



www.planum.net
The European Journal of Planning

Anversa: riqualificare il lungofiume

Loris Antonio Servillo¹

by *Planum*, ottobre 2009
(ISSN 1723-0993)

¹ Loris Servillo, dottore di ricerca, lavora presso il Department of Architecture, Urban Design and Regional Planning della Katholieke Universiteit Leuven; e-mail: Loris.Servillo@asro.kuleuven.be

Il lungo fiume attraversa e mette in relazione le diverse fasi espansive della città nella sua interezza, rappresentando così un taglio nella struttura urbana e nella sua storia. La relazione simbolica tra città e fiume, la dialettica tra le attività urbane e quelle portuali, il rapporto tra tessuto edilizio e andamento del corso del fiume sono fattori determinanti per le caratteristiche socio-economiche e per l'identità della città. È da questa angolatura che va interpretato il processo attivato per la trasformazione del lungo fiume di Anversa, e non solo la trasformazione fisica di uno spazio di circa sei chilometri per una profondità di cento metri lungo le acque dello Scheldt.

Il paradosso degli usi

Le attuali condizioni del lungo-fiume derivano dalle successive evoluzioni delle sue attività portuali, a cui è sempre stato dedicato. L'attuale configurazione risale al diciannovesimo secolo, quando per esigenze funzionali al porto, fu demolita una parte importante del centro storico e costruita una banchina più stabile.

L'obiettivo era quello di dotare la città di uno spazio ampio, funzionale alle moderne attività portuali, abbattendo la parte del denso tessuto edilizio più prospiciente al fiume e sostituendola con spazi e attrezzature dedicate alla logistica: aree per lo stoccaggio della merce, macchinari per il movimento merci, stabilimenti proto-industriali, linee ferroviarie. Allo stesso tempo, la nuova banchina in muratura avrebbe garantito la protezione dai fenomeni di innalzamento del livello dell'acqua e una maggiore agilità nell'attracco delle navi mercantili.

La protezione della città dalle piene fluviali è ovviamente un tema centrale. Le acque risentono delle dinamiche del Mare del Nord e hanno un'ampia oscillazione che si ripete più volte al giorno. Inoltre il livello dell'acqua è soggetto ai repentini innalzamenti dovuti alle precipitazioni stagionali che mettono costantemente a rischio inondazione la città. Una successiva barriera di protezione -alta 1,35 metri- è stata eretta nel dopoguerra tra la città e l'area portuale: un muretto di cemento continuo, che separa nettamente le due aree, intervallato da varchi chiudibili meccanicamente.

La dismissione dell'area portuale e il trasferimento di tutte le attività nella zona a Nord sono avvenute alla metà del secolo scorso e sono l'effetto del potenziamento del porto che ha trasformato la città in uno dei principali scali del traffico internazionale di merci. Basta osservare l'area in una foto satellitare sul web per cogliere la sua estensione in relazione alla dimensione dell'area urbana.

In questo processo, il lungo-fiume è diventato uno spazio urbano ibrido, in cui aree dismesse si alternano agli spazi funzionali al porto, ed a aree dedicate ad eventi temporanei. Oltre alla funzione logistica a scala urbana, ospita parcheggi e spazi per attracco delle navi da crociera, ma è anche il luogo ideale per attività pubbliche, in particolare d'estate.

Questo spazio è reso unico dalla mancanza di una chiara codificazione del suo uso: dalla passeggiata romantica al barbecue informale, i cittadini di Anversa vivono questo spazio come un luogo extraurbano ma paradossalmente in città, dove poter usufruire di un paesaggio insolito ma unico, una specie di valvola di sfogo, una terra di nessuno in cui fuoriuscire dall'atmosfera urbana. Ripulito dalle strutture legate alla produzione e alla logistica, ma separato dalla città dal muro di protezione e da un'importante arteria di transito, l'area ha dunque molteplici funzioni, immerse in un'atmosfera di dismissione che offre una cornice per certi versi fascinosa.

La barriera protettiva

La causa principale dell'avvio del recente processo di trasformazione del lungo fiume è ancora il tema della protezione dalle inondazioni. Nel 2005, infatti, è stata approvata la revisione del *Sigma Plan*, il piano di protezione del sistema fluviale del Fiume Scheldt e dei suoi estuari. Il nuovo piano, originariamente redatto nel 1977 dopo un'importante alluvione a seguito della quale il fiume era esondato per più di 450 km, introduce nella recente versione un nuovo e più completo sistema di gestione dell'area fluviale.

Il documento prende in considerazione il progressivo innalzamento del livello del mare dovuto ai cambiamenti climatici a scala globale e valuta la possibilità di un evento catastrofico su un orizzonte temporale di più secoli. Sulla base di questa stima, è stato previsto un sistema combinato di aree libere di esondazione, anche all'interno della conurbazione metropolitana, e di innalzamento di barriere protettive il cui costo totale, fino al 2030, è previsto intorno a poco meno di 900 milioni di euro. Per quanto riguarda il sistema di protezione della parte più centrale dell'area metropolitana di Anversa, il piano prevede un innalzamento della barriera protettiva di altri 90cm, per contenere la piena di un evento catastrofico che può avvenire in un arco temporale di 300 anni. Questo, comporterebbe una barriera alta 2,25 metri in totale, che causerebbe la totale separazione fisica e visiva dal lungo fiume.

Il piano strutturale

La trasformazione si inserisce in un quadro di coordinamento dato dal Piano Strutturale della città, curato da Bernardo Secchi e Paola Viganò. A seguito della decisione del Governo Fiammingo di richiedere l'adozione di Piani Strutturali alle proprie municipalità (1999), il piano ha assunto esplicite indicazioni strategiche attraverso le quali coordinare le dinamiche trasformative e alcuni progetti chiave. La risposta data dal Piano di Aversa, approvato dal governo Fiammingo nel 2006, è articolata su due livelli: un sistema di politiche "generali", basate su regole, azioni e strumenti riguardanti l'intera città, e un sistema di politiche "attive", contenenti gli assi delle grandi trasformazioni che dovrebbero riguardare l'area metropolitana.

Le "politiche attive" del piano consistono a loro volta in cinque macrotemi, che introducono dei concetti spaziali sui quali si basa la ristrutturazione del sistema urbano: la "spina dura", le "spine morbide", la cintura verde, la rete minore e i centri urbani, e infine la vivibilità lungo i canali. Di questi elementi il primo riguarda le aree in cui si concentrano i potenziali trasformativi della città, mentre il secondo e il terzo definiscono un sistema di aree verdi attorno e radiali alla città. Proprio l'area del lungo fiume è considerata la spina portante della trasformazione della città, la "spina dura". Concentra il potenziale trasformativo della città e le dà la possibilità negli anni a venire di ridefinire la propria immagine e la propria identità.

La competizione progettuale

Alla luce di tutto ciò, il processo di trasformazione del lungo fiume di Anversa è appena iniziato ma appare interessante per una serie specifica di punti: gli aspetti legati al processo decisionale, il ruolo della figura istituzionale del *Bouwmeester*, le scelte dell'amministrazione e le caratteristiche del progetto vincitore.

Il primo dei grandi elementi di interesse è la scelta di utilizzare la pratica concorsuale per definire il master plan con il quale gestire la trasformazione di

un'area di questa portata. Una scelta in due fasi, che ha visto 5 gruppi internazionali elaborare le diverse proposte di progetto. Alla base di questa scelta stava la convinzione che fosse necessario evitare il semplice intervento tecnicista dell'innalzamento della barriera protettiva, sottoponendo invece la ridefinizione dell'intera area ad una competizione mirata. Viene da aggiungere, infatti, che non si è trattato del tipico pavido tentativo di utilizzare lo strumento del concorso di idee, ma una vera e propria competizione finalizzata alla trasformazione dell'area.

Questo aspetto consente anche di porre l'accento sulla figura del *Vlaams Bouwmeester*, una sorta di "architetto regionale" deputato al controllo e al rafforzamento della pratica concorsuale nei grandi progetti e al perseguimento della qualità architettonica. È un ruolo svolto da un professionista di alto prestigio che sovrintende l'organizzazione e la gestione dei concorsi pubblici di urbanistica, architettura e paesaggio con il compito di garantirne la qualità, il rispetto della meritocrazia e la presenza di giovani gruppi.

Di fatto tale ruolo prevede la gestione e il coordinamento della raccolta di candidature, articolate in curriculum e dichiarazione di intenti progettuali, sulla base della pubblicazione periodica di una lista di concorsi promossi dai diversi enti che decidono volontariamente di essere coordinati a livello regionale da questa figura istituzionale. Al *Bouwmeester* spetta il compito di fornire all'amministrazione bandente un numero massimo candidature a seconda dell'importanza del concorso, scelte sulla base della pertinenza del curriculum e dell'approccio metodologico. L'amministrazione ha successivamente la possibilità di ridurre il numero dei concorrenti, i quali verranno ammessi alle due fasi successive e rimborsati per il lavoro svolto.

Nel caso di Anversa, il comitato di gestione (in cui sono confluite tutte le autorità pubbliche interessate) ha scelto per le due fasi successive 5 gruppi internazionali: i West 8, olandesi; gli SSS3, gruppo internazionale con base in Olanda; Secchi e Viganò, italiani e autori del master plan della città; lo studio BAU, dello spagnolo Jean Busquets; e lo studio portoghese PROAP, a coordinamento di un team internazionale.

Dalle 5 proposte presentate sono emersi due orientamenti opposti:

- da un lato, ricongiungere il lungo fiume alla città, connettendolo non solo attraverso il ridisegno del tessuto delle nuove attività, ma anche attraverso la localizzazione di attività intense e dinamiche, con funzioni sia a scala urbana sia elementi di riconnessione con il tessuto adiacente;
- dall'altro lato, mantenere uno spazio di decompressione della tensione urbana, spazialmente definito, separato e complementare, con una sua funzione di loisir legato alla rarefazione e al senso di apertura dei suoi spazi.

La scelta è caduta sul secondo gruppo di proposte, decidendo di privilegiare l'area come un vuoto programmatico, uno spazio intermedio tra fiume e città in continuità con la funzione odierna. Di questo orientamento facevano parte sia la proposta Secchi-Viganò che quella PROAP, che mostravano anche l'utilizzo di alcuni riferimenti culturali comuni pur con una sostanziale differenza in termini di flessibilità programmatica e cioè nella capacità di mantenere la potenzialità strategica coniugandola con la flessibilità delle soluzioni prospettate, in grado di poter reggere un processo di trasformazione lungo, con scenari differenti.

Il master plan

La proposta vincente (PROAP, a capo di un gruppo di cui fanno parte lo studio di architettura WIT, belga e i D-recta, società di gestione italiana), assume la barriera di protezione come elemento di strutturazione del paesaggio urbano.

Il progetto è concettualmente basato su un abaco di possibili soluzioni secondo le quali la riorganizzazione dello spazio e dei movimenti topografici integra edifici-barriera, pontili mobili, parcheggi sotterranei, spazi sopraelevati, attività in superficie e interrate con le quali si declina il tema “barriera”. In tal modo l’area si caratterizza secondo un’articolazione ricca e complessa, lungo la quale le aree asciutte e quelle temporaneamente e potenzialmente bagnate definiscono un nuovo paesaggio a scala metropolitana, con una propria immagine e una propria topografia.

L’elemento che contraddistingue questa soluzione è la sua potenzialità strategica. Il progetto assume come fatto incontrovertibile la complessità dello scenario, in termini di attori coinvolti e di differenti esigenze funzionali e spaziali, la fattibilità economica come elemento chiave del progetto e l’impossibilità di una realizzazione in tempi brevi dell’intero scenario. A fronte di questa instabilità di processo, la proposta non è stata configurata come soluzione finale ma come metodo progettuale applicabile a porzioni specifiche, da implementare secondo un dialogo aperto con gli attori coinvolti e trasformabile a seconda del quadro economico e delle esigenze. Complementare al disegno, infatti, la proposta ha previsto una fase implementativa di tipo concertato, basato sull’abaco delle soluzioni prefigurate.

Il master plan vincente quindi rappresenta più un punto di partenza che una soluzione definitiva, con tutti i rischi che questo significa. Se da un lato l’amministrazione ha avuto modo di definire questa scelta come una “nuova” attitudine a tracciare solo la traiettoria del prossimo futuro, lasciando aperte le possibili configurazioni, dall’altro lato appare un rischio aperto alle possibili manipolazioni, alla tentazione di cedere a progetti speculativi per far quadrare il bilancio economico, alla possibilità di snaturare il progetto complessivo in piccoli comparti. Visto però da un altro punto di vista, verrebbe da chiedersi se questi rischi non siano presenti comunque in presenza di un progetto “concluso” e se non corrano il rischio di avere effetti più dirompenti se non riportati all’interno del processo decisionale in modo da darne legittimità e trasparenza.