI_**MILANO**
EX STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO ALFA ROMEO_**MILANO**
EX CASEIFICIO POLENGHI LOMBARDO_**LODI**
EX JUTIFICIO NELL'AREA PIAZZOLA DEL BRENTA_**PADOVA**
EX STABILIMENTI ELETTRODOMESTICI ZANUSSI A CONEGLIANO_**TREVISO**
EX OFFICINE MECCANICHE CECCHETTI A CIVITANOVA MARCHE_**MACERATA**

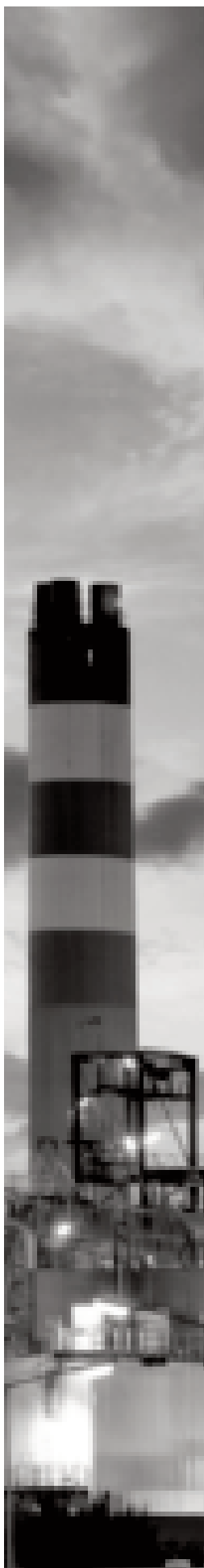
II - generazione d'interventi

LO STABILIMENTO ITALSIDER_**CAMPI**
★ L'ILVA-ITALSIDER_**BAGNOLI**
EX STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO INNOCENTI_**MILANO**
EX FABBRICA DI OROLOGI JUNGHANS_**VENEZIA**
EX ACCIAIERIE BERTOLI_**UDINE**
★ EX MANIFATTURA TABACCHI_**MILANO**
EX ZUCCHERIFICIO ERIDANIA E PASTIFICO BARILLA_**PARMA**
EX FABBRICA SETA ARTIFICIALE ORSI MANGELLI_**FOLI**
EX OFFICINE MECCANICHE BREDA_**PISTOIA**
EX MULINO DE CECCO_**PESCARA**
★ EX OFFICINE SAVIGLIANO_**TORINO**

III - generazione d'interventi

EX CHIMICA FABBRICA ARENELLA_**PALERMO**
EX STABILIMENTO ITALGAS_**TORINO**
EX ACCIAIERIE FERRERO_**SETTIMO TORINESE**
EX OFFICINE MECCANICHE ANSALDO_**GENOVA**
EX STABILIMENTO PNEUMATICI MICHELIN_**TRENTO**
EX MOBILIFICIO LENZI NELL'AREA QUARRATA_**POTENZA**
EX STABILIMENTO AUTOMOBILISTICO FIAT_**FIRENZE**
EX STABILIMENTO CHIMICO MIRA LANZA_**ROMA**
EX FABBRICA MONETA NELL'AREA DI CASALNUOVO_**NAPOLI**
EX DISTILLERIA NELL'AREA DI BARLETTA_**BARI**
★ EX ZUCCHERIFICIO ERIDANIA_**CESENA**

★ I siti evidenziati con l'asterisco sono tra quelli analizzati per le indagini sulla dismissione in Italia



Napoli_Ex Ilva-Italsider

Il sito e la genesi della processo industriale

Bagnoli è un quartiere che fa parte, della decima municipalità del comune di Napoli. Confina a nord con il quartiere Pianura e con il comune di Pozzuoli, a sud con il quartiere Posillipo, a ovest affaccia sulla Baia di Pozzuoli e a est confina con il quartiere Fuorigrotta. Del quartiere fa parte l'isola di Nisida.

Il quartiere, contraddistinto da una forte e visibile natura vulcanica, fa parte dei Campi Flegrei. Il nome Bagnoli deriva probabilmente da balneolis, in quanto, prima della realizzazione degli insediamenti industriali, ospitava diversi luoghi termali. La costruzione dell'impianto siderurgico della società ILVA inizia nel 1905 su una superficie di 120 ettari, nel quartiere di Bagnoli, già sede di alcuni impianti industriali nella seconda metà del XIX secolo. Lo stabilimento Ilva di Bagnoli viene inaugurato così il 19 Giugno 1910. Lo sviluppo industriale proseguirà nei decenni, dando lavoro a migliaia di operai: nel 1954 viene costruito a sud dell'ILVA l'altoforno della Cementir; nel 1962 le necessità di ampliamento dello stabilimento portano alla costruzione di un riempimento a mare (colmata) e di un lungo pontile (il "Pontile nord") per lo scarico delle navi pesanti. Nel 1964 lo stabilimento cambia la denominazione in Italsider. Bagnoli, nell'estremo occidente della città, era stata destinata allo sviluppo industriale da una legge del 1904; nel 1906 vi venne impiantata l'ILVA-Italsider, che divenne presto uno dei più importanti poli siderurgici d'Italia. Negli anni '30 si aggiunsero poi altre imprese, quali l'Eternit e la Montecatini. Negli anni '70 inizia la crisi del settore, e ciò porta a contrazioni continue, fino alla chiusura completa degli altoforni e di tutta l'attività industriale nel corso degli anni '90.

Napoli

progetto di riconversione _ DALL'ILVA AL NUOVO POLO MULTIFUNZIONALE

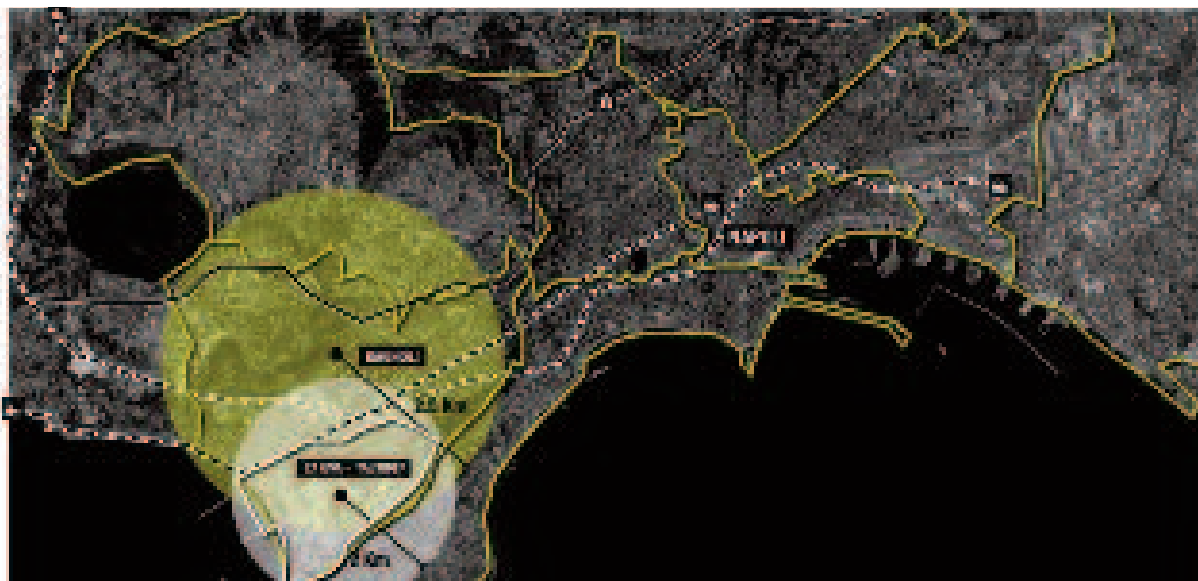


Fig. 60. Localizzazione geografica in territorio comunale

Dati dimensionali

<p>Campania</p> <p>Superficie: 13.595 Km²</p> <p>Popolazione: 6.074.882 ab. (2011 ISTAT)</p>  	<ul style="list-style-type: none"> Popolazione città di Napoli ab 24 671 ab. (2001) Localizzazione dell' area interessata interno al perimetro della città consolidata Superficie dell'intervento 313,81 ha. sup. compresa nel piano: Soggetti coinvolti Comune di Napoli, la Provincia e la Regione Campania Costi 1.886.833.600 di euro Stato di avanzamento dell'intervento Cinque sono i cantieri attualmente aperti: quattro in fase di completamento, uno appena avviato Funzioni quattro filiere chiave: turismo, ambiente, sport e tempo libero, innovazione e nuove
--	--

Fig. 61. L'area industriale in prospettiva l'isola di Nisida

Dati dimensionali del progetto di rigenerazione urbana

Localizzazione: Città di Napoli, quartiere Bagnoli, 10° municipalità di Napoli.

Dimesione dell'area: 340 ha. circa.

Superfici:

precedenti l'intervento - 313.81 ha. (di progetto)

s.u.l. totale - 2.115.000 mq.

nuove edificazioni: 1.099.696 mc;

archeologia industriale: 200.304 mc;

reinsediamento 606.496 mc;

conservazione funzionale 208.504 mc;

parco urbano, parco sport, parco di quartiere: 156 ha;

spiaggia: 32,65 ha.

Dati progettuali dell'area di riqualificazione_Ex manifattura Tabacchi¹

Tipologia di trasformazione urbana: Recupero e rifunzionalizzazione di aree ex industriali

Uso storico: area produttiva industriale_ Acciaieria Ilva-Italsider

Uso Futuro: "Polo multifunzionale"

Costo: 1.886.833.600 euro

Tempi di realizzazione: 1994 - 2008

Stato dell'arte: Incompleto, la maggior parte dell'area è posta sotto sequestro

Interventi del processo di riqualificazione

L'obiettivo è trasformare i circa 2.000.000 mq del complesso siderurgico, situato nella zona occidentale di Napoli, in un nuovo brano di città che veda valorizzate le proprie straordinarie risorse ambientali, la riqualifica prevede nell'area l'inserimento di nuove funzioni:

1. Il parco dello sport, complesso sportivo unico a Napoli per estensione
2. acquario tematico, spazio espositivo sul tema del mare
3. centro amministrativo, uffici comunali e privati
4. parco urbano, la realizzazione di aree a verde con la piantumazione di essenze arboree ed esemplari arbustivi tipici del Mediterraneo ed aree attrezzate per attività ludiche, spettacoli.
5. infrastrutture, la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria. In particolare, del sistema della viabilità, del sistema fognario principale, di cavedi polifunzionali nei quali saranno posizionate le tubazioni di acqua potabile
6. napoli Studios, la realizzazione di un Polo multifunzionale per la produzione di audiovisivi e multimediali
7. polo tecnologico, un Centro di eccellenza per servizi innovativi e tecnologicamente avanzati in campo ambientale.

Immagini storiche



Fig. 61. Foto area dell'area industriale, anni 60.



Fig. 61. Foto area dell'area industriale, anni 80.



Fig. 62. Foto area dell'area industriale, anni 60.



Fig. 63. Foto area dell'area industriale.

Immagini stato dell'arte



Fig. 64. Rendering di progetto dell'edificio degli Studios.

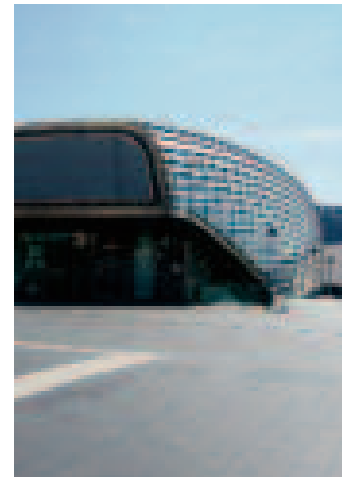


Fig. 65. Auditorium.



Fig. 66. La città della Scienza.

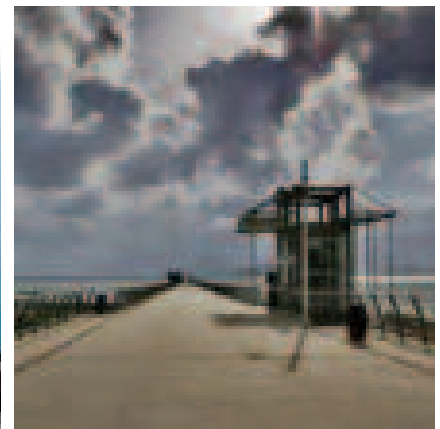


Fig. 67. Pontile.

Progetto di riqualificazione del sito industriale

Genesi del processo di rigenerazione in sintesi

Nel 1904 il governo Giolitti si sollecitazione di F. S. Nitti attua politiche per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia. L'Ilva di Genova, finanzia l'apertura dell'impianto siderurgico nella città partenopea, all'epoca la disoccupazione colpiva quasi la metà della popolazione a Napoli. Dopo pochi anni la fabbrica dà occupazione a 4000 operai. Napoli è il 5° centro industriale in Italia dopo Milano Torino Genova e Como.

Caratteri del progetto

Titolata “Disposizioni urgenti per Bagnoli”, la legge 582 del 1996 garantiva che nell'ex area industriale fossero effettuati quattro interventi sostenibili: la bonifica dei terreni ILVA e Eternit; l'eliminazione della colmata; la bonifica dei sedimenti marini della baia; la ricostruzione della morfologia di costa originaria. Creata dall'IRI e incaricata di provvedere ai lavori, la Bagnoli SpA ricevette in dotazione un totale di 400 miliardi delle vecchie lire (200 milioni di euro). Le attività per il risanamento dei siti industriali furono eseguite dalla Bagnoli SpA dal 1996 al 2001, sotto il controllo di un comitato di coordinamento e di alta sorveglianza, supportato da una commissione di esperti tecnico-scientifica di sette membri con competenze multidisciplinari (CE). Il costo complessivo del progetto di bonifica fu stimato sulla base dei calcoli della CE in 247.606 milioni (247,6 miliardi di lire) registrando una riduzione del 26% rispetto alle stime effettuate dalla Bagnoli SpA. Con l'entrata in vigore della Legge n. 388 del 23.12.2000, sia la CE che il comitato di alta sorveglianza, furono eliminati dal progetto. Dal 1996 si è poi arrivati al 2002: la Bagnoli Spa aveva consumato questi 400 miliardi, ma senza apportare alcuna bonifica.

Situazione odierna dello stato d'opera

Alla gara per la vendita della prima porzione dell'Area Tematica 2, scaduta il 30/11/2010, non è pervenuta alcuna offerta. La motivazione, secondo i vertici della STU, è riconducibile al mix di destinazioni previsto per l'area - 30% di residenze e 70% tra terziario e commercio, che oggi non rispondono più alle esigenze del mercato. Il CdA ha deciso di dividere la porzione in-



Fig. 68. Foto area dell'area industriale, anni 50.



Fig. 69. Foto area dell'area industriale, anni 70.

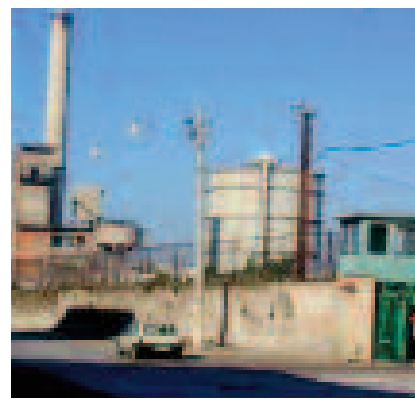


Fig. 70. Silos e ciminiera dell'Ilva.

venduta in ulteriori due lotti, di cui il primo, quello più vicino alla Porta del Parco, sarà messo nuovamente in vendita con un mix che vede passare il residenziale al 65-70% e il terziario al 30-35%. Nel frattempo, la STU chiederà al Comune di Napoli di approvare per il rimanente lotto una variante urbanistica che trasformi in area destinata ad abitazioni la restante parte di terziario e commerciale.

Un gigante accartocciato su se stesso. Questo è quello che resta, dopo l'incendio del 4 marzo 2013, della città della scienza di Bagnoli. Le fiamme hanno distrutto l'intera struttura di 12 mila metri quadrati. Il planetario, il museo, il polo didattico e le attrezzature scientifiche di migliaia di euro sono andate perdute. Non è ancora stata fatta la stima dei danni, ma chi in questo luogo ci ha lavorato e con l'incendio ha perso un pezzo di vita, parla di circa 50 milioni di euro andati in fumo.²

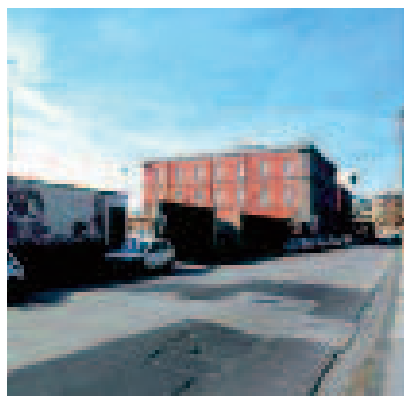


Fig. 71. Ingresso della città della Scienza.



Fig. 72. Stazione zoologica.

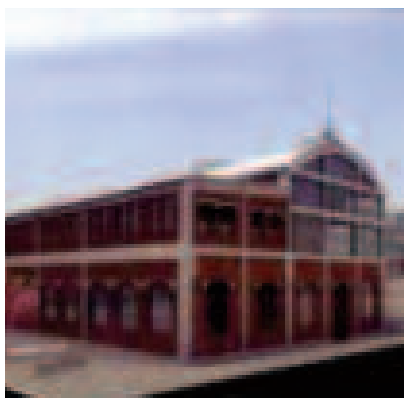


Fig. 73. Ricostruzione digitale degli Studios.

TABELLA RIASSUNTIVA

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
PUBBLICI										
Bagnolifutura S.p.A. (composta da Comune di Napoli, Provincia di Napoli, Regione Campania)	■	■	■	■	■	■	■	■	□	□
Comunità Europea	■	■	■	■	■	■	□	□	□	■
PRIVATI										
Imprenditori	□	□	□	□	■	■	■	□	■	□
Fondazione IDISI	■	■	■	■	■	■	■	□	□	□

Tipologia di partecipazione pubblico-privata: Società di Trasformazione Urbana

SIN **Il decreto del Ministero dell'Ambiente:¹**
 [art. 17 del D.M. 471/99, art. 251 del D.Lgs 152/06]
 Il sito è inserito nel piano nazionale delle bonifiche

Finanziamento pubblico: Il costo totale dell'investimento è pari ad € 1.886.833.600,00. Il costo della bonifica dell'ex complesso industriale Italsider ed Eternit, compreso nel Sito di Bonifica di Interesse Nazionale è di 107 milioni di euro (di cui: 75 milioni di euro a carico dello Stato, 15 a carico della Regione, 17 a carico di Bagnolifutura). Il costo stimato per la realizzazione del Parco urbano è di circa 46 milioni di euro (L'opera è inserita nel POR Campania 2007-2013 Grande Progetto). Il costo di realizzazione del Parco dello Sport è pari a 37 milioni di euro (L'intervento è cofinanziato con Fondi POR Campania 2000-2006 e Fondi POR Campania 2007-2013). Il costo definitivo della realizzazione dell'Acquario tematico delle tartarughe marine è di circa 11,5 milioni di euro (L'intervento è cofinanziato con Fondi POR Campania 2000-2006 e Fondi POR Campania 2007-2013). L'importo presunto delle opere di urbanizzazione primaria è pari a circa 57 milioni di euro (le opere viarie sono inserite nel POR Campania 2007-2013 Grande Progetto).

Processo e strumenti attuativi

Planimetria dell'intervento:

1. Il parco dello sport 2. acquario tematico 3. centro amministrativo 4. parco urbano 5. infrastrutture 6. napoli Studios 7. polo tecnologico

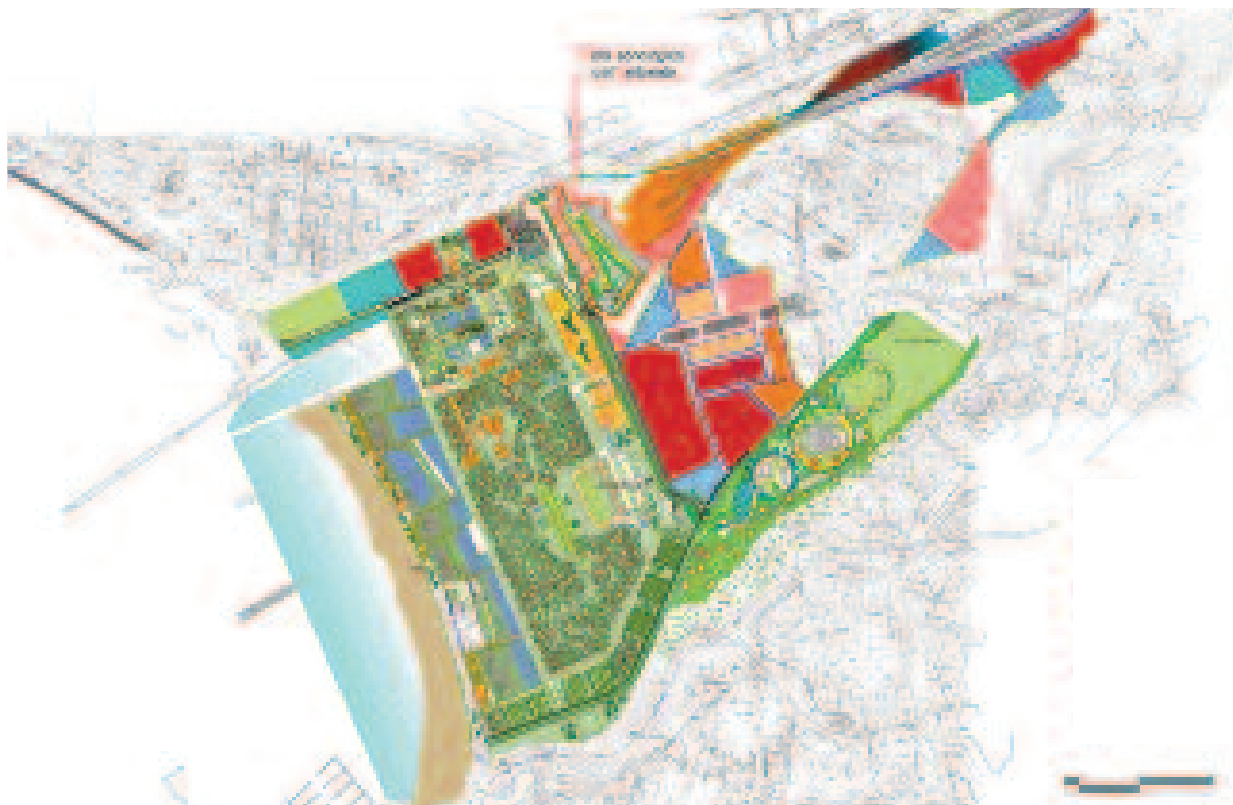


Fig. 74. Planimetria di progetto, con zonizzazione degli interventi

Rapporto con gli strumenti di pianificazione:

Lo strumento urbanistico generale che fissa le regole per la trasformazione dell'area di Bagnoli è la Variante Occidentale al P.R.G. del 1972, approvata con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania N. 4741 del 15 aprile 1998. Lo strumento attuativo delle previsioni del P.R.G. per l'ambito di Bagnoli-Coroglio è il Piano Urbanistico Esecutivo approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 40 del 16 maggio 2005. Il progetto di trasformazione delineato dal Piano Urbanistico Esecutivo di Bagnoli-Coroglio prevede la valorizzazione delle straordinarie risorse ambientali e il rafforzamento della vocazione turistico - culturale dell'area, realizzando un insediamento urbano nel quale le nuove attività - residenze, attrezzature per il turismo, il tempo libero e lo svago, attività produttive ad alto contenuto tecnologico - di cui alcune saranno insediate in alcuni manufatti di archeologia industriale si integrano con un grande parco di circa 120 ettari. Per gli aspetti ambientali, paesaggistici e di tutela del territorio, una parte dell'area sotto-

posta al Piano Urbanistico Esecutivo è compresa nel Piano Territoriale Paesistico di Posillipo approvato con Decreto del Ministro per i Beni Culturali e Ambientali il 14 dicembre 1995.

Procedura amministrativa:

Per iniziativa del comune nel 2002 è stata costituita la "BagnoliFutura S.T.U." La Bagnolifutura S.p.A. è una Società di Trasformazione Urbana ex art. 120 D.Lgs. 267/2000, nata il 24 aprile 2002 per iniziativa del Comune di Napoli che ne ha approvato la costituzione con delibera del Consiglio Comunale n.40 del 18.2.2002 a cui ha fatto seguito la delibera della Giunta della Regione Campania n.917 del 15.3.2002 e la delibera del Consiglio Provinciale n.6 del 14.3.2002 con l'obiettivo di realizzare gli interventi di trasformazione urbana previsti dal PUE Bagnoli-Coroglio. Precedentemente, l'amministrazione comunale, con provvedimento prot. urb. n° 49 del 27.12.2001, aveva acquisito le aree oggetto del piano di bonifica dell'ex zona industriale di Bagnoli-Coroglio (ca. 200 ettari), conferite alla STU.

Strumento attuativo:

Lo strumento attuativo previsto per l'area di Bagnoli è il Piano Urbanistico Esecutivo (PUE), approvato con delibera del Consiglio Comunale nel 2005 in coerenza con le previsioni del PRG.

Soggetti coinvolti:

La STU è una società nata per iniziativa del comune nel 2002 a cui ha fatto seguito la delibera della regione e la delibera del consiglio provinciale. La STU non ha soci privati.

Costi e finanziamenti:

Il capitale sociale della STU è di 15.814.880 euro, il cui 90% del comune di Napoli, il 7.5% della Regione, il 2.2% della Provincia. Il costo totale dell'investimento è pari a 1.886.833.600 euro. Il costo della bonifica, compreso nel sito di interesse nazionale è 107.000.000 euro, di cui 75.000.000 a carico dello Stato, 15.000.000 a carico della Regione, 17.000.000 a carico della STU.

Il costo previsto per la realizzazione del Parco Urbano 46.000.000 (opera inserita nei POR grandi progetti).

Il costo previsto per la realizzazione del Parco dello sport 37.000.000 (opera inserita nei POR Campania 2000-6_2007-13).

Il costo previsto per la realizzazione dell'Acquario Tematico 11.000.000 (opera inserita nei POR Campania 2000-6_2007-13).

Il costo previsto per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria 57.000.000 (opera inserita nei POR Campania 2007-13).

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione ai diversi livelli territoriali

Il progetto di trasformazione prevede la valorizzazione delle straordinarie risorse ambientali e il rafforzamento della vocazione turistico - culturale dell'area, realizzando un insediamento urbano nel quale le nuove attività, residenze, attrezzature per il turismo, il tempo libero e lo svago, attività produttive ad alto contenuto tecnologico, si integrano con la natura circostante.

Gli elementi chiave della trasformazione dell'area sono infatti il verde e la natura: un grande parco di circa 120 ettari occuperà gran parte dell'area oggetto della bonifica. All'interno del parco, attraverso il recupero di alcuni manufatti di archeologia industriale, verranno realizzate attrezzature a scala urbana, attrattori economici e servizi di quartiere.

In definitiva si tratta di dar vita ad un'area integrata, nella quale le funzioni più squisitamente legate al mare, dalla balneazione al turismo nautico e da diporto si coniughino funzionalmente con le attività a terra, di tipo terziario, residenziale e produttivo, il tutto in un contesto di sinergia con i quartieri che la circondano.

L'area dell'ex-Irva di Bagnoli è oggetto di uno dei maggiori interventi di riqualificazione urbana in Italia. L'obiettivo è trasformare l'ex complesso siderurgico, in un nuovo brano di città che veda valorizzate le proprie straordinarie risorse ambientali. Fulcro del progetto è la creazione di un grande Parco Urbano, che si estende fino alla spiaggia e al mare, dove sarà realizzato un porto turistico. Il parco sarà caratterizzato da edifici di archeologia industriale recuperati a nuovi usi, spazi attrezzati per lo sport e il tempo libero, nuove unità abitative, attività commerciali, terziarie ed alberghi. In questo scenario, il complesso polifunzionale "La Porta del Parco" si pone come cerniera tra il Parco Urbano e la città. Inoltre l'intervento propone una perfetta integrazione dell'area occidentale con il sistema della metropolitana regionale ed il potenziamento del porto. Vengono proposte operazioni strategiche per la modernizzazione e la internazionalizzazione di Napoli sia a scala europea che internazionale di città con un ruolo importante nel bacino mediterraneo.

Cesena_Ex Zuccherificio - Eridania

Il sito e la genesi del processo industriale

L'area si trova in prossimità della ferrovia Bologna-Ancona e della Secante, arteria di scorrimento sovracomunale che raccorda la città con il sistema viario regionale, situata qualche centinaio di metri a nord della linea ferroviaria. L'area fa parte della città consolidata di inizio Novecento, di cui rappresenta tuttora a nord-ovest il limite con il territorio agricolo circostante. Il sito è delimitato a nord dal tracciato ferroviario, a est da via Fornaci, a ovest dal lungofiume Savio, sul prolungamento di via Mulini e a sud da viale Europa (tratto urbano della via Emilia), cui si aggiungono due piccoli appezzamenti di terreno inedificato al di là della strada. Esso dista poche centinaia di metri dal centro storico, ubicato a sud, mentre a est confina con una recente e disordinata espansione edilizia a carattere prevalentemente terziario produttivo. La collocazione, reattivaente centrale in un agglomerato che non supera i 90.000 abitanti, è avvalorata sia dalla vista libera sui colli cesenati, sia dall'affaccio sul Fiume. Il terreno è caratterizzato da una forma a cuneo irregolare di larghezza pari a circa 250 metri di larghezza e di lunghezza pari a 700 metri, la cui cuspidè è rivolta a nord.

L'orografia presenta un dislivello di circa 7 metri verso il fiume, la cui vicinanza ha richiesto opere di messa in sicurezza idraulica.

L'area a partire dalla fine del XIX secolo e fino ai primi anni settanta del secolo successivo, è sede dello zuccherificio cittadino, che nel periodo di massima produttività occupa oltre 1000 lavoratori. Il complesso danneggiato durante la seconda guerra mondiale, era costituito da tre gruppi principali di edifici. Al cento del lotto, intorno alla ciminiera, si trovava un nucleo originario, successivamente integrato da due grandi capannoni sviluppati longitudinalmente, ubicati verso est. Il terzo gruppo di edifici sorgeva lungo il fiume, sul margine sud. Due fabbricati di servizio si trovavano rispettivamente al margine nord-est e su viale Europa, mentre vaste porzioni dell'area inedificate, erano destinate alle lavorazioni all'aperto¹.

Cesena

Progetto di riconversione _ LA CERNIERA TRA LA CITTÀ E LA PERIFERIA

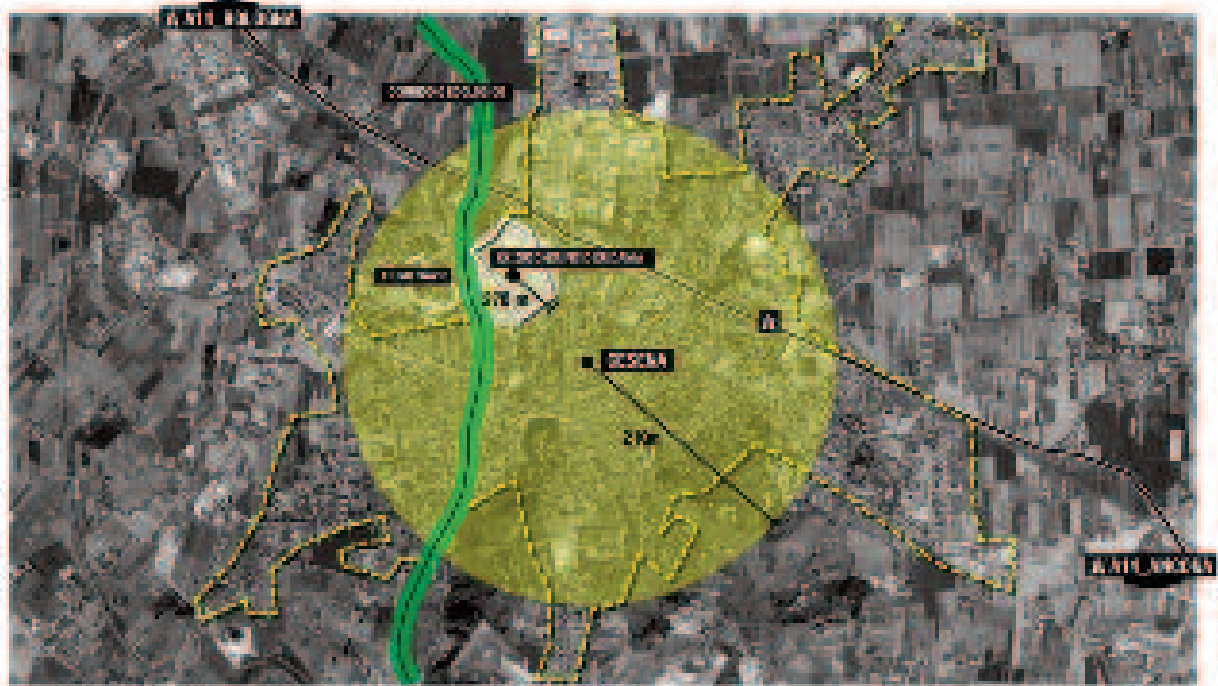


Fig. 75. Localizzazione geografica in territorio comunale




<p>Emilia-Romagna</p> <p>Superficie: 249.47 Km²</p> <p>Popolazione: 97.398 ab. (2012 ISTAT)</p> 	<p> Popolazione città 97.603 ab. (ISTAT - 2012)</p> <p> Localizzazione dell' area interessata interno al perimetro della città consolidata</p> <p> Superficie dell'intervento 227.000 mq. sup. compresa nel piano:</p> <p> Soggetti coinvolti Cassa di Risparmio di Cesena S.p.A., Fondazione Cassa di Risparmio di Cesena e Cooperativa Romagna Marche</p> <p> Costi 130.000.000 milioni di euro</p> <p> Stato di avanzamento dell'intervento Completo e funzionante dal 2008</p> <p> Funzioni residenziale; terziario e commerciale</p>
	

Fig. 75. Ciminiera dello zuccherificio

Dati dimensionali del progetto di rigenerazione urbana

Localizzazione: Città di Cesena, Viale Europa, Via Fornaci, Lungofiume Savio

Dimesione dell'area: 2 ha. circa.

Superfici:

precedenti l'intervento - 227.000 mq. (di progetto)

s.u.l. totale - 91.000 mq.

residenziale: 27.000 mq.

terziario: 53.000 mq.

commerciale: 11.000 mq.

spazi pubblici - 82.000mq.

Dati progettuali dell'area di riqualificazione_Ex manifattura Tabacchi

Tipologia di trasformazione urbana: Recupero e rifunzionalizzazione di aree ex industriali

Uso storico: area produttiva industriale_ Zuccherificio Eridania

Uso Futuro: "Quartiere cerniera"

Costo: 130.000.000 euro

Tempi di realizzazione: 1996 - 2005

Stato dell'arte: Completo e funzionante

Interventi del processo di riqualificazione

Riconversione industriale, realizzazione di un quartiere cerniera tra il sistema consolidato della città esistente ed il grande sistema a verde, la riqualifica prevede nell'area l'inserimento di nuove funzioni:

1. residenza (300.000 mq), di cui una parte destinata alla vendita l'altra all'affitto;
2. terziario direzionale e commerciale (30.800 mq) un grande centro commerciale e un albergo;
3. centro amministrativo, uffici comunali e privati (14.000 mq)
4. 2 nuove sedi universitarie (Architettura ed Ingegnerie) (16.000mq)
5. verde pubblico (66.176 mq)
6. piazze pedonali (9.075 mq)
7. parcheggi pubblici (18.644 mq)

L'operazione comprendere inoltre il collegamento della zona centrale della città, con i nuovi quartieri periferici, un ponte, la nuova tangenziale ed un sovrappasso.

Immagini storiche



Fig. 76. Plesso industriale ormai dismesso.



Fig. 77. Plesso industriale anni '90.

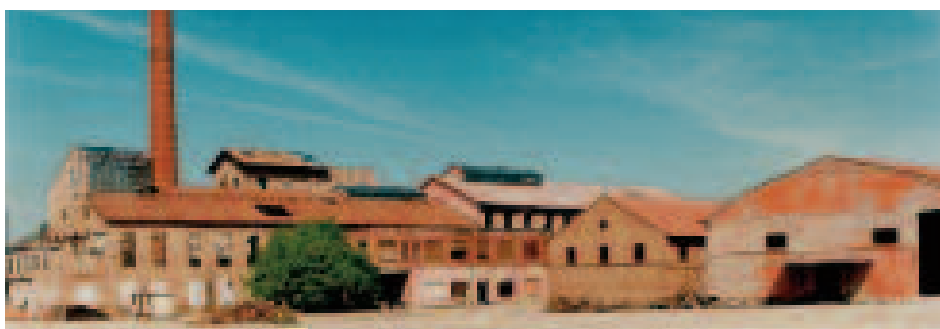


Fig. 78. Plesso industriale anni '80



Fig. 79. Plesso industriale.

Immagini stato dell'arte



Fig. 80. Ingresso della area residenziale di nuova realizzazione.

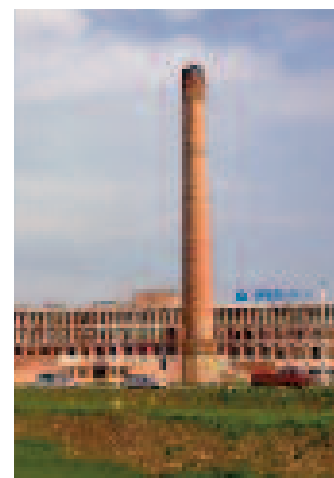


Fig. 81. Camino industriale.



Fig. 82. Foto aerea dell'intervento di rigenerazione dell'area industriale.



Fig. 83. Nuova realizzazione di servizi.

Progetto di riqualificazione del sito industriale

Genesi del processo di rigenerazione in sintesi

Nel 1984, l'amministrazione decide di mettere mano all'area ormai obsoleta dello Zuccherificio per farne un nuovo quartiere modello, in linea con le più avanzate teorie urbanistiche relative alla riqualificazione delle prime periferie e dei siti industriali dismessi. L'occasione, peraltro, è straordinaria: l'area, abbandonata da dieci anni, si distende su una superficie di 220.000 mq. Il punto di partenza è rappresentato dal piano regolatore del 1985 che, nell'intenzione di contenere l'ulteriore espansione della città, assoggetta l'intera area dello Zuccherificio a piano particolareggiato di iniziativa pubblica. Nel 1989 il progetto del nuovo quartiere viene affidato allo studio Gregotti Associati che propone, una vera e propria estensione del centro urbano consolidato attraverso l'aggiunta di un insediamento multifunzionale comprendente vari edifici a destinazione abitativa, una galleria commerciale, un centro direzionale e alcune sedi universitarie. L'adozione del piano particolareggiato avviene solo nel 1994, ma nel frattempo sono state definite tutte le procedure necessarie per attuare l'intervento. Nel 1996 viene aperto il cantiere dell'ex Zuccherificio, con la demolizione degli edifici esistenti, la decontaminazione dell'amianto e l'approntamento delle opere di urbanizzazione. E un poco alla volta il quartiere incomincia a precisarsi nei suoi contenuti architettonici e spaziali.

Caratteri del progetto

L'intervento riguarda la realizzazione di un nuovo quartiere con funzioni miste con funzioni miste residenziali, commerciali, e terziarie e di un polo universitario, che privilegi gli aspetti della pubblica utilità e attribuisca all'area valenze di centralità urbana. Del complesso preesistente è conservata la ciminiera in mattoni, isolata come stele monumentale, a catalizzare la memoria industriale del luogo, oltre ai due edifici di servizio di quello su viale Europa è destinato a funzioni universitarie e l'altro a funzioni residenziali. L'insediamento, composto da 16 nuovi edifici è suddiviso in ambiti la cui configurazione e destinazione d'uso è in parte legata sia alla geomorfologia dell'area, sia alla viabilità



Fig. 84. Plesso industriale in restauro



Fig. 85. Nuovi spazi urbani.

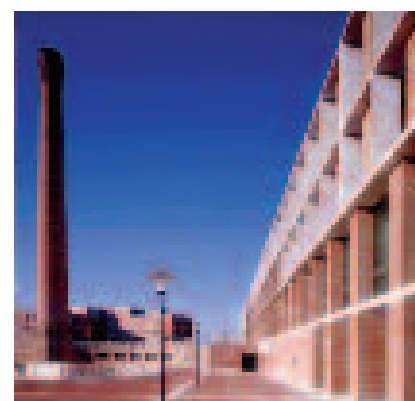


Fig. 86. nuovi spazi, piazza centrale.

dell'intorno. Le funzioni residenziali occupano zone collegate alle estremità nord e sud, separate da una zona centrale destinata a funzioni commerciali, terziarie e universitarie. Questa costituisce il polo attrattivo dell'intervento e prospetta su un sistema di spazi pubblici a verde e pedonali concatenati che si diparte da viale Europa. Lungo il Savio è prevista la realizzazione di un parco fluviale urbano, ribassato rispetto al nuovo sedime dell'insediamento. L'intervento presenta un carattere unitario evidenziato dall'altezza uniforme degli edifici e dalla scelta dei materiali di facciata, prevalentemente in mattone locale, nonché al rigore geometrico che coordina il disegno degli spazi aperti e dei volumi costruiti.

Stato d'opera

I lavori completati nel 2007 offrono alla città un'addizione che fonda la propria identità ed unità sull'individuazione di un principio insediativo che è, in questo caso, generato dalla concatenazione complessa degli spazi pubblici aperti.

Nella costruzione dell'architettura, il riconoscimento del principio insediativo coincide con la sua capacità di porsi di fronte al problema specifico e proporre un'identità a partire da esso. Insediarsi significa prendere stabile dimora in un territorio, ma anche impossessarsi di un luogo, modificarlo e reinventarlo con la propria presenza dialogante.

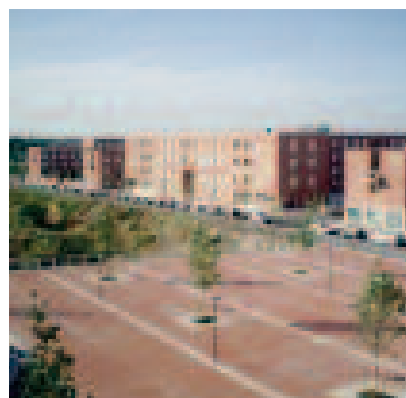


Fig. 87. Nuovi spazi, piazza centrale.

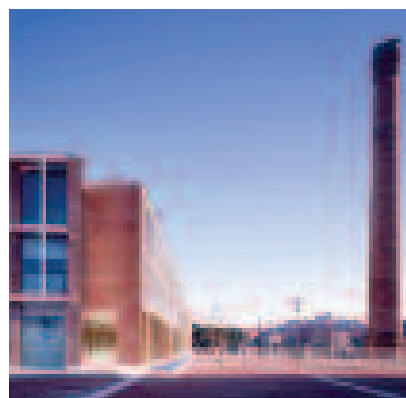


Fig. 88. Nuovi spazi, piazza del camino.

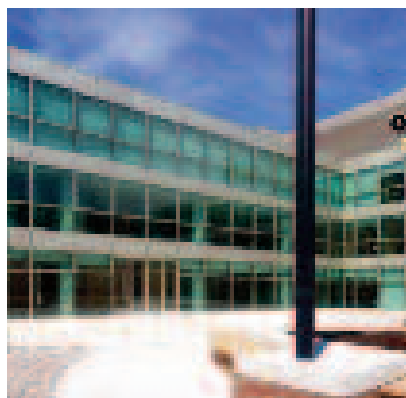


Fig. 89. nuovi spazi per uffici.

TABELA RIASSUNTIVA

Soggetti

Competenza

Livello

	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
PUBBLICI										
Comune di Cesena	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regione Emilia Romagna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ministero LL.P.P.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PRIVATI										
Cassa di Ris. Cesena S.p.A.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fond. Cassa di Risp. di Cesena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cooperativa Romagna Marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Società "Ex Zuccherificio S.p.A"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tipologia di partecipazione pubblico-privata: Accordo urbanistico

società consortile per azioni pubblico-private

SIN

Il decreto del Ministero dell'Ambiente:

(art. 17 del D.M. 471/99, art. 251 del D.Lgs 152/06)

Il sito non è inserito nel piano nazionale delle bonifiche

Finanziamento pubblico: Minist. LL.PP (PRU): €

3.368.000; Regione Emilia - Romagna € 1.240.000

Processo e strumenti attuativi

Planimetria dell'intervento:

1. Università
2. residenze P.E.E.P.
3. Commercio
4. Terziario
5. Residenza/albergo
6. Residenza/Terziario
7. Verde pubblico



Fig. 90. Planimetria di progetto.

Rapporto con gli strumenti di pianificazione:

Il programma di riqualificazione viene attivato nel 1985 con il P.R.G. nell'intenzione di controllare lo sviluppo espansivo urbano, assoggetta l'intera area al piano Particolareggiato di iniziativa pubblica (PPIP) (che contiene un'area PEEP). L'adozione del PPIP avviene nel 1994. Il programma di Riqualificazione urbana (PRU) è stato approvato nel 1996. In seguito saranno apportate variazioni al PPIP, per adeguamenti funzionali. Nel 1985 il PRG assoggetta l'area al PPIP. Nel 1994 viene approvato il PPIP. Nel 1996 viene adottato per l'area il PRU.

Procedura amministrativa:

Nel 1994, dopo l'approvazione del PPIP, l'amministrazione comunale di Cesena con l'obiettivo di riqualificare l'area, costituisce con la società "Ex Eridania S.p.A." come società consortile per azioni, è una società pubblico-privata alla quale partecipa il Comune (quota del 28.59%) insieme alla Cassa di Risparmio di Cesena S.p.A., alla Fondazione Cassa di risparmio di Cesena ed alla Cooperativa Romagna-Marche.

Programma attuativo:

È stata scelta una società consortile per azioni con la quale gestire tutte le urbanizzazioni dell'area dalla progettazione alla realizzazione delle opere, fino alla acquisizione e redistribuzione delle relative unità insediative ai soci. **Sintesi** Piano Regolatore: adozione 1985; approvazione 1988. Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica (di cui una parte comprende un'area PEEP): approvazione 1994. Programma di Riqualificazione Urbana: approvazione 1996. Successive variazioni al PPIP sono state fatte dal 1996. ad oggi per intervenuti adeguamenti funzionali

Soggetti coinvolti:

Pubblici: Comune di Cesena (28.59% senza scopo di lucro)

Privati: Cassa di Risparmio di Cesena S.p.A., Fondazione Cassa di Risparmio di Cesena, Cooperativa Marche-Romagna, quali soci della società consortile per azioni pubbliche-private, e altri soggetti.

Costi e finanziamenti:

Il ministero dei lavori Pubblici bandì alla fine del 1994 un bando per il finanziamento dei programmi di riqualificazione urbana, ottenendo 6.5 mld di lire, su un totale di costo di riqualificazione di 25 mld di finanziamento (Reg. Emilia Romagna). L'azione combinata di diversi soci sia pubbl./priv. portò all'acquisto a prezzi contenuti dell'intera area da parte della Cassa di Risparmio, in seguito tutte le aree pubbliche furono cedute al Comune, in seguito lo scomputo delle opere di urbanizzazione secondarie, realizzate direttamente dal consorzio. Il costo complessivo dell'opera 27.5 milioni di euro (di cui 13 coperti dal Ministero il resto dell'Alma Mater.

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione ai diversi livelli territoriali

La previsione di un insediamento multifunzionale dotato di funzioni di livello superiore con l'intento di allargare e riequilibrare la polarità del Centro Storico; • l'ambizione di costruire una nuova parte di città, intesa come un insieme coerente e unitario sul piano del disegno architettonico e urbano per introdurre un fattore di ordine nel paesaggio urbano; • la volontà di innescare un processo di graduale trasformazione e riqualificazione del vasto ambito che circonda la ferrovia, dove è sorto il primo nucleo industriale della città, oggi in fase di dismissione; • la volontà di potenziare i collegamenti della zona centrale della città con i nuovi quartieri periferici oltre il Savio e oltre la ferrovia, realizzando tre nuove opere: un nuovo ponte sul Savio (il terzo nella città); il collegamento con la nuova tangenziale "sottopassando" la ferrovia; e un sovrappasso sulla attuale via Emilia, per facilitare il collegamento con l'area più centrale; • di realizzare un quartiere socialmente integrato e funzionalmente animato; • di introdurre elementi di sostenibilità ambientale e di innovazione tecnologica (teleriscaldamento, rete di percorsi ciclo – pedonali, rete duale dell'acqua); • di garantire la sicurezza idraulica (quartiere sollevato di tre metri, creando una piastra di base destinata a parcheggi pubblici e privati).

L'intervento garantisce a livello territoriale, la circolazione di grande scorrimento con l'intomissione di una nuova arteria veicolare, pedonale e ciclabile, tangenziale all'area. Essa, proseguendo la preesistente, costeggia il Savio e mette in comunicazione il centro urbano con il territorio attraverso un sottopasso ferroviario, che ne permette il raccordo diretto alla Secante. Un nuovo ponte sul savio affianca quello preesistente, favorendo il collegamento tra le zone periurbane a ovest ed il baricentro dell'area costituito dalla piazza su cui si affacciano l'edificio universitario e la sede bancaria. Rispetto all'accessibilità dal centro urbano, il viale europa preesistente conferma il ruolo di asse di penetrazione principale.

Milano_ Ex Manifattura Tabacchi

Il sito e la genesi della processo industriale

Era il 1637 quando Ferdinando II d'Asburgo istituiva a Milano la 'Regalia del Tabacco'. La prima sede per la lavorazione dell'esotica spezia sorse di fianco al casello daziario di Porta Nuova. In tre secoli il piccolo nucleo originò un distretto, una fabbrica. Ma già agli inizi del '900 la storica sede divenne problematica. Troppo difficile l'approvvigionamento in una zona centrale. Così nel 1927 il Demanio acquistò a nord di Milano dei terreni e nel 1929, con il chiaro intento di trasferire qui la manifattura, costruì due magazzini per i materiali greggi, sei piani di cemento armato affacciati su viale Suzzani, cattedrali dagli enormi pilastri di cemento. A dare il carattere dell'intera architettura è l'ingresso, un edificio del 1954 che un anonimo tecnico del demanio concepisce in stile razionalista, un pezzo di fascismo sfuggito alla storia. L'intervento di riqualificazione dell'ex Manifattura Tabacchi di Milano, situato tra Viale Fulvio Testi-Viale Suzzani-Via Esperia-Via S. Monica in un'area di circa 80.000 mq e in prossimità della grande area della Bicocca, La maggior parte dell'area è attualmente occupata dagli edifici industriali appartenenti alla ex Manifattura Tabacchi, il cui nucleo originario risale al 1929. I fabbricati esistenti nell'area sono stati per lo più vincolati dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e costituiscono una testimonianza d'insediamento produttivo del Novecento, ritenuta meritevole di salvaguardia per il loro articolato sistema. Il grande stabilimento che per cinquant'anni è stato il faro italiano dell'industria del tabacco. Una città nella città, 80mila metri quadrati di archeologia industriale coagulati attorno al business della sigaretta, oggi al centro di un'affascinante trasformazione in bilico tra il cinema e la riqualificazione urbana. La seconda vita di questo tempio del lavoro infatti pare piuttosto affascinante. Smessa la produzione nel '99, nel 2002 il demanio affida l'area a Fintecna, finanziaria del ministero. Pirelli Real Estate è incaricata della lottizzazione, il progetto per la riqualificazione è affidato allo Studio Canali. Fuori aspetta la fermata già pronta della linea 5 della metro ed entro il 2016 all'ombra della ciminiera i magazzini e i capannoni oggi vuoti saranno residenze, un supermercato, un albergo, un asilo e un po' di verde.

Milano

progetto di riconversione _ DALLE MANIFATTURA ALLA SCUOLA DEL CINEMA



Fig. 91. Localizzazione geografica in territorio comunale

Dati dimensionali

Lombardia

Superficie:
23.860 Km²

Popolazione:
9.759.209 ab. (2012 ISTAT)


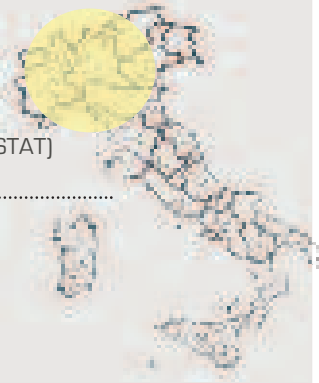


Fig. 92. Ingresso monumentale della fabbrica

Popolazione città di Milano
1.350.267 ab. (2012 Istat)

Localizzazione dell' area interessata
interno al perimetro della città consolidata

Superficie dell'intervento
sup. compresa nel piano: 80.000 mq

Soggetti coinvolti
Reg. Lombardia, Quadrifoglio S.p.A

Costi
280.000.000 di euro

Stato di avanzamento dell'intervento
In via di Realizzazione

Funzioni
La riqualificazione del comparto prevede sia il recupero degli edifici sottoposti a vincolo dalla Soprintendenza, sia la realizzazione di nuove edificazioni.

Dati dimensionali del progetto di rigenerazione urbana

Localizzazione: Città di Milano, complesso ex Manifattura Tabacchi, sito in viale Fulvio Testi.

Dimesione dell'area: 7,6 ha. circa.

Superfici:

precedenti l'intervento - 150.000. (di progetto)

s.l.p. pari a 83.317 mq.

Mq. 47.383 di s.l.p. , per funzioni private pari ad U.T. 0.65 mq/mq, sono così ripartiti:

32.454 mq (dei 23.691 mq minimi da realizzare) per la residenza

8.400 mq per il commercio (medie strutture)

6.529 mq per le funzioni compatibili (dei 4.738 mq minimi da realizzare)

Mq. 29.308 di s.l.p. , per funzioni pubbliche o d' interesse generale pari ad U.T. 0.40

3.448 mq per Centro Sperimentale del Cinema

5.360 mq per il Polo Cine-Audio-visuale

6.500 mq per la Residenza temporanea

14.000 mq per la Residenza Universitaria

2.500 mq per l' Edilizia Residenziale Sociale

Dati progettuali dell'area di riqualificazione_Ex manifattura Tabacchi

Tipologia di trasformazione urbana: Recupero e rifunzionalizzazione di aree ex industriali

Uso storico: area produttiva industriale_ Manifattura Tabacchi

Uso Futuro: "Scuola del cinema"

Costo: 280.000.000 euro

Tempi di realizzazione: 2007 - 2012

Stato dell'arte: In via di realizzazione

Interventi del processo di riqualificazione

La riqualificazione del comparto prevede sia il recupero degli edifici sottoposti a vincolo dalla Soprintendenza, sia la realizzazione di nuove edificazioni, All'interno di due degli edifici esistenti (n.4 e n.14) verranno insediate nuove funzioni di interesse pubblico legate al "Polo cine-audio-visuale", tra cui:

1. la sede del Dipartimento Lombardia della Fondazione Cineteca Italiana
2. il Museo e archivio interattivo del Cinema (MIC, già operativo), le Scuole Civiche del Cinema
3. residenze temporanee per studenti e residenza libera per oltre 32.000 mq.
4. una grande struttura per il commercio oltre 8.000 mq.
5. altre funzioni compatibili per 6.000 mq.
6. anche un centro anziani del Comune di Milano e un asilo
8. la caserma dei Carabinieri (già presente nell'area)

Immagini storiche



Fig. 93. Immagini relative alla dismissione del plesso.



Fig. 94. Ingresso monumentale della fabbrica.



Fig. 95. Ingresso monumentale con il plesso in piena attività, anni '70.

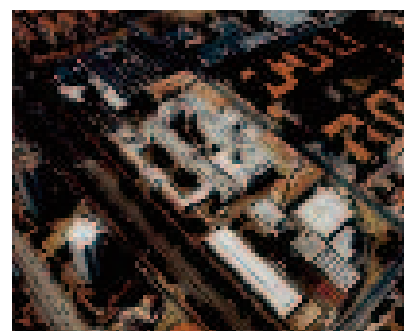


Fig. 96. Foto aerea attuale.

Immagini stato dell'arte



Fig. 97. Foto aerea della rigenerazione in atto.

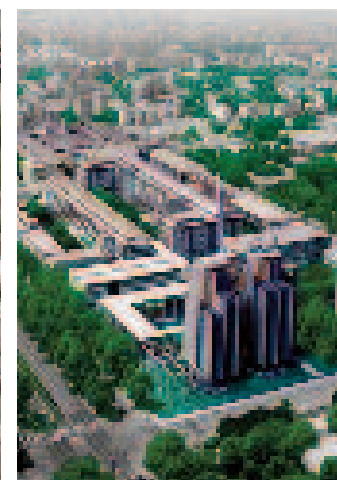


Fig. 98. rendering di progetto.



Fig. 99. Rendering degli Studi cinematografici



Progetto di riqualificazione del sito industriale

Evoluzione storica in sintesi

È il 1930 quando viene posto a terra il primo mattone del complesso edilizio industriale delle Manifatture Tabacchi di Milano, per terminare il suo assetto architettonico definitivo nel 1960 ed essere dismesso definitivamente, come destinazione d'uso manifatturiero, nel 1999. La riqualificazione del complesso ex Manifattura Tabacchi di v.le F. Testi è stata avviata con la stipula in data 19 Gennaio 2005 dell'Accordo di Programma, in Variante al Piano Regolatore Generale - P.R.G., tra Regione Lombardia, Comune di Milano, Provincia di Milano, Agenzia del Demanio e Fintecna S.p.A. La Variante Urbanistica trasforma la previsione di P.R.G. da zona omogenea B1, con destinazione funzionale Industriale, a Zona Speciale "Z 21", con la possibilità di insediare un mix funzionale urbano, composto da funzioni private (residenziale, direzionale e commerciale) e pubbliche (Centro Sperimentale del Cinema, le Scuole Civiche del Cinema, il Polo Cine-Audio-Visuale, la Residenza temporanea, la Residenza Universitaria, la Residenza Sociale con al piede il Centro Ricreativo Anziani, l'asilo e la caserma).

Il P.I.I. Manifattura Tabacchi presentato dalla società proprietaria dell'area, la Quadrifoglio S.p.A, è stato adottato dal Comune di Milano nel maggio 2006 e successivamente approvato con la delibera di Giunta n.143 del 26/012/2007. Nel 2007 è stata stipulata la convenzione tra il Comune di Milano e la Quadrifoglio Milano S.p.A.

Progetto di riqualificazione

L'operazione prevede che la società proprietaria dell'area (Quadrifoglio Immobiliare S.p.A) sviluppi le nuove funzioni remunerative (residenziale e commerciale) facendosi carico anche della generale riqualificazione dell'intero complesso, lasciando ai soggetti pubblici coinvolti (Comune e Regione) la disponibilità degli edifici 4 e 14 (complessivamente circa 29.000 mq) per l'insediamento del Polo cine-audio-visivo della Regione Lombardia e di alcune altre funzioni pubbliche. La Regione Lombardia, cui è stato assegnato l'edificio 14 in comodato d'uso per 99

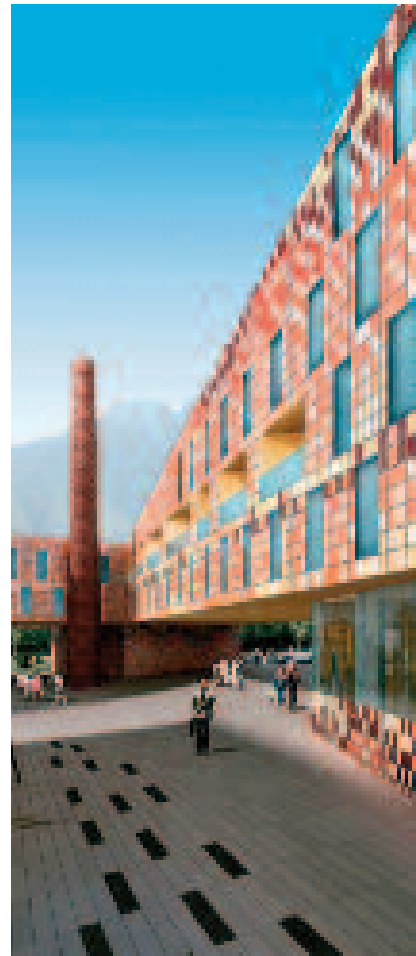


Fig. 100. Nuova Piazza in prospettiva.



Fig. 101. Il museo del cinema.

anni, dovrebbe farsi carico della ristrutturazione dello stesso con fondi propri, per insediarvi la sede del Dipartimento Lombardia della Fondazione Cineteca Italiana. Per la riqualificazione dell'edificio 4, che dovrà ospitare le restanti parti del polo cine-audio-visivo, più un mix di altre funzioni pubbliche e private, è prevista la trasformazione tramite project financing (un primo bando è stato pubblicato all'inizio del 2011).

Situazione odierna dello stato d'opera

La Fondazione Centro Sperimentale di Cinematografia, è la più importante istituzione italiana di insegnamento, ricerca e sperimentazione nel campo della cinematografia. La Fondazione ha inoltre la Cineteca Nazionale che conserva un patrimonio filmico italiano con oltre 100 mila copie e il Museo interattivo del Cinema prevalentemente rivolto alle scuole di ogni ordine e grado.

A seguito della visita che la commissione cultura ha effettuato al Centro Sperimentale di Cinematografia di Milano, si è discusso della possibilità che i tagli previsti nella spending review possano far chiudere la Fondazione per incorporarla all'Istituto Luce, alle dipendenze del Ministero della Cultura, ostacolando la Regione Lombardia a programmare gli interventi e finanziare i progetti e le attività e quindi la vita del Centro stesso.¹



Fig. 102. Rendering dell'area di progetto dell'area di progetto ex Manifattura atabacchi Milano.

TABELLA RIASSUNTIVA

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
PUBBLICI										
Comune di Milano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regione Lombardia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Provincia di Milano	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Agenzia del Demanio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PRIVATI										
Quadrifoglio S.p.A (composta dalla Fintecna S.p.A. e dalla Pirelli FE - oggi Prelios)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manifattura Milano S.p.A.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tipologia di partecipazione pubblico-privata: Società di Trasformazione Urbana

SIN **Il decreto del Ministero dell'Ambiente:¹**
 (art. 17 del D.M. 471/99, art. 251 del D.Lgs 152/06)
 Il sito non è inserito nel piano nazionale delle bonifiche

Finanziamento all'opera: Il costo complessivo della trasformazione è di circa € 280.000.000. Per la riqualificazione dell'edificio 14 la Regione Lombardia ha stanziato 8 milioni di €, mentre il costo della trasformazione dell'edificio 4 è di stato stimato (da studio di fattibilità per il project financing) nell'ordine di 16 milioni di €

Processo e strumenti attuativi

Planimetria dell'intervento:

1. la sede del Dipartimento Lombardia della Fondazione Cineteca Italiana
2. il Museo e archivio interattivo del Cinema
3. residenze temporanee per studenti e residenza libera
4. struttura per il commercio
5. altre funzioni compatibili per 6.000 mq.
6. centro anziani e un asilo
8. la caserma dei Carabinieri (già presente nell'area)

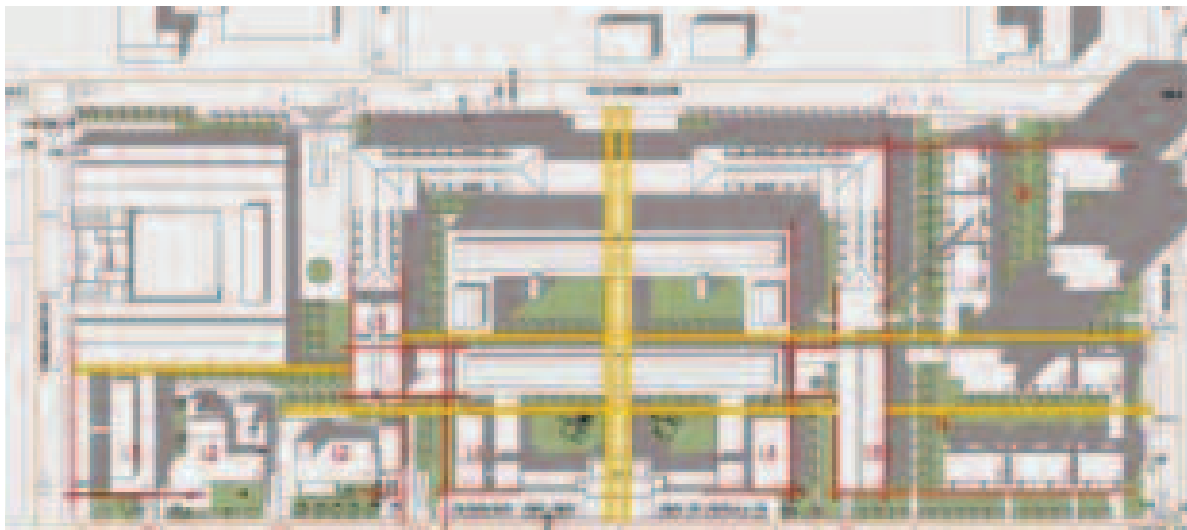


Fig. 103. Planimetria dell'intervento

Rapporto con gli strumenti di pianificazione:

Nel 2005 viene avviata la riqualificazione con la stipula dell'accordo di programma in variante PRG, tra Regione, Provincia, Comune, Agenzia del Demanio e Finteca S.p.A. la Quadrifoglio S.p.A. è la proprietaria dell'area, nel 2006 presenta al Comune il PII per l'area. Nel 2007 viene stipulata la convenzione tra il Comune e la società. La Variante Urbanistica trasforma la previsione di P.R.G. da zona omogenea B1, con destinazione funzionale Industriale, a Zona Speciale "Z 21", con la possibilità di insediare un mix funzionale urbano. Le funzioni private sono residenza libera, commercio e funzioni compatibili. Quelle pubbliche e d'interesse generale sono il Centro Sperimentale del Cinema, le Scuole Civiche del Cinema, il Polo Cine-Audio-Visuale, la Residenza temporanea, la Residenza Universitaria, la Residenza Sociale con al piede il Centro Ricreativo Anziani, l'asilo e la caserma.

Procedura amministrativa:

Il Programma Integrato di Intervento "riqualificazione ex manifattura Tabacchi" è stato adottato dalla Giunta Comunale con delibera nel 2006 e approvato dalla Giunta Comunale con delibera nel 2007.

Nel 2011 la Infrastrutture Lombarde S.p.A. per conto della Regione Lombardia ha pubblicato un bando per l'affidamento della concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, la ri-

qualificazione dell'Edificio denominato "4" della Ex Manifattura Tabacchi in Milano "destinato ad ospitare il Polo Cine – Audio – Visuale comprendente le Scuole Civiche del Comune di Milano, gli Spazi per la Fondazione Cineteca Italiana ed il Centro cine-audio-visuale".

Strumento attuativo:

Il programma integrato di intervento presentato dalla Quadrifoglio Milano S.p.A. al comune nel 2006 ed approvato, è lo strumento attuativo disposto per la riqualificazione dell'area.

Soggetti coinvolti:

Il soggetto proprietario e sviluppatore è la Quadrifoglio S.p.A, una società costituita da Fintecna S.p.A. e Pirelli RE. Fintecna aveva ottenuto l'area dall'agenzia del Demanio (proprietaria dei beni immobiliari dell'area) con il compito di valorizzarla e dismetterla. L'area, di proprietà della jv Pirelli RE/Fintecna (con una quota del 50% ciascuno) che agisce in qualità di developer.

Costi e finanziamenti:

Il costo complessivo per l'area da riqualificare ammonta a 280.000.000 euro. Per la riqualificazione dell'edificio 14 la regione ha stanziato 8.000.000 euro. Per la trasformazione dell'edificio 4 (stimato dallo studio di fattibilità per il project financing) ammonta a 16.000.000 euro. I lavori partiranno avranno l'avvio nei primi mesi del 2007 per un costo di oltre 7,8 milioni di euro, finanziati quasi interamente dalla regione. Attualmente l'ex Manifattura Tabacchi è in mano a due società che si dividono la proprietà al 50%, una è Fintecna, agenzia del Ministero del Tesoro a capitale pubblico, l'altra è Metropolis, che raggruppa una serie di soci a capitale privato, tra cui Baldassini-Tognozzi-Pontello, Consorzio Etruria e Salvatore Ligresti attraverso FondiariaSai). Lo scopo di entrambe è quello di realizzare il massimo profitto possibile dalla vendita o dal recupero dell'intera area che è di 103.000mq circa e sulla quale insistono almeno 16 edifici compreso il Teatro Puccini.

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione ai diversi livelli territoriali

Manifatture Milano è un importante intervento di riqualificazione e valorizzazione delle aree e degli immobili della ex Manifattura Tabacchi che ha in sé l'obiettivo di riconsegnare all'"Uomo" la sua città attraverso l'idea innovativa di "cittadella pedonale" che recupera, insieme alla funzionalità e alla comodità, anche il concetto del vivere felice. Gli ambienti per le funzioni private saranno realizzati, all'interno dell'antica struttura dell'edificio 2, utilizzando moderne tecnologie costruttive orientate a garantire un elevato comfort contestualizzato in uno scenario gradevole e qualificante. Gli spazi esterni saranno riservati alla circolazione pedonale, resa piacevole dal curato disegno delle sistemazioni a verde di tutti i percorsi che caratterizzeranno la cittadella pedonale di Manifatture Milano. Il recupero degli edifici sarà condotto prestando attenzione alle caratteristiche più significative degli stessi, integrandole con tutti i componenti e le prestazioni necessarie per il vivere odierno.

Il progetto è finalizzato alla completa riqualificazione dello stabile attraverso la riconversione del comparto in un polo cine-audio-visuale all'interno del quale collocare attività di promozione, ricerca e produzione legate al settore. Il punto di forza di questo secondo progetto è rappresentato dall'attenzione nei confronti delle tecnologie digitali, che ne costituiscono proprio il valore aggiunto. Le potenzialità del settore e la vocazione alle nuove tecnologie consentono la creazione di una forte sinergia tra le attività di conservazione e valorizzazione del patrimonio e quelle finalizzate alla divulgazione e alla fruizione da parte del pubblico.

Il progetto di riconversione non attiva politiche che possano far competere la città nello scenario internazionale.

Torino_ Ex Officine Savigliano

Il sito e la genesi della processo industriale

Non è del tutto corretto definirla zona o quartiere, la Spina 3 di Torino è più che altro un progetto, nato solamente negli ultimi anni, che prevede la ricostruzione ed il rimodernamento di diverse zone e quartieri di Torino che fino a pochi anni fa erano zone industriali o inutilizzate, con l'obiettivo di costruire un'area che attraversi la città da Nord a Sud, tramite non solo la costruzione di nuove aree residenziali, in stile architettonico moderno, ma anche con l'inserimento di opere d'arte moderna e contemporanea di artisti di fama mondiale.

Fondata nel 1880, la Società Nazionale Officine di Savigliano, nel cui stabilimento lavorano circa 640 operai, orienta la propria attività verso la produzione di materiale rotabile. Nel 1881 assorbe la Società Anonima Italiana Ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici, azienda torinese di capitale belga, ereditandone la forza lavoro (circa 700 dipendenti) e lo stabilimento di corso Mortara. Un passaggio che consente di affiancare alle tradizionali lavorazioni di materiale rotabile quelle di macchinari elettrici, portando a un aumento della manodopera nello stabilimento di Savigliano e in quello di Torino, dove nel 1914, lavorano 978 dipendenti. Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, la società si presenta come una realtà adatta a sostenere lo sforzo richiesto dalla nuova produzione di guerra, che vede impegnata una forza lavoro altamente qualificata, composta, a Torino, da 300 impiegati e 1.300 operai, chiamati a produrre granate, porta siluri, carri ferroviari trattori, telefoni militari da campo, apparecchi radio e vari tipi di macchinari elettrici. I bombardamenti alleati, le mine tedesche e gli scontri insurrezionali dell'aprile 1945 lasciano allo stabilimento di Torino un'eredità pesante, che però non impedisce la ripresa dei lavori già nel maggio 1945, quando le Ferrovie dello Stato commissionano alla SNOS la ricostruzione di quattro locomotori elettrici danneggiati dagli eventi bellici. Negli anni successivi, l'attività dell'azienda riprende attraversando fasi alterne fino al 1960, quando a seguito di una profonda crisi la SNOS, che impiega circa 4.000 dipendenti, è costretta a un ridimensionamento che vede la cessione alla Fiat del comparto ferroviario, che continua la produzione nello stabilimento di Savigliano fino al 2000, anno in cui il complesso è ceduto alla Alstom, azienda francese leader nell'ingegneria ferroviaria. Il complesso di Torino conosce invece un destino differente. La presenza dell'ENEL come principale committente orienta la produzione aziendale verso la fabbricazione di alternatori, trasformatori e impianti elettrici. Il 1975 segna l'ultima fase di riconversione dell'azienda: acquisita dalla statunitense General Electric, passa dall'attività di produzione a quella di manutenzione. Ridotto a 80 dipendenti, lo stabilimento di Torino chiuderà definitivamente i battenti nel 2005. Oggi, sull'area ex SNOS, sorgono un centro commerciale e dei complessi residenziali.

Torino

progetto di riconversione _ IL RIDESEGNO DELLA MORFOLOGIA URBANA



Fig. 104. Localizzazione geografica in territorio comunale

Dati dimensionali

<p>Piemonte</p> <p>Superficie: 25.402 Km²</p> <p>Popolazione: 4.467.914 ab. (2012 ISTAT)</p>			<p>Popolazione città di Torino</p> <p>905 352 ab. (2012 Istat)</p>
			<p>Localizzazione dell' area interessata</p> <p>interno al perimetro della città consolidata</p>
			<p>Superficie dell'intervento</p> <p>sup. compresa nel piano: 4 ha.</p>
			<p>Soggetti coinvolti</p> <p>SNoS spa, partecipata dalla Finpiemonte spa e Impresa Rosso spa, Comune di Torino</p>
			<p>Costi</p> <p>111 milioni di euro</p>
			<p>Stato di avanzamento dell'intervento</p> <p>completato per il 70% del progetto</p>
			<p>Funzioni</p> <p>-</p>

Fig. 105. Degrado delle strutture conseguenza dello stato di abbandono.

Dati dimensionali del progetto di rigenerazione urbana

Localizzazione: Città di Torino.

Dimesione dell'area: 4 ha. circa.

Superfici:

precedenti l'intervento - 3 ha. (di progetto)

s.u.l. totale - 42.000 mq.

terziario e produttivo avanzato: 26.400 mq

commercio e ristorazione: 12.600 mq;

residenza: 3.000 mq.

Dati progettuali dell'area di riqualificazione_Ex officine Savigliano

Tipologia di trasformazione urbana: Recupero e rifunzionalizzazione di aree ex industriali

Uso storico: area produttiva industriale_ Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS)

Uso Futuro: "Centro Polifunzionale"

Costo: 111.000 euro

Tempi di realizzazione: 2003 - 2009

Stato dell'arte: Completo al 70% del progetto

Interventi del processo di riqualificazione

L'area è suddivisa in sette macrozone, create in corrispondenza di altrettanti fabbricati industriali dismessi intorno agli anni ottanta. Rispettivamente, i tre ex impianti siderurgici della ex Fiat Ferriere divenuta poi Teksid (Valdocco, Vitali, Valdellatorre), più gli ex stabilimenti Michelin, Paracchi, Fiat Nole, Ingest, fino alle Officine Savigliano, la riqualifica prevede nell'area l'inserimento di nuove funzioni:

1. due parchi tecnologici, nati da operazioni di trasformazione urbana
2. omplesso residenziale Isole nel Parco dove è situato uno degli edifici più alti della città, la residenza La Torre (70 m)
3. centro commerciale Dora (comprensivo della multisala cinematografica The Space, ipermercato Ipercoop, una galleria commerciale e parcheggio multipiano)
4. nuovi insediamenti residenziali, per complessivi 350 alloggi
5. villaggio media per le Olimpiadi costituito da tre torri da circa 70 metri. Dopo il 2006, il villaggio media è stato riconvertito quasi per intero a residenza popolare
6. comprensorio di terziario (il Vitalipark), più un misto di residenziale e terziario che comprende l'ipermercato della catena Bennet, l'Art Hotel Olympic ed una torre di 55 metri.
7. nuova sede della curia di Torino
8. realizzazione del parco Dora (450.000 m²)
9. sarà in gran parte "stombato" il fiume Dora Riparia che fu interrato all'epoca dell'espansione industriale. Il fiume tornerà quindi a scorrere in superficie lungo tutto il suo corso.

Immagini storiche

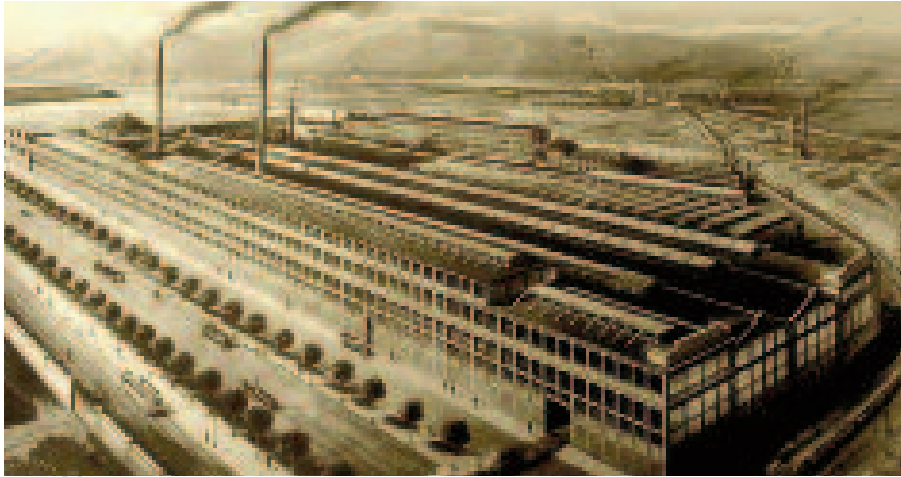


Fig. 106. Illustrazione del plesso industriale in piena attività produttiva.

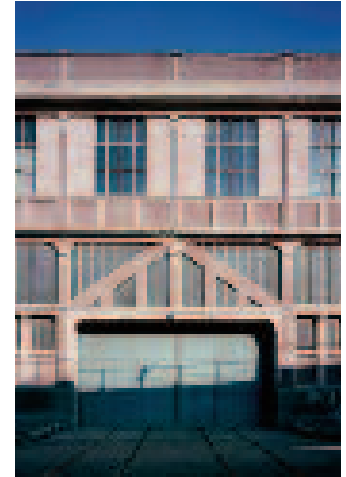


Fig. 107. Ingresso secondario.

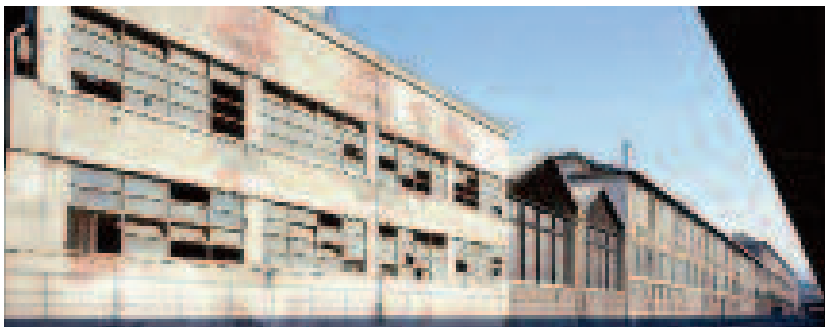


Fig. 108. Degrado delle strutture conseguenza dello stato di abbandono.

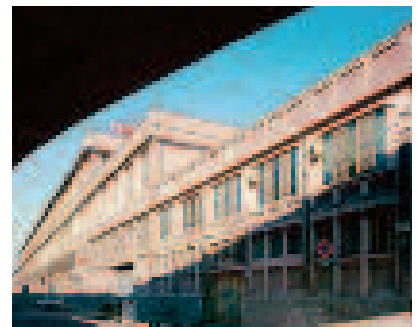


Fig. 109. Fronte Sud.

Immagini stato dell'arte



Fig. 110. Skyline del nuovo tessuto adibito a residenza e terziari.

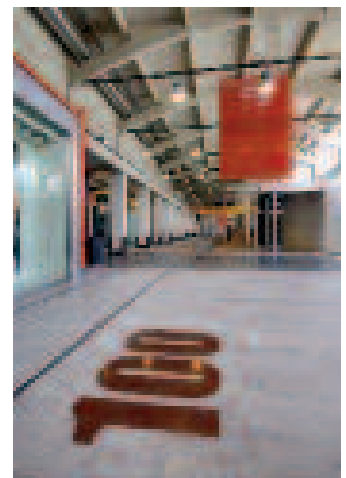


Fig. 111. Magazzini Medusa.

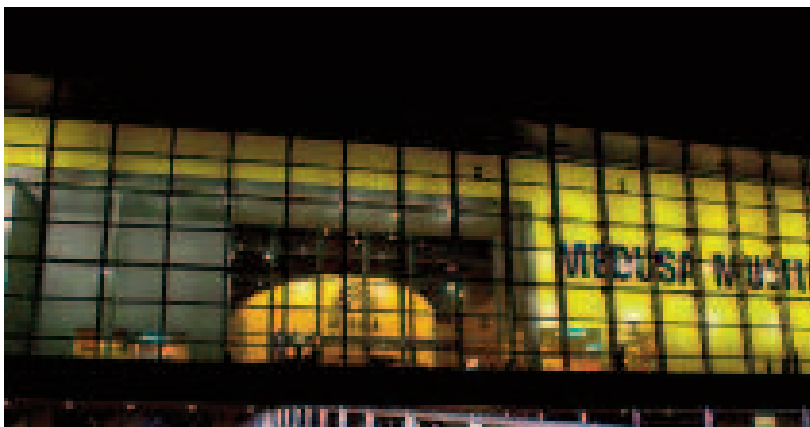


Fig. 112. Sala Cinematografica.



Fig. 113. Assi di connessione urbana.

Progetto di riqualificazione del sito industriale

Genesi del processo di rigenerazione in sintesi

Il territorio urbano che attraversa da nord a sud la vasta sezione centrale della città sta cambiando. Torino ha scelto di non associare il progetto del suo sviluppo ad una fase di nuova espansione della città, orientando invece le prospettive del suo rilancio verso un processo di trasformazione, completamento, riorganizzazione di aree esistenti, già urbanizzate. Di queste le più significative sono quelle coinvolte in prevalenza nel precedente processo di crescita della "città industriale" che hanno ormai completato e concluso il loro ciclo funzionale. Sono le aree dei grandi complessi del sistema produttivo torinese, ormai da tempo dismessi, ma anche dei grandi servizi ottocenteschi che hanno supportato l'organizzazione della città moderna. Il tracciato ferroviario che dalla fine dell'800 attraversa la città da nord a sud ha costituito una condizione strategica per orientare e favorire lo sviluppo della città del '900 e di queste specifiche aree poste ai margini di un asse di forte accessibilità. D'altra parte ha rappresentato per la città nel suo complesso un elemento forte di separazione, un limite, una frattura. Il progetto urbano previsto dal Piano Regolatore Generale per la Spina Centrale, una delle tre assialità che strutturano alla grande scala la trasformazione della città, coglie l'opportunità offerta dalla riorganizzazione del nodo ferroviario di Torino per configurare una forte operazione di rinnovamento urbano.

Caratteri del progetto

Gli interventi sulla Spina Centrale si propongono di riqualificare aree industriali dismesse localizzate nel settore centrale della città, da nord fino all'area Lingotto, creando nuove condizioni di centralità urbana, integrando fisicamente, funzionalmente, morfologicamente parti di città oggi separate dal tracciato ferroviario. La realizzazione del Passante Ferroviario, che prevede il potenziamento della ferrovia come asse di trasporto pubblico di livello urbano, metropolitano, regionale, nazionale e internazionale, viene intrecciato alla scelta di abbassare il piano del ferro, di recuperare gli spazi in superficie, cancellando la frattura determinata dalla ferrovia. L'aspetto innovativo è stato quello di inserire su una scelta trasportistica, un'idea che ha



Fig. 114. Ingresso secondario.



Fig. 115. Prospetto settentrionale.

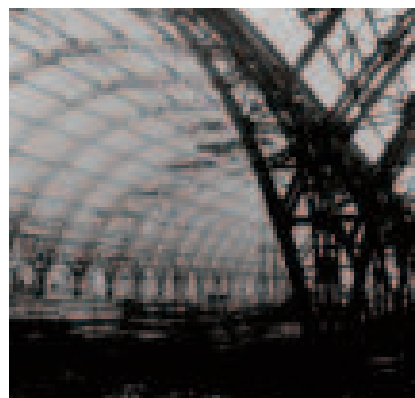


Fig. 116. Gli Hangar in piena attività.

dato valore aggiunto all'operazione in senso urbano. In primo luogo in termini ambientali, prevedendo la copertura totale del percorso ferroviario e la creazione di un grande viale, individuando quindi un elemento di immagine e di qualità urbana di grande rilievo. In secondo luogo in termini di connessione, valorizzando sia la funzione di collegamento ferroviario, sia quella di nuova accessibilità urbana dovuta al nuovo asse viario, che si collega con la viabilità e la città esistente. L'elemento qualificante della Spina e della sua estensione nel territorio urbano e metropolitano è quindi la continuità del rinnovo urbano lungo un asse di forte accessibilità. La sistemazione superficiale del progetto Passante ha attivato una forte operazione di riqualificazione urbana che ha affiancato alla realizzazione di aree verdi attrezzate e spazi di relazione, la progettazione di un lavoro artistico unitario: il progetto "Gli artisti del Passante". 11 opere d'arte contemporanea sono in corso di collocazione lungo il percorso del nuovo viale della Spina Centrale, tra corso Turati e corso Ferrucci: gli artisti coinvolti sono Walter Pichler, Giovanni Anselmo, Luigi Mainolfi, Giulio Paolini, Ulrich Rückriem, Gilberto Zorio, Per Kirkeby (opera inaugurata nel 2005), Mario Mertz e Giuseppe Penone (inaugurate nel 2002).

Situazione odierna dello stato d'opera

"La Spina 3 di Torino": riqualificazione del quartiere e la voce dei cittadini La Spina 3 di Torino ha subito negli ultimi anni una radicale trasformazione. La sua metamorfosi, da area industriale, con oltre 20.000 lavoratori impiegati nelle fabbriche FIAT e Michelin, a quartiere residenziale, è quasi completata. Con il suo libro dal titolo "La Spina 3 di Torino", presentato lo scorso 24 novembre alla libreria Comunardi, Ezio Boero tira le somme sui risultati ottenuti e su quelli mancati da uno dei piani di riqualificazione più ambiziosi in Europa.

"È stato fatto molto per l'area di cui ci occupiamo - spiega l'autore, membro del Comitato Dora Spina 3 - e molti soldi sono stati investiti. Ma quel che è mancato in questo piano urbanistico è la partecipazione dei residenti, il cui parere non è mai stato ascoltato. La pianificazione della ristrutturazione non ha previsto un momento di dialogo, e il Comitato Parco Dora, gestito dal comune, non ha assolutamente aiutato in questa direzione".



Fig. 116. Nuovi spazi per attività

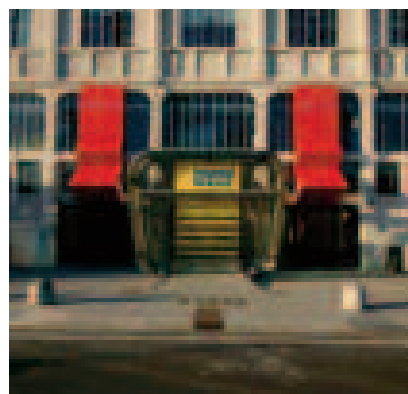


Fig. 117. Nuovi spazi di progetto.

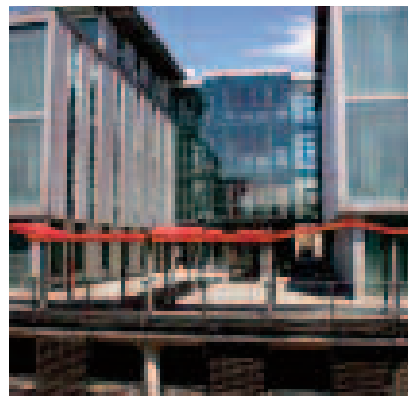


Fig. 118. Nuovi spazi di connessione.

TABELLA RIASSUNTIVA

Soggetti	Competenza						Livello			
	Prop. di aree ed edifici	Decisionale	Finanziario	Imprenditoriale	Gestore di serv.	Attivatore di reti	Locale	Regionale	Nazionale	Europeo
PUBBLICI										
Amministrazione Comunale	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Città di Torino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ministero LL.P.P.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PRIVATI										
Società SNOS S.p.A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
IMPRESA ROSSO S.p.A.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FINPIEMONTE partecipaz. S.p.A. (soc. mista pubb.-priv. a prevalente capitale della Reg. Piemonte)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tipologia di partecipazione pubblico-privata: Società di Trasformazione Urbana

SIN **Il decreto del Ministero dell'Ambiente:**
 (art. 17 del D.M. 471/99, art. 251 del D.Lgs 152/06)
 Il sito non è inserito nel piano nazionale delle bonifiche

Costi di intervento e di finanziamenti: costo intervento circa 90 milioni euro, in parte finanziato con fondi dell'Unione Europea (Docup 2000-2006, obiettivo 2)

Processo e strumenti attuativi

1. 2 parchi tecnologici 2. complesso residenziale 3. centro commerciale Dora 4. nuovi insediamenti residenziali 5. villaggio media per le Olimpiadi 6. comprensorio di terziario 7. nuova sede della curia di Torino 8. parco Dora

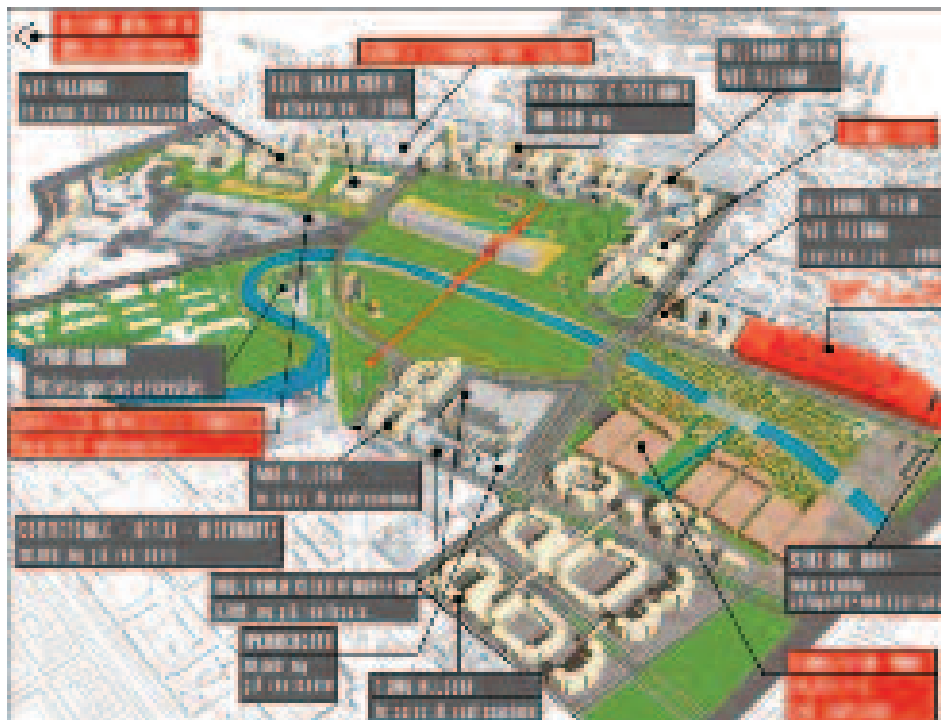


Fig. 118. Planimetria degli interventi e zonizzazione degli ambiti.

Rapporto con gli strumenti di pianificazione:

L'approvazione del PRG nel 1995, ha innescato il processo di trasformazione urbana. da allora in poi un susseguirsi di interventi progettati nell'ambito del primo Piano Strategico e ai fini della scadenza olimpica del 2006, concretizzando nuove modalità di intervento urbanistico, con la definizione dei cosiddetti Programmi Complessi (PC). La formazione di Piani di Riqualificazione Urbana si avvia a Torino nel 1994 e il primo accordo di programma viene firmato nel luglio 1998; tutti gli altri seguono nell'arco di sei mesi, anche per l'approssimarsi della scadenza imposta dalla legge (31.12.1998). Nel 2003, al momento dell'elaborazione dell'ultimo PRU, la SNOS stava concludendo l'attività produttiva. L'intervento proposto dal PRU ha previsto una consistente operazione di demolizione e riadattamento dei siti, ad esclusione degli edifici di valore storico tutelati dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici ed Ambientali del Piemonte, per i quali è stato previsto il recupero e la conservazione.

L'intervento è il risultato di una convenzione tra il comune di Torino e la società pubblico-privata SNOS S.P.A. (nata dalla collaborazione tra Finpiemonte e Impresa Rosso), consiste nella riqualificazione dell'area industriale ex officine Savigliano, attraverso il recupero dell'edificio storico e

la demolizione e costruzione di nuovi edifici, per la realizzazione di un centro polifunzionale, destinato ad accogliere aziende di nuova generazione (operanti nei settori dell'innovazione, della tecnologia e del terziario avanzato) integrate con nuove funzioni.

L'intervento, realizzato prevalentemente con risorse private, ha consentito il recupero di un'ampia area industriale dismessa e la sua rifunzionalizzazione in rapporto con il distretto tecnologico della città. L'operazione ha inoltre prodotto occasioni di sviluppo duraturo nel tempo oltre ad una più generale crescita economica dell'area urbana all'interno della quale si inserisce, grazie all'insediamento di operatori di rilievo internazionale e alla creazione di un considerevole numero di nuovi posti di lavoro, suddivisi fra attività terziarie e commerciali.

Procedura amministrativa:

L'intervento è il risultato di una convenzione tra il comune di Torino e la società pubblico-privata SNOS S.P.A. (nata dalla collaborazione tra Finpiemonte e Impresa Rosso), consiste nella riqualificazione dell'area industriale ex officine Savigliano - attraverso il recupero dell'edificio storico e la demolizione e costruzione di nuovi edifici - per la realizzazione di un centro polifunzionale, destinato ad accogliere aziende di nuova generazione (operanti nei settori dell'innovazione, della tecnologia e del terziario avanzato) integrate con nuove funzioni.

L'intervento, realizzato prevalentemente con risorse private, ha consentito il recupero di un'ampia area industriale dismessa e la sua rifunzionalizzazione in rapporto con il distretto tecnologico della città. L'operazione ha inoltre prodotto occasioni di sviluppo duraturo nel tempo oltre ad una più generale crescita economica dell'area urbana all'interno della quale si inserisce, grazie all'insediamento di operatori di rilievo internazionale e alla creazione di un considerevole numero di nuovi posti di lavoro, suddivisi fra attività terziarie e commerciali.

Strumento attuativo:

Il comprensorio dell'ex Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS) è inserito nel Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) dell'ambito 4.13.

Soggetti coinvolti:

IMPRESA ROSSO S.p.A., quale socio della SNOS S.p.A. insieme a FINPIEMONTE PARTECIPAZIONI S.P.A. [società mista pubblico-privata a prevalente capitale della Regione Piemonte].

Costi e finanziamenti:

La nuova realizzazione relativa alla destinazione produttiva è stata in parte finanziata con fondi dell'Unione Europea (Docup 2000-2006, obiettivo 2, Misura 3.2 riguardante "Interventi di riqualificazione locale effettuata da soggetti pubblici"), per un valore di circa 10.5 mil. di Euro. Per la parte relativa alla tutela degli edifici vincolati, la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Torino ha concesso un contributo di circa 0.9 mil di Euro. Il costo complessivo dell'opera di riqualificazione ammonta a 111.500.000 mil. di Euro.

Rilevanza strategica dell'intervento di riqualificazione ai diversi livelli territoriali

L'intervento di riqualificazione si fonda su due obiettivi principali: il recupero morfologico e funzionale dell'area ex industriale e l'integrazione delle nuove attività all'interno della nuova infrastrutturazione di Spina 3. La compresenza di residenze e di attività produttive e commerciali dal forte potere attrattivo ha l'obiettivo di rendere vitale l'area nell'arco di tutta la giornata ed evitare quindi problemi di isolamento e ghettizzazione.

Nel panorama italiano Torino rappresenta il caso più emblematico di città che ha saputo ricostruire il proprio futuro trasformando la profonda crisi industriale che l'ha colpita negli anni '80 e '90 in occasione di sviluppo.

La visione raccolta nel programma del Sindaco Castellani nei primi anni '90, tradotta poi nel Piano Regolatore Generale, nei molti programmi di intervento e nel Piano Strategico, ha consentito di costruire una prospettiva condivisa della città e del suo futuro. I finanziamenti per la destinazione produttiva (10,5 mil. di Euro, Docup ai sensi del Regolamento CE 1260/99 - Obiettivo 2 Misura 3.2) e quelli per gli interventi sugli edifici vincolati (0,9 mil. di Euro concessi dalla Soprintendenza per i BB AA di Torino) risultano già compresi in quelli che saranno i ricavi previsti al termine dell'operazione e che sono stati quantificati in complessivi 122,7 mil. di Euro. L'intervento ha prodotto occasioni di sviluppo duraturo nel tempo, oltre ad una più generale crescita economica del contesto urbano.

Le molte forze pubbliche e private che in questi sedici anni hanno tradotto questa prospettiva in concreta realtà, attraverso complesse e intrecciate azioni, dimostrano che anche nel nostro paese è possibile realizzare progetti ambiziosi, capaci di trasformare i destini di interi territori e di realizzare l'assunto dell'Unione Europea: restituire alle città il loro indispensabile ruolo di motori dello sviluppo.

Parte Quarta

STUDIO DI CASO_ L'Ile de Nantes

Paradigma di redistribuzione di un sistema produttivo



Fig. 119. Piano di interventi atti a rigenerare il "quartiere de la creation" su l'Ile de Nantes.

In relazione alle analisi sulle esperienze condotte al nord Europa sul tema della rigenerazione della aree dismesse produttive e sui diversi metodi di riqualificazione urbana, si è scelto di adottare l'approccio conoscitivo centrato sul **"metodo dello Studio di Caso"** per descrivere e analizzare i fenomeni organizzativi, le procedure e gli strumenti adoperati in una realtà specifica, per l'appunto lo studio riguarda il progetto di riconversione del Cantiere Navale di Dubingeon di Nantes (un'isola al centro della città fluviale, sulla Loira) avviato nel 2000, che investe 120 milioni di euro per modificare le funzioni strategiche della città trasformandola in area metropolitana di servizi, in grado di sviluppare un nuovo modello economico con forti connotazioni sociali, creatività e sostenibilità ambientale sono gli obiettivi trapiantati dal progetto, rivolto alla mutazione del centro in un cosiddetto "metacentro", la cui funzione non è solo di servizio per l'area metropolitana, ma anche traino simbolico e immaginario, polo strategico capace di attrarre servizi, ma anche residenza di qualità. **Obiettivo** di questa **analisi investigativa** è la formulazione di un paradigma di buone pratiche utile all'elaborazione di un **modello di accrescimento della città**, che permetta la conservazione e il rilancio delle identità del territorio, indagando i possibili ruoli che, in differenti contesti, le aree dismesse riescono ad assumere individuando gli interessi economici che le politiche di riconversione di tali aree possono mobilitare.

4.2. Metodologia di analisi per lo Studio di Caso

Negli ultimi decenni in Europa molte città si sono impegnate a mettere in atto **politiche attive di riqualificazione**, ripristinando quartieri degradati dallo sviluppo economico, in seguito a queste si sono aggiunti importanti integratori: le politiche culturali, sottese in un primo momento allo sviluppo di eventi, esposizioni o attività sportive, ma anche rassegne e festival, dagli anni '90 in poi, le politiche di riqualificazione hanno visto sempre più dar spazio alla **"cultura"**.¹⁰³

Alla luce di queste considerazioni, la ricerca intende costruire un quadro conoscitivo di supporto all'individuazione di una strada propositiva per l'attivazione di rigenerazione urbana nelle aree dismesse. A tal proposito, viene individuata nella metodologia dell'**indagine critica**¹⁰⁴ di un caso concreto, quale il processo di riqualificazione urbana in atto a Nantes nell'ambito del "Quartiere de la creation", il parametro di valutazione ottimale per la conoscenza del fenomeno.

Il progetto culturale di Nantes, intervenuto su un'ex area industriale di 355 ettari, collocata su un'isola un tempo destinata ad un cantiere navale dismesso negli anni Ottanta, risulta uno degli ottimi esempi di riabilitazione in atto in Europa, questi luoghi reinventandosi completamente sono riusciti a far fronte alle necessità stesse della città, un modello alternativo di innovazione ha saputo dare delle risposte inedite ai bisogni dei loro cittadini, risolvendo l'economia, contrastando i grandi tassi di disoccupazione conseguenti allo smantellamento delle industrie e restituendo un volto nuovo alla geografia dei luoghi.

L'oggetto della ricerca riguarda lo studio del progetto di rivitalizzazione de **l'Ile de Nantes** e il modello di innovazione vincente che ha visto la cultura come fulcro per la rigenerazione urbana.

Il caso è stato selezionato per la sua rappresentatività non solo per l'alto livello e l'eccezionalità dei risultati conseguiti, ma anche in quanto espressione, come vedremo, di collaudati meccanismi d'intervento e di un diffuso livello di qualità edilizia e urbana.

Da una prima analisi emergono tre caratteri preminenti del progetto, individuati da:

Multiscalarità

la capacità del progetto di mettere a sistema interventi declinati alle diverse scale territoriali e la sfida nell'effettuare valutazioni di carattere strutturale e strategico alla scala urbana (capacità di combinare "sistemi relazionali lunghi" e "sistemi relazionali corti");

Governance

nuove forme di *governance* territoriale e più efficaci forme di coordinamento verticale tra tutti i livelli amministrativi (nazionale, regionale e locale) e di coordinamento orizzontale tra tutti gli attori coinvolti nella "costruzione della città";

Multidisciplinarietà

il carattere innovativo dell'approccio metodologico multidisciplinare in cui sono attivati una pluralità di interventi convergenti. Ciascun intervento se pur settoriale, viene pensato e attuato valutandone le strette connessioni e i possibili effetti sull'organizzazione complessiva della vita urbana.

¹⁰³ Sul tema della cultura nella rigenerazione urbana consultare: Carta M., (2013), Reimagining Urbanism. Città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano, Trento, List Lab, 2013.

¹⁰⁴ Soy K. S., (1997), *The Case Study as a Research Method*, University of Texas.

Studio di caso

ILE DE NANTES (NANTES): “Città della Cultura”

[scheda tecnica]

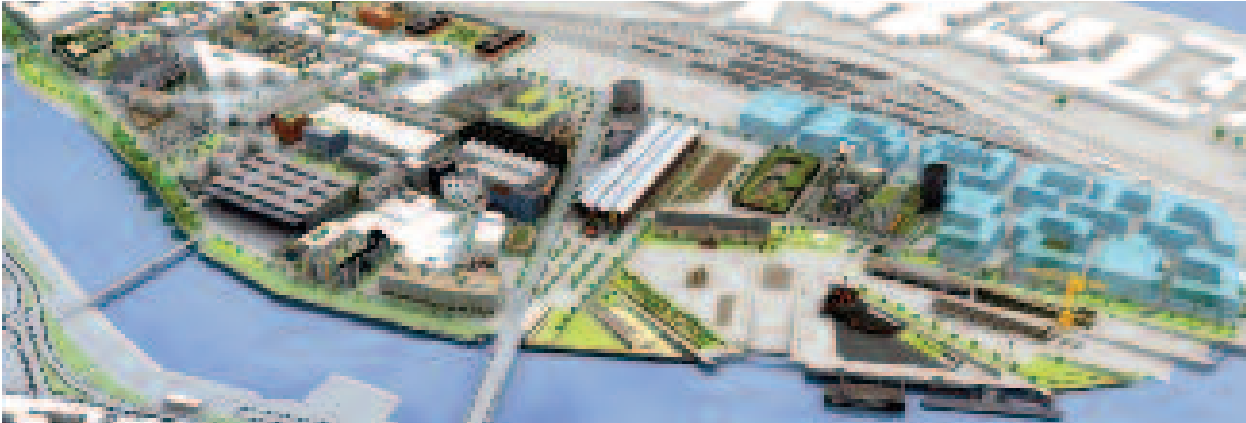


Fig. 120. Rendering dell'Ile de Nantes con focus sul Quartiere de la création

Geografia dell'isola

Situata sulle rive della costa atlantica, è il sesto più grande centro urbano della Francia, Nantes è una città a bassa densità (1.000 abitanti per km²), con 6000 ettari di superficie e 550.000 abitanti.

Città sorta sulla confluenza della Loira con l'Erdre e attraversata dai bracci dei due fiumi e da numerosi altri corsi d'acqua, era chiamata dai francesi “*Venice de l'Ouest*”, la Venezia dell'Ovest, tale particolarità geomorfologica ha determinato le condizioni fisiche che hanno guidato i processi insediativi e di infrastrutturazione del territorio, infatti, la città è caratterizzata principalmente dal suo rapporto con l'acqua, che è all'origine della formazione urbana con la sua storia lunga quasi 3000 anni, fu originariamente una fortezza del commercio e delle costruzioni navali, fino alla chiusura dei cantieri navali che hanno causato una profonda crisi economica intorno alla fine degli anni '80, è per questo motivo che in prossimità del centro storico della città, l'Isola di Nantes “*Ile de Nantes*” conserva una riconoscibilità ambientale dei segni originali della produttività a testimonianza della storia industriale e navale.

Dati di Progetto

Località	Ile de Nantes
Comune	Nantes, Francia
Committente	Nantes Métropole; Ville de Nantes
Gestore	SAMOA (Société d'Aménagement de la Métropole ouest-Atlantique)
Progettisti	Alexander Chemetoff paesaggista, Jean-Louis Berthomieu urbanista
area d'Intervento	335 ha di intervento
progetto	1999 concorso, 2002-2007 realizzazione, in corso
tipo di intervento	70 ha di spazi pubblici, 125.000 mq di residenza di cui 25% edilizia sociale, 100.000 mq di grandi attrezzature, 6500 alloggi

4.4. Strategie d'intervento

Ormai da vent'anni in Francia la dimensione operativa dell'urbanistica si identifica con l'espressione *projet urbain*. Si tratta di un concetto che sintetizza una complessità rintracciabile nella capacità di gestire operazioni di trasformazione urbana attraverso complessi meccanismi economico-finanziari e concertativi; un concetto che si traduce in una riflessione sulle pratiche che consentono all'urbanistica, all'architettura, all'ingegneria infrastrutturale e alla progettazione del paesaggio di convergere verso l'obiettivo della qualità urbana e della centralità dello spazio pubblico.

Tale percorso inizia con una critica e revisione delle pratiche centralizzate e tecnocratiche degli anni '70 e '80 finalizzata, da un lato, alla ricerca di un approccio più aperto alla discussione e alla negoziazione, dall'altro, all'assunzione della città come fatto innanzitutto fisico e morfologico. Diversi autori hanno riconosciuto l'importanza rivestita dal dibattito e da alcune esperienze maturate in Italia a partire dai primi decenni degli anni '60 nella definizione di alcune tappe di questo percorso francese al progetto urbano. Un percorso che, a differenza di quanto è avvenuto nel nostro paese, ha visto l'avvio di progetti e realizzazioni importanti nel campo della riqualificazione urbana, riguardanti città medie e piccole (*Lyon, Bordeaux, Aix-en-Provence, Lille, Amiens, Rennes, Roubaix*, etc.), oltre che ovviamente Parigi e la sua regione metropolitana.

In questi casi, il ricorso al progetto urbano ha significato lavorare sugli aspetti strutturali della complessità urbana a partire dal concetto di spazio pubblico, vero comune denominatore di tutte queste esperienze. Ciò ha significato affrontare problemi spinosi per le nostre città come la valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano, la ricerca della *mixité*, la riqualificazione delle aree dismesse e del periurbano, il ricorso all'architettura del paesaggio come aspetto strutturale della riqualificazione. Il concetto di progetto urbano si è iniziato così a definire sull'onda della ricerca di nuovi strumenti di intervento sulla città, in grado di scardinare la gabbia tecnocratica e centralistica che caratterizzava l'azione urbanistica. Attraverso questo dispositivo si sono ridefiniti i rapporti tra le città, le relazioni tra edifici e spazi aperti, liberandosi inoltre dalle ossessioni formalistiche dell'architettura, riformulando i rapporti tra il ruolo dei tecnici, l'organizzazione e il funzionamento della città, ricercando un rapporto con gli abitanti.

Una serie di progetti per la rivitalizzazione della struttura urbana e la trasformazione dell'economia locale sono quindi stati lanciati con l'obiettivo di dare una nuova identità alla città: l'arrivo del TGV (1988); implementare il settore dei servizi, lo sviluppo delle attività culturali e la creazione di un nuovo sistema di governance basato sulla valutazione dell'area metropolitana hanno guidato una nuova crescita demografica ed economica. Questi processi si sono consolidati con le operazioni di rigenerazione del tessuto urbano esistente ("*Downtown*", "*Madeleine Champs de Mars*", "*Meadows Gauchet Malakoff*") e, in particolare, con il più ambizioso progetto urbano "*Ile de Nantes*". Nella sinergia di questi interventi si è concretizzata la strada per migliorare l'attrattività della città e lo sviluppo di nuove attività commerciali e culturali, registrando un esemplare passaggio dalla crisi industriale degli anni '80 alla creazione di valore, elevando la città, non più solo luogo di produzione ma anche sistema di servizi, a piattaforma regionale.

4.5. Gestione operativa



Fig. 121. Il sistema degli spazi pubblici: Aree esistenti da ristrutturare, 83 ha.

Il progetto per l'*Ile de Nantes* consiste nella trasformazione dell'area di 335 ha dei cantieri navali a spazi portuali sulla Loira in un vero quartiere urbano sviluppandone tutte le funzioni di centralità: habitat di qualità, sviluppo economico, commercio, trasporti collettivi, attrezzature sociali, culturali, ricreative.

Il progetto risultato vincitore al concorso bandito nel 1999, propone una operazione di ricomposizione urbana unitaria e composita allo stesso tempo. In questo senso lo spazio pubblico assume un ruolo centrale come principale strumento per garantire la costruzione del territorio in modo unitario e per combinare le operazioni pubbliche con quelle private in una ottica di sviluppo sostenibile e durevole.



Fig. 122. Il sistema degli spazi pubblici: Nuove aree pubbliche, 72 ha.

Le rive della *Loira* e dell'*Ile de Nantes* costituiscono una parte importante della storia industriale e sociale della città ed in questo senso il progetto si muove a partire da un "principio di introversione".

Tutte le scelte e le ragioni del piano, cioè, sono definite a partire dall'interno della città con una logica di completamento ed ottimizzazione dell'esistente. Questo principio si concretizza su due piani diversi: quello del tessuto e della morfologia urbana e quello degli edifici e del materiale costruito. Da una parte il progetto è fondato sull'attenzione al contesto con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio e le tracce costitutive della storia dei luoghi dando allo stesso tempo un impulso alla trasformazione dello spazio. Il progetto si configura come una grande operazione di ristrutturazione in cui il nuovo programma da costruire è funzionale ad un generale processo di recupero che stabilisce un principio di continuità con la morfologia del tessuto urbano. Dall'altra parte e accanto alle tradizionali funzioni e programmi previsti dal progetto urbano (inserimento di nuovi alloggi, attrezzature, spazi e servizi), prendono posto una serie di azioni volte a riqualificare gli edifici e gli spazi aperti con una sequenza continua di interventi circoscritti.¹⁰⁵

L'obiettivo di riparare e restaurare piuttosto che sostituire l'esistente non impedisce l'innovazione ed è pensato per favorire un "economia di misura", per esempio evitando le demolizioni se un riuso è possibile. Molte delle grandi strutture industriali vengono riconvertite in attrezzature ed uffici secondo una logica di crescita dall'interno. Il "*Plan Guide*" strumento di gestione del processo, definisce dove, come

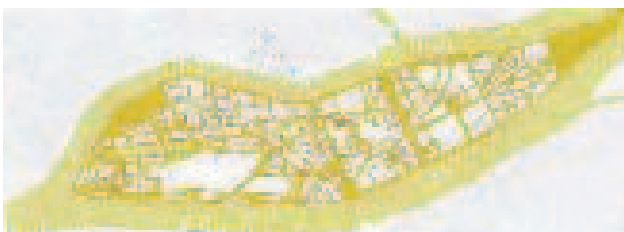


Fig. 123. Il sistema degli spazi pubblici: La Loira, 245 ha.

L'obiettivo di riparare e restaurare piuttosto che sostituire l'esistente non impedisce l'innovazione ed è pensato per favorire un "economia di misura", per esempio evitando le demolizioni se un riuso è possibile. Molte delle grandi strutture industriali vengono riconvertite in attrezzature ed uffici secondo una logica di crescita dall'interno. Il "*Plan Guide*" strumento di gestione del processo, definisce dove, come

Sia le immagini che le informazioni in merito al piano guida della trasformazione dell'isola di Nantes sono tratte dal testo:

Chemetoff A., (2010), *Le plan-guide, L'île de Nantes*, Editeur Archibooks. Nantes.

Berthomieu J. L., (1999), Bureau des Paysages de Nantes. "*Le Plan guide en projet*", ed. MEMO, Nantes.

Kerouanton J. L., (2013), "Reconversions urbaines : de Madeleine - Champ de Mars à l'île de Nantes", 303, *La revue des Pays de la Loire*, n°126, pp.56-65.



Fig. 124. Schizzo di progetto: La continuità dello spazio pubblico consente di far coesistere i diversi frammenti dell'esistente struttura industriale senza demolizioni: La trama dello spazio aperto pubblico si appoggia sugli edifici esistenti.



Fig. 125. Lo stato di progetto al 2003, dettaglio della planimetria degli interventi previsti per l'area Ovest.

e con quale forma debbano essere integrati tutti gli interventi e con quale successione siano realizzati concentrandosi particolarmente sullo spazio aperto mentre è lasciato un margine di flessibilità a tutte le altre operazioni. In questo senso il piano si configura come lo strumento di elaborazione del processo evolutivo dell' *Ile de Nantes*. Sebbene non sia immediatamente riconoscibile un intento paesaggistico nel progetto, è qui derivato un metodo di organizzare la trasformazione e la rigenerazione della città. Il principio fondativo su cui ruotano le scelte trasformatrici è costituito infatti dalla ricostituzione dei legami di connessioni tra la città ed il fiume attraverso la risistemazione paesaggistica delle rive della Loira. La valorizzazione del fiume apporterà dei benefici ambientali oltre a creare un'attrattività per le attività residenziali.¹⁰⁶

Gli assi principali su cui vertono le strategie di progetto sono:

- la definizione del programma di trasformazione a partire dal sito esistente e la costruzione del progetto a partire dagli elementi strutturali presenti;
- la morfologia dei luoghi come "regola";
- progetto come ristrutturazione a scala urbana;
- la definizione del processo evolutivo della trasformazione attraverso le sue fasi di implementazione;
- lavorare sul ruolo di connessione dello spazio aperto e sul ruolo dello spazio pubblico come principio ordinatore;
- principio di introversione, costruzione della città a partire dalla città riutilizzando quello che esiste per fare di più con meno mezzi, una forma di ecologia urbana a base economica.

Promuovere usi multifunzionali, valorizzare il patrimonio locale e incoraggiare la partecipazione sono stati fin da principio gli obiettivi perseguiti nella formulazione del piano di rivitalizzazione.

¹⁰⁵ Farinella R., (2004), "*Riqualificare la città, ritrovare il fiume. Nantes, la Loira, de Nantes*", Paesaggio urbano, n. 6.

¹⁰⁶ Masbounji A., (a cura di), (2003), "*Nantes: La Loire dessin le projet*", Editions de la Villette, Paris.

L'agglomerato ha raccolto la sfida di una nuova tendenza di sviluppo basato su una diversità multifunzionale che rispettasse il patrimonio:

- nel bilanciamento delle funzioni economiche residenziali e urbane e una qualità di vita e dell'ambiente¹⁰⁷
- traendo ispirazione dal patrimonio storico e dalla memoria dei siti

Così, il progetto urbano Île de Nantes riesce ad evitare la demolizione laddove il riutilizzo o la riconversione sembrano possibili.

Il team del progetto Île de Nantes, attribuisce inoltre, grande importanza alla partecipazione di soggetti locali interessati, che devono contribuire attivamente allo sviluppo del progetto.

Viene utilizzato un approccio di "dialogo-guida", favorendo il contributo di tutte le figure pertinenti coinvolte (residenti locali, persone che lavorano nel settore), enti pubblici e privati.

Lo sviluppo dello spazio pubblico è la chiave fondamentale che guida la trasformazione dell'isola, sostiene la sua conversione e pone le basi per una bilanciata e sostenibile conversione alle nuove funzioni:

- creando nuovi luoghi di vita più efficienti
- riconnettendo la città al fiume
- rendendo più permeabile il centro per soddisfare maggiori esigenze
- migliorando la fruibilità degli spazi pubblici attraverso la promozione di modalità alternative di trasporto (sentieri pubblici, piste ciclabili) e l'attuazione di un importante asse di trasporto pubblico (tram, bus);
- ristrutturando le banchine del fiume e valorizzando il patrimonio naturale.

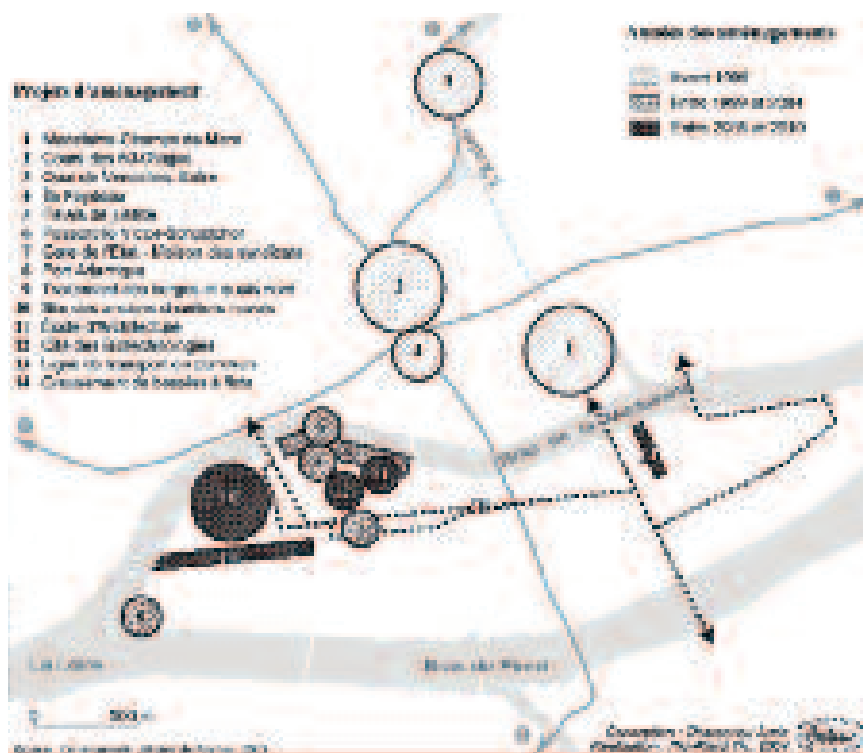


Fig. 126. Lo stato di progetto al 2003, dettaglio della planimetria degli interventi previsti per l'area Ovest.

Dumont M., Andrieu D., (2006), *Qualité urbaine et ville durable à l'épreuve du renouvellement urbain. L'exemple du Grand Projet de Ville Malakoff Pré Gauchet à Nantes*, Norois, n°198, pp.7-20.

¹⁰⁷ R. Farinella R., (2011), "Nantes, 'a pleasant town to live in'", in: www.planum.net - The European Journal of Planning, consultato all'URL www.iledenantes.com <http://www.nantesmetropole.fr/index.jsp>.

4.5.1. Quadro politico ed istituzionale

La trasformazione urbana che Nantes ha subito negli ultimi anni, è stata fortemente influenzata da cambiamenti relativi alla politica locale. Prima delle elezioni di J.M. Ayrault rieletto sindaco, nel 1989, la discontinuità dei governi che si sono succeduti dagli anni '60 hanno impedito la maturazione di una cultura urbana a favore della promozione di obiettivi a lungo termine.

Tra il 1960 e il 1977 lo Stato ha assunto lo sviluppo urbano di Nantes, mentre il comune ha perso il suo ruolo nelle politiche urbane: in associazioni indipendenti, radicali e socialiste, la maggioranza Comunale diretta da André Morice, conferisce sproporzionato potere ai gruppi sociali in declino e allo stesso tempo, dà supporto alle decisioni statali, risultate dopo esperienze disastrose, riguardanti la realizzazione di un asse di attraversamento, il rinnovo del quartiere del "Marchix" e la costruzione della torre "Bretagne"¹.

Nel 1977 Alain Chenard, uscito dalla maggioranza di Morice, guadagna il municipio godendo di una situazione nazionale favorevole, nonostante il risultato, il suo mandato è segnato da una forte opposizione da parte della borghesia locale che riporta a vantaggio il potere della destra, con l'elezione di Michel Chauty in 1983. Il municipio guidato da Chenard si è messo a fuoco sui temi della intercomunalità, con la creazione dell'agenzia urbanistica per l'agglomerato Nantese AURAN nel 1978 e con il raggruppamento di miriade di sindacati esistenti nella struttura unica SIMAN nel 1982, sulle tematiche inerenti al futuro dei cantieri navali minacciati dalla crisi industriale, sullo sviluppo delle nuove politiche culturali, sulla messa in opera del tram per rinnovare i trasporti pubblici e sull'idea di sviluppare un importante parco di case popolari. Obiettivo di Chenard era quello di promuovere nuovi progetti per la sistemazione delle zone del piano, ponendo l'accento sulla necessità di un approccio globale dei problemi dei centri e dei sobborghi in declino: la sua intenzione muoveva a favore di operazioni di miglioramento dell'habitat, capaci di fare partecipare le popolazioni alla definizione degli obiettivi di ri-sistemazione. Queste strategie offrono l'occasione di sperimentare nuovi modi per coinvolgere le associazioni e gli attori che avrebbero investito nel campo della riqualificazione dei tessuti urbani. Il termine "progetto urbano" diventa allora sinonimo di "progetto concertato".¹⁰⁸

Nonostante la spinta di quest'iniziativa e di fronte all'instabilità delle condizioni economiche, a quei tempi, si affermò la tendenza a privilegiare il lancio dei grandi progetti, orientati di nuovo dalla politica locale: con l'elezione di Chauty, la destra fu sempre più propizia ad andare in questa direzione così da rendere manifesta la rottura con la politica precedente. Il nuovo sindaco impose l'interesse sulle centralità (relegando in secondo piano quello per i comuni limitrofi, quasi dimenticati), cercando di assumere una posizione anti-intervenzionista nei confronti dei siti occupati dai cantieri navali, di opporsi al progetto del tram proposto da Chenard (la prima linea sarà attivata nel 1985, senza essere mai inaugurata ufficialmente) e, infine, di investire nella costruzione di un Polo tecnologico e della "cité des congrès". Questo nuovo approccio fu sostenuto dalla camera di commercio, diretta da Jean Joseph Régent, attraverso una serie di studi in prospettiva i cui risultati portano alla pubblicazione de l'"*Enjeu Nantes Atlantique, une métropole européenne pour l'Ouest*": il documento prevedeva la predisposizione di nuovi settori innovativi, di partenariati pubblici - privati e di una politica di eventi e di attrezzature per aumentare la risonanza internazionale della città. Invece, sottoposta a l'aggravarsi delle condizioni economiche e demografiche incombenti alla fine degli anni 1980, la città rinunciò al finanziamento di questi progetti.

¹⁰⁸Pinson G., Gouverner la ville par projet, Science Po Les Presses, Paris, 2009.

Infatti, nel 1987, la chiusura dei cantieri navali punta dell'economia a cui si era basata l'identità e la fortuna della città, causò un vero trauma. La parte occidentale dell'isola sulla quale si erano concentrate le attività industriali - portuali diventano una immensa area dismessa che è presto oggetto di ipotesi per diverse sistemazione. Se l'abbandono dei cantieri navali segna la fine di un'epoca, è, allo stesso tempo, l'inizio di una nuova storia firmata da una rottura politica che porterà a termine un clima di stabilità politica favorevole alla condotta di progetti complessi. Alle elezioni del 1989, *Jean Marc Ayrault*, deputato socialista e sindaco uscente da *Saint - Herblain*, viene eletto sindaco di Nantes, a capo di una lista d'unione di sinistra che raccoglie rappresentanti del partito socialista, del partito comunista, del partito dei radicali di sinistra, dei partiti ecologisti e dell'Unione democratica per la Bretagna. Da questa data, *Ayrault* è rieletto sindaco di Nantes a tre riprese e, nel tempo, ottiene una serie di mandati paralleli (presidente della Comunità urbana, presidente di *Nantes* Metropoli, presidente degli ospedali universitari, ecc....) incariche che rafforzano l'incidenza del suo potere sulla condotta delle trasformazioni urbane. Decidendo di prendere un tempo per definire il futuro dell'isola di *Nantes*, il nuovo sindaco avvia un processo che contribuirà a fare evolvere la geografia politica, sociale ed economica del territorio urbano e metropolitano.

4.5.2. Contesto economico

La fortuna dell'economia di Nantes è stata costruita durante XVIII° secolo, quando la città era il porto più importante della Francia, come pure un grande posto finanziario conosciuto in qualsiasi parte dell' Europa. Grazie ad una posizione geografica privilegiata, essendo una città marittima nel fondo dell'estuario e città fluviale attraversata dalla Loira, Nantes fiorì grazie ai traffici intensi con i paesi europei, oltre che per il trasporto fluviale di merci ed alle attività finanziarie importanti nelle reti bancarie europee.

Riconosciuta come uno dei sei posti finanziari principali in Europa, la città riesce a sviluppare settori complementari alle attività commerciali e portuali che lasciano tracce profonde al patrimonio urbanistico e nella mentalità collettiva della città ancora oggi.

Causando l'arresto di questa prosperità, la rivoluzione del 1789 segna l'inizio di uno sviluppo economico molto diverso, per lo più strettamente dipendente dal mercato nazionale, di conseguenza all'instabilità dello stesso. Con la creazione del nuovo porto di *Saint Nazaire* sull'estuario di Loira, nel 1838, lo Stato presagisce che un nuovo sviluppo economico caratterizzato da una vera concorrenza tra le due città. Ma nel 1967 questa condizione sarà attenuata grazie alla decisione di fare di *Nantes - Saint Nazaire* una delle otto metropoli d'equilibrio: l'idea di fondere i due porti in un'unica entità avente statuto di porto autonomo affidato ai servizi nazionali, fu proposta dallo Stato che costituì la OREAM (organizzazione regionale di studi di sistemazione dell'area metropolitana di *Nantes - Saint Nazaire*) con l'obiettivo di trattare le problematiche del porto e del suo ambiente naturale ed economico, a partire dall'analisi e dell'osservazione del territorio interessato. Nonostante i risultati operativi furono modesti, quest'istituzione alimentò un'evoluzione importante rispetto agli approcci economici precedenti e contribuì a mettere a fuoco un interesse di tipo nazionale su questo contesto.

Per quasi duecento anni l'evoluzione di Nantes è stata dunque condizionata da decisioni prese dallo Stato centrale: il trasferimento delle attività portuali a valle effettuato nel XIX° secolo, contrarie le attività economiche di Nantes, mentre la creazione del porto autonomo realizzata il secolo

successivo, affida il controllo di quest'attività dalle mani dei professionisti (camera di commercio) a quelle dei servizi dello Stato. Obbligata ad affrontare questi cambiamenti, all'inizio del XX° secolo *Nantes* trova la forza di rilanciare la sua economia, puntando su un'industria differenziata basata sulla meccanica, la metallurgia, l'industria agroalimentare ed i cantieri navali. Le condizioni di una nuova prosperità sono create attraverso l'integrazione di questi settori: il biscottificio e l'industria conserviera si sviluppano per soddisfare le necessità del settore marittimo, come pure l'industria metallurgica sorge sulla scia dell'industria conserviera e della costruzione navale. Ma questi settori entrano in crisi negli anni 1960 - 70, che causa la diminuzione di migliaia di posti lavorativi e l'assorbimento delle imprese locali da capitali nazionali o stranieri.

La borghesia industriale e commerciale di *Nantes* perde poco a poco il controllo delle principali industrie e dello sviluppo economico locale. Lo Stato assume una posizione sempre più forte nella condotta di sviluppo economico locale con le decisioni già citate degli anni 1960 - 70, di cui fanno parte anche le decisioni di costruire un gasdotto a *Montoir* nella Bretagna, aumentare i volumi della raffineria di *Donges* e di costruire una centrale termica a *Cordemais*, per fare della nuova metropoli centrale uno dei più importanti porti energetici francesi. Volendo integrare la regione di Nantes in uno schema produttivo nazionale, l'intervento economico dello Stato si focalizza sul centro-città. A seguito delle leggi di decentramento degli anni 1980, Nantes può compensare la perdita di posti di lavoro industriali a decentramenti amministrativi ed allo sviluppo dei servizi legati al suo statuto di capitale regionale e di metropoli baricentrica. Nonostante questi sforzi l'azione statale non risolve il problema strutturale importante della città, legato al fatto che le attività secondarie e terziarie sono ancora un debole valore aggiunto.

Nel mezzo agli anni 1980, quando la chiusura dei cantieri navali annuncia una ferita profonda nel contesto - socio economico di *Nantes*, la città deve confrontarsi con una forte perdita di posti di lavoro e la carenza di qualificazioni professionali di alto livello compromettono la sua attitudine a sviluppare funzioni metropolitane importanti. L'interruzione definitiva delle attività industriali - portuali pone in primo piano rapidamente la questione della trasformazione del sito occupato dai cantieri navali sul punto occidentale dell'isola. Sollecitando l'interesse di un vasto numero di attori locali questo sito diventa presto l'oggetto di molte proposte, fra cui la costruzione di una città internazionale di affari - proposta dal Presidente della Camera di commercio, *Régent* - risuona fortemente: l'idea è di accogliere le direzioni generali di grandi gruppi internazionali e di creare grandi superfici d'esposizione, facendo di questo luogo una zona di commercio che beneficia del regime fiscale delle zone franche. Nonostante l'appoggio del governo nazionale - e la disponibilità dell'aiuto finanziario di un investitore lussemburghese - il progetto non nasce a causa delle rivalità che esistono tra le forze economiche locali. In un clima di grande incertezza, l'elezione di *Jean Marc Ayrault* segna una rottura importante con le fasi precedenti: decidendo di abbandonare i grandi progetti previsti, il nuovo sindaco decide di porre le basi della trasformazione dell'isola su una visione globale di sistemazione da costruire nel tempo.

Così facendo, volta pagina riguardo al controllo che lo Stato ha avuto sulla città ed impegna un processo di trasformazione della geografia economico, politico e sociale della città.¹⁰⁹ Nel tempo, il progetto "*Ile de Nantes*" diventerà, così, simbolo di quest'evoluzione, che concentra le sfide che la città deve affrontare per sopravvivere nel nuovo mercato della concorrenza nazionale ed internazionale.

¹⁰⁹ R. Morelli, (2010), "Urbanisme de Projet: Acteurs et Outils d'un processus en évolution" PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Val de Seine.

4.5.3. Contesto fisico

La relazione della città all'acqua non ha semplicemente condizionato la sua storia economica, ma ha anche influenzato l'evoluzione della sua struttura fisica. A causa delle numerose isole (isola *Beaulieu*, isola *santa Anne*, isola *Feydeau*, isola *Gloriette*, ecc.) e canali che formavano il territorio che oggi si chiama “isola di Nantes”, era chiamata “la Venezia dell'Ovest”. Le vecchie banchine della Loira, delimitate dalle costruzioni del XVIII° secolo, in particolare quelle *de la Fosse*, dove era situato il porto di Nantes e la zona *Feydeau*, costituivano gli elementi che segnano la storia di questa città. Ma a partire dal XX° secolo, questo paesaggio urbano evolve radicalmente la sua morfologia a causa della trasformazione spettacolare della rete idrografica con il riempimento dei corsi dell' *Erdre* e dei canali della *Loira*, sostituite da arterie di circolazione durante la seconda guerra mondiale.

A partire dagli anni 1960 - 70 la relazione di *Nantes* all'acqua sembra scomparire gradualmente. Sotto l'impulso di tendenze messe in pratica altrove, la città favorisce una serie di grandi progetti



Fig. 127. “La Gru jaune” elemento rappresentativo della memoria produttiva (Ile de Nantes).

d'urbanistica incitando la ripartizione urbana, attraverso la realizzazione di zone residenziali intorno ai centri.

Alcuni anni più tardi, di fronte alla deindustrializzazione imminente, la città annuncia un cambiamento ancora più profondo della sua natura fisica, identitaria ed economica.

L'alternativa dei governi politici dell'epoca non contribuisce a sostenere una politica urbana stabile ed il municipio è ancora strettamente legata alle decisioni dello Stato. Nonostante questa dipendenza, *Nantes* inizia un processo di rinnovo urbano per affrontare le crisi demografiche ed economiche degli anni 1980.

L'estetica dei centri si trasforma: l'apertura di assi principali a favore della permabilità, la realizzazione di vie pedonali e semi pedonali, la costruzione di parcheggi e la sostituzione degli arredi urbani, sono predisposti per migliorare le condizioni dei centri, ma soprattutto offrire degli spazi fruibili e accoglienti. All'inizio degli anni 1980 una parte di questo spazio è oggetto di un piano di salvaguardia e di messa in valore del patrimonio storico locale che riceve l'etichetta di “città d'arte e di storia” dello Stato. Nonostante quest'attenzione, la memoria urbana non si concentra

soltanto nel quartiere storico: è grazie alla conduzione di *Chenard* che si manifesta un'attenzione specifica per il patrimonio industriale, marittimo e portuale (e alla riabilitazione della manifattura di tabacchi) sotto l'impulso degli sforzi delle associazioni di difesa del patrimonio industriale. Si tratta di un insieme di misure pensate per migliorare la qualità della vita dei centri ed attirare nuovi abitanti e ospiti dall'esterno. La scelta del tram, la riqualificazione degli spazi pubblici, la trasformazione di grandi insiemi e la ricomposizione dei vecchi sobborghi permettono alla città di impegnare una serie di iniziative che tendono a privilegiare i trasporti pubblici ed il paesaggio urbano. Questi principi animano importanti operazioni di rinnovamento del centro, ad esempio, "Cours des Cinquante Otages", "isola Feydeau e "Madeleine", "Champ de Mars", che pongono le basi delle trasformazioni successive.

Questi progetti costituiscono le parti di un progetto complesso ed ambizioso di rinnovamento urbano che evolve sotto il mandato di *Jean Marc Ayrault*, a partire dagli anni 1990. La chiusura dei cantieri navali, nel 1987, ha causato una ferita profonda nel tessuto economico e sociale della città e le sfide da trattare diventano numerose e complesse. Si tratta di ricostruire e rifondare le basi dell'economia di città, attraverso la sua apertura alle attività terziarie e culturali, e di rafforzare l'attrattiva di *Nantes* a livello nazionale ed internazionale. Privilegiando il suo cuore, *Nantes* scelse allora di rafforzarsi anche in vista della nuova politica urbana adottata da *Ayrault*, che accompagnerà una crescita demografica ed una nuova relazione allo spazio urbano. Il successo del tram e dei lavori di riqualificazione sugli spazi pubblici spinge il sindaco a delineare il nuovo profilo identitario di *Nantes* sulla qualità delle condizioni di vita urbane e sulla politica culturale. Ciò significa che la città deve diventare una piattaforma di servizi nella regione, che deve incoraggiare la creazione di grandi scuole e di centri di ricerca e che deve promuovere nuove azioni a favore della cultura, per attirare nuovi abitanti e/o visitatori. Quest'intenzioni saranno sviluppate negli anni 2000, quando, la delocalizzazione delle grandi imprese parigine e dei dispositivi fiscali vantaggiosi (leggi *Besson*, *Robien*, *Borloo* e *Scellier*) i promotori immobiliari si moltiplicheranno attorno a nuovi progetti urbani. Si tratta di un passo che risulterà appagante dal punto di vista socio economico e che contribuirà a fare evolvere l'identità della città di una logica produttiva ad una visione di "ecosistema creativo".

Il rinnovo della città è sostenuto, in particolare, dalla riscoperta della *Loira* che, per sviluppo economico della città degli anni 1980 e nella strutturazione delle relazioni con il resto del territorio aveva perso gradualmente il suo ruolo. A quest'epoca si era diffusa l'idea di potere girare le spalle al fiume e di immaginare uno sviluppo urbano verso il Nord della città,¹¹⁰ attorno all' *Erdre*, affluente della *Loira*. Questa visione era il frutto di un periodo politico instabile e di una mentalità che privilegiava la ripartizione urbana alla razionalizzazione delle risorse. Ma la chiusura dei cantieri navali ferma queste iniziative, poiché la presenza di un vasto spazio dismesso, di fronte alla *Loira* ed al centro storico, costringono la città a riformulare la sua relazione con il fiume e con i territori vicini.

La creazione, nel 1985, del ACEL (Associazione comunitaria dell'estuario della *Loira*) testimonia la volontà di concepire la *Loira* come un vettore di rinascita e allo stesso tempo luogo di vita e legame tra i territori e di creare una opportunità di dibattito e di concertazione che permette di adottare posizioni comuni sulle sfide d'assetto territoriale. Diventando il luogo privilegiato delle riflessioni interistituzionali sull'estuario e la metropoli, la ACEL mette l'accento sulla necessità di fondare l'attrattiva di *Nantes - Saint Nazaire* sulle qualità ambientali della *Loira*. *Ayrault* decide

¹¹⁰ Perrault D, Grether F.,(1999), Réaménagement de l'île Saint'Anne, tiré de « With Dominique Perrault architecte », Actar Birkhauser, Madrid.

di valorizzare il passo, incentivato da questo nuovo gruppo di attori, iniziando un processo capace di integrare una pluralità di sfide diverse attraverso una riflessione che può estendersi dalla città a tutta l'agglomerazione metropolitana.



Fig. 128. “Le Nefs” sede degli antichi cantieri navali (Ile de Nantes).

La trasformazione delle aree dismesse industriali che occupano la punta Occidentale dell'isola che si trova di fronte ai centri è percepito come un obiettivo chiave per compiere questa visione, ma la complessità del percorso da intraprendere, ha condotto il sindaco a prendere tempo per mettere in prospettiva un potenziale così strategico. “La chiusura dei cantieri sono una ferita per *Nantes*, ma il destino della città si gioca qui”, con queste prime parole *Ayrault* impegna un processo di sistemazione che è destinato a diventare un progetto di città di grande portata. La volontà di elaborare una relazione con il patrimonio industriale, la memoria del lavoro e movimento operaio lo spinge ad optare per la riabilitazione delle banchine *Dubigeon* e dell'edificio principale di cantieri, che costituiscono il primo atto fondatore di ciò che diventerà il progetto “*Ile de Nantes*”. La volontà di trasformare un territorio complesso di 350 ha, in un vero centro d'agglomerazione, di ricostruzione di una nuova identità territoriale, si configura come un'alternativa alla ripartizione urbana e diventerà così l'operazione più importante della fabbrica urbana di *Nantes*. La presa di coscienza delle sfide e degli obiettivi del progetto saranno lenti e progressivi, ma tra la sua prima fase di vita, ciò costituirà anche la forza di un processo di vera metamorfosi urbana.

4.6. Strumenti normativi

Con la pubblicazione “del Piano guida” del progetto, più che un progetto, *Chemetoff e Berthomieu* propongono una metodologia per gestire la singolarità e la complessità della trasformazione urbana dell'isola di *Nantes*. Composto da tre capitoli differenti “un piano per l'isola di Nantes”, che precisa gli orientamenti generali, “uno atlante”, che determina una quindicina di luoghi “sfide” per l'isola, e “un catalogo dei processi da avviare”, in cui sono declinate diverse proposte per immaginare la sua trasformazione.

Nella sua complessità questo documento diventa l'espressione di un passo che vuole rispondere alle attese formulate e situate negli studi degli anni precedenti.

L'attenzione si focalizza, in particolare, sugli aspetti prioritari seguenti:

L'isola rappresenta un'unità geografica complessa che richiede un intervento globale, capace di rivelare i luoghi specifici che la compongono; per gli architetti “non si tratta di decidere uno programma ma di riflettere su ciò che avviene e che troppo spesso passa, per fare un progetto (...) Qualsiasi progetto nell'isola è un progetto dell'isola. È a partire da tutto e con tutto che possiamo costruire la materia del progetto “. Ciò che rende eccezionale questo progetto è l'idea “di accettare la realtà geografica dell'isola come una base contrattuale e non come un semplice perimetro operativo”. (Chemetoff, 2012);

Il progetto dell'isola di *Nantes* si basa sul controllo da parte della Comunità della trasformazione della forma urbana dell'isola, “immaginata “per accogliere nuove funzioni e nuovi programmi, destinata agli abitanti attuali e futuri di questo territorio;

La necessità di gestire l'incertezza di un'operazione se complessa costringe a considerare il fattore temporale come una dimensione dinamica essenziale del progetto; l'utilizzo del Piano - guida è previsto, a questo proposito, come “un modo di inventare il progetto lungo il cammino che fa” attraverso un processo permanente di confronto tra lo stato di luoghi e lo stato di progetto.

¹ Perrault D, Grether F., Réaménagement de l'île Saint Anne, tiré de « With Dominique Perrault architecte », Actar Birkhauser, Madrid, 1999

Le "*Plan-Guide*" dell'Isola di Nantes è il quadro di riferimento per lo sviluppo del progetto. In continua evoluzione, questa guida viene utilizzata come strumento di lavoro, restituendo una immagine in continua trasformazione.

Formatosi dalla unione di dodici isole lungo le rive del fiume Loira, l'Île de Nantes è una zona in continua evoluzione, composta da un quartiere storico dove le attività industriali e marittime avevano sviluppato a partire dalla metà del 19° secolo, un quartiere, in cui l'attività predominante era il settore terziario.

Non appena il "*Chantiers de l'Atlantique*" chiuse i battenti nel 1987, dopo l'attività continua dal 1850, la tentazione di cancellare la storia del sito ben presto si fece viva tra gli attori dello scenario urbano. Il potenziale del sito fu visto come una opportunità strategica per rilanciare l'economia del territorio, ma tra i progetti proposti presero campo interessi individuali e concorrenti. L'idea di creare una città d'affari internazionale sollevò il malcontento di diverse associazioni locali e di fronte a questa nuova prospettiva, l'amministrazione decise di unire gli intenti e nel 1988, di favorire lo sviluppo del fiume e la memoria del lavoro del sito occupato dai cantieri.

Fasi temporali

1987	I "Dubigeon" cantieri navali chiusero i battenti sull'isola.
1989	Il nuovo team presso il municipio, guidato da Jean-Marc Ayrault, ha preso la decisione fondamentale di preservare e riabilitare l'edificio principale del cantiere.
1995-1997	Progetto 2005 è stata adottata l'idea di mettere il fiume Loira, al centro della strategia di sviluppo regionale. L'analisi diagnostica dettagliata della Île de Nantes è stata resa pubblica.
1996	Il progetto precursore: il Palazzo di Giustizia, progettato da Jean Nouvel, è stata eretto sulla Île de Nantes.
1998-1999	Il comune di Nantes ha consultato tre squadre multidisciplinari in cerca di ipotesi per un progetto urbano per l'Île de Nantes. Associazioni locali e residenti sono stati portati nel processo.
2000	Il team di architetti e paesaggisti di Alexander Chemetoff - Jean-Louis Berthomieu è vincitore al bando di concorso.
2002	La prima fase è stata lanciata. I rappresentanti eletti della Comunità Urbana di Nantes approvato un programma di investimenti per un totale di 120 milioni di euro per gli anni 2002-2007.
2003	Costituzione di un ente misto pubblico-privato dedicato allo sviluppo Île de Nantes: SAMOA, Società sviluppo della città occidentale dell'Atlantico.
2003-2008	Il completamento della prima fase.

Il Plan guide oggi al centro del dibattito è stato elaborato da una équipe guidata dall'architetto paesaggista Alexandre Chemetoff e dall'architetto Jean-Louis Berthomieu. Si tratta della proposta vincitrice di una competizione organizzata nel 1999.

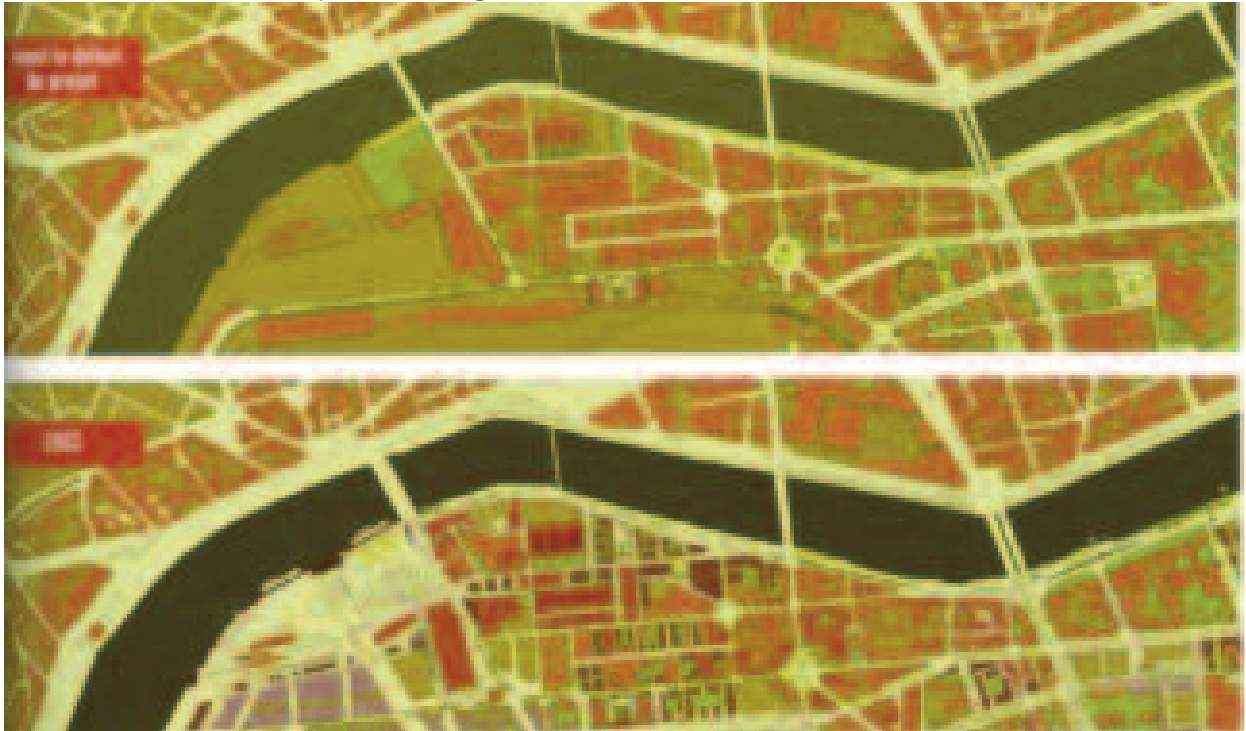


Fig. 129. "Le Plan-guide" fase iniziale del progetto - 2003 (Nantes).

Il progetto si fonda sul concetto di limite e su quello di centro e rappresenta, a detta degli autori, una prima pietra per la riqualificazione dell'Île de Nantes. Non si tratta ovviamente di un progetto definitivo, ma di un'enunciazione di metodi e temi che dovrebbe permettere in futuro di avviare i

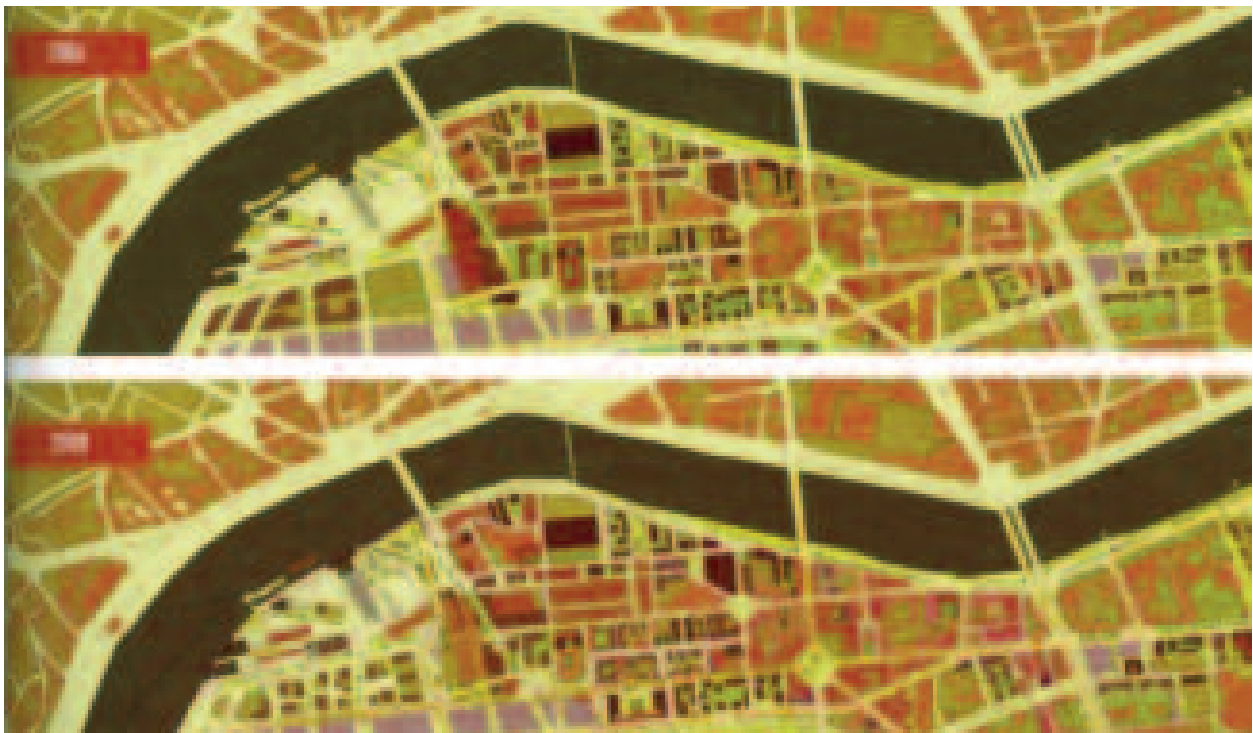


Fig. 130. "Le Plan-guide" 2006 - 2008 (Nantes)

vari progetti previsti dal piano guida stesso. L'ambizione non celata di questo lavoro è di contribuire alla costruzione di un progetto urbano complesso che, oltre a trasformare la struttura insediativa dell'isola, contribuisca al rinnovamento della pratica dell'urbanistica lavorando su un

rinnovato interesse per l' 'arte urbana' e sulla condivisione delle scelte e degli obiettivi della trasformazione attraverso l'attivazione di pratiche negoziali e partecipative.

L'isola, centrale rispetto all'agglomerazione ma periferica rispetto alla città di Nantes, ha una superficie di 337 ettari. La sua forma è il risultato di progressive modificazioni dell'alveo fluviale della Loira. La sua lunghezza è di 4.900 metri, mentre il suo punto più largo è di 1.100 metri. I suoi abitanti sono circa 13.000 e nonostante la chiusura dei cantieri navali, avvenuta nel 1987, qui lavorano 9.000 persone. L'articolazione apparentemente compatta è in realtà il prodotto della fusione di una dozzina d'isole, che ancora oggi costituiscono fattori di differenziazione fisica del paesaggio di questa parte di Nantes. Il sito rappresenta storicamente una delle porte d'accesso alla città, grazie anche ai ponti che nel corso del tempo sono stati costruiti. Proviamo a ripercorrerlo brevemente da est a ovest. La punta orientale dell'isola, denominata Beaulieu, è caratterizzata da prati inondabili e da una fitta vegetazione nella sua punta estrema. Nel secondo dopoguerra è stata urbanizzata con quartieri d'abitazione, cresciuti in particolare dopo gli anni '60 attorno a un centro commerciale e a un polo d'uffici pubblici. Nella parte ovest hanno trovato localizzazione, al contrario, diverse attività produttive (chimiche, meccaniche e agro-alimentari), oggi in gran parte dimesse, oltre a quelle portuali e ai relativi cantieri. La parte centrale dell'isola presenta ancora un tessuto prevalentemente residenziale piuttosto fitto, mentre spostandosi verso est gli spazi tendono a dilatarsi.

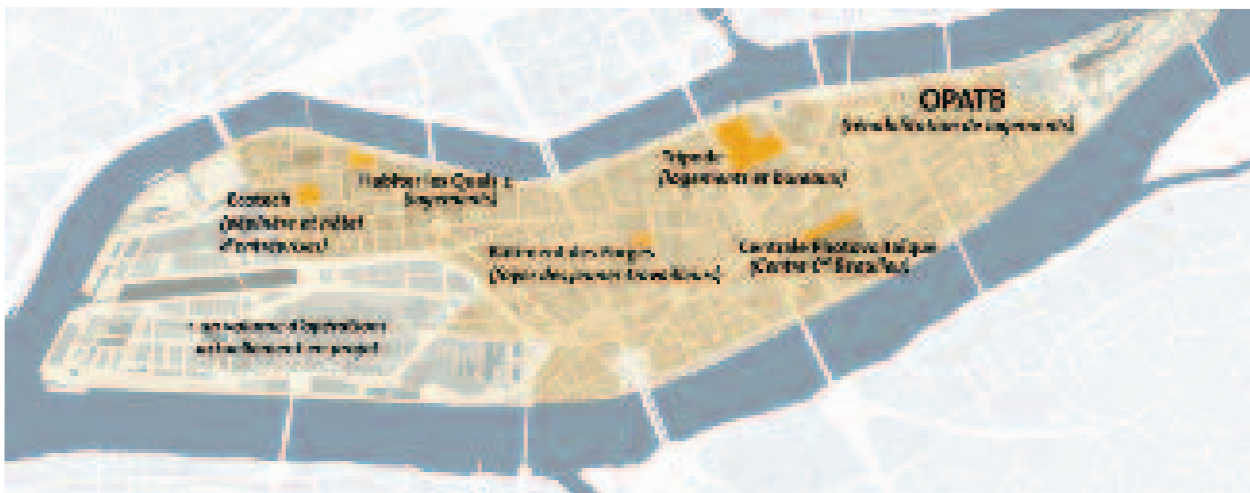


Fig. 131. "Le Plan-guide" (Nantes).

Dati dimensionali ¹

TERRITORIO
337 ettari
93% spazi urbanizzati
 più di **10Km** di rive
 un'area urbana lungo le rive della Loira con
 una estensione di **5Km** di lunghezza e
1Km di larghezza;

DEMOGRAFIA
13.000 residenti e **15.000** lavoratori
58% nuclei familiari - 1 persona
52% impiegati/operai
1899 euro/mese di reddito/famiglia

PATRIMONIO IMMOBILIARE
9.900 abitazioni
48% locatari del patrimonio privato
28% proprietari
22% locatari del patrimonio pubblico
21.700 impiegati stipendiati
1400 istituzioni nel settore commerciale

FLUSSI
258.300 pendolari/giorno
64% mezzo privato
23% trasporto pubblico

¹ Le informazioni relative ai dati dimensionali utilizzati sono elaborate dal National Institute of Economic Studies, al sito www.insee.fr.

Lo stesso testo definisce i temi principali del progetto, gli obiettivi sono i seguenti:

“Cominciare dagli spazi pubblici”:

si tratta di un'intenzione precisa che inizia dalla convinzione che il progetto deve installare un dialogo permanente a la grande e alla piccola scala e che la messa in opera dei dettagli debba essere un pezzo del progetto globale. Quest'approccio è associato alla volontà “di innescare i meccanismi di azione su tutti gli ambiti, perché ciascuno di essi faccia parte di uno stesso progetto, sia l'espressione di un'opera che ha questo intento, quello di puntare sulle relazioni tra le cose più che sulle cose in se”. Lo spazio pubblico (viabilità, mezzi pubblici, banchine, borghi, ecc.) è così considerato come “l'inizio del progetto e non come la sua fine”: costituisce dunque un mezzo per agire che può contribuire a garantire una coerenza dell'azione su tutta la città, questo rappresenta l'obiettivo principale del progetto dell'isola.

“Ritrovare la Loira”:

La necessità di ristabilire una nuova relazione con il fiume, manifestata durante gli anni precedenti, risponde alla volontà degli architetti di mettere in attivo ogni progetto e di farlo partecipare ad una totalità, tessendo relazioni con il contesto insulare.

“Nell'isola qualsiasi azione di risistemazione rimanda direttamente o indirettamente al tema dell'apertura della città sulla Loira. È nell'isola di Nantes che la relazione tra la città ed il fiume può essere coltivata e conferire a qualsiasi sistemazione il suo senso. Ogni azione intrapresa dovrà soddisfare l'idea che essa ha introdotto, che sviluppi, che restauri una relazione della città con l'acqua”; “si tratta allo stesso tempo di trovare un mezzo, un modo vivo di coltivare la memoria, delle attività scorse che hanno segnato la storia delle relazioni tra il fiume e la città, ed allo stesso tempo di fare in modo che l'intera comunità sviluppi nel suo centro geografico il paesaggio di una città aperta al fiume “.

“Accettare l'eredità”:

Quest'intenzione rinvia alla convinzione che non si tratta di fare tabula rasa del passato, ma che “il progetto debba relazionarsi con l'esistente e portargli un'attenzione specifica, che egli si tratti di una banchina, di una via, di una casa individuale di un percorso... “, per accettare e favorire le diversità degli stili, delle epoche, come pure la mescolanza degli impieghi e dei programmi. Per difendere l'idea “di un progetto che non si ispira al passato ma che si compone e gioca con la memoria” architetti realizzano meticolosi “un inventario delle costruzioni esistenti nell'isola di Nantes”, per sostenere la riconversione di strutture che, anche se più conformi al regolamento urbano, possono costituire lo spazio “di una libera espressione che continua a lavorare l'identità della città”.

Per chiarire quest'obiettivi il testo sintetizza il passo del progetto e l'atteggiamento immaginato per elaborare e gestire il progetto dell'isola in cinque punti essenziali:

“restaurare, riparare, trasformare, innovare”:

si tratta di riservare un'attenzione specifica a tutto questo che esiste e di sapere mettere in relazione correttamente in lavori nuovi ed esistenti;

“economia della misura”:

si tratta di inventare un modo di lavorare per produrre spazi pubblico



economico, grazie ad un'utilizzazione razionale ed intelligente delle risorse disponibili;

“la città alla prova”:

nella trasformazione dell'isola, che è allo stesso tempo una parte della città ed un territorio autonomo, si tratta di fare coesistere la regola e l'eccezione, per rivelare il suo stato di appartenenza allo spazio urbano e per privilegiare una dimensione sperimentale di sviluppo sostenibile (riciclaggio, recupero, economia);

“del sito in programma”:

si tratta di instaurare una relazione di causa effetto tra il sito e le ipotesi di progetto e di programmazione; “di interrogare le pratiche perché l'attuazione della città sia un progetto che corrisponde al nostro tempo, ai nostri mezzi ed alle aspirazioni dei nostri concittadini”; si tratta di fondare la trasformazione della città a partire da ciò che significa e di basarsi sull'idea che un progetto si elabori in modo progressivo, grazie ad un dialogo permanente tra l'esistente e la sua evoluzione possibile;

“un'estetica critica”:

si tratta di porre le basi della trasformazione dell'isola di Nantes sulla base dell'osservazione di ciò che esiste per comprendere “il necessario da fare “ e poter così stabilire una regola che orienti il progetto “.

Con la pubblicazione del “*Plano guide*” di progetto, il gruppo Chemetoff - Berthomieu, propone dunque un lavoro critico per riprogettare la città con tutto ciò che costituisce l'identità, la storia e la geografia dell'isola di Nantes: il Piano guida assume così un valore di fondazione, in relazione alla volontà di agire in modo coerente sulla totalità del sito. In questa prospettiva l'intenzione di agire sugli spazi pubblici corrisponde così alla volontà di stabilire un rapporto tra ogni parte e la totalità: si traduce, da un lato, nell'esigenza di rendere il territorio attraente fisicamente per gli investitori pubblici e privati (enti territoriali, finanziatori sociali, promotori immobiliari, imprese), d'altra parte, esprime anche la necessità di fare interagire le diverse scale implicate (isola, città, metropoli), attraverso un progetto che sa valorizzare le diverse identità dei luoghi dell'isola. Al momento in cui il gruppo vincente elaborò un piano fu necessario lo studio preliminare dei luoghi per comprendere la specificità del sito e fu evidente, come l'eterogeneità dell'isola appare con una ricchezza straordinaria e che “il progetto non deve in nessuna maniera cancellare”. Per questa ragione lo studio dei luoghi diventa un punto di riferimento essenziale ed una risorsa fondamentale per costruire il progetto ed interrogare in modo permanente la sua economia generale. Dopo la firma del contratto, la cui formulazione ha richiesto un anno, gli studi realizzati portarono alla definizione del Piano guida, composto di due carte specifiche: una relativa allo stato dei luoghi e l'altro allo stato di progetto. Questo documento unico, in due parti, rappresenta “la traccia a più livelli della città, così per come è e così come potrebbe essere”. Si tratta di un piano che è destinato a essere rivisto e pubblicato ogni tre mesi, per costituire allo stesso tempo “un attrezzo di lavoro e d'informazione” da utilizzare come un piano per intraprendere un progetto o come una guida per scoprire e riscoprire l'isola.

“La carta del Piano guida in progetti e quella dello stato dei luoghi, formano un diptico, l'una e l'altra che evolvono parallelamente e per ragioni diverse. Da un lato la catalogazione e lo studio dei luoghi cambiano perché anche il sito si trasforma. Gradualmente una parte dei progetti che vengono avviati sul Piano guida vengono riportati sulla carta, in modo che alla fine, il piano risulti più ricco e preciso di quello stabilito all'inizio della missione. Sulla carta del Piano guida in progetto

sono rappresentati, con uno stesso grado di precisione, le ipotesi ed i progetti la cui realizzazione è stata programmata ed anche quelli già realizzati.

Per questo motivo, 32 carte sono state prodotte a intervalli regolari, con l'obiettivo di determinare grandi assi di sviluppo in ogni settore e gli orientamenti urbanistici e paesaggistici di l'insieme. L'obiettivo non è quello di esporre nei dettagli la costituzione di ogni lotto e la forma di ogni costruzione futura, ma di solidificare i caratteri quantitativi e qualitativi di ogni zona, a partire di trattamento degli spazi pubblici. Da queste basi, il Piano guida, definisce i lotti edificabili, entro cui gli edifici devono apparire e sui quali gli investitori sono invitati a intervenire.

La forza degli interventi ed il ritmo rapido dei lavori che caratterizzano questo nuovo ciclo tengono ad una approccio pragmatico e ad una sinergia di attori costruitasi nel tempo. Ma è questo che rende eccezionale questa fase è soprattutto il passo "di un progetto aperto al pubblico, al cittadino", che permette di reinterrogare il programma continuamente, in funzione dell'evoluzione delle dimensioni economiche, temporali, sociali e culturali.



Fig. 132. Schema di sintesi delle strategie di intervento.

Il quadro urbanistico ed istituzionale

In seguito alla conclusione della procedura d' "Accordo Quadro", nel luglio 2010, *Marcel Smets* e *Anne Mie Depuyt* firmano un contratto che conferisce loro il controllo dell'opera di "ridisegno dell'isola", per una durata di sei anni.

I due urbanisti, in collaborazione con la SAMOA ed i servizi della Comunità urbana, avviano il processo, con l'obiettivo di definire le nuove linee direttive della seconda fase del progetto.

La missione è certamente complessa di fronte alle sfide ambiziose che la città e la Comunità urbana hanno fissato per gli anni a venire, da un lato l'attenzione del potere pubblico si concentra sulla trasformazione di vasti terreni disponibili al sud occidentale, d'altra parte la metà dei 337 ettari dell'isola resta ancora a sistemare.

Le condizioni della predisposizione di un nuovo piano, che sostituisce il Piano guida di *Chemetoff*, sono molto diverse rispetto alla fase precedente, a causa di decisioni strategiche imposte dagli eletti.

Ciò nonostante, il tempo necessario per maturare una nuova proposta sono tanto lunghi quanto quelli della prima fase. Quasi due anni dopo la firma del contratto, il piano elaborato viene presentato ufficialmente nel settembre 2012, nell'ambito di una manifestazione aperta alla popolazione, organizzata dalla città di Nantes, la Comunità urbana e la società Samoa. Presentato dagli stessi urbanisti, alla presenza degli elettori e dei tecnici, il nuovo "Piano di Trasformazione" viene esposte presso il capannone 32, accanto ad altri supporti di informazione (pannelli sintetici, uno schermo interattivo, un modello plastico e molte rappresentazioni grafiche).

Il peso dell'eredità della grande porzione urbana che ha investito *Chemetoff* è più che ovvio, ma il desiderio di lasciare un nuovo segno di distinzione al progetto rispetto ai predecessori s' impone rapidamente.

Sotto l'impulso delle nuove sfide espresse dal potere pubblico, i gestori sottolineano il cambiamento di scala del progetto urbano, come base essenziale del piano proposto. Il primo aspetto che *Marcel Smets* mette in evidenza, in contrapposizione al piano di *Chemetoff*, è la volontà "di relazionare l'isola con il territorio urbano" e di darle una vocazione capace di sfruttare la scala ad un perimetro più vasto di quello della città: utilizzando la metafora di "Metacentro", propone una lettura dell'isola che supera la dimensione della sua unità geografica, di privilegiare una visione metropolitana. Grazie alla disponibilità di grandi terreni, l'isola può costituire un'opportunità essenziale per evitare la ripartizione urbana e sviluppare funzioni che si estendono al tutto il territorio. Allo stesso tempo la metafora del métacentro viene utilizzata come "obiettivo di ricerca che impegna Nantes a trovare la sua identità". L'isola non può più essere trattata a sé, in essa si ricerca tessuto per "connettere", fisicamente i territori e soprattutto a lungo termine. "Se questo passo sembra proseguire il processo di trasformazione che ha accompagnato la prima fase di progetto, costituisce anche un preliminare essenziale per supportare – e soprattutto giustificare – un progetto ambizioso e complesso come quello dei nuovi ospedali universitari. Se l'idea di stabilire una nuova struttura di 270.000 m² nell'isola (che accoglie un polo di sanità pubblica, un centro universitario, un hotel, imprese e attrezzature mediche) non ha trovato il consenso che ha cercato *Chemetoff*, allora, deve essere sostenuta come un'opportunità fondiaria eccezionale per la città per la nuova fase di progetto.

Nei resoconti degli eletti e della direzione dell'ospedale, dunque, la costruzione di un nuovo polo sanitario d'eccellenza può (e deve) diventare un motore, capace di implementare i servizi e l'importanza della città a livello regionale. Di fronte alle polemiche che continuano ad accompagnare questa scelta strategica, il concetto di Metacentro diviene così il mezzo per difendere questo progetto. Per rafforzare quest'idea, si confida anche su scansione temporale dell'operazione (da realizzare nell'arco di 15 - 20 anni almeno) e sul concetto di una struttura "porosa" chi può creare alcuni luoghi permeabili rispetto alla vita dell'isola.

La localizzazione dell'ospedale resta ancora indefinita, nonostante la sia identificata sul nuovo piano, la fattibilità delle soluzioni proposte non sembra così ovvia, vista l'incertezza dei progetti strategici e la complessità delle sfide sulle quali la città punta il suo futuro.

Sottolineando il principio che l'isola non è in concorrenza con i centri, ma che costituisce una potenziale estensione, il nuovo Piano di Trasformazione difende l'idea di creare, attraverso i poli che strutturano, un nodo di servizi complementare al centro storico. Questo concetto risponde alla volontà di rilanciare la politica urbana, puntando sui trasporti pubblici, su servizi e le attività economiche, come pure sulla cultura e gli svaghi. Di fronte all'attualità con la quale emerge la necessità di proseguire il lavoro iniziato, alcuni sfide che hanno caratterizzato la prima fase del progetto urbano puntano sulla necessità di sviluppare un modello di mixité sociale, rafforzare il potenziale economico della città e promuovere una sistemazione duratura queste le sfide essenziali per migliorare il disegno della città. Nantes punta allora sull'economia, sulla qualità dell'habitat su una strategia ambientale a favore della riduzione dei consumi energetici, la preservazione della biodiversità e l'implemento dei servizi pubblici. La realizzazione del "*Quartiere de la creation*", già identificata tra la fase precedente come una strategia fondamentale per rafforzare l'attrattività della città, è ormai accettata come un passo condiviso da tutti gli attori implicati.

Le azioni condotte fino al 2010, in termini di sviluppo sostenibile, permettono alla città di ricevere importanti sovvenzioni dello Stato (5 M di euro, nel quadro della chiamata "*Ecocités*") e la denominazione di "**Capitale verde dell'Europa**" per l'anno 2013. La costruzione delle eco-quartiere *de la Prairie au Duc*, previsto nella fase precedente fa parte integrante di questo passo: si tratta di un'operazione che completa parte del nord-ovest dell'isola, portando un'attenzione particolare all'ambiente ed all'efficacia energetica degli interventi previsti. Ciò nonostante, il committente dichiara non di volere realizzare una zona modello che si allontana dal resto dell'isola. Nella presentazione del Piano è descritto come una importante operazione immobiliare che deve rivelare la sfida della qualità architettonica, accogliendo nuovi abitanti. A fronte alle critiche ricevute tra la prima fase del progetto che riguarda il rischio di fare "un'isola nell'isola", il progetto ha dato risposta con un programma di alloggi sociali (25%) e di alloggi accessibili (25%) da realizzare in questa fase: dichiarando in modo prioritario di volere fare della città "un modello di mixité sociale", il nuovo piano esprime la necessità di incontrare il consenso della popolazione, per perseguire una politica di lunga durata.

I principi fondamentali del Piano di trasformazione sono, dunque:

- "Creare una rete di trasporti pubblici e favorire gli spostamenti di attraversamento del territorio":

La realizzazione di nuovi poli strategici, come gli ospedali universitari, costringono a considerare questione della mobilità come un asse prioritario di progetto; il rafforzamento dei trasporti pubblici e la promozione di sistemi di mobilità pubblica deve favorire i collegamenti tra le varie zone di l'isola ed il collegamento con il resto del territorio, come pure l'efficacia della circolazione e dei parcheggi associati alle nuove funzioni presenti nell'isola;

Rafforzare la centralità della *Loira* ed una maggiore connessione tra le due rive":

La volontà di rivolgere il progetto alla grande scala, trova, nella valorizzazione della *Loira*, uno ap

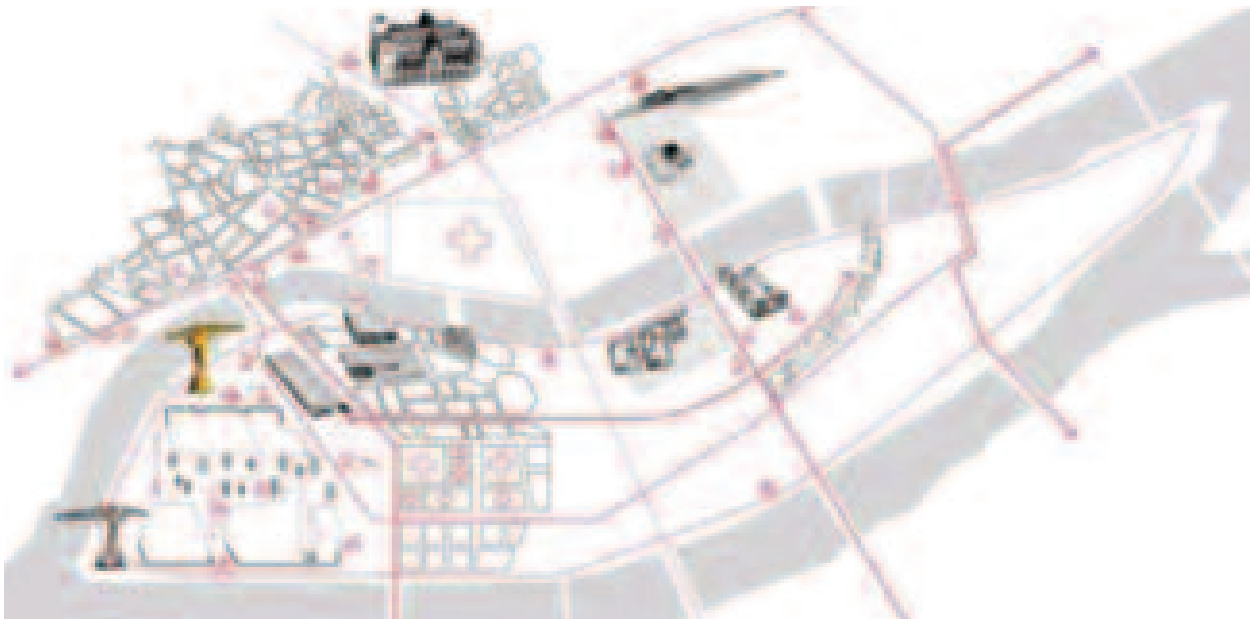


Fig. 133. Schema dei Flussi infrastrutturali

poggio rinnovato per rafforzare l'idea secondo la quale il progetto dell'isola di Nantes diventa il centro di una trasformazione metropolitana. Si tratta di una intenzione che faceva già parte degli obiettivi iniziali del processo urbano, ma che trova, nella sua seconda fase, un nuovo e più forte slancio, incentrandosi sul concetto di Metacentro e su strategia di miglioramento dei trasporti pubblici; **“Connettere le varie zone dell'isola e conservare le identità locali”**:

Identificando i servizi in sette zone diverse sul territorio dell'isola, il piano sottolinea la necessità di sapere rispettare e valorizzare le identità corrispondenti, nella definizione degli spazi pubblici ed in creazione dei luoghi di prossimità che possono favorire l'evoluzione, in accordo con l'esistente;

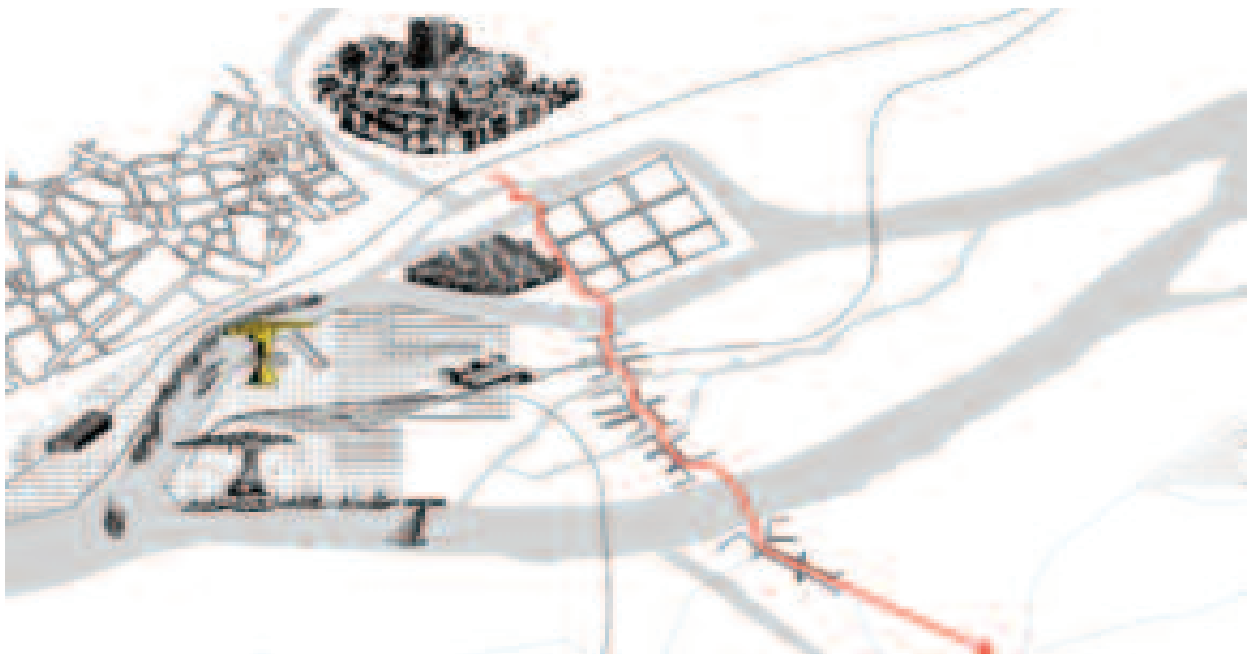


Fig. 134. Connessioni tra le due rive

“Potenziare gli ospedali universitari, come nuovo Polo di eccellenza”:

L'idea di realizzare un nuovo polo d'eccellenza sanitaria nell'isola è percepita, dal potere pubblico, come un'opportunità straordinaria ed unica per Nantes; la volontà di puntare su ammodernamento di tale struttura è strettamente connessa al disegno di internazionalizzazione su cui punta la città per attirare le forze di una nuova economia produttiva.

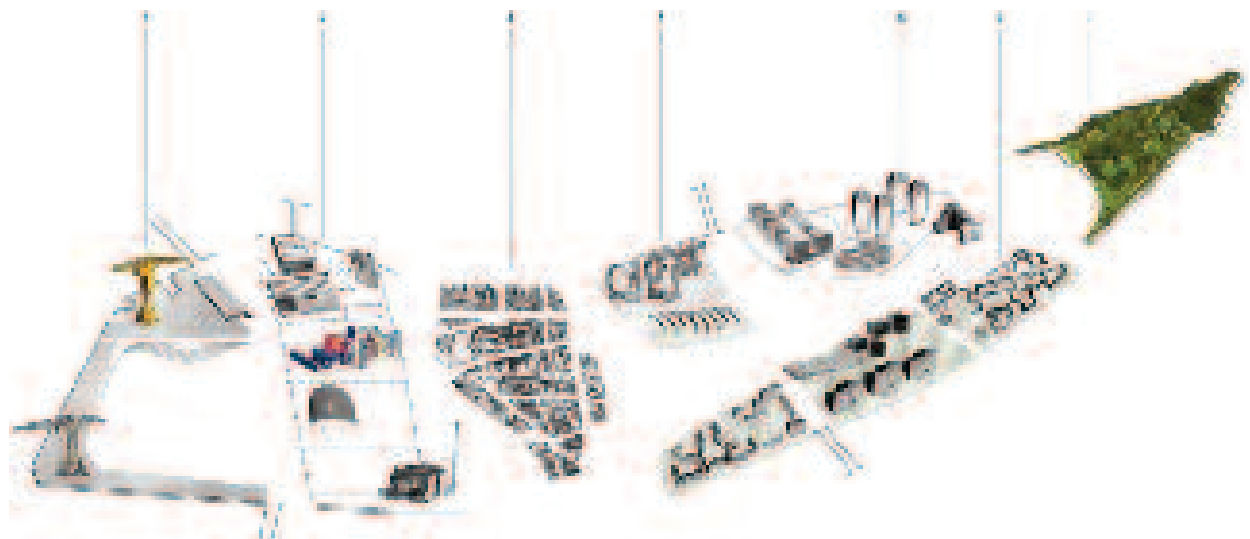


Fig. 135. Le sette zone urbane che compongono il il paesaggio de" l'Ile de Nantes"

In tutti questi principi, la questione della mobilità incarna un valore fondamentale di nuovo piano: la necessità di affrontare l'aumento dei flussi indotti in arrivo, in progetto con le realizzazioni delle nuove polarità (*Quartiere de la creation*, ospedali universitari, ecc....) e dei nuovi complessi residenziali e terziari appare come la priorità essenziale della nuova fase di progetto.

La sfida, per i committente e la Comunità urbana si concentra, dunque, sulla questione con i progetti riguardando:

- Il progetto di una linea metropolitana "*Chronobus* (inizio 2013), che garantisce un servizio rapido, continuo su sei chilometri che collegano la Stazione Sud con *Quai des Antilles*;
- La definizione delle nuove piste ciclabili e la riqualificazione dei tracciati esistenti;
- La realizzazione di una seconda linea di tram, per le connessioni urbane in vista dei futuri ospedali universitari, nel 2020.

Si tratta, a lungo termine, di creare una doppia linea di trasporti pubblici che servono l'asse est-ovest dell'isola, e favorire un sistema globale di mobilità pubblica: la definizione delle disposizioni e dei sistemi d'illuminazione. Al nord, il nuovo Chronobus e le piste ciclabili dovrebbero permettere di riconnettere l'asse storico a *le Prairie au Duc* e *le boulevard de l'Estuaire*, alterando così lo spazio pubblico tra le diverse zone dell'isola (con il rifacimento dei percorsi pedonali e la creazione di spazi per i giochi e dei giardini di quartiere). Più a sud, il futuro asse di trasporto collegare il ponte *Anne de Bretagne* e con quello di *Troi Continents*, attraverso la realizzazione di un nuovo *Parkway* (ampio boulevard alberato). Tutti questi progetti, che saranno completati in linea con l'avanzamento dei programmi previsti, soddisfa, da una parte, il raggiungimento degli obiettivi prefissati per la fase precedente, e d'altra parte, sono guidati dalla volontà di creare un sistema misto di trasporti che può iscrivere la trasformazione urbana a la scala regionale.

il Piano di Trasformazioni non lavora soltanto sulla questione della mobilità, ma dedica un'attenzione specifica anche al valore del paesaggio alla dimensione strategica dei programmi previsti. Da un lato, adottando un approccio basato su un'analisi geografica e storica del paesaggio dell'isola, è sottolineata la necessità di valorizzare e collegare le varie zone dell'isola.

Vengono così individuate sette zone urbane a comporre il profilo paesaggistico, come base della nuova strategia di sistemazione dell'isola e come ossatura che fissa "le invarianti" del progetto urbano. Sotto forma di "*layer*" che attraversa tutte le zone dell'isola, quest'infrastruttura, determina i cambiamenti previsti nel tempo, deve garantire la coerenza d'insieme degli interventi, valorizzando la ricchezza del paesaggio insulare. La figura paesaggistica deve, dunque, rispondere alla doppia prospettiva di fissare obiettivi a lungo termine, attraverso la sua disposizione, e di garantire una certa elasticità espressa dalla metafora di "camaleonte", per adattarsi alle evoluzioni previste nel tempo

Obiettivi del progetto



Nantes
Natura

250 km
di corsi di acqua

27 km²
d'acqua

47
specie di piante protette

127
piante rare in via di estinzione

19
specie animali protette

15
specie animali rare o minacciate

4 ZICO
(zone importanti per
riproduzione degli uccelli)

33 ZNIEFF
(zone naturali d'interesse
ecologico, faunistico e floristico)

4 siti
Natura 2000

1 400
posti di lavoro nell'agricoltura

dominio ambientale



Nantes
Occupazione

50 000
studenti

18%
della popolazione ha oltre 60
anni, questa proporzione pas-
serà al 25% a
l'orizzonte 2030

36 000
imprese

312 000
posti di lavoro

10 000
associazioni

84 000
pendolari

dominio occupazionale



Nantes
Mobilità

obiettivi del piano di mobilità
urbana per il 2030

Mezzo di trasporto oggi 2030	
Marcia	24% 30%
Bici	2% 12%
Mezzi pubblici	15% 16%
Pass. d'automobile	10% 9%
Automobilista	47% 31%
Moto	2% 2%

dominio infrastrutturale

Fonte: www.Insee.com



4.7. Gli attori del progetto

Spinto da un'ambizione che è aumentata nel tempo, questo progetto ha contribuito a fare evolvere la politica urbana della città, attraverso la riorganizzazione dei servizi comunali ed intercomunali e la messa in opera di nuove procedure che mirano a captare la fiducia degli attori privati. L'impegno del processo urbano ha dato, così, prova di una capacità nuova di integrare la centralità del potere pubblico e la divisione dei ruoli propri della pianificazione francese con nuove modalità d'implicazione di partner esterni. Di fronte all'impoverimento delle risorse pubbliche ed alle complesse sfide da affrontare, i progettisti si sono misurati nella formulazione di un progetto strategico caratterizzato da ricerca del coinvolgimento della maggioranza degli attori locali e con un'azione di rinnovo delle relazioni tra potere pubblico, professionisti e attori privati.

Basandosi su un progetto politico, ancora prima che spaziale e fisico, Nantes ha cercato le energie necessarie per sostenere il processo di sistemazione a partire dalla costruzione di una nuova identità intercomunale che ne rafforzasse il suo ruolo competitore. Agli inizi, di fronte all'incertezza di una prospettiva complessa da disegnare, questa intenzione ha permesso alla città di sperimentare un nuovo modo di condurre il progetto urbano: la forza del potere pubblico e la fiducia stabilita tra i collaboratori e i professionisti hanno favorito la messa in opera di strumenti specifici per la realizzazione di un progetto capace di mantenere coerenza tra le questioni economiche e temporali. Queste due condizioni eccezionali più che altro rispetto alla pratica urbanistica tradizionale hanno costituito la forza del processo di trasformazione dell'isola di Nantes. Il pragmatismo dell'intervento ha così favorito collaborazioni importanti tra settore pubblico e settore privato e la definizione di regole per il controllo della macchina, molto flessibili, che hanno favorito l'interazione tra gli attori e l'attuazione del progetto. Invece la storia del progetto non è stata un processo lineare, né statico, ma piuttosto un percorso condizionato da l'evoluzione degli equilibri tra i diversi attori implicati.

Dopo nove anni di collaborazione con il gruppo guidato da *Chemetoff*, i conflitti interni hanno indotto la città ad aprire una seconda fase di progetto, caratterizzata da un nuovo tipo di partecipazione degli attori. Sostenuto dall'intervento della *governance* metropolitana, questo nuovo formazione ha modificato la relazione tra la definizione di una visione urbana, l'interesse politico il controllo dei passaggi tecnici e l'attuazione della trasformazione dell'isola, a favore di una centralizzazione del potere pubblico. Nel tempo, la partecipazione degli abitanti e delle associazioni locali alle scelte di progetto è stata quindi mobilitata in modi differenziati: molte iniziative che riguardano l'isola di Nantes e la politica urbana della città sono state proposte recentemente, ma le procedure adottate sembrano sollevare la necessità di aumentare il consenso, più che di una reale intenzione si tratta di implicare la società civile nel progetto.

L'evoluzione delle relazioni tra gli attori che caratterizza la storia del progetto dimostra, dunque, il superamento delle costrizioni (economiche, ambientali e sociali) e delle dimensioni (politica, culturale ed economico) dell'urbanistica contemporanea.

Devisme L. (dir.), Debre C., Dumont M., Fouquet X., Guennoc M L., Pasquier E., (2006), L'analyse pragmatique d'un projet urbain. La mise à l'épreuve du plan guide en projet de l'île de Nantes, rapport final de recherche pour le PUCA (programme «Echelles et temporalites des projets urbains »), ENSA Nantes.

Il settore pubblico

Con l'acquisizione dell'area di cantiere, nel 1989, il nuovo comune di *Nantes* decide di lanciare l'operazione di rigenerazione dell'isola, che all'epoca è chiamata *Santa Anne*. Il nuovo sindaco diventa così il protagonista del processo di trasformazione dell'isola ed il portavoce del progetto di internazionalizzazione della metropoli *Nantes – Saint Nazaire*. La portata che i due processi acquisiscono nel tempo si spiega, certamente, con la stabilità politica di un governo locale che *Jean Marc Ayrault* guida con continuità fino a maggio 2012 (quando diventa Primo Ministro del governo in Olanda). Durante più di venti anni, i due progetti si influenzano reciprocamente, producendo una riorganizzazione delle competenze e delle risorse che ha effetti su tutta la politica urbana e metropolitana.

Quando diventa sindaco, *Ayrault* intende sedare le polemiche diffuse nei riguardi del futuro del sito e di affrontare la complessità delle sfide associate alla rigenerazione urbana. Quando affida a *Grether* e *Perrault* un primo studio esplorativo, nel 1991, i servizi comunali della città sono ancora frammentati ed incapaci di agire in modo efficace di fronte alle sfide enunciate. Invece, le leggi promuovendo il decentramento e la cooperazione intercomunale incitano gli eletti a modificare il sistema di gestione territoriale e a lavorare sulle disposizioni del vecchio progetto a favore della formulazione di un nuovo che vede il polo Nantes - Saint Nazaire come una delle otto “metropoli” francesi. La creazione del distretto Nantese, nel 1992, segna una tappa fondamentale di questa prospettiva, ma è soprattutto l'arrivo della nuova istituzione di *Laurent Théry* (ex Direttore generale dei servizi di *Saint Nazaire*) che permette di avviare, nel 1995, il processo di formazione della intercomunalità e l'attuazione del progetto urbano. In accordo con i servizi della città e l'agenzia urbanistica AURAN, *Théry* conduce l'approfondimento delle questioni che riguardano le rive della Loira e l'isola di Nantes, guidando l'elaborazione del progetto 2005: con questa prima riflessione strategica, contribuisce a definire le azioni successive.

Nel 1998, *Ayrault* apre la prima fase del progetto urbano con firma del contratto di controllo d'opera urbana affidata all'*Atelier Ile de Nantes*, per una durata di nuovi anni. Se l'interesse politico ed il controllo tecnico dell'operazione sono inizialmente assunti dal municipio, la complessità dell'operazione necessita di un ulteriore intervento del settore pubblico: con la creazione di *Communauté Urbaine Nantes Métropole* la zona si trasforma in ente pubblico di cooperazione intercomunale, raccogliendo 24 comuni, la condotta di progetti che strutturano l'agglomerato urbano e la gestione dei servizi alla popolazione deve essere garantita ad una scala che può valorizzare le risorse comuni e moltiplicare i vantaggi nel territorio. In seguito alla creazione della nuova struttura, con *Ayrault* come Presidente e *Théry* come Direttore generale dei servizi, il progetto dell'isola di Nantes viene a iscriversi nella politica di riqualificazione, rafforzando il ruolo del potere pubblico sulla gestione urbana.

La Comunità urbana assume, così, il controllo dei lavori, diventando responsabile della definizione

degli obiettivi politici, del contenuto dei programmi, della definizione delle scadenze e dei bilanci globali ed annuali, come pure della ridefinizione e del controllo degli operatori e della politica di gestione. Nel quadro della politica urbana, le competenze riguardano la messa in opera del PLU, la creazione di zone a pianificazione concertata (ZAC) e di riserve fondiari comunitarie, l'organizzazione di trasporti urbani, la ridefinizione infrastrutturale e dei parcheggi ed i dispositivi contrattisti di sviluppo urbano. Le incertezze relative all'interesse comunitario dell'operazione implicano che, dalla partenza, il controllo di lavoro sia in realtà condiviso con la città di Nantes, quella che ha conservato un certo numero di proprietà fondiari e di competenze, che riguardano il territorio dell'isola.

Quando la Comunità urbana si insidia, *Laurent Théry* avvia la missione "Rives de Loire" rendendosi conto, allo stesso tempo, che l'ipotesi di affidare il controllo di lavoro alla società di partecipazione mista (*Nantes Aménagement*) che segue le operazioni urbane dall'inizio degli anni 90 non è una strategia efficace per fare entrare il progetto isola di Nantes nella sua fase operativa: la complessità di trasformazione urbana è troppo elevata e le sfide troppo importanti per non trattare il progetto in modo specifico.

Spinto dalla convinzione che tale operazione può essere gestita soltanto con una strategia politica forte ed un controllo tecnico "flessibile" *Théry* propone allora la predisposizione di una struttura su misura, alla quale affidare la responsabilità del controllo di lavoro urbano: nel 2003 nasce la società a partecipazione mista SAMOA locale (società di sistemazione della metropoli d'ovest atlantico) che, con una concessione d'opera di 20 anni, diventa mandatario della Comunità urbana e responsabile del controllo tecnico dell'operazione.

Parallelamente a questa prima riorganizzazione degli attori e delle competenze, del processo di costruzione della intercommunalità, se ne dibatte durante la "*Conférence métropolitaine*", immaginata come un momento di scambio e di riflessione aperta all'insieme attori (politici, esperti, imprenditori e rappresentanti della società civile,...). Dopo le prime due conferenze (nel 1999 e 2001), che hanno avuto il merito di accelerare il processo di metropolizzazione, emerge l'idea di riunire i due SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) concertati e già innescati, e di contenerlo in un unico SCOT, che integri la comunità urbana di *Nantes* e la comunità regionale di *Saint Nazaire* con i tre comuni nello spazio dell'estuario. Di fronte a questa prospettiva, la SAMOA è incaricata, dal maggio 2004, di assistere alla definizione di una strategia di sviluppo per il grande territorio compreso nello Schema di coerenza territoriale (SCOT), attribuendo alla "*Conférence métropolitaine*" l'incarico di stabilire incontri annuali di scambi e di dibattiti attorno alle istanze decisionali. La trasformazione del sistema gestionale avviato contribuisce a rafforzare l'incidenza del settore pubblico nell'ambito della politica metropolitana ed urbana: la trasformazione dell'isola di Nantes diventa, così, un progetto d'ambizione europea ed una leva per migliorare l'attrattività della metropoli.

Nel tempo, il resoconto del progetto urbano si arricchisce di nuove sfide grazie ad un controllo politico che rafforza il suo potere, puntando su una strategia di cooperazione territoriale, su un'organizzazione precisa delle competenze e sull'interesse per le iniziative che possono sostenere lo sviluppo della città ed il rinnovamento della sua identità. Nel corso della prima fase dei lavori, ad esempio, gli effetti prodotti con la manifestazione "Estuaire", incoraggiano il municipio a puntare sulla cultura e sulla propaganda, considerati come i nuovi vettori dell'identità metropolitana. Per migliorare la sua attrattività, la città di Nantes punta sul concetto di metropoli per guadagnare una visibilità a scala europea. Parallelamente, si promuove le sfide associate al progetto urbano per coinvolgere gli attori locali e incentivare l'investimento di attori privati.

Risorse partenariali attive nel progetto di rigenerazione de l'Ile de Nantes

Il successo di *Nantes Métropole* sul piano ambientale gode di un forte sostegno dall'Europa ed a livello internazionale. Grazie alla sua implicazione in numerose reti di scambio, il sostegno a favore dell'azione comune e la sua partecipazione ai progetti europei, Nantes contribuisce a fare dell'Unione europea una realtà concreta, condivisa e vissuta da parte di tutti i suoi abitanti.

risorse Europee:

Eurocités: nel 2013, Nantes garantirà la vice-presidenza di questa importante risorse raggruppando più di 140 città europee rappresentando una popolazione totale di 130 milioni di persone. Nantes copresidia con Copenaghen il gruppo di lavoro sul cambiamento climatico.

Conseil des communes et régions d'Europe (CCRE): Nantes è membro del comitato delle politiche europee.

Cités et gouvernements locaux unis (CGLU): promozione di carattere democratico dell'amministrazioni locali. Nantes è il portavoce di questa risorsa mondiale per il clima.

Risorse ambientali:

Conseil international pour les initiatives écologiques locales (ICLEI): un'associazione di più 1.220 collectività locali che si occupano dello sviluppo sostenibile.

La Convention des maires: principale movimento europeo dei comuni che promuovono l'aumento dell'efficacia energetica e dell'utilizzo delle energie rinnovabili

Énergie-Cités: iniziativa rivolta all'energia rinnovabile tra i membri di 30 paesi europei.

Alliance pour le climat: la risorsa dei comuni che promuovono l'interesse climatico del pianeta. Nantes è membro del comitato europeo.

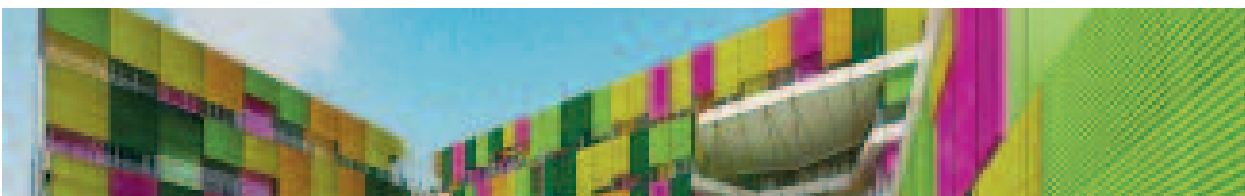
Altre risorse importanti:

Union internationale des transports publics (UITP): unisce gli attori del settore dei trasporti, le industrie e le attività locali.

CIVITAS / CIVINET: scambio di buone pratiche nel settore della mobilità tra le città europee e francesi. Nantes è membro fondatore.

CEEP: rappresenta l'offerta dei servizi di interesse generali in Europa, tutte le imprese pubbliche nantesi ne fanno parte.

Groupement européen d'intérêt sur la créativité et l'innovation: Nantes è membro fondatore.



samoa

Il settore privato

Fino agli anni 2000, gli attori privati non svolgono un ruolo significativo nella trasformazione urbana di Nantes: i progetti di riqualificazione dei centri sono portati dal potere pubblico attraverso una approccio tradizionale che fa appello ad un numero limitato di attori locali e ad un quadro di regole che rinviano ad un urbanismo di tipo procedurale. Quando il progetto di trasformazione dell'isola di Nantes entra nel suo prima fase operativa, lo scenario non sembra ancora aver preso l'avvio: l'incertezza associata alla complessità dell'isola ed alla lunga durata della sua trasformazione non incoraggia la partecipazione del settore privato. Tuttavia, l'evidenza con la quale il progetto assume un ruolo centrale nella politica urbana e territoriale contribuisce a modificare questa percezione, attirando gradualmente molti attori privati diversi.

Dopo la creazione della Comunità urbana e del SAMOA, nuovi attori della promozione immobiliare di fila nazionale ed europea appaiono così sulla scena di Nantes (*Nexity, Kaufman & Broad ING Real Estate*, ecc...). Alcuni promotori locali hanno intensificato la loro attività (*Lamotte, Brémond* Settore immobiliare) mentre altri attori si sono fatti promotori (come il gruppo *Coupechoux*, che a l'origine era specializzata nella progettazione). Benché tutte queste figure mostrino un interesse nuovo per i progetti urbani, le ragioni del loro impegno non sono sempre le stesse. Per attori sopra locali, è necessario: piazzare nel quadro di un progetto urbano permette ad alcuni di loro di farsi conoscere presso attori pubblici locali, di mettersi alla prova e penetrare facilmente nel mercato locale. Coloro che sono presenti da tempo nella città accettano di diventare candidati di un progetto urbano per mettere alla prova la loro reputazione, attualizzare le loro conoscenze strategiche e per provare la loro capacità d'influenza sulla natura dei programmi immaginati.



Fig. 136. Tavolo di discussione.

Parte Quinta
NUOVA ETICA DELLA RIGENERAZIONE URBANA
 Prospettive e strategie per una nuova visione



Fig. 133. *Moving design, nel paesaggio urbano.* Locandina ciclo di conferenze Rufa, Roma (2012)

L'uso del territorio aperto come superficie da occupare con nuove edificazione o da saturare se già compromessa, o ancora da trasformare con nuove funzioni se già costruita, si basa sull'errata, ma comune, convinzione di trovarci di fronte a un'area geometrica, a un suolo senza spessore qualitativo. Diventa quindi necessario aggiungere a quello di suolo il termine di territorio come sommatoria di spessori diversi, storici, naturali e sociali, come fonte di risorse proprie già presenti ma anche di una capacità rinnovabile e continuativa di produrne di nuove. Ma soprattutto occorre una riflessione articolata sul termine di struttura territoriale resistente. Perché solo dalla conoscenza della vulnerabilità di un territorio si può comprendere la sua capacità di sostenere la crescita futura, la sua "capacità di carico", appunto e quindi si può dedurre un dimensionamento virtuoso e sostenibile. In altri termini, grazie a una visione arricchita da saperi multidisciplinari, l'individuazione dei diversi spessori o caratteri che singolarmente e combinati costituiscono la struttura di un territorio permette di riconoscere e potenziare i suoi particolari requisiti di resistenza a trasformazioni già avvenute e a ulteriori aggiunte o alterazioni; risorse talvolta non visibili immediatamente ma particolarmente preziose se poste di nuovo in gioco. Come il telaio per una casa, la struttura di un territorio rappresenta quell'insieme solidale di parti diverse che la compongono, la sostengono e la rendono resistente funzionale. Un insieme che per esistere deve essere improntato all'unione e alla collaborazione dei suoi elementi singoli: se tale connessione dovesse venir meno la casa crollerebbe trasformandosi in una somma di rovine. Così le corone delle città riacquistano la loro struttura se concepite come passaggio e

non come separazione tra l'ambiente urbano e le aree agricole, come continuità di parti collaboranti e non serie di resti separati. Il vocabolo struttura oltre che come telaio può essere utilizzato anche come patrimonio: in questo caso, quel patrimonio prezioso e insostituibile di valori condivisi che traggono la loro forza dalla loro unità e contestualità: un patrimonio che, come un organismo, cambia esso stesso perché costituito da elementi che non possono esser considerati dati una volta per tutte ma che assumono nuovi significati e rinnovate intensità. Se questa impostazione può incrinare la tranquillizzante idea che la struttura costituisca un insieme di regole e parametri certi con i quali confrontare le trasformazioni attuali e calcolare di conseguenza di quanti gradi si sia aperta la forbice fra i loro valori e quelli del passato, è altresì vero che tale struttura può e deve diventare nuova occasione di conoscenza e di previsione. Per riattribuire al territorio stesso una sua insita forza progettuale che ne muova ritmi e consistenze. Ovvero, in tal senso anche la struttura territoriale riacquista una propria spinta propositiva, una capacità di disegno che ne moltiplica le potenzialità anche di resistenza e di difesa, una consapevolezza che permette di valutare nuovi percorsi di ricerca e di ricostruzione qualitativa. E tali valori vanno ricercati certamente nella storia antica e recente degli insediamenti urbani.

Lo scenario con cui siamo chiamati a misurarci è indubbiamente complicato e forse, verrebbe da dire, non così facilmente trasferibile in modelli o categorie. L'osservazione delle trasformazioni e soprattutto la misurazione degli effetti di questi processi, spesso non ancora identificati, hanno evidenziato l'urgenza di assumere una prospettiva integrata sul tema del governo delle risorse ambientali, del territorio (e delle sue forme ordnatrici) e del consumo di entrambi. Potremmo forse dire che è stato ormai assodato dalla letteratura, la necessità di pensare che il (buon) governo del consumo di territorio implichi una riflessione intorno alle forme e ai processi di urbanizzazione regionale di ultima generazione, forse oltre o in contrapposizione al metropolitan mode (o all'immagine della conurbazione) che ha caratterizzato i processi di sviluppo urbano degli ultimi 30-40 anni, ed è forse proprio nella capacità di maneggiare le due facce della medaglia, che risiedono le potenzialità di un approccio di governo (spatial governance e politiche integrate), piuttosto che di contenimento (vincoli, leggi) del consumo di suolo.

L'obiettivo di questo rapporto è di definire la "filiera" del governo del consumo di territorio, mostrando:

la necessità di adottare prospettive di politiche, governance e pianificazione, multilivello e multi scalari, senza scaricare la responsabilità al livello locale della pianificazione e della progettazione del territorio delegando: i problemi di gestione dei processi di conurbazione; le conseguenze e il peso delle pressioni e delle negoziazioni con i privati (in assenza di strategie politiche consolidate in documenti di programmazione o pianificazione a livello regionale).

"La lotta contro la distruzione del suolo italiano sarà dura e lunga, forse secolare. Ma è il massimo compito di oggi, se si vuole salvare il suolo in cui vivono gli italiani"

Luigi Einaudi, Presidente della Repubblica, Il Corriere della Sera, 15.12.1951

5.1. Innescare processi di sviluppo in grado di conferire nuova competitività

Le attività di ricerca condotte hanno permesso di riconoscere come il fenomeno della dismissione si configuri come una realtà mutevole ed in divenire, con molteplici implicazioni sul territorio. Si parla di perdita progressiva della qualità dei paesaggi e di degrado ambientale durata quasi trent'anni (Lanzani, Pasqui, 2011).¹¹⁰ Oggi si torna su questi temi mettendo a fuoco l'importanza del buon governo del consumo di Territorio (piuttosto che del contenimento del consumo di suolo), superando quindi la logica dell'inevitabilità della crescita e della sua organizzazione. Potremmo forse dire di trovarci nella necessità di intraprendere una seconda svolta nel "governo del territorio", a valle delle speranze (oggi disattese), riposte nella prima stagione degli anni Novanta. Si tratta di un momento di rimessa a fuoco degli obiettivi della pianificazione in un quadro definito di risorse, opportunità e valori. Un momento in cui diventa obbligatorio elaborare dispositivi e indicatori per il contenimento (e il buon governo) del consumo di territorio, e per una gestione di qualità, orientata dalla ricerca di: garanzie di riproducibilità delle risorse, forme di tutela dei beni paesaggistici e culturali e strumenti di valorizzazione delle forze di auto-organizzazione sociale per la produzione del territorio. La sfida, è dunque quella di rallentare e fermare la crescita, contrapponendo le dinamiche di riuso di territori già urbanizzati, sostituzione di porzioni obsolete e trasformazioni di suoli agricoli o naturali, opportunamente compensate, che siano realmente inevitabili o eccezionali. Questo è forse il compito più urgente che l'urbanistica e le politiche contemporanee dovrebbero affrontare misurandosi con temi ormai editi, ma anche con i nuovi approcci (eco-quartieri, *transition town*, *eco-city* etc.) confermati da pratiche e esperienze di matrice internazionale (Newman, Jennings, 2009).¹¹¹

Molte potrebbero essere le direzioni da intraprendere attraverso un grande lavoro progettuale e normativo di natura interdisciplinare (Lanzani, 2011).

Dall'individuazione dei limiti dell'urbanizzato alla revisione dei criteri di attribuzione degli oneri fiscali tra operazioni di ristrutturazione urbanistica e nuova edificazione su suoli agricoli (sempre più responsabili di semplificazioni ecologiche e paesistiche), dalla penalizzazione della rendita nelle aree di nuova urbanizzazione a nuove leggi di riordino delle responsabilità dei governi locali; fino all'ultima grande sfida (qui proposta come orizzonte praticabile nell'ambito delle politiche urbanistiche e del quadro giuridico esistente, di definire nelle norme dei piani di governo del territorio, piani strutturali e/o strategici, a monte degli strumenti operativi (diversamente definiti dalle leggi regionali di governo del territorio regolamenti urbanistici, pianificazione operativa etc.), le regole di attribuzione di benefici privati (gestione del plusvalore generato dall'investimento in quote di valore destinate ai privati e agli interventi | servizi pubblici), ricavati da investimenti di interesse pubblico pattuiti nell'ambito di partenariati pubblico | privati e formalizzati attraverso dispositivi di nuova generazione (società di trasformazione urbana, politiche fondiarie di gestione e trasferimento di diritti edificatori e molti altri).

Vincoli e norme per il contenimento del consumo di suolo, rifugio di una certa urbanistica regolativa di vecchia generazione, dovrebbero essere sostituiti o affiancati, e in parte lo sono, da un sistema di politiche integrate di governo del territorio, capaci di intercettare e coordinare pro-

¹¹⁰. Lanzani A., Pasqui G., (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi economie e società*. Ed. Franco Angeli.

¹¹¹. Newman P., Jennings I., (2009), "Book review on cities as sustainable ecosystems: principles and practices", vol. 4, issue 2[11], pagg. 166-168.

cessi economici e dinamiche insediative, sostenibilità (ecologia e etica) dello sviluppo e qualità dei paesaggi.

Come scrive Lanzani, “le considerazioni su una domanda che produce trasformazioni della superficie del suolo irreversibili e cariche di effetti indotti, richiedono contestualmente un ragionamento sui modelli di sviluppo, non possono essere assunte come un dato, ma esigono un pensiero critico e al tempo stesso progettuale che l'urbanistica italiana ha un poco perso il gusto di praticare. (Lanzani, 2011).¹¹⁰

Il governo del consumo di territorio implica il superamento di logiche settoriali, misurazioni omologanti, limitazioni assolute, semplificazioni normative. Significa dunque porsi domande di contesto che aiutino a comprendere la *deprives* della relazione biunivoca tra consumo di territorio e dimensionamento dei piani, dove il primo processo condiziona il secondo e viceversa.

La prospettiva di analisi da adottare è quella di considerare i patrimoni della storia industriale come possibili prese per la costruzione di processi di sviluppo locale in grado di conferire nuova competitività alle aree di antica industrializzazione negli attuali processi di ridefinizione della loro identità economica e sociale.

In questa prospettiva, le componenti materiali e immateriali dei patrimoni industriali sono considerate come potenzialità espresse dal *milieu locale* che, per porsi come risorse dei processi dello sviluppo, devono essere riconosciute e valorizzate dalle reti locali dei soggetti nelle strategie competitive dei sistemi territoriali locali.

¹¹⁰ Lanzani A., Pasqui G., (2011), L'Italia al Futuro, Ed. FrancoAngeli, Milano.

5.2. Strategie e progetto di rigenerazione e di riqualificazione delle aree urbane

Lo studio condotto ha evidenziato, come alcune città in ambito internazionale stiano maturando stili di azione differenti nell'affrontare il problema del recupero delle aree dismesse, riorganizzando le proprie strutture amministrative, costruendo dispositivi dedicati e immettendo l'impegno verso questi luoghi tra le priorità delle agende di trasformazione delle città (cfr. par. 3.1, 3.2 e 3.3). Questi processi si intersecano variamente con altre dinamiche di riposizionamento competitivo di tali città e regioni che mirano alla ridefinizione dell'identità e delle specializzazioni produttive e imprenditoriali locali. I processi di valorizzazione culturale del patrimonio industriale e di riqualificazione e rilancio della competitività territoriale presentano spesso, però, una debole connessione. In alcuni casi, inoltre, la valorizzazione dei patrimoni della storia industriale sembra configurare operazioni di *marketing* territoriale del tutto riduttive; in altri, al contrario, tali operazioni appaiono centrali nell'innescare processi di sviluppo locale.

Da questo scenario sulle pratiche in corso derivano alcune importanti considerazioni preliminari relative non solo all'emergere di nuovi temi di indagine e ambiti di sperimentazione, ma anche all'evidente natura articolata e varia degli attori a diverso titolo coinvolti nelle trasformazioni in atto, necessarie all'individuazione di strategie d'intervento.

Si stima che in Europa il numero di siti dismessi vada da qualche centinaio nei piccoli Stati membri con un modesto retaggio industriale a qualche centinaio di migliaia negli Stati membri più grandi con un importante passato industriale.¹¹² Questi siti spesso si trovano in regioni e aree urbane in declino economico e sociale. La riqualificazione dei siti industriali dismessi ha rilevanti ripercussioni ambientali, economiche e sociali.

Molti siti dismessi sono contaminati, e ripulirli richiederà un'azione concertata per decenni a venire. L'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) stima in 250.000 il numero di siti contaminati e in tre milioni il numero di siti potenzialmente contaminati, dove servono indagini per stabilire se sia necessaria una bonifica. In circa il 70 % dei casi, la contaminazione è stata causata dall'utilizzo ai fini industriali.¹¹³

In ambito italiano si pone inizialmente la distinzione tra aree dismesse, ovvero aree che necessitano di interventi di riqualificazione o rifunzionalizzazione, e siti inquinati, ovvero aree che necessitano di interventi di bonifica.

Il Codice dell'Ambiente¹¹⁴ propone alcune definizioni relativamente ai siti contaminati.

Viene definito come sito “l'area o porzione di territorio, geograficamente definita e determinata, intesa nelle diverse matrici ambientali (suolo, sottosuolo ed acque sotterranee) e comprensiva delle eventuali strutture edilizie e impiantistiche presenti”.

A sua volta, il sito dismesso è “un sito in cui sono cessate le attività produttive”. Può distinguersi in non contaminato, contaminato e potenzialmente contaminato. Il primo si definisce tale “quando la contaminazione rilevata nelle matrici ambientali risulti inferiore ai valori di concentrazione soglia di contaminazione (CSC), oppure inferiore ai valori di concentrazione soglia di rischio (CSR)”, il secondo “quando i valori delle concentrazioni soglia di rischio (CSR) risultano superati”, il terzo “quando uno o più valori di concentrazione delle sostanze inquinanti rilevati nelle matrici ambien-

¹¹² Cabernet, *Sustainable Brownfield Regeneration*, 2006 (basato su dati raccolti dagli Stati membri nel periodo che va dalla fine degli anni novanta all'inizio degli anni duemila).

¹¹³ AEA, *Progress in management of contaminated sites* (CSI 015), 2007. Altre fonti di contaminazione sono le discariche di rifiuti e le attività agricole.

¹¹⁴ D.Lgs.n°152 del 2006.

tali risultino superiori ai valori di concentrazione soglia di contaminazione (CSC), in attesa di espletare le operazioni di caratterizzazione e di analisi di rischio sanitario e ambientale”.

Una sottocategoria dei siti inquinati sono i *brownfields*, che possono essere localizzate in ambito urbano o periferico. L’accezione che viene data al termine in Italia riguarda le aree dismesse con problemi di inquinamento ai sensi della norma in materia di bonifica e di ripristino ambientale, e per le quali è previsto un progetto di riqualificazione. Le brownfields possono, inoltre, ricadere in quelle aree dove le attività standard di bonifica non possono essere applicate.

La riqualificazione di siti dismessi porta a diverse possibili realizzazioni: attività economiche, spazi pubblici o riserve fondiarie. Nel caso delle attività economiche, la riqualificazione include la costruzione di edifici o mira a preparare i lotti di terreno alla vendita a investitori. Ciò può essere fatto da un promotore pubblico o privato. Solo dalle attività economiche ci si attende la creazione di posti di lavoro (vedi fig. 133).

La riqualificazione dei brownfields ha un ruolo cruciale nella politica ambientale, sociale ed economica sia a livello centrale sia a livello locale.

I benefici connessi al ripristino dei siti contaminati possono essere raggruppati in tre categorie generali; benefici di tipo ambientali e di salute pubblica, miglioramento dello sviluppo economico-urbano, realizzazione della “crescita sostenibile”, intesa anche come il desiderio di una più alta qualità di vita a seguito del miglioramento dell’ambiente. Tra i benefici possiamo quindi considerare il rinnovamento/rivitalizzazione anche delle zone circostanti, la riduzione della pressione creata dall’espansione disorganizzata delle aree industriali, l’aumento dello sviluppo economico-sociale della zona, la riduzione di rischi per la salute, la creazione di nuovi posti di lavoro ed infine la prevenzione di possibili ulteriori future contaminazioni.

Il successo di un progetto di riqualificazione di un sito dismesso è caratterizzato da diversi fattori. Inanzitutto, il sito deve avere un valore di mercato, misurabile anche in termini di desiderabilità di quella determinata area posta in quella specifica localizzazione geografica. Inoltre, si dovrebbe essere in grado di determinare la destinazione d’uso più adatta per il sito, che può essere esplicitata oltre che attraverso la conoscenza storica e la vocazione dell’area, anche attraverso processi partecipativi della popolazione nel riconoscere necessità specifiche per quell’area.

Infine, il progetto deve fornire incentivi agli operatori in modo da accelerare il processo di riqualificazione e indurre altri possibili stakeholders ad investire in quello stesso progetto.



Fig. 133. Schema realizzato su informazioni fornite dalla Corte dei Conti Europea

Negli anni Ottanta è iniziata una fase di trasformazione urbana che sta modificando, attraverso la dismissione di aree industriali, impianti portuali e linee ferroviarie, l'aspetto di molte città italiane ed europee. Questo processo di trasformazione sta portando alla sostituzione di queste aree con funzioni culturali, residenziali, commerciali e terziarie, e alla necessità di integrazione tra diverse modalità di attuazione degli interventi per far fronte alla complessità delle operazioni da realizzare. Consentendo di creare nuovi spazi pubblici, questi progetti favoriscono di fatto la riappropriazione di tali luoghi da parte dei cittadini.

In particolare, i progetti di recupero dei *waterfront* urbani in corso di realizzazione in molte città europee fanno parte delle complesse operazioni creative (Florida, 2005; Laundry, 2000) che stanno diventando oggi i nuovi elementi di attrazione delle città. Le esperienze di città creative si possono ricondurre alla promozione di aree che basano la loro competitività sulle specificità locali connesse al valore di “città-simbolo”, ponendo l'attenzione sulla possibilità di indirizzare l'evoluzione dei sistemi urbani della città. Tali aree diventano veri e propri “cluster creativi”, risultato di iniziative economiche e strutturali innovative implementate all'interno di adeguate strategie di sviluppo locale fondate sulle qualità territoriali e delle eccellenze (Carta, 2004; Carta, 2007; Caroli, 2004).¹¹⁶ Nell'ambito delle città creative più evolute possiamo riconoscere due tipi di cluster creativi. Quello culturale, in cui l'azione di supporto pubblico nella fase di avvio del cluster serve per dare credibilità al progetto e consente una visibilità a livello internazionale, e quello di eventi, il cui sviluppo ha la sua origine dall'organizzazione di grandi eventi e manifestazioni ricreativo-culturali di tipo diverso.

Il contributo che questa ricerca offre, restituisce un quadro significativamente numeroso di casi e progetti realizzati in Europa, tutti indirizzati al contenimento del consumo di suolo, alla gestione sostenibile delle risorse territoriali, nonché alla rigenerazione e riqualificazione di parti di territori urbani che per effetto delle trasformazioni economiche o per politiche di rilocalizzazione di funzioni erano interessate da processi di degrado fisico, funzionale e sociale, o comunque erano delle vere e proprie «isole» urbane abbandonate e fatiscenti.

L'approccio metodologico usato per selezionare i casi studio più significativi è stato quello dell'ottimizzazione dei risultati considerati i tempi ristretti della ricerca. Quindi un primo step legato alla costruzione di un registro attraverso la letteratura, sia cartacea che digitale e le riviste specializzate: il secondo step è stato quello di scegliere i casi partendo dal registro del primo step che è sfociato nella costruzione di un “abaco”, cioè di uno strumento che al contempo è servito a rappresentare i casi scelti e a sistematizzarli entro 4 griglie strategiche, a secondo del tipo e modalità di intervento di trasformazione messo in atto.

Le griglie su cui si articola l'abaco sono le seguenti:

- - **rigenerazione** intesa come strategia che prevede la ridefinizione di una nuova tessitura urbana mediante la consistente sostituzione delle tipologie morfologiche (urbane e architettoniche) esistenti. I principali ambiti di intervento sono le aree industriali o portuali dismesse, i contesti urbani caratterizzati da degrado diffuso o abbandono, i tessuti urbani lacerati da infrastrutture o da nodi ferroviari obsoleti. La maggior parte di questi interventi prevede la trasformazione di aree degradate in nuovi quartieri o pezzi di città, secondo strategie basate sul principio della sostenibilità e del contenimento del consumo di suolo;

- - **densificazione** urbana, finalizzata a contenere la crescita della città all'interno dei suoi confini salvaguardando gli spazi aperti e il territorio agricolo attraverso una serie di interventi quali: il recupero delle aree dismesse, il riuso del suolo urbanizzato e la densificazione in prossimità di stazioni esistenti o di progetto al fine di incentivare il trasporto pubblico e contrastare i processi di diffusione insediativa. I principali ambiti di intervento analizzati sono i tessuti urbani abbandonati e le aree sottoutilizzate (*brownfield*). La densificazione è una strategia finalizzata a ridurre lo *sprawl* urbano e prevede interventi di sostituzione o di nuova edificazione all'interno di aree interstiziali o in vuoti urbani inglobati nel tessuto insediativo;
- - **riqualificazione** urbana, prevede interventi più contenuti con modeste sostituzioni che rispettano il *pattern* urbano e le tipologie morfologiche (urbane e architettoniche) originarie. I principali ambiti di intervento oggetto di studio sono i centri storici e gli ambiti urbani consolidati e caratterizzati da degrado urbanistico, edilizio, sociale e ambientale nonché i quartieri periferici conno-

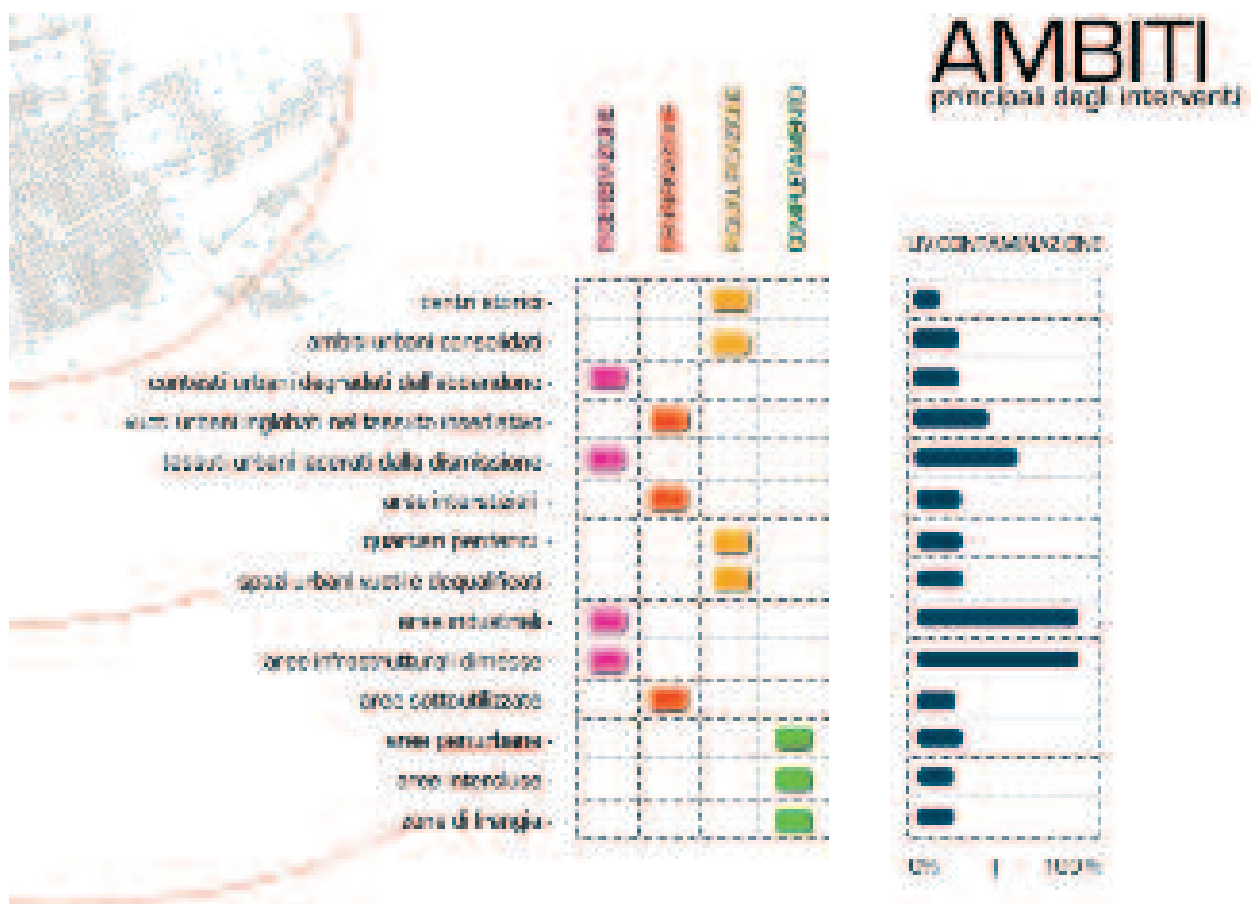


Fig. 135. Elaborazione grafica sugli ambiti principali di intervento

tati da carenza di standard, degrado degli edifici e spazi urbani vuoti o dequalificati. Le principali strategie di riqualificazione prevedono: il recupero dei manufatti esistenti e la loro rifunzionalizzazione mediante l'attribuzione di nuove destinazioni d'uso; la rottamazione e la trasformazione del patrimonio pubblico esistente, la conversione di aree interstiziali abbandonate in spazi pubblici; l'adeguamento della viabilità e | o interventi finalizzati a riconnettere il tessuto urbano;

- - **completamento** dei margini urbani, inteso come strategia che prevede la riappropriazione di aree periurbane e zone di frangia degradate con aree intercluse prive di qualità e scarsa integrazione con il territorio aperto. Questa tipologia di intervento è finalizzata alla ricostruzione del fronte urbano e alla riconnessione degli spazi interclusi con il territorio aperto, mediante la valorizzazione e il ripristino delle reti ecologiche esistenti. la riconversione dei manufatti dismessi, il recupero e la creazione di percorsi ciclo-pedonali che garantiscono la permeabilità e la fruibilità del margine urbano;¹¹⁷

L'abaco specifica l'ambito di intervento che, strettamente legato alla strategia progettuale adottata, può variare dal centro storico, alla città densa, all'ambito fluviale, alle aree industriali e | o portuali obsolete, fino alle frange periferiche prive di qualità o ai quartieri degradati ed emarginati dal contesto urbano.

Il criterio seguito per la strutturazione dell'abaco, che evidenzia per ogni tipologia di intervento la strategia prevalente, non è da intendersi in modo rigido, poiché nella maggior parte dei casi di rivitalizzazione dei tessuti, è evidente la combinazione di più strategie di intervento adottate.

5.3. Definizione dei nuovi approcci per la salvaguardia del territorio

Negli ultimi anni il dibattito scientifico, sia a livello nazionale che internazionale, è orientato verso la definizione di nuovi approcci e strumenti tesi a garantire la sostenibilità ambientale e la salvaguardia o la rigenerazione delle risorse piuttosto che il consumo di suolo attraverso operazioni di trasformazione aggiuntive a quelle già fatte. Alla base di molte politiche urbanistiche c'è il tentativo di contrastare da un lato, il declino economico e sociale che affligge molte città contemporanee, e dall'altro, il degrado ambientale e la crescente erosione del territorio agricolo, indirizzando le trasformazioni urbanistiche verso soluzioni che privilegiano il recupero o riqualificazione dell'esistente, la rigenerazione dei tessuti urbani degradati, la densificazione all'interno di vuoti urbani inglobati nel tessuto insediativo e il ridisegno delle frange periferiche. Dall'analisi dei casi e progetti raccolti all'interno dell'abaco è possibile riscontrare orientamenti ed azioni strategiche che accomunano la maggior parte degli interventi. In estrema sintesi essi sono indirizzati verso sette principali azioni d'intervento:

- il **contenimento del consumo di suolo** finalizzato a salvaguardare il territorio aperto, con l'obiettivo di assicurare l'equilibrio territoriale e la continuità ambientale e naturalistica, sia mediante la rigenerazione o il recupero delle risorse urbane esistenti, sia attraverso la valorizzazione e il ripristino delle reti ecologiche attraversanti i tessuti urbani e metropolitani, fino al sistema del verde e degli spazi pubblici;
- la **qualità dello spazio urbano**, e in particolare dello spazio pubblico,

¹¹⁷ Urbani P., (2001), La riconversione urbana: dallo straordinario all'ordinario. Problemi aperti nell'urbanistica consensuale, Archivio di studi urbani e regionali.

¹¹⁶ Carta M., (2004), "Pianificazione strategica in Sicilia: armature culturali, interpretazioni strutturali e indirizzi per lo sviluppo regionale", in Lanzani A., Fedeli V., (a cura di), Il progetto di territorio e paesaggio, Atti della VII Conferenza Siu, Franco Angeli, MI. Caroli M.G., (a cura di) (2004), *I cluster urbani, Modelli internazionali, dinamiche economiche, politiche di sviluppo*. Milano: Il sole 24ore Edizioni

inteso come “spazio di relazione” e luogo rappresentativo dell'identità di una comunità. Dunque una buona progettazione non solo dello spazio costruito, ma anche dello spazio aperto (parchi, piazze, percorsi pedonali, giardini, etc.), articolato secondo un sistema di gerarchie e in continuità fisica e relazionale con lo spazio costruito, per restituire e far trovare qualità urbana, ambientale e sociale all'intervento;

- **l'accessibilità e la fruibilità dello spazio urbano**, mediante la progettazione di un sistema integrato della mobilità che, al contempo, assicuri la connessione dei sistemi insediativi e il rispetto dei requisiti di sostenibilità, attraverso la creazione di una rete di trasporto pubblico efficiente, la realizzazione di un sistema intermodale di trasporto alternativo a quello privato su gomma (percorsi ciclabili e pedonali, servizi car-sharing o car pooling con l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale, etc.), la progettazione del quartiere secondo il principio della “città dalle brevi distanze” con la presenza di servizi, funzioni commerciali e spazi lavorativi collocati in prossimità delle aree residenziali o nelle vicinanze di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale;

- l'attenzione ai temi ambientali ed energetici nell'ottica dello **sviluppo sostenibile**, non solo con azioni limitate ad interventi sull'involucro edilizio, bensì con strategie efficaci che affrontano il problema secondo una logica progettuale che investe l'intero quartiere quali ad esempio: il contenimento della cementificazione dei suoli, la compattezza del tessuto urbano, la massima accessibilità ai sistemi di trasporto pubblico, la salvaguardia delle risorse naturali, il recupero e la gestione delle acque piovane e la realizzazione di un sistema integrato per la raccolta dei rifiuti, etc.;

- la **mixité funzionale** caratterizzata dalla presenza variegata di servizi, attività di carattere commerciale e spazi ricreativi (culturali, sociali, etc.) in grado di soddisfare una domanda di fruitori così complessa e differenziata per fasce di età, categorie, gruppi di appartenenza, etnie, aspettative, attitudini personali. Nella riqualificazione o la rigenerazione di un'area urbana, la creazione di funzioni diversificate è un fattore strategico determinante per rilanciare l'economia locale, per restituire vitalità e rendere il quartiere più vivibile e sicuro nelle diverse ore della giornata;

- l'incentivo a **politiche tese a favorire l'accesso alla casa**, sia per quella fascia più debole della popolazione (famiglie a basso reddito, immigrati, anziani, giovani coppie, occupati con reddito non garantito, etc.), sia per le persone temporaneamente presenti sul territorio per motivi di studio, lavoro, etc. In quest'ottica, una strategia di diversificazione dell'offerta abitativa in relazione ai diversi tipi di utenze (edilizia sociale, convenzionata, sovvenzionata, agevolata), diventa fondamentale per superare la segregazione e l'esclusione sociale. Negli ultimi anni l'edilizia sociale ha perso quindi il carattere di settore “specialistico”, ricollocandosi nel contesto generale della città contemporanea e della sua riqualificazione mediante la ridefinizione di nuovi strumenti urbanistici e architettonici che affrontano temi come il consumo di suolo, gli aspetti ambientali, energetici, quelli sociali ed economici;
- il ricorso sempre più frequente alla **partecipazione** e al coinvolgimento degli abitanti come approccio per disegnare interventi e politiche orientate al trattamento e alla risoluzione di problemi locali. La partecipazione come momento di riflessione e confronto tra Amministrazione, tecnici e attori locali con l'obiettivo di accrescere la coesione sociale e rendere più consapevoli e responsabili gli abitanti nei confronti del loro ambiente di vita. Il coinvolgimento degli abitanti può avvenire secondo diversi gradi di inclusività, da approcci più tradizionali che prevedono l'informazione e la comunicazione del progetto in corso di realizzazione (sito Internet, newsletter, sportelli informativi, incontri pubblici, etc.) fino ad arrivare a processi di partecipazione più complessi e strutturati con forum, laboratori di quartiere, etc.

Nelle ricerche e nelle analisi degli anni Novanta, l'attenzione si è spostata, inoltre, all'individuazione degli elementi che hanno impedito o reso difficile la trasformazione delle aree e dei complessi edilizi dismessi, indicando in una serie di questioni i nodi della trasformazione. In uno studio della

metà degli anni Novanta (Barbieri, 1996),¹¹⁸ in particolare, sono stati indicati quali principali ostacoli all'utilizzazione delle aree dismesse.



Conclusioni

Il consumo indiscriminato delle risorse di cui il territorio è dotato, genera effetti negativi attorno ai quali si sta formando una crescente consapevolezza. Due attività che incidono in modo considerevole su tale fenomeno sono la pianificazione urbanistica e territoriale, e la produzione industriale. La prima quando impiega modelli insediativi incapaci di sfruttare in modo efficiente la risorsa suolo, determinando la perdita di terreni incontaminati a cui si può accompagnare un aumento del degrado paesaggistico ed un consumo eccessivo di risorse energetiche ed ambientali. La seconda quando, alimentando la "civiltà dell'usa e getta", genera l'accumulo di beni materiali prodotti con un impiego incontrollato di risorse, atti a soddisfare un certo ideale di be-

¹¹⁸ Barbieri C. A., (1996), Una risorsa il cui utilizzo resta difficile e complesso. Alcune considerazioni, Working Paper n.7, Dipartimento Interateneo e Territorio, Politecnico e Università di Torino, Torino, 1996.

nessere e destinati talvolta ad alimentare eccessi di rifiuti. Contrastare gli effetti negativi potenzialmente prodotti dalla pianificazione e dalla produzione industriale, passa attraverso l'individuazione di nuove strategie e l'impiego di strumenti innovativi.

Lo sviluppo di metodi di analisi della sostenibilità dei processi di recupero delle aree urbane, sia dismesse che contaminate, è ancora allo stato embrionale. I casi studio disponibili sono molto pochi, in genere i lavori sono ancora in corso; occorrerà attendere ancora qualche tempo perché i progetti si concludano, diano degli esiti misurabili e possano essere analizzati approfonditamente.

Nella maggior parte delle esperienze analizzate la sostenibilità è interpretata quasi esclusivamente come problema di partecipazione della comunità alle vicende del processo di recupero delle aree, e raramente si fa riferimento alla realizzazione di una sostenibilità economica o ambientale dei progetti. La sostenibilità dei progetti di recupero dei brownfields richiede che tutti gli attori coinvolti lavorino insieme, attraverso processi di partecipazione, di partnership e di condivisione delle informazioni, per integrare le questioni ambientali, economiche e sociali nella costruzione di un territorio rinnovato in grado di garantire sicurezza, elevata qualità della vita e condizioni ambientali favorevoli. Il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità richiede inoltre una maggiore integrazione orizzontale delle politiche e degli strumenti a tutti i livelli di governo e una maggiore integrazione verticale per assicurare che gli sforzi delle autorità locali e regionali non siano ostacolati.

Secondo i principi che dovrebbero informare una **legge nazionale** e le conseguenze che l'adozione di questi principi comporta per una nuova definizione degli standard urbanistici.

Elaborazione di FORME DI FILANDO Indicizi normativi

MODELLO Nazionale

INTEGRAZIONE COME
BENE COMUNE

- I piani che regolano le trasformazioni del territorio, a tutte le scale, dovrebbero essere preceduti e coerenti con un **corpus statutario** che definisce, con riferimento a un orizzonte temporale di medio-lungo termine, i contenuti identitari del luogo, i beni comuni non negoziabili, la valorizzazione duratura del patrimonio ambientale, territoriale e paesistico.

DIRITTO DI PARTECIPAZIONE
OGNI CITTADINO

- I principi devono in particolare garantire agli enti pubblici territoriali e all'adesione dei **cittadini ruoli privilegiati** rispetto agli attori privati portatori di interessi economico-finanziari.

INTEGRAZIONE PER
POLITICHE SETTORIALI

- Dovrebbe **integrare le politiche settoriali** e impegnare lo Stato nella promozione di integrazioni tra i contenuti più avanzati delle diverse politiche europee (in materia di territorio, ambiente, coesione sociale, agricoltura ecc).

CONSENSO GIURICO
DI SUOLO

- Si può accedere in due forme complementari dichiarando tutte le aree con urbanizzate aree di riserva agricola e ambientale e prevedendo un sistema di **incentivi procedurali** e sostanziali che mirano decisamente più convenientemente intervenire sulle aree già urbanizzate.

COESIONE SOCIALE
E TERRITORIALE

- Ogni sistema locale dovrebbe gestire i propri diversi usi ambientali senza danneggiare territori estermi, ridurre la propria impronta ecologica **sviluppando la multifunzionalità** del proprio territorio operto di portinone, o di promuovere equilibri ambientali complessivi ricostruendo la continuità ecologica degli spazi aperti.

Bibliografia ragionata

La raccolta bibliografia che ho composto, mette in elenco i testi che ho consultato durante il primo anno di ricerca e di fondamentale aiuto all'individuazione dei caratteri che inquadrano le diverse questione che il tema in esame propone, quali: la dismissione, il riuso, la riqualificazione, i nuovi spazi pubblici e le aree verdi. etc.

La raccolta bibliografia ragionata, è organizzata in tre parti che esaminano, ciascuna in una prospettiva specifica, le questioni preminenti: i valori e le identità, le relazioni con il territorio urbano e il governo della dismissione.

1. VALORI E IDENTITÀ

- 1.METAMORFOSI ED EVOLUZIONE DEL TERRITORIO

2. LA QUESTIONE DELLA DISMISSIONE

- 2.1. CASI DELLA STORIA CHE RACCONTANO LA DISMISSIONE

[queste sezione ha contribuito alla redazione delle parti dedicate alla costruzione del quadro conoscitivo ed al modo in cui si è evoluta la questione della dismissione]

- 2.3. I CASI DI STUDIO E I CAMPI DI SPERIMENTAZIONE

[questa sezione ha contribuito alla sistemazione del dibattito disciplinare sul tema della dismissione]

3. IL GOVERNO DELLA DISMISSIONE

- 3. NUOVE POLITICHE VOLTE ALLO SVILUPPO URBANO

1. VALORI E IDENTITÀ

• 1. METAMORFOSI ED EVOLUZIONE DEL TERRITORIO

Augé M., (2004), *Rovine e macerie – Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino.

Attraverso un percorso sinuoso tra diversi siti del mondo, dall'Acropoli di Atene al Muro di Berlino, passando per diverse opere letterarie o cinematografiche e qualche ricordo, l'autore sviluppa un'intuizione che riguarda il senso del tempo e la coscienza della storia. La vista delle rovine ci fa intuire l'esistenza di un tempo.

Aymonimo C., (2000), *Il significato delle città*, Marsilio Ed., Roma.

L'analisi della città come fattore determinante delle scelte e dei problemi cui gli architetti sono chiamati a rispondere è il nucleo intorno al quale l'autore costituisce il suo percorso di lettura. Dall'individuazione degli episodi e dei protagonisti che hanno segnato l'inizio dell'architettura moderna alla morfologia urbana, dalle relazioni tra i servizi e le attrezzature al progetto, dalla formazione del concetto di tipologia alla "testimonianza" dei monumenti, il libro argomenta "cosa si intenda per città".

Bianchetti C., (2004), "Dismesse e sfruttate", in *Il Giornale dell'Architettura*, n.23.

Carta M., (1994), *L'armatura culturale del territorio. Il sistema museale scientifico nella provincia di Palermo*, Palermo, Pre-print del Laboratorio di pianificazione territoriale.

Carta M., (1995), *L'armatura culturale del territorio. Analisi ed interpretazione del patrimonio industriale e dei servizi generali dismessi nel comune di Palermo*, Palermo, Pre-print del Laboratorio di pianificazione territoriale.

Carta M., (1996), "Palermo, città della conoscenza. Dall'archeologia dell'industria all'archeologia del sapere", in B. Rossi-Doria (a cura di), *Palermo: verso un nuovo piano*, Roma, Gangemi.

Carta M., (2002), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, Milano, FrancoAngeli, 1999 [2° edizione 2002].

Crosta P., (1990), "Dismissione: la costruzione del problema", in *Rassegna* n. 42, anno

Dansero E., Giaimo C., Spaziante A., (a cura di) (2000), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Ed. Alinea, Bologna.

Dematteis G., (1989), *Le reti urbane tra decentramento e centralità*, Ed. Franco Angeli, Milano.

Dematteis G., (1988), *La scomposizione metropolitana*, Electa, Milano.

Detragiache A., (a cura di) (2003.), *Dalla città diffusa alla città diramata*, Milano FrancoAngeli.

Il volume da voce ai contributi presentati nel corso Convegno Internazionale tenutosi nell'anno 2001, a Torino, città in cui si è realizzata in modo paradigmatico la correlazione industrializzazione-urbanizzazione avente come tema "Dalla città diffusa alla città diramata". È emerso che le trasformazioni insediative in atto non risultano più caratterizzate dalla diffusione urbana e dalla "pianurizzazione" della popolazione, ma da processi di "riconcentrazione urbana", dal formarsi di "nuovi annodamenti urbani", particolarmente nelle lontane periferie, e dalla "colli-narizzazione" degli insediamenti. La comprensione dell'intreccio dei fattori che stanno generando queste dinamiche risulta limitata e questo spiega largamente la bassa efficacia delle

politiche volte a guidarle o, quantomeno, a ordinarle. Allora, sembra doversi porre alla radice anche la domanda se la "disseminazione urbana" degli ultimi decenni non sia ben presto destinata a presentarsi come un "insieme di cadaveri insepolti" così come appaiono ora i "quartieri operai" e le aree industriali della città industriale di ieri.

Ferrari M., (2005), *Il "progetto urbano" in Italia 1940-1990*, Alinea Editrice, Firenze.

L'intento del testo ricomponne attraverso la forma retorica del racconto un quadro che ancora oggi appare complesso e disorganico.

Il progetto urbano non ha mai avuto un riconoscimento né una data di nascita ufficiale. Molti hanno provato a spiegarlo, pochi si sono inoltrati nella strada più tortuosa della ricostruzione di un cammino tra architettura ed urbanistica, che ha visto e vede tutt'ora, gli architetti-urbanisti impegnati in una instancabile ricerca.

Catalogando materiale inedito, spesso ricorrendo alle parole dei protagonisti, appare in ligrana la storia di un gruppo di architetti che, attraverso strumenti di volta in volta differenti, insegue un sogno: disegnare la città attraverso l'architettura.

Fiocchiaro E., (1999), *Città in trasformazione. Le logiche di sviluppo della metropoli contemporanea*, Ed. FrancoAngeli, Milano.

Indovina F., (1990), *La città di fine millennio - Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino*, Ed. Franco Angeli, Milano.

Kollhof H., (1990), "Un manifesto irritante", in *Casabella* n°564.

Hans Kollhoff, un manifesto irritante due sono le forme di malcostume contro le quali è diretta la polemica del mio progetto di Nantes: la polverizzazione dell'architettura, oggi di moda, e un'urbanistica nostalgica.

Hall P., Hay D., (1980), *Growth Centers in the European Urban System*, London.

Il modello generalmente noto come degli «stadi di sviluppo» o del «ciclo di vita urbano», formulato embrionalmente alla fine degli anni '70 negli USA per spiegare l'arresto della crescita demografica e manifatturiera delle grandi aree urbane e messo a punto in Europa negli anni immediatamente successivi, si fonda su un paradigma interpretativo che pone in relazione i successivi stadi di urbanizzazione, definiti in termini di tassi di variazione demografica delle città centrali e delle rispettive periferie (hinterland), con le successive fasi della industrializzazione.

Macchi Cassia C., (1991), *Il grande progetto urbano*, Ed. NIS, Roma.

Mazza L., (1997), *Trasformazione del Piano*, FrancoAngeli, Milano.

Merlin P., (2002), *L'aménagement du territoire*, Ed. PUF, Parigi.

Ponsard C., *Histoire des théories économiques*, cit.

Righetto G., (1996), *L'ecosistema urbano-Sviluppo razionale ed utilizzo delle aree dismesse*, Ed. Piccin.

Roncayolo M., (1988), *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Ed. Einaudi, Torino.

Russo M., (1998), *Aree dismesse: forma e risorsa della città esistente*, Ed. scientifiche Italiane, Napoli.

Secchi B., (1984), "Le condizioni sono cambiate", in *Casabella*, n.498, Milano.

Talia I., (2007), *Forme, strutture, politiche della città*, Ed. Liguori Editore, Napoli.

Il volume tratta l'evoluzione del fenomeno urbano nel tempo e nello spazio. Dalla città preindustriale a quella industriale e postindustriale, si esamina il loro modo di ordinarsi e di strutturarsi, i fattori che ne hanno determinato la crescita e |o il declino, gli squilibri territoriali che si sono creati nella loro evoluzione storica. La città è divenuta oggi un nodo di relazioni fisiche e sociali che richiede un governo e politiche in spazi sempre più complessi all'interno di una "rete" urbana sempre più estesa.

2. LA QUESTIONE DELLA DISMISSIONE

• 2.1. I CASI DELLA STORIA CHE RACCONTANO LA DISMISSIONE

Accorsero A., (1997), "La fabbrica c'è, ma non si vede più". in Casabella n. 651/652, numero monografico dedicato alle fabbriche dei '900.

AA.VV., (2003), *Le Tre Venezie, Numero monografico promosso dalla Regione Veneto sul tema Archeologia Industriale Veneta*, Crocetta dei Montello.

AA.VV., (1976), *The Archaeology of industry, The Bodley Head. Origine e storia della disciplina*, London 1976.

Buchanan R.A., (1972), *Industrial Archaeology in Great Britain*. Harmondsworth.

Ciorra P., (2002), "Industria, no grazie. Consideriamo architettura i manufatti storici, non quelli contemporanei", in Domenica dei Sole 24 ORE.

Genovese R.A., Bezzi Bardeschi M., Mango R., (1978), "Patrimonio architettonico industriale", in *Restauro*, n. 38-39, vol.VII, Napoli.

Hudson K., (1979), *Archeologia dell'industria*, Ed. Newton Compton, Roma.

• 2.2. CASI DI STUDIO E CAMPI DI SPERIMENTAZIONE

2.2.1. Aree dismesse_ Italia

Balducci A., (2003), "Le aree dismesse tra politiche locali e cicli immobiliari", in Dragotto M., e Gargiulo C., [a cura di] *Aree dismesse e città. Esperienze di metodo, effetti di qualità*, Franco Angeli, Milano.

Barbieri C. A., (1996), *Aree urbane industriale dismesse: una "seconda generazione" del fenomeno?* In Dansero E. [a cura di], *Le aree urbane dismesse un problema una risorsa*, contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

Barbieri C.A., (1998), *Una risorsa il cui utilizzo resta difficile e complesso. Alcune considerazioni*, In Dansero E., Giamò C., Spaziantè A., [a cura di] *Sguardi sui vuoti. Recenti ricerche del dipartimento interateneo territorio sulle aree industriali dismesse*, Torino.

Bobbio R., (1999), "Riconversione delle aree dismesse: aggiornamenti e spunti di riflessione", *Urbanistica Informazione*, 164.

Carta M., (2004), *Next city: culture city*. Ed. Booklet, Milano.

Chiesi A. (2008), *Riconvertire i luoghi*, Postmedia Books, Milano.

Righetto A., (1996), *L'ecosistema urbano-sviluppo razionale ed utilizzo delle aree dismesse*, Piccin, Padova.

Campos Venuti G., (1996), *La pianificazione urbanistica come qualificazione urbana*, Cludades n°3.

Dragotto M., (2007), *Le aree dismesse nel dibattito urbanistico italiano*, in *Urbanistica Informazioni* n°213.

La **Carta AUDIS** della Rigenerazione Urbana, Associazione Aree Urbane Dismesse, 2008.

Colombo L., (1997), "Uno sguardo al caso italiano", in de Franciscis G. (a cura di), *Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi*, Eidos, Castellammare di Stabia.

Corsico F., (1996), "Per un nuovo approccio al recupero delle aree urbane dismesse", in Dansero E. (a cura di), *Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

D'Agostino R., (2003), "Qualità urbanistico-architettonica e ricadute socio-economiche nella riflessione di Audis", in Dragotto M. e Gargiulo C. (a cura di), *Aree dismesse e città. Esperienze di metodo, effetti di qualità*, Franco Angeli, Milano.

Dansero E., (1996), "Aree urbane dismesse: un quadro della ricerca", in Dansero E. (a cura di), *Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

Dansero E., Giaimo C., Spaziante A., (2000), "Aree industriali dismesse: vuoti da non perdere", in Dansero E., Giaimo C., Spaziante A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono, Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Ed. Alinea, Firenze.

De Franciscis G., (1997), *Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa. Strategie, gestione, strumenti operativi*, Ed. Eidos, Castellammare di Stabia.

Gambino R., (2000), "Aree dismesse. Da problemi a risorse", in Dansero E., Giaimo C..

Galderisi A., Ceudech A., (2001), "Le aree dismesse come opportunità per uno sviluppo urbano sostenibile", in Gargiulo C. (a cura di), *Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia*, Atti dei convegni Audis 1999 | 2000, Ed. Audis, Venezia.

Gargiulo C., Davino A., (2000), "Processi di rivitalizzazione e riqualificazione urbana: dalla pianificazione del recupero all'attuazione degli interventi", in Atti della XXI Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Palermo.

Gargiulo C., Papa R., (2001), "Aree dismesse e processi di trasformazione urbana", in Gargiulo C. (a cura di), *Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia*, Atti dei convegni Audis 1999 | 2000, Edizioni Audis, Venezia.

Giovannelli G., (1997), "Oltre la dismissione: da spazio marginale a luogo urbano", in Giovannelli G. (a cura di), *Aree dismesse e riqualificazione urbana: strategie progettuali e modelli operativi per il recupero*, Ed. Alinea, Firenze.

Spaziante A., (1996), "Aree urbane dismesse: un contributo alla definizione di un quadro

quali- quantitativo”, in Dansero E. (a cura di), *Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

Spaziante A., (2000), “Documentare, interpretare, monitorare la dismissione industriale”, in Dansero E., Giaino C., Spaziante A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea Editrice, Firenze.

Spaziante A., (2006), “Il riuso delle aree industriali dismesse: fu vera occasione per il futuro delle città? Monitorare per valutare”, in Spaziante A., Ciocchetti A. (a cura di), *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, Franco Angeli, Milano.

Spaziante A., (a cura di), *Se i vuoti si riempiono, Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Ed. Alinea, Firenze.

Stanghellini S., (1997), “Modelli operativi per il riuso delle aree produttive dismesse nell’esperienza europea”, in Giovannelli G. (a cura di), *Aree dismesse e riqualificazione urbana: strategie progettuali e modelli operativi per il recupero*, Ed. Alinea, Firenze.

2.2.2. Aree dismesse_Napoli

Comune di Napoli (1998), Variante per la zona occidentale al PRG approvato con DM 1829 | 1972. Relazione, Napoli.

Comune di Napoli (2002), Piano Generale del Traffico Urbano. Relazione, Napoli.

Gargiulo C., Battarra R., (2003), “Come leggere il successo delle aree dismesse? Da una proposta di metodo alla lettura del caso Napoli”, in Dragotto M. e Gargiulo C. (a cura di), *Aree dismesse e città. Esperienze di metodo, effetti di qualità*, Ed. Franco Angeli, Milano.

Gargiulo C., Travascio L. C., (2006), “Metodi e strumenti per il riuso e la valorizzazione delle aree interdette: il caso Napoli”, in *Urbanistica Dossier*, 89.

Gastaldi F., (2005), “Ex stabilimento Italsider”, in Bondonio A., Callegari G., Franco C. e Gibello L. (a cura di), *Stop & Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Ed. Alinea, Firenze.

Iannello F., Morreale V., (2006), *Il destino di Napoli est. Dai progetti di delocalizzazione industriale e riqualificazione ambientale alla costruzione della nuova centrale turbogas di Vigliena, Palazzo Marigliano*, Napoli.

Iozzolino I., (2001), “Le aree dismesse nel nuovo Piano Regolatore di Napoli: lento percorso verso una città post-industriale”, in Leone U. (a cura di), *Quaderni della ricerca*, Napoli.

Locci M., (2003), “Città della Scienza, Napoli-Bagnoli”, *L’architettura, cronache e storia*, 577.

2.2.3. Aree dismesse_Torino

Ciocchetti A., (2001), “L’intervento nelle aree industriali dismesse a Torino: le aree della Spina centrale”, in Gargiulo C. (a cura di), *Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia*, Atti dei **convegni Audis 1999 | 2000**, Edizioni Audis, Venezia.

Dansero E., (1993), *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Collana di studi e ricerche del Dipartimento Interateneo Territorio di Torino, Libreria Cortina, Torino.

2.2.4. Aree dismesse_Cesena

Biscaglia A. M., (2003), *Cesena_ex Zuccherificio_01. Dal cantiere ai primi insediamenti abitativi*, Danilo Montanari Editore, Ravenna.

Preger E., (2000), "Cesena. Riqualificazione urbana dell'ex zuccherificio", in Barbolini G. (a cura di), *Riqualificare le città: le società miste per le aree urbane dismesse*, Franco Angeli, Milano.

2.2.5. Aree dismesse_La Ruhr

De Franciscis E., (1997), "Bacino della Ruhr: nuove strategie per il recupero del paesaggio sotto il profilo ecologico, economico e sociale", in de Franciscis G. (a cura di), *Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi*, Eidos, Castellammare di Stabia.

Kunzmann K. R., (1990), "Le politiche del riuso della Ruhr", in *Rassegna*, 42.

Maragoni B. (2000), "I processi di risignificazione dei distretti post-industriali. IBA Emscher Park", *Urbanistica Informazione*, 174.

Minucci F., (1996), "Politiche e strumenti per il riuso delle aree dismesse. Un esempio di riqualificazione strutturale: il caso della Ruhr", in Dansero E. (a cura di), *Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, Contributo INU alla Conferenza mondiale Habitat II, Torino.

Russo M., (1997), "Tipologie di intervento nell'Emscher Park", in de Franciscis G. (a cura di), *Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi*, Eidos, Castellammare di Stabia.

Schwarze Rodrian M., (1997), "Experiences made in Ruhr area in connection with the Emscher Landscape Park", in de Franciscis G. (a cura di), *Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi*, Eidos, Castellammare di Stabia.

Siebel (1998), "Nuove strategie di pianificazione. L'Iba Emscher-park e l'Expo 2000 Hannover", *Urbanistica Dossier*, 18.

Venturi M., (1990), "La deindustrializzazione della Ruhr", in *Rassegna*, 42.

2.2.6. Aree dismesse_Amburgo

Hafencity Hamburg (2006) *The Masterplan*.

Hafencity Hamburg (2010) *Projects – Insights in the current developments*, marzo 2010.

Hamburg Port Authority (2006) *Focus of dynamic growth markets*, Free and Hanseatic City of Hamburg.

2.2.7. Aree dismesse_Londra

Cecchini D., (1990), "Docklands: appunti per una pièce metropolitana", in Garano S. (a cura di), La riqualificazione delle periferie nella città europea, Edizioni Kappa, Roma.

Laudati P., (1997), (a cura di) "Londra: le Docklands", in de Franciscis G., Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi, Eidos, Castellammare di Stabia.

Nys R., (1997), "The «Great Fire» of London Docklands", in De Franciscis G. (a cura di), Rigenerazione urbana: il recupero delle aree dismesse in Europa: strategie, gestione, strumenti operativi, Eidos, Castellammare di Stabia.

2.2.8. Aree dismesse_ Francia

Bianchetti C., (1984), Il dibattito sulle aree dismesse in Francia, Archivio di studi urbani e regionali, 20.

Bianchetti C., (1988), Individualità dei fenomeni territoriali. Il caso delle friches industrielles, Archivio degli studi urbani e regionali, 33.

Bianchetti C., Gabellini P., (1984), "La tematizzazione dei vuoti in Francia: le «friches industrielles», Casabella, 503.

Grassi A., (1989), "Un caso di politica e gestione territoriale: les grandes friches industrielle in Francia".

Laurif, (1988), *Les friches industrielles en Ile de France. Definition, inventaire janvier 1988, evolution de 1985 a 1988*, Parigi.

2.2.9. Aree dismesse_Nantes

Barthel P.A., (2009), *Nantes petit et grande fabrique urbaine*, Ed Parenthèses, Marseille.

Bourdin A., Prost R., (2009), *Projets et stratégies urbaines, regards comparatif*, Ed Parenthèses, Marseille.

Chemetoff A., (2010), *Le Plan-guide [suites]*, Ed. Archibooks + Sautereau, Paris.

Demathieu P., (1995), La réhabilitation des friches industrielles. La Jaune et La Rouge: environnement et aménagement, revue amicale des anciens élèves de l'école polytechnique de Paris.

Barthel P. A., (2008), "Le Nouveau Malakoff à Nantes à l'école du développement durable", Urbanisme, mai-juin 2008 n°360, pp.28-33.

Blaise J., Bonnet F., Luneau D., (2008), *Estuaire. L'art et le fleuve*, Ed. Gallimard, Paris.

Blanc M. (dir.), Blanc C., Hamman P., Henninger F., (2007), "La place du développement durable dans les projets et les stratégies urbaines françaises: des discours à la réalité"? GIP EPAU - POPSU, Analyses thématiques transversales, Centre de recherche et d'étude en sciences sociales (EA 1334), Université Marc Bloch, Strasbourg 2, Rapport intermédiaire, 5 volumes.

- Chasseriau A.**, (2004), "*Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet*", Norois, n° 192, pp. 71-84.
- Da Cunha A.**, (2005), "Développement urbain durable, écourbanisme et projet urbain: principes stratégiques et démarches", in Da Cunha A. et al. (dir.), "*Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*", Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, pp. 175-192.
- Devisme L.**, (2007), "*Centralité et visibilité dans le projet urbain de l'île de Nantes*" in Yannis Tsiomis (dir.) *Échelles et temporalités des projets*", Paris, Jean Michel Place pp.123-142.
- Devisme L.**, (2009), "*Nantes : petite et grande fabrique urbaine, Marseille*", éditions Parenthèses, 266 p.
- Devisme L., Barthel P.-A., Dèbre C., Dumont M., Roy E.**, (2007), "*Penser et observer la fabrique urbanistique nantaise contemporaine, GIP-EPAU, Plate forme d'observation des projets et stratégies urbaines, Equipe de recherche nantaise*", rapport final, 3 tomes.
- Dumont M., Andrieu D.**, (2006), "*Qualité urbaine et ville durable à l'épreuve du renouvellement urbain. L'exemple du Grand Projet de Ville Malakoff Pré Gauchet à Nantes*", Norois, n°198, pp.7-20.
- Emelianoff C.**, (2007), "*Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ?*", Urbia : les Cahiers du développement urbain durable, pp. 11-30.
- Emelianoff C.**, (2005), "*La ville durable en quête de transversalité*", in Mathieu, Y. Guermont (dir.), *La ville durable, du politique au scientifique*. Ed Cemagref, INRA, pp.129-142.
- Emelianoff C., Theys J.**, (2000), "*Les contradictions de la ville durable*", p. 53-63, in Theys J., Notes du Centre de prospective et de veille scientifique, n°13 "*Développement durable Villes et territoires - Innover et décloisonner pour anticiper les ruptures*", série Équipement, Paris, 126 p.
- Fache J., Gobin M.**, (2008), "*Des territoires métropolitains à l'heure de l'économie de la connaissance : Nantes et Sarrebruck, études comparées*", <http://geoconfluences.enslsh.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient4.htm#1>
- Florida R.**, (2002), "*The rise of the creative class—and how it is transforming leisure, community and everyday life*", New York, Basic Books, 231 p.
- Galdin P.J.**, (2007), "*À l'ouest de l'île, un campus d'un nouveau style*", Place publique, pp.43-45, en ligne : <http://www.revue-placepublique.fr/Sommaires/Articles/campusdelile.html>.
- Garat I.**, (2005), *Nantes de la belle endormie au nouvel eden de l'Ouest*, Ed. Economica Anthropos, Paris.
- Guidet T.**, (2007), "*Nantes saisie par la culture*", Paris, Autrement, 211 p.
- Hamman P.**, (2008), "Penser le développement durable urbain : regards croisés, Paris", L'Harmattan, 321 p.
- Nicolas A.**, (2009), "*Nantes dans sa recherche métropolitaine. Modèles de villes, réseau européen et production de récits de référence territoriale*", Actes du colloque "La ville et le monde, 16e - 21e s.", juin 2007, Presses Universitaires de Rennes.
- Souami T.**, (2009), "*Ecoquartiers. Secrets de fabrication*", Paris, éditions Les Carnets de l'info, 207 p.
- Souami T.**, 2008, "*Le développement durable change-t-il le monde des urbanistes? Vers une structuration du milieu professionnel?*", Les annales de la recherche urbaine "*L'expertise au miroir de la recherche*", n°104, pp. 19-27.
- Souami T.**, (2007), "*L'intégration des technologies énergétiques dans l'action urbaine. Éclair*

rages théoriques d'expériences européennes", Les annales de la recherche urbaine, n°103, pp. 6-17

Théry L., (2008), "*Pour des possibilités nouvelles d'expérimentations*", propos recueillis par Antoine Loubière, Urbanisme, Dossier "La ville durable en questions", pp. 67-68.

Zétlaoui-Léger J., (2002), "*Marchés de définition simultanés : un succès à interroger*", Urbanisme, Juillet-Août 2002, pp. 14-17.

3. IL GOVERNO DELLA DISMISSIONE

• 3. NUOVE POLITICHE VOLTE ALLO SVILUPPO URBANO

AA. VV., (2005), "Stu", Edilizia e territorio - Commenti e norme. n. 3. monografico.

Gambaro M., (2005), *Regie evolute del progetto. Le Società di trasformazione urbana*. Clup, Milano.

Bagnasco A., Le Galès P., (a cura) (2001), *La città nell'Europa contemporanea*, Liguori Editore, Napoli.

Barbieri C.A., (a cura di) (2002), *Nuove leggi urbanistiche delle regioni tra specificità e omologazione: contributi intorno ad una ricerca*, Alinea, Firenze.

Camagni R., Lombardo S. (a cura di) (1999), *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Alinea, Firenze.

Carta M., (2002), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice d'identità e strumento di sviluppo*. Ed. Franco Angeli.

Carta M., (2009), *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*. Ed. Franco Angeli.

Carta M., (2014), *Reimagining urbanism*, List.

Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., (a cura di) (1996), *Le forme del territorio italiano. Ambienti insediativi e contesti locali*. vol I. e vol. II, Laterza, Bari.

Cremaschi M., (2002) (a cura di), «Politiche territoriali e programmi europei», *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 75.

Curti F., Gibelli M. C., (a cura di) (1996), *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano*, Alinea, Firenze.

Davico L., Debernardi L., Mela A., Preto G., (2002), *La diffusione urbana nell'Italia settentrionale. Fattori, dinamiche, prospettive*, Franco Angeli, Milano.

Dematteis G., (1994), *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*, Franco Angeli, Milano.

Dematteis G., Bonavero P., (a cura) (1997), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, il Mulino, Bologna.

Dematteis G., Indovina F., Magnaghi A., Secchi B., Piroddi E., Scandurra E., (1999), *I futuri della città. Tesi a confronto*. Franco Angeli, Milano.

Detragiache A. (a cura di) (2002), *Dalla città diffusa alla città diramata*. Franco Angeli, Mi-

lano;

Gambaro M., (2003), "Le STU come strumento di riqualificazione urbana", in Quaderni di Diritto ed Economia del Territorio - Norme e documenti. . n. 2. pp. 41- 48.

Governa, (2001), La dimensione territoriale dello sviluppo socio-economico locale: dalle economie esterne distrettuali alle componenti del milieu, in A. Magnaghi (ed.), Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche, Firenze, ALINEA.

Indovina F., (1990) [a cura di], *La città di fine millennio*, Franco Angeli, Milano.

Indovina F., (1993) [a cura di], *La città occasionale*, Franco Angeli, Milano.

Indovina F., Becchi A. (1999) [a cura di], Caratteri delle recenti trasformazioni urbane. Osservatorio città. Franco Angeli, Milano.

Istituto Nazionale di Urbanistica (2003), Rapporto dal territorio 2003, (a cura di Pierluigi Properzi), Edizioni INU, Roma.

Janin-Rivolin U., (a cura di) (2000), Le politiche territoriali dell'Unione europea: esperienze, analisi, riflessioni, Franco Angeli, Milano.

Lanzani A., (2003), *I paesaggi italiani*. Meltemi, Roma.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per il coordinamento territoriale, INU (2002) Rapporto sullo stato della pianificazione, Inu Edizioni, Roma.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per il coordinamento territoriale (2002), Il programma Urban e l'innovazione delle politiche urbane (a cura di Palermo P.C.), Franco Angeli Milano.

Modelli interpretativi e metodi di analisi per la costruzione di un sistema di indicatori della qualità urbana, in Bonnes, M., ed., Ambiente urbano, qualità ed innovazione tecnologica, MAB-UNESCO Italia, Roma, pp. 78-106.

Nicodemo S., Senzani D., (2003), *Società di Trasformazione Urbana*, DEI, Roma.

Monea P., Iorio E., Ginigliano D., (2005), *Le società di trasformazione urbana. Prospettive urbane, profili giuridici, schemi applicativi*, Matelica, Ed. Halley.

Palermo P. C., (2001), Prove di innovazione. Nuove forme ed esperienze di governo del territorio in Italia, Franco Angeli, Milano.

Perticarari R., (2005), "La sfida possibile della riqualificazione urbana", in Guida agli Enti Locali, n. 19.

Presidenza del Consiglio, Dipartimento Politiche Comunitarie (1996), «Città in Europa: Globalizzazione, Coesione e Sviluppo Sostenibile», in Presidenza del Consiglio, Dipartimento Politiche Comunitarie (a cura di), Sviluppo del territorio Europeo, Poligrafico dello Stato, Roma.

Pugliese T., Spaziante A., (a cura di) (2003), Pianificazione strategica per le città: riflessioni dalle pratiche, Franco Angeli, Milano.

Stanghellini S., Mambelli T., (a cura di), (1998), "Le società miste per la trasformazione urbana in Italia," in Urbanistica Dossier monografico. n. 1 | gennaio- febbraio.

Talia M., (a cura di) (1998), *L'urbanistica nelle città del sud*. Ed. Gangemi, Roma.

Turri E., (2000), *La megalopoli padana*. Ed. Marsilio, Venezia.

Sitografia

La stessa struttura utilizzata in bibliografia è stata applicata alla recensione dei siti internet utili all'indagine preliminare di studio.

1. VALORI E IDENTITÀ

- 1.1. METAMORFOSI ED EVOLUZIONE DEL TERRITORIO

<http://www.storiastoriepn.it/mappa-delle-servitu-militari/>

http://www.casa24.ilsole24ore.com/real-estate/news/2007/04/21/4_I_PRN.php

2. LA QUESTIONE DELLA DISMISSIONE

- 2.1. CASI DELLA STORIA CHE RACCONTANO LA DISMISSIONE

La sezione ha contribuito alla redazione delle parti dedicate alla costruzione del quadro conoscitivo ed al modo in cui si è evoluta la questione della dismissione.

<http://www.audis.it/index.html?pg=11&sub=34&id=489&cat=17>

http://it.paesaggioix.wikia.com/wiki/Aree_dismesse

http://www.arpa.emr.it/cms3/documenti/_cerca_doc/ecoscienza/ecoscienza2010_3/vitilloes3_2010.pdf

http://www.fedoa.unina.it/1932/1/Travascio_Ingegneria_dei_Sistemi_Idraulici_di_Trasporto_e_Territoriali.pdf

http://cameprints.unicam.it/401/1/Tesi_di_dottorato_Emilio_Corsaro.pdf

http://bergamo.corriere.it/bergamo/notizie/cultura-e-spettacoli/13_gennaio_16/aree-dismesse-nuova-sensibilita-bergamo-2113567372365.shtml

<http://www.arpa.umbria.it/resources/docs/micron%2020/micron20-16.pdf>

<http://www.scienzainrete.it/contenuto/articolo/recupero-delle-aree-industriali-dismesse>

<http://www.officinelenzi.it/archeologia-industriale/>

http://www.stampa.cnr.it/documenti/comunicati/italiano/2003/Gennaio/6_Gen.htm

- 2.2. I CASI DI STUDIO E I CAMPI DI SPERIMENTAZIONE

La sezione ha contribuito alla sistemazione del dibattito disciplinare sul tema della dismissione.

Napoli

http://www.fedoa.unina.it/1932/1/Travascio_Ingegneria_dei_Sistemi_Idraulici_di_Trasporto_e_Territoriali.pdf

http://www.academia.edu/6006118/Aree_dismesse._Forma_e_risorsa_della_città_esi-

stente_ESI_Napoli_1998

<http://www.circoloilvabagnoli.it>

http://digilander.libero.it/iniziativapopolare/la_storia_di_bagnoli0.htm

<http://www.vesuviolive.it/ultime-notizie/31613-storia-bagnoli-sino-disastri-dellitalsider-man-cata-bonifica-scopriamo-verita/>

<http://napoli.repubblica.it/dettaglio/i-cento-anni-di-bagnoli-storie-operaie-dell'ex-ilva/1750579>

http://www.provincia.napoli.it/Micro_Siti/Ambiente/Navigazione_Sinistra/Tutela_suolo_siti_inquinati_rifiuti/Bonifica_siti_contaminati/Elenco_certificazione

<http://www.unilibro.it/libro/le-aree-industriali-dismesse-dell'ex-ilva-di-bagnoli-l-archeologia-industriale/9788820737559>

Torino

<http://www.barrieracentro.it/>

-<http://www.comune.torino.it/>

-<http://www.urbancenter.to.it/>

-<http://www.provincia.torino.gov.it/>

http://www.collegio.geometri.pr.it/pdf/2009/5130_005.pdf

-<http://www.comune.settimo-torinese.to.it/>

<http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/servizi/attivita/visiteguidate/snos.pdf>

-<http://www.regione.piemonte.it/>

-<http://www.spaziotorino.it/>

http://www.audis.it/index.html?pg=13&sub=17&cat=12&ext_a=&ext_s=1

-<http://www.istoreto.it/>

<http://terroreinnovazione.mit.gov.it/component/sobi2/?sobi2Task=sobi2Details&catid=3&sobi2Id=60/>

-<http://blog.contemporarytorinopiemonte.it/>

-<http://www.turin.to.it/>

<http://rottasutorino.blogspot.it/2014/12/la-snos-centro-polifunzionale-di-parco-dora-a-torino.html>

-<http://artsblog.it/>

-<http://www.progettomanifattura.it/>

<http://www.lingottofiere.it>

Milano

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/elenco+siti+tematici/elenco+siti+tematici/urban+center

<http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDMHome>

<http://www.niguarda.com/Articoli/Tabacchi.htm>

<http://www.milanomet.it/it/trasformazioni-urbane/citta-di-milano-progetti-in-corso-2.html>

<http://www.manifatturemilano.com>

<http://terroreinnovazione.mit.gov.it/component/sobi2/?sobi2Task=sobi2Details&catid=3&sobi2Id=66>

<http://www.urbanfile.org/project/europe/italy/milano/ex-manifattura-tabacchi-1>

http://www.ilspa.it/infra_02.aspx?id=174
<http://www.engco-italia.it/assets/quadrifoglio.pdf>

Cesena

http://costruire.laterizio.it/costruire/_pdf/n101/101_34_39.pdf
http://www.romagnaoggi.it/cronaca/cesena-il-campus-all_ex-zuccherificio-sara-realta.html
<http://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/5717>
http://www.gregottiassociati.it/italiano/opere_scelte.htm
<http://server5.antherica.com/audis/index.html?pg=13&sub=17&id=78>
http://www.collegio.geometri.vr.it/pdf/2010/7015_005.pdf
http://www.provincia.fc.it/pianificazione/PTCP2006/1-QC/Allegato_C1_2.pdf
[http://www.enser.it/Inside.cfm?AREA=REALIZZAZIONI&SEZIONE=REALIZZAZIONI&mod=vi
ew&cod=23&codcatprodotti=59](http://www.enser.it/Inside.cfm?AREA=REALIZZAZIONI&SEZIONE=REALIZZAZIONI&mod=vi
ew&cod=23&codcatprodotti=59)
http://www.areteonline.net/pubblicazioni/linformatore_44_08_comeprocedere.pdf

Rhur

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/08/11/dalla-ruhr-a-bilbao-citta-che-hanno-detto-basta-all'inquinamento/323511/>
<http://www.latitudeslife.com/2011/10/germania-la-riqualificazione-della-rurhr/>
<http://www.iuav.it/Ateneo1/chi-siamo/pubblicazi1/Catalogo-G/pdf-giorna/Giornale-luav-134.pdf>
<http://en.landschaftspark.de/the-park>
<http://www.landschaftspark.de/startseite>
<http://www.germany.travel/it/citta-e-cultura/castelli-parchi-e-giardini/parco-e-giardino-botanico-di-duisburg-nord.html>
<http://www.publicspace.org/en/works/a008-landschaftspark-duisburg-nord>
<http://www.urbangreenbluegrids.com/projects/landscape-park-duisburg-nord/>
<http://www.architonic.com/it/aisht/hafencity-public-space-miralles-tagliabue/5100909>

Amburgo

www.waterfront-net.org/europa/index.htm
www.waterfrontcommunitiesproject.org
www.hafencity.com
www.hamburg-port-authority.de
<http://www.hafencity.com/en/overview/the-hafencity-project.html>
<http://www.kcap.eu/en/projects/v/hafencity/>
<http://www.hamburg.de/hafencity/>

Marsiglia

<http://www.euromediterranee.fr/quartiers/presentation/le-projet-urbain.html>
<http://www.euromediterranee.fr>

<http://www.franceculture.fr/2012-01-15-euromediterranee-le-nouveau-centre-de-marseille>
<http://projets-architecte-urbanisme.fr/euromediterranee-renovation-urbaine-a-marseille/>
<https://www.youtube.com/watch?v=DP1xVFOcOUs>
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Marseille_EuroMediterranee.pdf
<http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/764/files/marseille-projet-euromediterranee.pdf>
<http://fresques.ina.fr/reperes-mediterraneens/fiche-media/Repmed00512/le-projet-euromediterranee.html>
<http://www.ina.fr/video/MAC9405174522>
<http://www.marseille-renovation-urbaine.fr/urbanisme-amenagement/euromediterranee-214.html>

Nantes

<http://www.iledenantes.com/fr/>
<http://www.nantes.fr/home/ville-de-nantes/developpement-durable/developpement-urbain/ile-de-nantes/presentation-du-projet-ile-de-na.html>
<http://www.nantesmetropole.fr/decouverte/les-grands-projets/l-ile-de-nantes-29111.kjsp>
<http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/article/actualite/19077076-ile-de-nantes-le-projet-urbain-entre-dans-sa-seconde-phase>
<http://www.geographie.ens.fr/3-Le-projet-Ile-de-Nantes-entre.html?lang=fr>
http://eso.cnrs.fr/TELECHARGEMENTS/revue/ESO_22/Chasseriau_Peyon.pdf
<http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/772/files/nantes-projet-ile-de-nantes.pdf>
<http://www.metropolitiques.eu/Le-projet-urbain-nantais-une-mise.html>

3. IL GOVERNO DELLA DISMISSIONE

- 3. NUOVE POLITICHE VOLTE ALLO SVILUPPO URBANO

<http://www.riqualificazioneurbana.com>
http://www.inail.it/internet/default/INAILcomunica/ListaPubblicazioni/p/DettaglioPubblicazioni/index.html?wlpnewPage_contentDataFile=UCM_088236&wlpnewPage__dettaglio-DaArchivio=true&_windowLabel=newPage
http://www.awn.it/attachments/article/731/CNAPPC_Piano_Nazionale_per_la_Rigenerazione_Urbana_Sostenibile.pdf
<http://www.architetturaecosostenibile.it/tags/tag/riqualificazione-urbana/>
http://www.unipa.it/mcarta/PIAU/piau_pa.html
http://www.territorio.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Page&childpagename=DG_Territorio%2FDGLayout&cid=1213525637198&p=1213525637198&pagenam=DG_TERRWrapper

<http://www.unipa.it/mcarta/Recyclecity.html>
<http://www.nctm.it/wp-content/uploads/2014/10/art-33-sblocca-italia1.pdf>
<http://www.ance.it/docs/docpdf.aspx?docId=10961>
<http://politici.openpolis.it/dichiarazione/2014/02/18/franco-mirabelli/riutilizzare-le-aree-dismesse-per-ridurre-il-consumo-di-suolo/715842>
http://cordis.europa.eu/news/rcn/36078_it.html
[http://www.greenreport.it/news/aree-protette-e-biodiversita/quale-riutilizzo-per-opere-militari-abbandonate/#prettyPhoto\[videospot\]/0/](http://www.greenreport.it/news/aree-protette-e-biodiversita/quale-riutilizzo-per-opere-militari-abbandonate/#prettyPhoto[videospot]/0/)
<http://www.audis.it>
<http://www.legambiente.it>
<http://www.urbanisticainformazioni.it/+Aree-dismesse+.html>

Glossario

Quella proposta costituisce una selezione di vocaboli che non intendono esaurire con una semplice definizione la complessità dei fenomeni descritti, ma intendono costituire un abaco di supporto alla ricerca utile per tentare, attraverso il difficile compito di una definizione che spesso azzerà le sfumature e sfugge alle accezioni della complessità esperienziale, la strutturazione di un “ordine” nella trascrizione e catalogazione dei fenomeni osservati.

I lemmi sono stati selezionati in base alle principali questioni e concetti intercettati lungo il percorso della ricerca.

A

Accordi di programma

È uno degli strumenti della programmazione negoziata riferito alle trasformazioni urbane e territoriali ed allo sviluppo locale introdotto dalla l. 662/96 e riguarda l'accordo con enti locali, altri soggetti pubblici e privati per la definizione, la programmazione e l'esecuzione di interventi di interesse comune.

AEA

Agenzia europea dell'ambiente. I membri dell'AEA sono i 27 Stati membri dell'UE più l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia, la Svizzera e la Turchia.

Agenda 21 Locale

Durante la Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo, tenutasi a Rio de Janeiro del 1992, 178 paesi firmarono l'Agenda 21, un documento di obiettivi di sviluppo sostenibile per il XXI secolo. Oggi, lo strumento dell'Agenda 21 locale permette di formulare obiettivi e strategie per lo sviluppo sostenibile dell'ambito locale, in modo concertato e condiviso dall'insieme degli stakeholders.

Autorità di gestione

Un'autorità pubblica nazionale, regionale o locale oppure un organismo pubblico o privato incaricato dallo Stato membro della gestione di un programma operativo.

B

Beneficiario

Persona giuridica pubblica o privata che riceve il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale o del Fondo di coesione per riqualificare un sito dismesso (a volte indicato anche come «promotore» o come «sviluppatore» nella presente relazione). Dopo la riqualificazione del sito, il beneficiario spesso vende o concede in locazione lotti di terreno o edifici agli investitori.

Bonifica

L'insieme degli interventi atti ad eliminare le fonti di inquinamento e le sostanze inquinanti o ridurre le concentrazioni delle sostanze inquinanti presenti nel suolo, nel sottosuolo, nelle acque superficiali o nelle acque sotterranee ad un livello uguale o inferiore ai valori di concentrazione limite accettabili stabiliti dal D.M. 471/99. (Rif. Art. 2 del D.M. 47199);

Brownfield

Con tale termine si indica un qualsiasi terreno o manufatto precedentemente utilizzato ed attualmente dismesso o sotto-utilizzato, il cui livello di degrado e di contaminazione è tale da rendere necessario un intervento preventivo per la sua riutilizzazione. Definizione proposta da Alker in - Alker S., Joy V., Roberts P., Smith P. (2000), "The Definition of Brownfield", Journal of Environmental Planning and Management, vol. 43, no. 1.

Borough

Sono distretti amministrativi istituiti in Gran Bretagna dal 1888 per i quartieri delle grandi città con un'apopolazione superiore a 50.000 abitanti (75.000 dal 1926). Con il London Government Act, Londra è stata divisa in 32 borough ai quali si affianca la corporazione che governa il distretto finanziario della City.

C

"Compattazione" dei suoli

La compattazione è un insieme di processi che determinano la compressione delle particelle costituenti il suolo e quindi la riduzione della porosità. La crosta superficiale che si forma ostacola i processi di infiltrazione e favorisce quelli di ruscellamento superficiale. Le cause della compattazione possono essere di origine naturale (es. azione battente delle piogge, azione delle radici etc.) ed antropica (es. traffico macchinari agricoli, pascolamento eccessivo etc.). Tra le cause antropiche citiamo l'uso dei potenti macchinari impiegati per incrementare la "produttività" dei terreni agricoli. I dati raccolti evidenziano che nel lungo periodo la maggiore produttività lascia il posto ad un'alterazione delle proprietà idrologiche dei suoli e quindi allo sviluppo dei processi erosivi ed alluvionali.

Contaminazione diffusa e puntuale

La contaminazione dei suoli è l'insieme dei processi, antropici e naturali, con i quali sostanze inquinanti esogene sono veicolate ed accumulate negli orizzonti pedologici. La contaminazione può avvenire da fonti diffuse (es. irrigazione, spargimento di fitofarmaci) o puntuali (es. industrie, servitù militari, discariche etc.). Tra i processi di contaminazione di origine naturale citiamo la deposizione di materiale vulcanico e la sedimentazione da eventi alluvionali. L'apporto di sostanze inquinanti nel suolo può favorire, a sua volta, la contaminazione dei corpi idrici sotterranei (es. da metalli pesanti) e superficiali (es. eutrofizzazione degli ecosistemi acquatici).

In Italia i siti contaminati di interesse nazionale, la cui bonifica è direttamente curata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono stimati in 54 (dato al 2008) mentre diverse migliaia i siti contaminati o potenzialmente contaminati gestiti dalle regioni (es. in Piemonte i siti contaminati sono 737). Ad essi occorre aggiungere quelli illegali utilizzati per lo smaltimento e lo stoccaggio di rifiuti pericolosi. Una particolare categoria di contaminante diffuso è rappresentato dalle brownfields ossia da ex siti industriali o commerciali abbandonati affetti da contaminazione.

Contratti di Quartiere

Rientrano nella tipologia dei programmi integrati di recupero urbano promossi a livello comunitario e sperimentati in altri paesi europei come la Francia o il Belgio. Sono programmi finanziati con risorse private (nel 1998 attraverso un bando del Ministero dei Lavori Pubblici e nel 2002 tramite bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) che incoraggiano le partnerships pubblico-private e la partecipazione della cittadinanza in un'ottica “bottom-up”.

E

Enterprise Zones (Ez)

aree di incentivazione imprenditoriale in cui la rilocalizzazione delle attività produttive è stata agevolata da particolari esenzioni fiscali, da forti agevolazioni finanziarie e da semplificazioni nelle procedure di documentazione tecnica, di progettazione e di approvazione.

Etablissement public (EP)

Gli EP, istituti pubblici, suppliscono alle difficoltà finanziarie e tecniche dello Stato e dei comuni nella politica dei suoli e nell'attuazione delle operazioni di trasformazione urbana. Su richiesta del comune provvedono ad acquistare e gestire le aree, anche esercitando il diritto di prelazione che in Francia è molto esteso. Amministrati da rappresentanti di enti locali, sono sottoposti al controllo dello Stato. Si finanziano mediamente una tassa aggiuntiva sulle urbanizzazioni, un sovrapprezzo sui beni ceduti, i proventi di locazione enfiteutiche. Il loro intervento nel settore delle friches industrielles rappresenta una estensione delle attività che già in precedenza svolgevano, ma con compiti nuovi e molto più complessi. A Parigi uno dei tanti interventi realizzati da un Etablissement public è la Villette.

F

Fondo di coesione (FC)

Strumento finanziario concepito per rafforzare la coesione economica e sociale finanziando progetti ambientali e di trasporto negli Stati membri dell'UE aventi un PNL pro capite inferiore al 90 % di quello medio dell'UE.

Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)

Strumento finanziario concepito per promuovere la coesione economica e sociale tra le regioni dell'UE. Gli interventi del FESR sono principalmente attuati tramite programmi operativi che comportano un gran numero di progetti.

Friches industrielles

tutti quegli spazi, costruiti e non, precedentemente occupati da attività industriali e poi abbandonati oppure sottoutilizzati, che possono essere reinseriti nel mercato immobiliare, soltanto a seguito di un'adeguata riqualificazione ambientale, spesso a carico del settore pubblico

I

Impermeabilizzazione del suolo (soil sealing)

L'impermeabilizzazione (Soil Sealing) indica un insieme di processi di copertura (o sigillatura) dei terreni con materiali che inibiscono irreversibilmente la funzionalità ecologica del suolo. Questa problematica interessa principalmente le aree urbanizzate e le aree agricole con problemi di compattazione dei suoli. L'impermeabilizzazione ha effetti ambientali fortemente negativi; riduce la capacità d'infiltrazione delle acque, sottrae il suolo ad altri usi, frammenta gli habitat ed interrompe i corridoi per le specie selvatiche. L'estensione delle superfici impermeabilizzate nelle pianure alluvionali, in particolare, limita le aree di espansione naturale delle piene incrementando il rischio idraulico. I dati a disposizione indicano che in Pianura Padana il 9,9% della superficie è occupato da opere d'urbanizzazione, cave e discariche, con punte del 12,5% nelle aree dell'alta pianura e del 16,9% in corrispondenza delle colline moreniche. In Versilia e nelle pianure interne della Toscana, Umbria e Lazio il consumo di suolo per attività extra-agricole raggiunge il 10,6% della superficie. Nelle aree collinari vulcaniche dell'Italia centrale e meridionale, le attività extra-agricole coprono in media l'11,5% della superficie, ma superano il 50% nella provincia di Napoli (Costantini et alii, 2007). Valori sotto-stimati, dal momento che essi non tengono in considerazione tutte le infrastrutture e le aree da loro influenzate.

M

Melting pot

(tradotto come "crogiolo") è l'espressione che si usa per indicare l'amalgama, all'interno di una società umana, di elementi diversi (etnici, religiosi ecc.).

Melting pot è inoltre uno dei nomignoli della città di New York, in ragione del fatto che una caratteristica della metropoli è la convivenza, seppur spesso in condizioni e luoghi diversi, di persone di culture tra loro molto diverse, come in un grosso calderone. Il melting pot è un fenomeno complesso e molto comune nella società attuale, che sta avvenendo, in proporzioni minori, anche in Italia, paese nel quale comincia a delinarsi una fusione tra la popolazione

italiana e quella immigrata.

Milieu

Nell'ambito degli studi geografici il riferimento al concetto di milieu è utilizzato per indicare quelle caratteristiche "profonde" dei luoghi, plasmate nella relazione, storicamente situata, fra spazio e società. All'interno dell'ampia e complessa problematica del milieu, sono individuabili due approcci principali. Nel primo, rivolto sostanzialmente al passato, il milieu è visto come insieme localizzato e specifico di condizioni naturali e socio-culturali che si sono stratificate in un certo luogo nel corso del tempo e che rappresentano il patrimonio comune della collettività locale e la base territoriale della sua identità. Nel secondo approccio, che combina la questione del patrimonio con quella del progetto, il milieu costituisce non solo il fondamento territoriale di una specifica identità collettiva ma anche il substrato locale dei processi di sviluppo. Il milieu si manifesta in questo caso come un insieme di "prese", di potenzialità espresse da un determinato territorio, le quali, tuttavia, per realizzarsi e porsi come risorse per lo sviluppo territoriale devono essere riconosciute e colte dall'organizzazione dei soggetti locali.

P

Partenariato pubblico-privato (PPP)

Entità detenuta congiuntamente da soggetti del settore pubblico e privato, costituita per svolgere lavori di riqualificazione.

Periodo di programmazione

Il quadro pluriennale nell'ambito del quale la spesa a titolo dei Fondi strutturali e del Fondo di coesione è pianificata ed eseguita.

Programma operativo (PO)

Un programma di investimenti redatto da uno Stato membro che beneficia dei Fondi strutturali e approvato dalla Commissione. Assume la forma di un insieme coerente di priorità comprendenti misure pluriennali.

Partnerships pubblico-private

Sono delle società costituite dal Governo centrale, dalle Autorità locali e dai privati per promuovere, organizzare e gestire le operazioni di riqualificazione delle aree abbandonate presenti all'interno del sistema urbano, incentivando e stimolando la partecipazione degli operatori privati negli interventi di riconversione funzionale attraverso l'erogazione di ingenti finanziamenti statali

Patti territoriali

Strumenti della programmazione negoziata (per programmazione negoziata la legge intende

la regolamentazione concordata tra soggetti pubblici o tra il soggetto pubblico competente e la parte o le parti pubbliche o private per l'attuazione di interventi diversi, riferiti ad un'unica finalità di sviluppo, che richiedono una valutazione complessiva delle attività di competenza), introdotto dalla L. 662/96, e definito dalla legge come "l'accordo, promosso da enti locali, parti sociali, o da altri soggetti pubblici o privati [...], relativo all'attuazione di un programma di interventi caratterizzato da specifici obiettivi di promozione dello sviluppo locale" (L. 662/96, art. 2, comma 203, lettera d). I Patti Territoriali si fondano su due principali obiettivi: promuovere la cooperazione pubblica-privata e favorire, attraverso i progetti e la concertazione, l'attrazione di investimenti capaci di produrre esternalità positive per lo sviluppo locale.

Piano di caratterizzazione (PdC)

Descrive dettagliatamente il sito e tutte le attività che si sono svolte o che ancora si svolgono; individua le correlazioni tra le attività svolte e tipo, localizzazione ed estensione della possibile contaminazione; descrive le caratteristiche delle componenti ambientali sia all'interno del sito che nell'area da questo influenzata; descrive le condizioni necessarie alla protezione ambientale e alla tutela della salute pubblica; presenta un piano delle indagini per definire tipo, grado ed estensione dell'inquinamento. (Rif. Allegato 4, punto I, D.M. 471/99);

PIC URBAN

Il programma di iniziativa comunitaria, promosso nel periodo 1994-1999 e poi riproposto nel periodo 2000-2006, stanziando dei finanziamenti per la rigenerazione di quartieri "in crisi", cercando un'integrazione tra riqualificazione fisica, rivitalizzazione economica e politiche per la coesione sociale. Nelle aree selezionate – per la compresenza di diverse forme di disagio sociale come la disoccupazione, il degrado urbano, la carenza di infrastrutture e di servizi, la criminalità, ecc. – vengono promossi progetti ad iniziativa locale che leghino differenti tematiche di intervento in un'ottica integrata di miglioramento della qualità della vita urbana.

Programmi complessi (o integrati) di intervento

Introdotti dalla L. 179/92 con l'obiettivo di colmare il divario tra i tempi della pianificazione urbanistica tradizionale e l'urgenza di contrastare il diffuso degrado urbano, sono strumenti flessibili basati sull'incontro delle volontà pubbliche e private, per la rigenerazione di aree urbane spazialmente delimitate. Il termine "integrato" richiama un insieme coordinato di interventi per la rigenerazione, che comprendono la riqualificazione fisica, la rivitalizzazione economica e la riqualificazione ambientale.

R

Rete di azione concertata sulla riqualificazione economica e dei siti dismessi (Concerted Action on Brown-field and Economic Regeneration Network, Cabernet)

Rete di esperti europei che affronta le questioni sollevate dalla riqualificazione dei siti dismessi. Essa mira a potenziare il recupero dei siti dismessi, nel contesto dello sviluppo sostenibile, condividendo esperienze da tutta Europa, fornendo nuovi strumenti e strategie di gestione nonché una struttura per attività di ricerca coordinate. Cabernet è stata in origine sostenuta dall'UE nell'ambito del quinto programma quadro di ricerca.

Rete per le terre contaminate dall'industria in Europa (Network for Industrially Contaminated Land in Europe, Nicole)

Forum sulla gestione dei terreni contaminati in Europa. La finalità del forum è promuovere la cooperazione tra industria, comunità accademica e fornitori di servizi in materia di sviluppo e applicazione di tecnologie sostenibili per la gestione di terreni contaminati da attività industriali e commerciali. Nicole era in origine sostenuta dall'UE nell'ambito del quarto programma quadro di ricerca.

Riqualificazione/bonifica/riconversione

Ai fini della presente relazione, la riqualificazione dei siti industriali e militari può includere due tipi di azioni, in base allo stato del sito:

- a) bonifica: azione volta a stabilizzare il terreno e a rimuovere, controllare o contenere gli inquinanti presenti nel suolo, nelle acque di superficie, nelle acque sotterranee, nella vegetazione e negli edifici, in modo che un sito degradato non comporti più alcun rischio rilevante per gli esseri umani e l'ambiente, tenuto conto del suo utilizzo attuale e di quello futuro approvato;
- b) riconversione: azione su un sito non contaminato, o come seconda fase su un sito bonificato, volta a preparare il terreno e gli edifici per il loro previsto utilizzo finale. La riconversione può includere la demolizione di vecchi edifici, il riassetto paesaggistico, la frazionamento del terreno e l'installazione di infrastrutture di base quali servizi di pubblica utilità e strade nonché talvolta lavori di costruzione.

S

Silvicoltura

Ramo delle scienze forestali che riguarda l'impianto e la conservazione dei terreni boschivi. La s. si avvale dei principi dell'ecologia forestale che considera il bosco come un organismo, cioè un tutto che si sviluppa e si riproduce, intimamente legato all'ambiente fisico e biologico sul quale a sua volta esercita influenza. La s. si suddivide in s. naturalistica, che si occupa del mantenimento dei boschi allo stato naturale, e s. agronomica, che si occupa dello sfruttamento dei prodotti primari (legname) e secondari (erba, frutti, resine ecc.) del bosco in regime di conservazione dell'equilibrio ecologico. (tratto da enciclopedia garzanti)

Società di Trasformazione Urbana

Introdotta dalla l. 127/97 e, oggi, disciplinate dal Testo Unico delle leggi sull'ordinamento

degli Enti Locali (Dlgs 267/2000), permettono la costituzione di società miste (ossia pubblico-private) tra enti locali e soggetti privati che operano nel campo della progettazione urbanistica, per l'attuazione di interventi di trasformazione che comprendano la realizzazione di edilizia residenziale pubblica.

Società d'economie mixte (SEM)

Le SEM, società d'economia mista, sono enti "parapubblici", costituiti in genere per iniziativa dei comuni. Possono detenere il loro capitale sociale altri enti pubblici, quali le Camere di commercio, e la Cassa dei depositi e prestiti, ma anche soggetti privati. Nel 1983 sono state oggetto di una sistemazione legislativa complessiva, che ha stabilito che gli enti locali dovessero detenere la maggioranza assoluta del capitale sociale senza però superare l'80% e che fra i suoi figurasse almeno un soggetto privato. Oggi le SEM sono più di mille e operano in settori molto diversi; alcune sono state costituite proprio per riutilizzare a fini produttivi le aree industriali dismesse.

Siti di interesse nazionale (SIN)

La normativa in italiana individua sul territorio nazionale alcune aree denominate SIN (siti di interesse nazionale) definite in relazione delle caratteristiche del sito, alla quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, all'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico e di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali

A differenza degli altri siti i SIN sono individuati e perimetrati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sino ad oggi in Italia sono stati individuati 57 SIN, molto più difficile è il tentativo di realizzare una mappatura delle piccole aree industriali non appartenenti ai SIN.

Alcune regioni in applicazione dell'art. 251 del Codice dell'Ambiente hanno provveduto a predisporre l'anagrafe dei siti da bonificare, poichè i dati dei censimenti che le regioni avrebbero dovuto effettuare sono spesso incompleti o non aggiornati, non esiste attualmente un quadro completo della situazione nazionale.

Sito a verde (greenfield)

Terreno non edificato in una città o in un'area rurale, usato per agricoltura, per architettura paesaggistica o lasciato allo stato naturale.

Sito contaminato

Un sito nel quale, in conseguenza di attività dell'uomo, vi è una presenza confermata di sostanze pericolose ad un livello che si ritiene comporti un rischio significativo per la salute umana o per l'ambiente. Detto rischio viene valutato tenendo conto dell'utilizzo attuale del terreno e di quello futuro approvato. Le più frequenti categorie di siti contaminati sono i siti industriali e militari, le discariche e i terreni agricoli.

Sito dismesso (brownfield)

Un sito danneggiato dal suo precedente utilizzo (ai fini della presente relazione, un sito industriale o militare) o da quello del terreno circostante, abbandonato o sottoutilizzato e che necessita di un intervento per essere di nuovo adatto ad un utilizzo vantaggioso. Può essere contaminato oppure no.

U**Urban Development Corporations (Udc)**

È un'ente di pianificazione e gestione urbanistica posto sotto il diretto controllo del governo centrale, che ne nomina l'organo dirigente. Esso opera in modo completamente autonomo dagli enti locali, provvedendo alla valorizzazione economica delle aree attraverso la loro ristrutturazione urbanistica e favorendo l'investimento dei capitali privati. Il suo periodo di attività è circoscritto al tempo necessario per attuare la ristrutturazione urbanistica. All'atto della costituzione, gli sono trasferite le proprietà immobiliari pubbliche esistenti nell'area, alcuni poteri in materia urbanistica ed edilizia, incluso il rilascio delle Planning permission, di viabilità e di servizi urbani. Dispone di finanziamenti statali da utilizzare per proprio conto e gestisce anche i finanziamenti pubblici destinati agli operatori privati. Sette sono le UDC operanti, fra cui la notissima London Docklands Development Corporation e la Merseyside Development Corporation a Liverpool.

Z**Zones d'Aménagement Concerté (Zac)**

sono zone di pianificazione concertata, generalmente di grandi dimensioni, all'interno delle quali un ente pubblico o privato decide di realizzare strutture di urbanizzazione primaria per poi venderle ad operatori privati o pubblici. Infatti, esistono più tipologie di Zac: quelle a carattere pubblico, realizzate in genere dagli établissements publics; quelle realizzate alle società ad economia mista, tramite concessione; quelle realizzate completamente da operatori privati. In quest'ultimo caso, la realizzazione della Zac è regolata da una convenzione che specifica gli obblighi reciproci, soprattutto per ciò che riguarda il finanziamento e la costruzione delle opere pubbliche. Per attuare gli interventi previsti in una Zac, di norma, è redatto un plan d'aménagement de zone.

In particolare, la Zac è una procedura che si compone di due momenti: il primo momento è costituito da una fase di concertazione tra le istituzioni, i tecnici, gli abitanti e le associazioni di quartiere, ed è gestita da due diversi uffici, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apu) per la parte tecnica, e la Direction de l'Aménagement Urbain (Da) per la parte giuridica; questa fase termina con la redazione dello strumento attuativo, il Paz, costituito da una relazione, da un disegno planivolumetrico dell'area e da un regolamento. Il secondo momento è dedicato alla redazione del progetto e alla sua realizzazione, attraverso consultazioni e concorsi pubblici;

in questa fase, l'Apur analizza la compatibilità e la fattibilità delle ipotesi proposte, ed elabora il progetto urbano definitivo, affidandolo poi al responsabile della gestione della fase operativa: gli établissements publics, le società a economia mista oppure gli operatori privati.