



Esercizi di densità nei piani di Oriol Bohigas. La densità come strumento di riqualificazione delle periferie residenziali

Cecilia De Marinis

1 | Rigenerazione urbana e sostenibilità

La rigenerazione urbana, oggi tema di grande rilevanza, si propone come strategia per uno sviluppo sostenibile delle città.

Il termine rigenerazione urbana, accostato e parzialmente sostituito ai più consolidati termini di riqualificazione, ristrutturazione, recupero, ha a che fare con qualcosa di “organico”, incarnando il carattere mutevole e imprevedibile delle dinamiche di trasformazione della città contemporanea.

Le città sono tra i principali elementi di distruzione dell’ecosistema. Un primo passo verso la limitazione del danno provocato consiste nel superamento del modello di città a metabolismo lineare, che consuma energia e produce enorme quantità di rifiuti, a favore di un modello di città a “metabolismo circolare” (Rogers; Gumuchdjian, 1997), che riduce il consumo di risorse e incrementa il riciclo, riducendo la produzione di rifiuti, in un sistema circolare di uso e riuso.

Obiettivo della rigenerazione urbana è quindi la costruzione di un ambiente edificato sostenibile, con una concezione della sostenibilità intesa come benessere, sicurezza e cura dell’ambiente. Alla ricerca di quella qualità urbana carente o mancante in molte aree della città, in un confronto costante tra le potenzialità dell’esistente e le mutate esigenze dell’utenza.

2 | Il valore del costruire sul costruito

Questa ricerca parte dall’assunto che oggi sia necessario rigenerare piuttosto che costruire ex-novo, al fine di evitare un ulteriore consumo di suolo, limitando il fenomeno dello sprawl urbano e riducendo il consumo di risorse.

La città compatta si propone come il miglior modello per ridurre i consumi. Diventa necessario puntare sulla densità, su tessuti urbani compatti in contrapposizione alla crescita urbana incontrollata. Si definisce così il nuovo paradigma del costruire sul costruito.

Nella situazione attuale la scelta a favore della rigenerazione contro il modello del continuo sostituzione è un imperativo etico e questa scelta etica nel suo manifestarsi si trasforma in una scelta estetica, che può essere definita “estetica della durata” (Magnago Lampugnani, 1999).

Il processo di rigenerazione ha in sé anche un valore aggiunto, il valore della continuità temporale. La radicale rottura compiuta attraverso le operazioni di demolizione e ricostruzione viene sostituita da una continuità nello sviluppo urbano: il rinnovo, attraverso il meccanismo del costruire la città strato dopo strato, permette uno sviluppo urbano graduale e continuo, come il processo di sedimentazione di un fiume. (Van Schagen Architekten et al., 2009).

La storia del luogo è un valore, le tracce del passato si trovano nel terreno, negli edifici, nel verde, nelle visuali, ma anche nello spazio, negli ostacoli, nei confini, nei collegamenti, nelle intenzioni, nei successi e negli insuccessi.

E’ necessario comprendere e utilizzare le opportunità offerte dagli edifici esistenti, cercando di risvegliarne le potenzialità piuttosto che distruggerle.

Il rinnovo del patrimonio esistente si pone oggi come un’esigenza di sostenibilità, sociale, economica e ambientale, che diviene anche occasione. Il patrimonio esistente oltre che problema da risolvere, dimostra infatti di essere anche una grande risorsa.

3 | Le periferie residenziali come risorsa

Nell’ambito della riqualificazione urbana meritano particolare attenzione i quartieri periferici, luoghi oggi marginali a causa dei pessimi collegamenti, indifferenziati, monofunzionali e privi dei più elementari servizi,

quindi gravitanti attorno ai sovraccaricati centri urbani. Inoltre questo patrimonio abitativo si dimostra incapace di rispondere alle mutate esigenze abitative e inadeguati per quanto riguarda le caratteristiche morfo-tipologiche ed energetiche.

Questi quartieri costituiscono al contempo una risorsa consistente dal punto di vista dimensionale ed interessante per le potenzialità di trasformazione.

La periferia viene definita spesso per negazione: come il *luogo dell'assenza* o come il *luogo della perdita* (Di Biagi, 2006). Nella periferia mancano qualità, significato, identità e si perdono l'organizzazione dello spazio, la coerenza, la forma, i limiti.

Il termine periferia deriva dal greco "perí" ("intorno") e "pherein" ("portare") e indica uno spazio racchiuso, indica le aree di una città al di fuori del centro storico, in una visione antitetica tra centro e periferia. Oggi è più che mai evidente il superamento della dicotomia geografica centro-periferia. Ci si imbatte di frequente in aree periferiche che si collocano all'interno dello sviluppo urbano. La definizione di queste aree non è più in funzione di una collocazione geografica ma in funzione delle caratteristiche; si può parlare di una nuova *condizione periferica* (Caudo, 2009) trasversale che comprende spazio, società e cultura. Oggi uno dei caratteri principale di identificazione delle aree periferiche è la *provvisorietà* (Cerasoli, 2008) e non finitezza, soprattutto nella definizione dell'uso dello spazio aperto e delle attrezzature collettive. Spesso queste aree sono incomplete rispetto ai progetti originari, sono assenti i servizi che erano stati previsti o manca il disegno dello spazio pubblico.

Sono proprio queste caratteristiche di provvisorietà e non finitezza a rivelare le potenzialità di trasformazione delle aree periferiche, esse sono infatti capaci di rigenerarsi e divenire risorsa attiva.

Il carattere di provvisorietà è accompagnato da una serie di altri aspetti problematici che definiscono le aree periferiche. L'edilizia esistente è sempre più mancante e difettosa, non soddisfa le mutate e mutevoli esigenze degli utenti e non rispetta i requisiti minimi di efficienza energetica. Gli edifici costruiti prima degli anni '70 non prevedevano nessun accorgimento ai fini del risparmio energetico e necessitano oggi di una forte azione al riguardo.

E' inoltre in atto una crescente diversificazione della domanda abitativa: aumento del numero di famiglie, contrazione progressiva del nucleo familiare, invecchiamento della popolazione, crescente presenza di famiglia straniere, giovani che vivono in famiglia; ciò rende necessario agire sull'offerta indifferenziata di alloggi dei complessi residenziali esistenti.

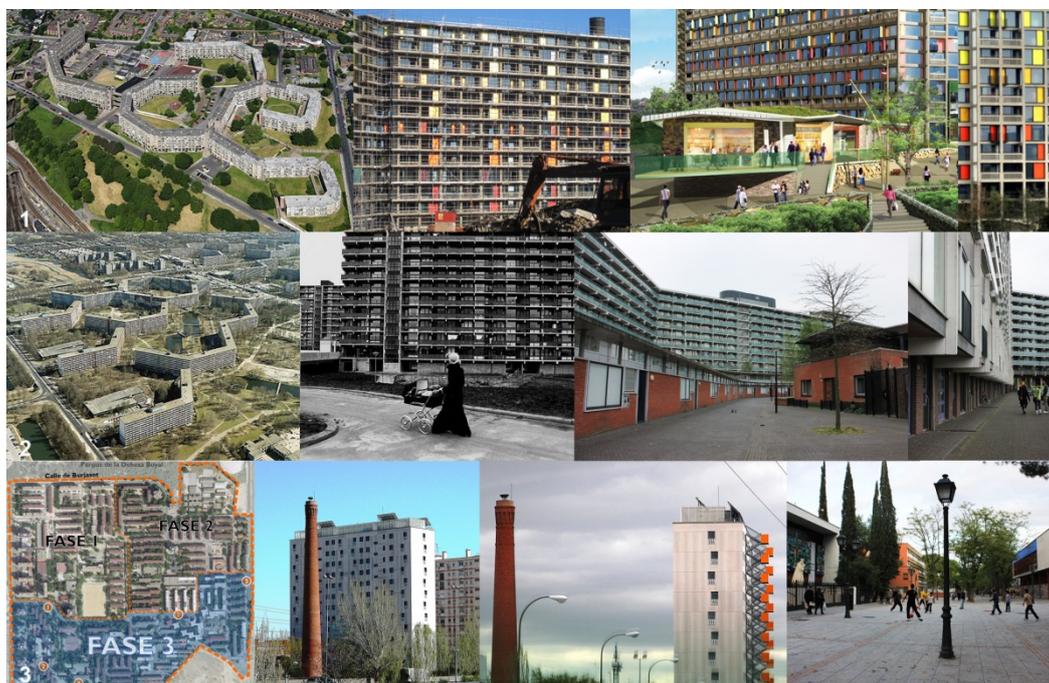


Figura 1. Esempi di aree periferiche in cui la rigenerazione è stata attuata o è in corso. 1) Park Hill, Sheffield. 2) Bijlmermeer, Amsterdam. 3) San Cristobal de los Angeles, Madrid.

Altri aspetti problematici delle periferie sono la dimensione e la proporzione. Le dimensioni sono spesso troppo ampie, le distanze troppo grandi, gli spazi aperti vuoti ed enormi. La grande dimensione scoraggia la sosta e le attività nello spazio urbano. Ciò comporta una percezione di totale mancanza di riconoscibilità e identificazione ed un pressoché totale disuso di quegli spazi che dovrebbero contenere il fulcro della vita urbana di questi

quartieri, a discapito di una quasi totale assenza di quelle relazioni interpersonali che potrebbero e dovrebbero avvenire in quegli spazi aperti (Gehl, 1987).

Inoltre la pianificazione del dopoguerra ha modificato il modo di vivere tra gli edifici. La vita urbana è stata portata al di fuori dei complessi abitativi, dichiarando una forzata dipendenza di questi complessi dai centri urbani più vicini. Ciò ha scoraggiato la circolazione pedonale in queste aree a favore della circolazione automobilistica.

Le caratteristiche negative sopra citate rappresentano al contempo notevoli possibilità di trasformazione. Un esempio sono i grandi spazi aperti che ad oggi sono tra i più grandi spazi verdi e aperti che si insinuano nelle aree urbane e sono elemento utile su cui intervenire.

Gli interventi di riqualificazione negli insediamenti residenziali periferici sono un elemento fondamentale per restituire una qualità urbana e quindi una qualità della vita ad ampie aree urbane degradate.

4 | La questione della densità

La densità può essere il principale strumento utile di controllo e azione negli interventi di riqualificazione delle periferie residenziali. Essa, come variabile urbana, è un parametro quantitativo che ha implicazioni nella qualità dell'architettura e della vita di chi la abita.

In questa ricerca il concetto di densità si estende alla triplice accezione di densità di costruito, densità di incontro e densità d'usi.

La prima interpretazione, come densità di costruito, legge la densità dal punto di vista numerico quantitativo. La densità è quindi un rapporto numerico, uno strumento di analisi, interpretazione, progettazione e controllo dello sviluppo urbano.

In questo approccio analitico la densità è vista come il "rapporto tra consistenza architettonica e superficie antropizzata" (Reale, 2011) ed ha un grande valore di misura e controllo dello spazio urbano infatti "*studiare la densità urbana significa tornare a misurare lo spazio*" (Reale, 2011).

Esistono differenti tipi di misurazione della densità dal punto di vista urbanistico: attraverso il rapporto alloggi/ettaro; attraverso il rapporto abitanti/ettaro; attraverso il rapporto superficie/ettaro.

L'ultimo tipo di misurazione, denominata F.A.R. (Floor Area Ratio) permette di ottenere un valore equivalente al rapporto tra tutta la superficie calpestabile e la superficie insediabile o insediata. Questo tipo di misura non dà connotazioni dal punto di vista funzionale ma dà informazioni dal punto di vista della consistenza volumetrica. E' utile a rappresentare la relazione tra la densità e la forma del costruito ed è legato quindi agli aspetti morfologici e volumetrici del sistema urbano piuttosto che ai dati demografici della popolazione.

Differenti valori di densità definiscono spazi di qualità differente. La densità quantitativa può essere un elemento di lettura della qualità urbana, ma non è sufficiente per raccontare i caratteri dell'ambiente urbano.

In questa ricerca si vuole porre l'accento sulla densità intesa in termini qualitativi, cioè intesa come intensità urbana. L'idea è che si possa andare oltre la misura quantitativa della densità di un ambiente urbano e che si possa e debba misurarne anche la qualità, in funzione di quei caratteri dell'ambiente costruito che influenzano le relazioni tra le persone rendendole possibili, impedendole o facilitandole (Gehl, 1987).

Il grado, la misura e il carattere delle attività all'aperto vengono influenzati dalla progettazione fisica degli spazi: "tramite le decisioni progettuali è possibile influenzare il campionario delle attività, determinare migliori o peggiori condizioni per le azioni all'aperto e creare città animate, oppure senza vita" (Gehl, 1987).

In quest'ottica è possibile parlare di densità di incontro. Nella nostra cultura la prossimità è un valore ed un elemento necessario alla definizione della città, così come lo sono l'interazione personale casuale e i rapporti di vicinato.

La densità di incontro, quindi la frequenza, il carattere e la controllabilità degli incontri casuali definiscono la qualità della vita urbana, in contrasto con la consueta solitudine e dispersione della periferia: "La densità di incontro è il substrato della socialità e la base materiale della democrazia" (Sorkin, 2003).

Un luogo nel quale si possa vivere bene è rappresentato anche da un altro tipo di densità: la densità di usi. La qualità della densità urbana è legata anche alla quantità di funzioni presenti quindi alla diversità, altro elemento necessario per favorire la molteplicità dell'esperienza quotidiana infatti "Le città sono riserve pubbliche per la produzione di esperienze private" (Sorkin, 2003).

Quindi operare sulla densità urbana negli interventi di trasformazione della città "non è semplicemente densificare o riempire (infill) ma stabilire nuovi rapporti, costruire relazioni di prossimità" (Caudo, 2011).

5 | Leggere la densità. L'esempio di Oriol Bohigas

La scelta di studiare i progetti dell'architetto catalano Oriol Bohigas deriva dalla considerazione che il suo operato abbia carattere di interscalarità, elemento interessante per studiare lo strumento della densità alle diverse scale. Oriol Bohigas ha contribuito a trasformare la città di Barcellona tra gli anni '80 e '90, partecipando sia

come tecnico nell'ufficio urbanistico del Comune, che come progettista. Nella sua figura è possibile riconoscere una visione di carattere pianificatorio, il suo operato si può collocare nel punto di incontro tra piano e progetto. Il tema della densità è fortemente presente nelle riflessioni di Bohigas sulla trasformazione della città, egli ritiene necessario riequilibrare densità e usi nella città.

E' interessante studiare i progetti di Bohigas dal punto di vista della densità a differenti scale: dalla piccola scala, quindi analizzando quei dispositivi architettonici che favoriscono o inibiscono l'incontro e la differenziazione d'uso, alla grande scala, valutando il contesto normativo in cui i progetti si inseriscono. Il piano urbanistico di riferimento è il *Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana* di Barcellona del 1976, nel quale le aree di sviluppo urbano vengono definite proprio in funzione della densità e dell'intensità d'uso.

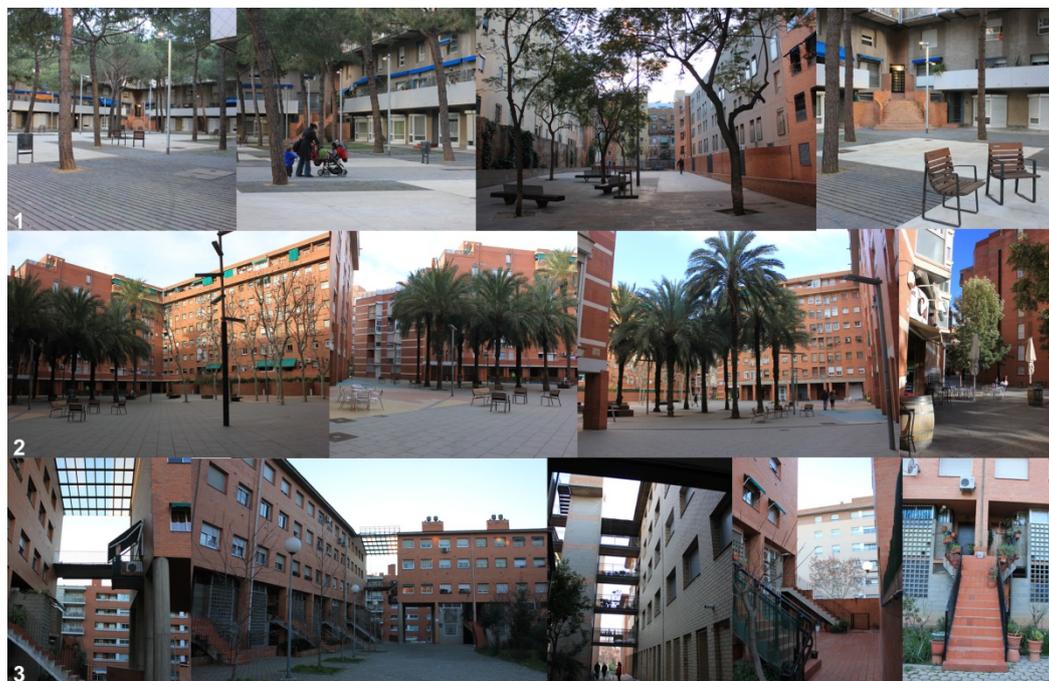


Figura 2. Alcuni casi studio: 1) *Isolato La Maquinista, Barcellona, 1983.*
2) *Isolato La Salut, Sant Feliu de Llobregat (Bcn), 1973* 3) *Isolato residenziale a Mollet (Bcn), 1983.*

6 | I dispositivi della densità

Per confrontarsi con i criteri e le soluzioni nei progetti di Oriol Bohigas, viene analizzata una selezione di progetti rappresentativi, tramite la chiave di lettura della densità, con focus sui temi residenziali e sulle azioni nella città consolidata.

Vengono selezionati casi studio che rispondono alle seguenti caratteristiche: devono essere complessi prevalentemente residenziali, devono essere interventi di edificazione di lotti interi, in modo da comprendere chiaramente le scelte.

La ricerca è organizzata secondo un processo conoscitivo empirico. Il metodo di analisi si basa sullo studio approfondito e dettagliato delle caratteristiche fisiche e delle modalità di uso dello spazio dei progetti.

Per l'analisi dei casi studio selezionati sono stati definiti degli indicatori di valutazione, con i quali si punta a dare una valutazione il più possibile oggettiva dei complessi edilizi, in relazione alla questione della densità. Obiettivo è ottenere informazioni dettagliate riguardo quei dispositivi progettuali che modificano lo spazio e che determinano o meno la qualità della vita in un ambito urbano.

Gli indicatori sono divisi in due tipologie principali: indicatori che descrivono lo spazio fisico e indicatori che descrivono l'interazione tra spazio e utenti. Con il primo tipo si vuole leggere lo spazio costruito in funzione delle sue caratteristiche fisiche, dimensionali, estetiche.

Gli indicatori che descrivono lo spazio fisico rispondono a quesiti come: Qual è il rapporto tra spazio pieno e vuoto? Quanto spazio vuoto è percorribile e quanto è privato? C'è una gradualità dei passaggi tra spazio pubblico e privato? Sono presenti variazioni di livello? Qual è il rapporto tra pieno e vuoto sulle pareti verticali? Quanto spazio esterno è destinato a verde? Come è strutturato a livello funzionale il piano terra? Sono presenti servizi oltre alle residenze? C'è una differenziazione di colori? Come si configura la distribuzione e percorsi? Le distanze sono ampie o brevi? I passaggi sono coperti o no? Sono presenti spazi di sosta, per camminare, per sedersi? Che tipi di pavimentazione sono stati utilizzati? La pavimentazione identifica aree differenti nello

spazio vuoto? Qual è il rapporto tra l'altezza edifici e lo spazio esterno vuoto? Come avviene la connessione tra l'interno del complesso edilizio e l'esterno? I confini dell'edificato sono definiti o fluidi?

Gli indicatori che descrivono l'interazione tra spazio e utenti rispondono invece a quesiti come: Nello spazio esterno vengono svolte le *attività volontarie* oltre alle *attività necessarie* (Gehl, 1987)? Qual è la frequenza di interazioni tra le persone? Avvengono contatti passivi, cioè non programmati? Qual è la velocità di percorrenza dello spazio esterno? Quali attività vi vengono svolte e per quanto tempo? È percepibile un senso di protezione e sicurezza? Esiste una protezione dai pericoli, dalle intemperie, dal traffico, dal rumore?

Il metodo di studio si basa su una analisi percettiva dello spazio. Gli indicatori rappresentano quindi strumenti di analisi che servono a dare oggettività.

Il passaggio successivo all'analisi dei casi studio è la comparazione. Dal confronto dei dati ottenuti è possibile dedurre delle caratteristiche invarianti, dispositivi progettuali, che possono determinare la qualità dello spazio tra le case.

7 | Progettare con la densità

Queste invarianti possono divenire indicazioni progettuali per la ricostruzione della "città" in quelle periferie urbane che hanno perso o non hanno mai avuto le caratteristiche di qualità proprie della città. La ricerca si prefigge quindi di estrapolare per deduzione strategie progettuali di intervento basate sullo studio della densità in termini quantitativi, cioè indicazioni che possano essere applicabili in modo estensivo. Il risultato è la definizione di un possibile metodo di intervento che può essere una risposta all'esigenza di riqualificazione delle aree periferiche: può fornire informazioni riguardo gli elementi su cui intervenire e le modalità di intervento attraverso l'azione sulla densità, per dare o restituire qualità urbana ad aree urbane degradate.

La ricerca sarà quindi in grado di apportare un contributo innovativo alla questione della rigenerazione delle periferie residenziali, attraverso lo strumento della densità urbana, intesa in termini qualitativi, come strumento di rigenerazione.

Un possibile sviluppo della ricerca può essere una verifica del metodo prefigurato, attraverso un processo simulato di applicazione delle strategie identificate. La simulazione potrebbe essere attuata per un'area periferica nel contesto romano, con il coinvolgimento delle amministrazioni, degli enti locali e degli abitanti, in modo da verificare la validità dello strumento, inserendolo in un contesto reale.

Bibliografia

- Bauman, Z. (2005), *Paura e fiducia nella città*, It.tr., Milano.
- Bohigas, O. (1986), *Reconstrucción de Barcelona*, Madrid.
- Caudo, G. (2009), *Periferia di cosa?*, in Macramè 3, Firenze.
- Caudo, G. (2011), *L'abitare e la città al tempo della crisi*, in Ambiente Italia 2011. Il consumo di suolo in Italia. Rapporto annuale di Legambiente, Edizioni Ambiente, Milano.
- Cerasoli, M. (2008), *Periferie urbane degradate. Regole insediative e forme dell'abitare. Come intervenire?*, Cittalia-Anci Ricerche, Roma. 2008.
- Cullen, G. (1961), *Townscape*, Londra.
- Di Biagi, P. (2006), *La periferia pubblica: da problema a risorsa per la città contemporanea*, in Oltre la città: Pensare la periferia, Napoli.
- Di Biagi, P. (2009), *Città pubbliche: linee guida per la riqualificazione urbana*, Milano.
- Frampton, K. (1990), Bohigas, Martorell, Mackay, Milano.
- Gehl, J. (1987), *Life between buildings: Using Public Space*, New York.
- Gelsomino, L.; Marinoni, O. (2009), *Territori europei dell'abitare 1990-2010*, Bologna.
- Herzberger, H. (2000) *Space and the architect*, Rotterdam.
- Magnago Lampugnani, V. (1999) *Modernità e durata. Proposte per una teoria del progetto*, Milano.
- Martorell, J.; Bohigas, O.; Mackay, D. (2001), *MBM: fiaschi*, Firenze.
- MBM Arquitectes, (2006), *Obras y proyectos 1993-2006*, Barcellona.
- Nannerini G.; Mandolesi D. (1996), *Lo studio MBM: O. Bohigas, J. Martorell, D. Mackay, A. Puigdomenech: progetti e opere*, Roma.
- Reale, L. (2011) *Densità Città Residenza*, Roma.
- Rogers, R.; Gumuchdjan, P. (1997) *Cities for a small planet*, Londra.
- Sorkin, E. (2003), *Pensieri sulla Densità*, in Lotus, 117, Milano.
- Van Schagen Architekten; Moscoviter, H.; Meurs, P. (2009), *De Bestaande stad asl uitdaging. De Methode Van Shagen*, Amsterdam.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Riuso e riciclo dei materiali urbani in declino. Opportunità instabili e strategiche di rigenerazione urbana e coesione sociale in tempi di crisi

Milena De Matteis

Università IUAV di Venezia
Dipartimento Culture del Progetto
Email: milenadm@iuav.it

Sebastiano Roveroni

Università degli Studi di Trieste
Dipartimento di Ingegneria e Architettura
Email: mail@sebastianoroveroni.it

Abstract

In un periodo storico di riconosciuta crisi dei valori socioculturali, politico-economica ed ambientale ci si confronta, come possibile strumento per la rigenerazione urbana, con la delicata tematica del riuso e riciclo dei pezzi urbani 'scartati', architetture e spazi collettivi che risultano non più funzionali ma con grandi potenzialità di valorizzazione. Sono questi, con un acronimo, i 'Materiali Urbani Decaduti ma Sociabili' (MUDS). A fronte di un ciclo di vita concluso da tempo, di un periodo di abbandono dequalificante e della mancanza di sufficienti risorse economiche per un reinserimento nel metabolismo urbano, alcuni MUDS manifestano una nuova e spontanea forma di 'vitalità', accogliendo istanze sociali diverse, innovative, talvolta marginali ed 'inappropriate'. Istanze che ne definiscono un nuovo 'ciclo di vita', informale, instabile, a bassa definizione ed intensità d'uso, con nuove forme di utilizzo ed economie 'small' o 'low'.

Parole chiave

Riuso dei 'materiali urbani decaduti', smallness e creatività in reazione alla crisi, nuove istanze sociali e partecipazione.

Premessa

Il presente saggio argomenta un progetto di ricerca proposto per il finanziamento Firb 2013, descrivendone il tema d'indagine, nonché alcuni riferimenti ed esperienze ad esso legate¹.

Il progetto di ricerca tratta il riuso e riciclo dei pezzi urbani 'scartati', dispositivi, architetture e spazi collettivi che, a causa dei cambiamenti avvenuti negli ultimi decenni nelle città europee, risultano non più funzionali, ma hanno ancora grandi potenzialità di valorizzazione, se opportunamente ripensati. Sono questi, con un acronimo, i 'Materiali Urbani Decaduti ma Sociabili' (MUDS).

Alcuni "MUDS", a fronte di un ciclo di vita concluso da tempo, di un periodo di abbandono dequalificante e della mancanza di sufficienti risorse economiche per un reinserimento nel metabolismo urbano, manifestano una nuova e

¹ La proposta di ricerca si pone in sinergia con altre due ricerche in corso presso lo Iuav di Venezia ed altre sedi: il PRIN 2012 'RE-CYCLE Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio' (coord. R. Bocchi) e il Firb 2008 'Living Urban Scape' (coord. M. De Matteis), sulla rigenerazione delle periferie residenziali attraverso gli spazi aperti inutilizzati.

spontanea forma di 'vitalità', accogliendo spesso istanze sociali diverse, innovative, talvolta marginali ed 'inappropriate'. Istanze che ne definiscono un nuovo 'ciclo di vita' già in parte attivo, seppur informale, probabilmente instabile, a bassa definizione ed intensità d'uso.

Cambiamenti di prospettiva in un'epoca di crisi

In un periodo storico di riconosciuta crisi dei valori socioculturali, politico-economica, ambientale ed urbana (con temi che spaziano dai cambiamenti climatici, agli strumenti di governo del territorio, alla qualità dello spazio pubblico e del patrimonio costruito), il concetto di sviluppo, seppur "sostenibile", viene sempre più messo in crisi dal concetto di decrescita, da più parti evocata.

La ricerca sulle *shrinking cities*, ad esempio, dedicata ad uno studio internazionale dei processi di declino ed abbandono della città con il coinvolgimento di oltre 100 artisti, architetti, urbanisti, giornalisti e studiosi, ha consentito alle numerose figure coinvolte di confrontarsi con le tematiche relative ai processi di contrazione urbana. L'obiettivo comune è stato di offrire soluzioni concrete al declino dei grandi centri urbani (europei, russi e americani) che si svuotano di attività e abitanti, attraverso diverse proposte con progetti di autogestione e interventi artistici, progetti architettonici e paesaggistici, indicazioni di nuove regole legislative per la gestione dell'intera città.

La decrescita letta in questo senso porta a trasformazioni di carattere fondamentale, cui corrispondono modifiche dei principi, dei modelli di azione e delle pratiche che di conseguenza generano nuove tendenze all'interno della società, mentre si rafforzano nuove idee di forme alternative, creative ed intelligenti di città; in tale direzione vanno ad esempio le famose '8 R' definite da Latouche, rivalutare, ricontestualizzare, ristrutturare, rilocalizzare, ridistribuire, ridurre, riutilizzare, riciclare (Latouche, 2008).

La 'sostenibilità', parola così abusata da sembrare di recente quasi un "dogma" privo di un concreto fondamento (individuabile più nel necessario cambiamento dei modelli culturali e comportamentali delle singole persone, che non nella mera applicazione di regole di bioclimatica piuttosto che di risparmio energetico...) da questione ambientale e tecnologica, impone le sue profonde valenze socioculturali, puntando ad un più articolato concetto di 'prosperità' (UN-HABITAT, 2012). Nell'ottica delle città "sostenibili" quindi (Leipzig Charter, 2007), si punta ad un progetto di rinnovo di forme, usi e significati degli spazi pubblici, chiusi ed aperti, come elemento nuovamente fondante la qualità dell'abitare; spazi-luoghi che sappiano favorire le relazioni sociali, nell'ultimo secolo diluite e frammentate, della vita in città - in tutte le sue più recenti forme. Si punta quindi, nelle politiche e nei progetti per città e territori, al riciclaggio dell'intero sistema urbano (Viganò et al., 2012) come evidente alternativa all'ulteriore urbanizzazione.

Materiali Urbani Decaduti ma Sociabili

Stiamo quindi vivendo nei nostri territori un periodo di crisi sotto diversi aspetti, che ci impone di immaginare diversamente il futuro delle città, ponendo forse più attenzione ai servizi del welfare ed agli spazi del lavoro (Officina Welfare Space, 2011), del commercio ed ovviamente della residenza (Ciaffi, 2005) profondamente cambiati nelle dinamiche sociali che li sottendono.

I MUDS, secondo quest'ottica, possono rappresentare un importante 'pezzo del puzzle' per la rigenerazione urbana in tempi di crisi. Si tratta di aree militari o industriali dismesse, edifici storici inutilizzati, edifici incompleti, divenuti oggi centri socioculturali, artigianali, abitazioni, spazi per nuove forme di lavoro; oppure semplici spazi aperti degradati, di risulta, ex infrastrutture, aree verdi a standard mai utilizzati ed oggi orti urbani, spazi collettivi e di gioco, arte urbana, feste all'aperto. Situazioni 'small' o 'low', dove è possibile riscontrare nuove forme di utilizzo, gestioni ed economie, basate sull'appropriazione e il riuso dello 'scarto', sulla temporaneità, sull'informalità. Fenomeni che possono diventare occasione più strutturata e consapevole - ma pur sempre a basso costo - di rigenerazione urbana (Faraone, 2008).

Quali sono i valori, le risorse materiali e immateriali, le potenzialità riscontrabili da preservare, potenziare, riprogettare? Quali trasformazioni possibili, a livello ambientale, urbano-architettonico e socioeconomico? Quale nuovo ruolo urbano, quale ciclo di vita più stabile per questi elementi? Quali azioni strategiche per la rigenerazione? Quali efficaci forme aggregative e gestionali si riscontrano oggi? Quali istanze sociali e cambiamenti culturali si intuiscono da questi fenomeni?

Le città ed i cittadini hanno già iniziato a re-agire, fornendoci esempi di esperienze ancora non strutturate in un chiaro quadro di casi confrontabili, *good practices* ancora in evoluzione, flessibili, e quindi potenzialmente ancora più ricche di suggestioni di quanto oggi appaia, e da cui imparare diverse possibili lezioni, esse stesse da "riciclare" più consapevolmente.

Alcuni esempi di fenomeni che hanno recuperato evidenti MUDS nelle odierne città possono essere, tra gli altri, i Jardin Partagés di Parigi, letteralmente giardini condivisi, recuperati da frammenti di spazi aperti di ritaglio e abbandonati, oggi condivisi dalla collettività che li gestisce, nati come iniziativa spontanea degli abitanti e poi strutturati in una rete municipale (De Matteis 2011).

Nel 2001, il Comune di Parigi ha lanciato il programma Charte Main Verte con l'obiettivo di regolare, sostenere e promuovere i giardini comunitari all'interno del territorio parigino. Il modello per questa nuova forma di condivisione dello spazio urbano proviene ovviamente dai community gardens di New York e Montréal (Pasquali, 2008).

I Jardins partagés sono quindi costituiti da una rete di piccoli spazi verdi dove i cittadini sono liberi di coltivare vari tipi di vegetazione sperimentando produzioni biologiche e sostenibili, ma sono stati e sono tuttora soprattutto l'occasione di riappropriazione degli spazi della città "sprecati", proponendo usi e gestioni diverse degli spazi collettivi, ad opera di associazioni di quartiere, preesistenti o create ad hoc.

Sorgono su un suolo normalmente pubblico, talvolta sono ospitati in apposite aree degli stessi parchi urbani, per stimolarne la cura da parte dei cittadini ed assumendo il significato di luoghi terzi, spazi intermedi tra la famiglia e il lavoro, aperti a una socialità informale. Oltre a creare una sistema di appezzamenti di terra di varie dimensioni, piccole aree di campagna all'interno della città, diventano uno infatti spazio di generazione e promozione di legami sociali e culturali.



Figura 1. Uno dei Jardin Partagés situati al centro di Parigi, dove gli abitanti si incontrano, coltivano, cucinano e mangiano all'aperto.

Un altro esempio particolarmente riuscito di MUDS può essere il caso RUS Lima, basato sulla riconversione di un tracciato ferroviario dismesso in nuovi luoghi di aggregazione e di svago, realizzato dal collettivo Basurama con i cittadini e il supporto della municipalità.

Il progetto RUS Lima rientra nel progetto Residuos Urbanos Sólidos, un poliedrico progetto in America Latina di arte pubblica incentrata sul lavoro con gli scarti ed i "rifiuti", in particolare di natura urbana. Si compone di una serie di progetti condotti in diverse città latino-americane, dal collettivo Basurama con la partecipazione di attori locali. Il progetto a Lima riguarda il recupero del percorso del treno elettrico sopraelevato che attraversa il quartiere di Surquillo, mai terminato e ora abbandonato. Il manufatto consiste in una piattaforma larga nove metri e lunga diversi chilometri, alla quale non si può accedere, rimasta allo stato di grezzo, che nel suo aspetto incompiuto rappresenta un tipo di paesaggio comune in tutta la città, l'attesa di 'continuare a crescere', simbolo di costante progresso.

Il progetto-azione è stato realizzato con bassissime risorse e materiali, invitando a partecipare la comunità e vari artisti, proponendo una serie di attrazioni e giochi per attivare lo spazio urbano, trasformando rapidamente l'infrastruttura ferroviaria in un piccolo parco di divertimenti ed "piattaforma di scambio culturale".



Figura 2. *RUS LIMA, vista del parco lineare sotto l'infrastruttura e vista serale del parco lineare tra i pilastri non finiti.*

Infine si può citare un caso italiano, Spazio Grisù a Ferrara, un'ex caserma dei vigili del fuoco oggi adibita a "Factory" della cultura e della creatività. Lo Spazio Grisù nasce dall'Associazione non profit Grisù, fondata da un gruppo di professionisti di diversi settori (economisti, architetti, imprenditori ed esperti di comunicazione) proprio con l'obiettivo di trasformare questa ex caserma in una 'casa per creativi' pensata come un "prototipo", ossia la prima Factory della cultura dell'Emilia-Romagna: uno spazio che intende contribuire al processo di crescita del territorio attraverso lo sviluppo dell'imprenditoria culturale e creativa. La finalità è di agevolare l'espansione di realtà imprenditoriali avviate da poco ma potenzialmente in forte crescita e, successivamente, avviare *start up* di imprese creative, dando gli spazi in gratuità.

Le potenzialità sono nell'interesse per il binomio cultura/sviluppo affiancato al recupero di spazi dismessi, elemento spesso ricorrente nelle situazioni di recuperi "dal basso" oggi riscontrabili.



Figura 3. *Spazio Grisù, vista del cortile interno.*

Istanze dal basso per approcci multidisciplinari

Lo studio della strategia del riciclaggio ha caratterizzato finora soprattutto ricerche d'arte e di tecnologia, tralasciando se non in alcuni casi specifici gli aspetti del riciclo urbano, in modo particolare per quanto riguarda gli aspetti economici e sociali. Si sente la necessità quindi di una sua sistematizzazione per ridefinire il modo di immaginare e costruire la città, attraverso un'osservazione ampia di buone pratiche valorizzabili che sappiano anche tradursi in legge, in vantaggio economico, ecologico, sociale.

Una proposta di ricerca di questo tipo, si deve strutturare quindi come interdisciplinare intorno alle discipline urbanistiche e del progetto urbano, ma guardare ben oltre, coinvolgendo differenti profili tra urbanisti, architetti, economisti, pianificatori, geografi, facilitatori, sociologi ed antropologi urbani. Nell'ottica proposta, resta fondamentale la centralità della disciplina urbanistica nel coordinare differenti sguardi, metodi e attività di ricerca, tra cui quelle legate alla partecipazione diretta e alla condivisione di istanze con i diversi attori territoriali, per ottenere risultati nei diversi settori del progetto sostenibile.

Lo sviluppo del quadro teorico-operativo di riferimento - attraverso lo studio di casi studio, come quelli citati, significativi in ottica progettuale nonchè socioeconomica-gestionale sui temi di rigenerazione e riciclo urbano, paesaggi dell'abbandono, *smallness*, appropriazioni e pratiche spontanee, ecc... - diviene solo il punto di partenza nell'osservazione di questi fenomeni, non ancora del tutto definiti e stabili.

È essenziale un'esplorazione diretta che consenta di mappare e quantificare il fenomeno al suo stato potenziale, riconoscendo situazioni di MUDS in cui è già insita una forma di fertile progettualità per la trasformazione urbana che possa essere compresa nelle sue motivazioni e dinamiche profonde, e quindi avvalorata attraverso le più opportune ipotesi di progetto fisico e socioeconomico.

Allo stesso tempo diviene necessario condurre sperimentazioni di progetti di valorizzazione, 'di acclimatazione', finalizzati ad un più efficace re-inserimento nel circuito di fruizione urbana dei MUDS, secondo nuovi modelli di lettura, ridefinendo nuovi valori, ruoli, significati già in atto o potenziali.



Figura 4. Forte Marghera a Venezia Mestre, piccole attività autogestite da associazioni locali, all'interno di un complesso abbandonato di rara bellezza e valore storico-ambientale, vissuto dai cittadini come luogo di relax e di attività socioculturali.

Ad esempio, un caso ancora evidentemente “irrisolto”, altamente instabile ma potenzialmente molto incisivo per le dinamiche urbane locali, è quello del noto Forte Marghera a Venezia Mestre, inserito all'interno del più grande sistema del campo trincerato degli ex-forti franco-austriaci di zona, di cui alcuni già recuperati. Si tratta di un grande complesso, di recente acquisito dall'amministrazione comunale, oggi in stato di semi-abbandono e di forte degrado degli edifici presenti e di buona parte del sistema ambientale, dove trovano sede e si sviluppano piccole attività socioculturali, artigianali, di ristoro e di volontariato. Un luogo di conflitto tra interessi e poteri, deboli e forti, (pubblici, privati, gruppi immobiliari, cooperative sociali, terzo settore, ecc.), un luogo “ricco” per la cittadinanza, carico di valori simbolici ed utilità concrete e potenziali, in attesa di una trasformazione “definitiva” che sappia valorizzarlo in tutti i suoi aspetti, evitando di lasciarlo cadere negli ovvi interessi speculativi. Il processo di progettazione partecipata “Che forte... decido anch'io” nato negli ultimi anni dall'iniziativa degli stessi cittadini e

che ha portato a definire delle “linee guida” (Gruppo di lavoro per Forte Marghera Stella d’acqua, 2012) per la rigenerazione del luogo incentrate principalmente su aspetti sociali, culturali, ambientali, è un segnale evidente del cambio di prospettiva e del potenziale valore dei MUDS sopra citato. La necessità di luoghi pubblici con diverse valenze, in cui le singole persone possano sentirsi partecipi e coinvolte, dove strutturare attività che siano lontane da quelle ormai dominanti del modello consumistico, luoghi di un’integrazione sociale che non è omologazione dove accogliere una multiculturalità sempre più diffusa e quotidiana (Cottino, 2003), trova spontaneamente nei MUDS una valvola di sfogo; autogestita, non riconosciuta, ancora inconsapevole e spesso non ben organizzata, ma sulle cui potenzialità vale senz’altro la pena di investire.

Scenari di utilità

Che ruolo ed utilità reale possono avere, nella visione di una città futura sostenibile e democratica, i 'MUDS', quegli spazi ed elementi 'scartati', in declino, oggi riutilizzati in forme instabili? Possono diventare nuovi luoghi urbani riconoscibili, accoglienti, condivisi? Esistono forme di economie “small” che possono sostenere una simile ipotesi?

A monte delle riflessioni disciplinari è senz’altro necessario apportare valide modifiche alla gestione urbana e ai suoi strumenti, limitare il consumo di suolo, favorire 'l'agire con poco' e g-localmente, riutilizzare il ricco patrimonio costruito esistente ed eliminare evidenti forme di degrado. Proporre quindi nuovi cicli di vita per spazi decaduti cogliendo i cambiamenti 'epocali' nella società del consumo, riconoscendone gli spunti spontanei come degli importanti valori da potenziare e non sopprimere, creando “giochi a somma positiva” sia per i soggetti pubblici che quelli privati dei singoli cittadini.

Nell’ottica della pubblica amministrazione, che soffre della continua carenza di risorse, degli alti costi di manutenzione, del proliferare di paesaggi urbani degradati ed insicuri e che deve rispondere alle istanze dei cittadini, ri-ciclare i MUDS e favorire il riciclo/riuso dei materiali urbani esistenti come 'semi di urbanità' (Munarin, 2013) può senz’altro essere una strategia efficace. Questo, valorizzando le nascenti forme economico-culturali, seppur instabili e non riconosciute, cogliendone gli spunti di autorganizzazione anche temporanea, attivando percorsi di progettazione partecipata e risolvendo possibili conflitti sociali (De Matteis, 2012).

Dal punto di vista dei cittadini, che vivono la dissoluzione dei legami sociali e una vita non sostenibile, dove la perdita del legame col territorio naturale ed antropizzato rinchioda 'nel privato' e rafforza il modello consumistico, dove la sfiducia nel 'pubblico' è crescente e non si risolvono i conflitti dovuti alla 'diversità' di una società in mutamento, spazi e attività come quelli potenzialmente sviluppati nei MUDS e già riconoscibili in diverse situazioni, sono una possibile alternativa per l’attivo coinvolgimento, la sensibilizzazione e l’identificazione di nuovi luoghi d’aggregazione e comunitari (Sen, 1997).

Il lavoro proposto sui MUDS, variamente articolato in un’ipotesi di ricerca triennale multidisciplinare, vuole quindi provare ad approfondire le suddette questioni non solo da un punto di vista teorico-accademico, bensì con indagini e sperimentazioni concrete da diverse posizioni - urbana, sociale, economica ed ambientale - , mirando a cogliere dalle esperienze dirette il senso e le opportunità operative da riproporre in maniera strutturata e secondo diverse utilità.

Bibliografia

- Ciaffi, D. 2005. *Neighbourhood housing debate*, Milano, Franco Angeli.
- Cottino, P. 2003. *La città impreveduta. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, Milano, Eleuthera
- De Matteis M. (2011). 'Qualità dell'abitare nello spazio collettivo. Rigenerare la periferia attraverso nuove configurazioni, densità, sostenibilità', in PLANUM (ed.) *XIV Conferenza SIU*. Torino.
- De Matteis M. (2012). Quartieri sulla strada (della rigenerazione), in Bellomo M. et al. (a cura di), *Abitare il nuovo/abitare di nuovo ai tempi della crisi*. CLEAN (ed.), Napoli.
- Faraone, C., Sarti, A. 2008. Intermittent Cities. On Waiting Spaces and How to Inhabit Transforming Cities. *Architectural Design*, Cities of Dispersal, n° 78, 40–45
- German Eu Council Presidency 2007. Leipzig Charter on Sustainable European Cities.
- Gruppo di lavoro per Forte Marghera Stella d’acqua, (2012). *Linee guida partecipate e condivise per il futuro di Forte Marghera*, Venezia.
- Latouche S. (2008). *Breve trattato sulla decrescita serena*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Munarin S. (2013). 'I quartieri pubblici come 'semi di urbanità'' in DE MATTEIS, M. & MARIN, A. (eds.) *Nuove qualità del vivere in periferia. Percorsi di rigenerazione nei quartieri residenziali pubblici*. Edicom Edizioni, Gorizia
- Munarin S. & Roveroni S. (2013). 'San Felice sul Panaro (e gli altri): ripartire dalla doppia crisi' in *Giornale IUAV 127 Progetto speciale terremoto*, Venezia, pp. 4 – 5.

Officina Welfare Space 2011. *Spazi del Welfare - Esperienze Luoghi Pratiche*, Macerata, Quodlibet Studio - Città e Paesaggio.

Pasquali, M. 2008. *I giardini di Manhattan. Storie di guerrilla gardens (Oltre i giardini)*, Torino, Bollati Bollingheri.

Sen, A. K. 1997. *La libertà individuale come impegno sociale*, Bari, Laterza.

Un-Habitat (2012). *STATE OF THE WORLD'S CITIES 2012/2013: Prosperity of cities*, World Urban Forum Edition.

Viganò P. & Fabian L. & Giannotti E. (2012). *Recycling City. Lifecycles, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni – IUAV, Pordenone.

Sitografia

Sito web del progetto di ricerca shrinking cities

<http://www.shrinkingcities.com>

Sito web spazio Grisù

<http://spaziogrisu.org>

Sito web del collettivo Basurama

<http://basurama.org>

Siti web del gruppo di lavoro per Forte Marghera “Stella d’Acqua”

<http://www.fortemarghera.it>

<http://fortemarghera.wordpress.com/>

Copyright

Figura 2 Galleria Picasa Basurama RUS Lima AutoParque de Diversiones

<https://plus.google.com/photos/11767006642381111491/albums/5434090932208869217?banner=pwa>

Figura 3 Sito web spazio Grisù

<http://spaziogrisu.org>



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Densificazione - Strategie per il rinnovo urbano

Arch. PhD Barbara Del Brocco
Università Roma Tre
Master Housing – nuovi modi di abitare
Email: barbaradelbrocco@gmail.com
Tel: 348.2268115

Abstract

Se il consumo di suolo in Italia è cresciuto, negli ultimi 5 anni, al ritmo di oltre 8 metri quadrati al secondo, pari al 6,9% del territorio nazionale e ogni 5 mesi viene cementificata una superficie pari a quella del comune di Napoli, occorre mettere in atto strategie che vadano nella direzione opposta. La densificazione si profila essere il nuovo paradigma della trasformazione più attenta al patrimonio costruito e sociale. Intervendendo sulle aree marginali degradate possiamo raggiungere il duplice obiettivo di migliorare le condizioni di inadeguatezza tecnologica e funzionale e proporre operazioni che rendano tali periferie maggiormente compatte e vitali, provando a rispondere alla nuova emergenza casa di alloggi e alla domanda di servizi nei quartieri realizzati con la legge 167 del 1962. Un'attenta indagine sui Piani di Zona a Roma e un successivo concorso di progettazione sono un'esemplificazione di come la densificazione della periferia possa essere la strategia più appropriata al rinnovo urbano e proporsi come nuovo modello di crescita e di sviluppo della città.

Parole chiave

Densificazione, città pubblica, riqualificazione.

Densificazione vs sprawl

Una recente indagine dell'ISPRA stima che il consumo di suolo in Italia è cresciuto, negli ultimi 5 anni, al ritmo di oltre 8 metri quadrati al secondo, pari al 6,9% del territorio nazionale. Un grave segnale di allarme se si considera che ogni 5 mesi viene cementificata una superficie pari a quella del comune di Napoli, mentre in un anno il suolo edificato è pari all'estensione dei comuni di Milano e Firenze.

È evidente che il consumo di suolo che ha segnato l'espansione delle grandi città dovrà necessariamente lasciare il passo a un uso più appropriato del territorio che andrà inteso come *milieu* entro cui reperire risorse relative alla trasformazione.

La densificazione si profila essere il nuovo paradigma di una trasformazione più attenta al patrimonio ambientale; intesa come aumento della densità edilizia delle aree urbane, può essere ottenuta riempiendo vuoti di aree marginali residue, o in alternativa mediante operazioni di demolizione e ricostruzione oppure si può indirizzare verso la ristrutturazione urbana attraverso incentivi volumetrici con il doppio obiettivo di non consumare suolo e di migliorare l'offerta di residenze e servizi nella città consolidata.

Già negli anni '90 il movimento americano di pianificazione *New Urbanism* nato in reazione allo *sprawl* urbano rifiuta il modello di sviluppo delle città americane basato sull'uso dell'automobile a favore di quartieri compatti con mix funzionali e dove gli spostamenti sono prevalentemente pedonali. Essi propongono alcuni modelli di sviluppo: *Sub-urban Retrofit* -trasformazione di aree periferiche orientate all'uso dell'automobile in comunità basate sul principio del quartiere tradizionale-, *Mall-Retrofit* -Ri-urbanizzazione delle aree periferiche dei Centri Commerciali-; *TOD, transit oriented development*, quartieri progettati intorno alla rete del trasporto pubblico ma tutti i modi di trasporto sono integrati nel disegno urbano e anche l'*infill* urbano. Al punto 4. della Carta del *New Urbanism* si legge: «I modelli di sviluppo non dovrebbero né intaccare né sradicare i bordi della città metropolitana. Lo sviluppo *-Infill development-* all'interno di aree urbane esistenti deve preservare le risorse ambientali, l'investimento economico e il tessuto sociale e, allo stesso tempo, recuperare le aree marginali e

abbandonate. Le regioni metropolitane dovrebbero sviluppare strategie per incoraggiare sia lo sviluppo all'interno di esse sia nuove espansioni periferiche».

Sempre alla fine degli anni '90 Richard Rogers propone per la città di Londra un ambiente urbano compatto, caratterizzato da un'intensa rete di spazi a differente gradazione e intensità, riprendendo alcuni concetti espressi da Jane Jacobs negli anni '60.

Se spostiamo quindi l'attenzione dall'espansione urbana al recupero della città consolidata delle periferie urbane in condizioni di degrado fisico e sociale, ci accorgiamo che intervenendo sull'esistente facilmente possiamo raggiungere il duplice obiettivo di migliorare le condizioni di deficit strutturale -tecnologico ed energetico- e al contempo proporre operazioni che rendano tali periferie maggiormente compatte e vitali.

Città pubblica come laboratorio di sperimentazione

Il campo di applicazione è la città costruita attraverso l'entrata in vigore della legge 167 del 1962; lo stock edilizio italiano, e in particolar modo quello dell'edilizia residenziale pubblica realizzata con i PEEP, possiede oggi tutte le condizioni di inadeguatezza tecnologica e funzionale a partire dalle quali avviare un processo di riqualificazione generale ed esteso sul modello europeo.

La città pubblica può quindi diventare un interessante campo di sperimentazione spostando l'attenzione dal suo essere elemento problematico a opportunità per la città stessa.

Diverse esperienze pratiche condotte nei contesti europei hanno confermato, con il successo ottenuto, l'opportunità e l'efficacia di una riqualificazione coordinata sull'intero organismo architettonico piuttosto che sulle singole parti di esso, coinvolgendo non soltanto le componenti materiali e fisiche ma anche quelle spaziali e funzionali con azioni mirate all'aumento della qualità d'uso dello spazio, dell'identità architettonica dell'edificio, della potenzialità abitativa degli edifici, con evidenti vantaggi economici e sociali e un complessivo riflesso positivo sull'intero comparto urbano.

In ambito europeo possiamo citare alcuni esempi interessanti come gli interventi del gruppo olandese Van Schagen con la riqualificazione, tra gli altri, del quartiere Pendrecht a Rotterdam del 2003 (Fig. 1) o anche il lavoro Plus degli architetti francesi Druot, Lacaton&Vassal, concretizzato nell'esemplificazione pratica della riqualificazione del complesso Tour Bois le Prêtre a Parigi del 2011 (Fig. 2).



Figura 1. Rotterdam Pendrecht - Van Schagen (2003). Ante e post operam.



Figura 2. Tour Bois le Prêtre a Parigi - Druot, Lacaton & Vassal (2011)

La nuova domanda di abitazioni e la nuova domanda di servizi

Attualmente sussiste una domanda insoddisfatta di alloggi, tanto che nelle grandi città italiane si è ricominciato a parlare di emergenza casa, sebbene la questione abitativa più recente risulti essere profondamente diversa da quella che ha caratterizzato gli anni immediatamente successivi al dopoguerra che era riferita a un'effettiva scarsità sul territorio nazionale del bene casa e differisca di molto anche da quella degli anni '60-'70 in cui la scarsità era concentrata nelle grandi città colpite dall'immigrazione interna. Oggi l'emergenza casa riguarda la limitata offerta di alloggi in affitto e i prezzi elevati, sia nell'affitto che nell'acquisto con una crescita dei valori immobiliari sproporzionata rispetto alla capacità di reddito delle famiglie e l'alta percentuale di famiglie proprietarie generano una forte rigidità del mercato immobiliare che incide negativamente sull'acquisto della prima casa.

Gli utenti a cui si fa sempre riferimento continuano a essere la famiglia composta da 4 persone, ma i più recenti dati ISTAT fotografano un paese completamente differente: 36,4% la percentuale di coppie coniugate con figli sul totale delle famiglie; 6,8 milioni le nuove famiglie composte da single, monogenitoriali, conviventi, famiglie ricostituite coniugate; 20% la percentuale della popolazione che vive all'interno delle nuove forme di famiglia; 1,175 milioni le famiglie monogenitori (86% sono donne); 820.000 sono le coppie di fatto e oltre 1 milione le famiglie allargate, coniugate e non, con figli da precedenti matrimoni.

Inoltre in relazione alle questioni demografiche, si assiste in Italia e in Europa a un invecchiamento progressivo della popolazione. In particolare una ricerca condotta da CECODHAS Housing Europe con fonti EUROSTAT fornisce un quadro di un'Europa anziana il cui la percentuale delle persone tra i 20 e i 64 anni è pari al 61,3, mentre quella tra i 0 e i 19 anni è del 21,3 e quella dei maggiori di 65 anni del 17,4. Si prevede che nel 2050, grazie al fatto che gli anziani godono di miglior salute, maggiore autonomia e sono più attivi, il numero di persone over 65 sarà aumentato del 44% e gli over 80 del 180%.

Nelle grandi città si assiste ogni anno alla formazione di 46.000 nuovi nuclei familiari a fronte di una produzione di alloggi che non arriva 19.000.

Un altro fenomeno demografico che concorre a disegnare un quadro sempre più articolato della domanda di case è l'assidua permanenza dei giovani nelle famiglie di origine. Secondo i più recenti dati ISTAT tra i 20 e 24 anni l'86,4% vive ancora con i genitori, percentuale che tra 25 e 29 anni scende solo al 59,4 e tra 30 e 34 anni al 30,1%. I motivi sono il prolungarsi degli Studi (26,8%), problemi economici/precarità (46,4%) e la scarsa voglia di rinunciare alle comodità del nido familiare (32,6%).

Nelle grandi città è in forte aumento la domanda di housing temporaneo da parte di studenti fuori sede, domanda che viene quasi sempre elusa dalle istituzioni. L'offerta pubblica di alloggi per studenti è estremamente ridotta. Secondo i più recenti dati del ministero per l'Università e la Ricerca scientifica il totale di posti letto disponibili è di 54.209 per l'A.A. 2007-2008, con una richiesta di 637.595 studenti fuori sede. Una richiesta di case temporanee che peraltro proviene anche dal mondo del lavoro e dai *city users* che esprimono un'esigenza di alloggi per brevi periodi.

Lo scenario demografico appare quanto mai complesso e variegato e a questo va ad aggiungersi l'instabilità del mercato del lavoro che ha come conseguenza il precariato e la necessità di spostamenti: l'aumento delle precarietà del lavoro e il forte incremento di forme di lavoro a tempo determinato, in particolare per i giovani, rende meno praticabile il tradizionale acquisto con mutuo garantito dal contratto di lavoro. Si assiste pertanto a una nuova forma di migrazione interna che unita ai flussi migratori extracomunitari configura una domanda crescente di alloggi in locazione.

Quindi da una lato una nuova emergenza casa con una domanda molto articolata dall'altro, non meno rilevante, è la domanda di servizi dei quartieri realizzati con la legge 167.

Una ricerca effettuata dal CRESME per conto della Camera di Commercio di Roma ha messo in evidenza come sia cambiata la periferia romana, dalla sua costruzione a oggi. In particolare lo studio analizza le caratteristiche della domanda di servizi e di qualità espressa dagli abitanti dei quartieri realizzati con i piani di zona ex 167 allo scopo di individuare nuovi modelli di intervento e di offerta

Questi i punti chiave dell'indagine:

1. La periferia romana degli anni '60- '80 soffre fin dal principio della mancanza di servizi; in alcuni casi sono stati progettati e mai andati a regime, in altri casi, più recenti, non previsti. Questa è una delle motivazioni per le quali si è dovuto intervenire con piani di riqualificazione di recupero urbano affinché, anche attraverso il contributo dei privati, si colmassero le carenze di servizi nei quartieri realizzati con la legge 167.
2. L'invecchiamento dei manufatti edilizi (più del 57% dei volumi costruiti in 167 ha più di 20 anni e di questi quasi il 10% ha 30 anni e più) e il cambiamento degli abitanti, che hanno una maggiore disponibilità a spendere, costituiscono due fattori che generano domanda: da un lato una domanda di manutenzione, dall'altro una domanda di servizi articolata.

Un altro dato interessante emerso dalla ricerca è la disponibilità a spendere per servizi alla persona, ai condomini e al quartiere.

Caratteristiche dell'ERP- Il piano pilotis una risorsa per la trasformazione

All'interno di una condizione di pluralità della periferia è però possibile riconoscere dei caratteri comuni, sia in termini di caratteri morfologici e distributivi sia in termini di degrado o di sottoutilizzo di alcuni spazi. In particolare lo spazio su *pilotis*, comune a molte delle architetture dei Piani di Zona, presenta le stesse problematiche a Roma, a Milano, a Trieste e a Palermo: in ciascuna di queste città è uno spazio sottoutilizzato o utilizzato in maniera impropria, luogo di degrado e percepito come spazio insicuro (Di Biagi, 2009)

Il piano porticato nell'edilizia residenziale pubblica degli anni '60 trova la sua origine nell'idea lecorbuseriana di città, essa essendo espressione della modernità, non poteva non fare riferimento ai 5 punti dell'architettura di Le Corbusier.

Nell'epoca in cui è stato teorizzato, il *pilotis* doveva dunque servire a sollevare il volume architettonico dal suolo al fine di non interrompere la continuità della 'naturalità' del terreno. Un terreno quindi senza soluzioni di continuità, un grande parco su cui gli edifici poggiano i loro piedi. A quest'aspirazione ideale non corrisponde la realtà degli spazi porticati poi realizzati.

Una ricerca¹ che comprendeva tutti i piani di Zona realizzati a Roma ha fatto emergere che per quanto il piano porticato fosse un luogo concepito per la collettività, esso si è trasformato in un ambito negletto, percepito dagli abitanti come insicuro e a tutti gli effetti divenuto un luogo di passaggio in condizioni di degrado permanente.

La lettura dell'edilizia residenziale pubblica attraverso le normative tecniche e i regolamenti che ne hanno determinato la genesi formale ha restituito la quantità di spazio porticato; esso ammonta a 222.000 metri quadri.

La ricerca ha individuato tale dato desumendolo dalle indicazioni della normativa tecnica della GeSCaL, in cui era indicato che la superficie totale di piani porticati, dei soli Piani di Zona realizzati fino al 1977, doveva essere pari al 25% della superficie coperta -il dato fa riferimento a solo 25 Piani di Zona, si escludono i PdZ realizzati durante il primo PEEP tra il 1977 e il 1980, circa 20 PdZ.

Ipotizzando questa superficie disponibile alla trasformazione, essa può rappresentare una risorsa importante per la riqualificazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica e potrebbe essere destinata a servizi o residenze.

Un caso di studio reale

Il quartiere Tiburtino III (Fig. 3) localizzato nella periferia est di Roma, dapprima borgata fascista, diventa, agli inizi degli anni '80, un quartiere di edilizia economica e popolare in applicazione della legge 167 del 1962. Il complesso, realizzato con elementi prefabbricati, si eleva su un piano porticato come impone la normativa tecnica e, come la gran parte dei complessi realizzati con la 167, versa attualmente in condizioni di degrado funzionale e sociale (Fig. 4).

Il comparto è stato selezionato quale caso studio in primo luogo allo scopo di verificare se la norma espressa dall'art.28 delle Norme tecniche della GesCaL, riguardo ai vincoli del piano terra fosse stata applicata e in secondo luogo per ipotizzare una densificazione dei piani porticati .

Sono state calcolate la superficie coperta degli edifici campione e la superficie libera al piano terra; mettendo a sistema i due dati risulta che la superficie libera su *pilotis* è il 25% della superficie coperta, di cui utilizzabile il 20%.



Figura 3. Un'immagine del PdZ Tiburtino III- piazza Brahms

¹ Assegno di Ricerca 2007-2008 *Interventi innovativi di riqualificazione del patrimonio edilizio residenziale*; DIPSA Dipartimento di Progettazione e Studio dell'Architettura dell'Università di Roma Tre. (Del Brocco B.,2007).



Figura 4. Uno degli spazi liberi al piano porticato in evidente condizione di degrado.

Nonostante il Regolamento Edilizio del Comune di Roma non consenta aumenti di cubatura, la Legge Regionale n.21/2009² in applicazione al Piano Casa, in deroga alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti o adottati e ai regolamenti edilizi, permette interventi di densificazione; in particolare sono consentiti interventi di ampliamento e di sostituzione edilizia e al fine di incrementare l'offerta di alloggi sociali; a tale scopo possono essere utilizzati anche i piani terra liberi degli edifici di proprietà ATER. Questa inedita opportunità consente di intervenire nella città consolidata e migliorare l'offerta di servizi, spazi e attrezzature per i quartieri di edilizia economica e popolare, da sempre deficitari in questi aspetti.

Il concorso PASS quale esemplificazione di densificazione

L'ATER Roma, valutando positivamente gli esiti della Ricerca, ha voluto bandire nel 2010 un concorso internazionale di progettazione per acquisire proposte e progetti per intervenire con operazioni di *infill* urbano in un quartiere pubblico; in applicazione del Piano Casa aveva come oggetto la riqualificazione dell'intero quartiere del Tiburtino III a Roma e invitava ad aumentare la dotazione di abitazioni e servizi con interventi di densificazione in copertura, al piano porticato e nelle corti libere.

Il concorso internazionale di progettazione 'PASS – Progetto per abitazioni sociali e sostenibili' per la riqualificazione degli edifici di edilizia residenziale pubblica compresi nel Piano di Zona n. 15-bis Tiburtino III, lanciato da Ater Roma con la collaborazione scientifica del DIPSA Dipartimento di Progettazione e Studio dell'Architettura dell'Università di Roma Tre, costituisce un'applicazione pratica di densificazione urbana.

L'ATER, facendo proprie le indicazioni normative e le ipotesi programmatiche provenienti dall'analisi condotta dall'Università, ha così posto come obiettivo del concorso la trasformazione edilizia e la riqualificazione urbana del quartiere, proponendo la realizzazione di: 120 nuovi alloggi circa, ovvero 40 nuovi alloggi -circa 3000 mq- attraverso il recupero dei piani porticati e 80 nuovi alloggi -circa 4200 mq- attraverso il recupero dei locali tecnici in copertura; nuovi servizi di quartiere, per un totale di circa 1200 mq; la riqualificazione degli spazi pubblici.

Al fine di una gestione sostenibile del patrimonio immobiliare, nel bando è stato inoltre richiesto di individuare interventi integrati per il miglioramento del comportamento energetico degli edifici esistenti costituiti da circa 450 alloggi.

Il concorso è stato vinto dal raggruppamento guidato dall'architetto madrileno Carmen Espegel Alonso dello studio Espegel-Fisac. La proposta scardina il rigido impianto del quartiere attraverso il ridisegno della quota pubblica, raccordando la quota delle corti interne e dello spazio collettivo con la quota d'imposta degli edifici mediante un disegno organico di rampe che declinano in modi diversi la relazione e l'accessibilità tra le parti (Fig. 5). Il progetto prevede che le nuove unità abitative progettate ai piani porticati e sugli attici degli edifici si articolino in tipi distinti. Per la riqualificazione delle facciate esistenti è studiato un sistema modulare prefabbricato composto da una facciata ventilata che si aggancia alla struttura esistente e che, in corrispondenza delle logge e delle finestre, permette di creare 'lame' apribili e chiudibili da parte dell'utente, per regolare la quantità di irraggiamento solare, di ventilazione e il livello di visuale esterna.

² Art. 16 Legge regione Lazio 11 agosto 2009, n. 21- MISURE STRAORDINARIE PER IL SETTORE EDILIZIO ED INTERVENTI PER L'EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE.

Il risultato del concorso, contrariamente alla prassi ordinaria presso le Amministrazioni banditrici, ha avuto un seguito con l'affidamento al vincitore dell'incarico per la progettazione definitiva che si è concluso a dicembre del 2011. Al momento non si sono fondi regionali che consentano di ultimare il processo con la realizzazione.



Figura 5. *Il progetto vincitore del Concorso PASS*

Conclusioni

Attualmente sia ATER Roma sia il Comune hanno individuato alcune aree all'interno dei Piani di Zona –di prima e seconda generazione – in cui sarebbero possibili interventi di densificazione analoghi a quello proposto dal concorso PASS. Tali studi non sono però accessibili e, a quanto risulta, tutte le operazioni di rinnovo urbano sono pressoché immobilizzate e poiché le vicende politiche incidono in maniera fortemente negativa sulla reale fattibilità di tali operazioni occorrerà attendere la nuova compagine di governo del territorio.

Ciò che risulta chiaro dall'esperienza di ricerca universitaria e dall'applicazione pratica di quest'ultima è che l'espansione della città potrebbe mutare la rotta verso il ridisegno della città costruita e con un uso del territorio più attento alle reali esigenze della città. In particolare la periferia può trasformarsi da problema a risorsa se le operazioni di riqualificazione saranno capaci di configurarsi come programmi di rigenerazione urbana. Intervendendo sulle aree marginali degradate possiamo raggiungere l'obiettivo di limitare il consumo di suolo, migliorare le condizioni di inadeguatezza tecnologica e funzionale e proporre operazioni che rendano tali periferie maggiormente compatte e vitali, provando a rispondere alla nuova emergenza casa e alla domanda di servizi.

Obiettivi di sostenibilità ambientale sociale ed economica potrebbero essere il prossimo passo per un'operazione analoga al Concorso PASS. Ai progettisti potrebbe essere chiesto uno sforzo ulteriore per immaginare una trasformazione non solo del costruito ma che riesca ad attivare un'architettura a KM 0 coinvolgendo gli abitanti e attivando l'economia locale.

Le prospettive di lavoro non riguardano solo i progettisti chiamati a dare una risposta in termini formali a una reale esigenza, ma competono anche le Università che in accordo con le Amministrazioni locali potrebbero promuovere operazioni di rigenerazione urbana a consumo 0.

Bibliografia

- AA.VV.(2010), *Città pubbliche Linee guida per la riqualificazione urbana*, Bruno Mondadori. Milano
- AeT., CRESME (2003), *Abitare la periferia – Edilizia pubblica e trasformazione urbana – la domanda di servizi nelle periferie*, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma, Roma
- Annese M., Del Brocco B., (a cura di, 2012), *Catologo del concorso internazionale di progettazione “PASS Progetto Per Abitazioni Sociali e Sostenibili”*; Gangemi Editore, Roma.
- Annese, M., Del Brocco, B. (2012), “Trasformazione edilizia e riqualificazione urbana. Il concorso PASS per Tiburtino III a Roma”. *L’industria delle costruzioni*, 423, p.116-121
- Del Brocco B., (2007), *Interventi innovativi di riqualificazione del patrimonio edilizio residenziale. Il piano pilotis una risorsa per la trasformazione*, (dattiloscritto).
- Di Biagi P., (a cura di, 2009), *Città pubbliche: linee guida per la riqualificazione urbana*; Bruno Mondadori, Milano.

Sitografia

Sito relativo al concorso internazionale di progettazione “PASS –
<http://www.aterroma.it/concorsopass/concorso/concorso.php>



Variazioni di inerzia

Chiara Farinea
IUAV Phd Urbanism
Email: chiara.farinea@ymail.com

Abstract

Il riciclo di alcune parti di città introducendo nuove funzioni all'interno del tessuto esistente, spesso in stato di obsolescenza, è una pratica già esplorata attraverso diversi interventi realizzati negli ultimi vent'anni, ma che merita un accurato esame per indagarne a fondo le potenzialità.

Genova, ad esempio, è stata soggetta ad un numero elevato di interventi di riuso che, a partire dall'anno 1992, anche grazie all'impulso dato dai finanziamenti dei Grandi Eventi, ha avuto l'ambizione di ridisegnare il suo volto, creare un nuovo immaginario attorno ad essa e dare un nuovo impulso all'economia cittadina. Ne sono un esempio l'introduzione di università e musei all'interno di antichi edifici del centro storico, la sostituzione di funzioni per il tempo libero nell'antico porto commerciale, ma anche il riciclo di edifici industriali dismessi a fini commerciali.

Se fino ad ora si è ragionato su tali interventi in termini di successo di una strategia per rivitalizzare l'economia di una città ed arginare il suo spopolamento, il paper mira ad esplorare le caratteristiche intrinseche della struttura spaziale che veicolano il cambiamento. Si può dire che una struttura spaziale possiede una propria inerzia, la quale può essere variata attraverso una serie più o meno complessa di operazioni di modifica, ma che definisce comunque le condizioni di un suo ripopolamento.

Ad esempio nel centro storico di Genova la resistenza della struttura fisica all'introduzione di mezzi meccanici quali automobili o ascensori, a causa di strade molto strette e scale dalla forma contorta, determina una struttura sociale ed economica che, anche nel momento in cui varia a seguito di diversi interventi, si rigenera e distribuisce sempre secondo le logiche di un territorio che funziona a partire da un paradigma basato sulla lentezza.

Attraverso la descrizione del centro storico genovese, si vuole ragionare attorno al concetto di inerzia ed alla dialettica che una struttura fisica stabilisce con la struttura sociale ed economica che ospita, mettendo in evidenza quali siano i principali fattori che durante i momenti di variazione determinando le caratteristiche del cambiamento.

Questa operazione ha l'ambizione di meglio comprendere le potenzialità intrinseche dei territori e di disvelarne i paradigmi di funzionamento per aprire nuove prospettive sul loro utilizzo.

Parole chiave

inerzia, struttura, variazione

Contesto

La fine degli anni Settanta porta con sé due cambiamenti radicali all'interno delle città europee, la dismissione degli impianti industriali e la rapida terziarizzazione dell'economia: comincia in questo momento un ripensamento delle città non più basato sull'espansione, ma sul riuso e la valorizzazione delle sue parti. Buona parte delle città europee di medie e grosse dimensioni, anche grazie all'impulso dato dal finanziamento dei Grandi Eventi, riutilizza e rifunzionalizza alcune sue parti, tra le quali waterfront, centri storici ed aree industriali. Come fa notare Gabrielli, "Non si tratta di una trasformazione che deriva da demolizioni (come avvenne appunto a Parigi dopo il 1850) né di una trasformazione che deriva da grandi inneschi di parti nuove aggiuntive (che è il caso più noto e diffuso) ma di una trasformazione "dal di dentro" il cui obiettivo è di natura qualitativa" (Gabrielli, 2004).

Genova, caso studio di questo paper, costituisce un buon esempio per descrivere queste trasformazioni: la città è stata soggetta ad un numero elevato di interventi che a partire dall'anno 1992 ha avuto l'ambizione di ridisegnare

il suo volto, creare un nuovo immaginario attorno ad essa e dare un nuovo impulso all'economia cittadina. Anche grazie ai finanziamenti delle Colombiadi (1992), del G8 (2001) e di Genova Capitale Europea della Cultura (2004) sono stati riutilizzati edifici dismessi per la creazione di musei ed università, sistemati spazi pubblici, create passeggiate lungomare e restaurate le facciate di alcuni importanti edifici storici. La maggior parte degli interventi di riuso si è concentrata sul waterfront, nel centro storico e nelle aree industriali dismesse.

Diversi studi sono stati compiuti sul complesso sistema di riqualificazione che ha caratterizzato le città europee negli ultimi vent'anni: autori quali Olmo, Bohigas, Gabrielli, Boeri, Ferlenga, Portas, Galdini e Carta convergono nell'identificare questo insieme di interventi con il termine Rigenerazione Urbana.

Gli studi sulla Rigenerazione Urbana, indagano il fenomeno sotto diversi aspetti: dal punto di vista morfologico, la trasformazione avviene per sostituzione puntuale di alcune parti dei tessuti urbani, aspettandosi una ricaduta sulle aree circostanti; per quanti riguarda gli aspetti funzionali viene individuata la crescente importanza dello spazio pubblico; sotto il profilo economico, si basa sulla competitività che si instaura tra le città; dal punto di vista sociale viene individuato l'emergere di fenomeni di gentrificazione, e dal punto di vista dei drivers si identificano i grandi eventi e i programmi di riqualificazione finanziati dalla CE quali principali motori in grado di innescare il cambiamento.

All'interno di queste analisi non è stata individuata però una chiara correlazione tra la struttura spaziale, sociale ed economica che interessano un'area al momento del suo cambiamento. Uno studio che a partire dalle caratteristiche spaziali indagherà la relazione di un territorio con le attività economiche ed i gruppi sociali che su di esso operano può favorire una migliore comprensione dei meccanismi secondo i quali funziona il riuso ed aprire la strada all'impostazione di nuovi interventi che sfruttino le caratteristiche intrinseche di un'area.

Inerzia

Possiamo affermare che l'inerzia di una struttura spaziale è quella caratteristica intrinseca che rappresenta l'insieme dei vincoli che la forma di un territorio pone di fronte all'evoluzione della struttura sociale ed economica che su essa insistono.

Alcuni territori possono avere dei vincoli molto forti, che consentono variazioni minime, altri territori possono avere vincoli più deboli, che consentono un maggior ricambio nella popolazione e nelle attività economiche.

A titolo di esempio, la forma delle strade è un fattore abilitante per l'insediamento di attività commerciali, essendo uno dei principali fattori che regola la capacità di accesso.

Supponiamo ora che una struttura fisica stabilisca una dialettica con la struttura sociale ed economica che essa stessa ospita. Il sistema tende spontaneamente a conservarsi nel suo stato corrente, eppure le forze in gioco sono forze instabili. E' instabile la struttura fisica stessa, è instabile il sistema economico ed è altresì instabile la struttura sociale. Nell'ambito di questo ragionamento, ipotizziamo che sia la struttura fisica, che quella economica, che quella sociale possiedano una propria inerzia. Nel momento in cui una di esse acquista una differente accelerazione, le diverse strutture entrano in conflitto tra loro determinando un cambiamento. In aggiunta, possiamo immaginare che la struttura dotata di maggior forza sia quella che definisce il cambiamento delle altre.

Impostando l'analisi a partire dalla struttura spaziale, si può dire che anche quando essa varia in seguito ad una serie più o meno complessa di operazioni di modifica generate da esigenze economiche o sociali, la sua inerzia definisce comunque le condizioni di ripopolamento. Essa infatti, attraverso i vincoli che la struttura fisica impone, determina le possibilità ed i limiti entro i quali si sviluppano le dinamiche sociali ed economiche.

L'inerzia di un territorio, dunque, determina e veicola le condizioni del cambiamento.

Tuttavia, affinché questo avvenga in maniera repentina, bisogna introdurre al suo interno una massa in grado di far sì che il processo abbia inizio; in tal senso, possiamo stabilire una relazione tra il discorso sull'inerzia a quello sulla resilienza. Infatti, mentre la resilienza descrive la capacità di un territorio di riorganizzarsi a seguito di un evento traumatico, la variazione di inerzia descrive la forma di riorganizzazione del territorio quando l'evento traumatico permane su di esso come condizione definitiva. In concreto, variazioni di inerzia repentine con cambiamenti significativi nella struttura economica e/o sociale di un luogo, si hanno quando una parte della sua massa viene modificata, ad esempio tramite l'introduzione di nuove strutture fisiche o la rifunzionalizzazione di strutture esistenti. In questo caso si viene a generare una tensione tra i nuovi elementi ed il territorio circostante.

Per meglio comprendere questo processo si può descrivere il caso studio del Centro Storico di Genova. Quest'ultimo, a partire dalla metà dell'Ottocento, con l'espansione della città al di fuori dei suoi confini, ha subito un continuo processo di abbandono e degrado. Tra gli anni Novanta e gli inizi degli anni Duemila sono stati compiuti diversi interventi di rifunzionalizzazione di alcune sue parti: l'antico porto commerciale è stato convertito in area per il tempo libero, le facoltà di architettura ed economia sono state inserite in edifici in disuso ed un circuito di musei è stato organizzato in antichi palazzi nobiliari e conventi.

Questi interventi si inseriscono a tutti gli effetti come "eventi traumatici" nel tessuto esistente, portandolo ad essere attraversato da una massa di gente appartenente a gruppi sociali con alle spalle un background culturale ed

economico differente rispetto alla popolazione insediata. Sarà proprio l'inserimento di questi nuovi gruppi sociali e la relativa tensione creata con quanto esistente il motore alla base della variazione di inerzia dell'intera area.

Come detto, il territorio dunque varia in seguito all'introduzione di una massa in grado di scatenare il cambiamento, una sorta di energia introdotta nel sistema, che sta alla base della variazione. A questo punto il sistema reagisce e si riorganizza in base alle proprie proprietà.

Approfondiamo ora la relazione tra inerzia e riciclo al fine di poter evidenziare come riciclare possa voler dire riutilizzare alcune proprietà di prodotti che altrimenti verrebbero perdute. Tali proprietà se in un determinato contesto non hanno più alcun valore, attraverso il riciclo assumono un nuovo significato ed un nuovo ruolo. Questo discorso può essere adattato sia all'ambito del riciclo degli oggetti, che a quello del riciclo di aree urbane degradate o abbandonate. Nel caso delle aree urbane è quindi necessario individuare quali siano le proprietà dei territori che possono avere la funzione di cardini al fine di reindirizzare la variazione della struttura sociale ed economica.

In questi termini, nel Centro Storico di Genova, a seguito degli interventi di rifunzionalizzazione sopra descritti che hanno portato nuovi gruppi sociali all'interno dell'area, la scarsa accessibilità, che è stata la causa dello spopolamento, è stata riletta quale condizione di quiete che ha favorito l'evoluzione del turismo urbano.

Il termine inerzia, così come approfondiremo nel seguito, non ha quindi necessariamente una connotazione negativa o costrittiva: essa, infatti, costituisce una proprietà che opportunamente sfruttata può essere alla base di un'opportunità migliorativa di cambiamento.

Grammatica

Per lavorare con l'inerzia è fondamentale comprendere quali siano i principali fattori che la influenzano. A tal fine è necessario provare a scomporla in diverse componenti: si può supporre che una parte di essa sia legata ai movimenti che avvengono all'interno della struttura fisica ed alle loro proprietà, una parte sia legata alle qualità della massa costruita ed ai sistemi di aggregazione degli spazi ed infine una parte sia legata all'immagine ed all'immaginario che si costituisce nel sentire comune. Ognuno dei tre filoni di lettura proposti racconta una differente storia su come i vincoli presenti su un territorio ne influenzino l'evoluzione. Solo una lettura sincronica delle tre storie e di come esse si sovrappongano, incrocino ed influenzino fornisce però l'immagine completa delle variazioni che avvengono nel contesto urbano.

Meccanizzazione

Per definire le proprietà dell'inerzia legate al movimento si assumono quali categorie fondamentali la velocità di attraversamento ed il comfort di accesso alle diverse componenti del territorio. La combinazione di questi due parametri determina la porosità di un territorio, la fluidità dei movimenti e la capillarità delle connessioni. Fattore fondamentale che regola la velocità di attraversamento ed il comfort di accesso è la possibilità di meccanizzare il movimento: la meccanizzazione determina qualitativamente il movimento definendo i connotati sociali ed economici dell'area.

I vincoli legati alla meccanizzazione giocano un ruolo fondamentale nella variazione dell'inerzia del Centro Storico di Genova. Gli spazi aperti sono caratterizzati da vicoli molto stretti, strade dalla forte pendenza e pavimentazioni dalle pietre sconnesse, caratteristiche che li rendono difficilmente praticabili con mezzi meccanici, mentre gli edifici, costruiti rialzandoli ed accorpando le unità in epoche diverse, hanno scale dalla forma contorta, con la conseguente impossibilità di installare ascensori. Di conseguenza l'attraversamento del territorio del centro può avvenire solamente in forma pedonale e l'accesso agli ultimi piani delle abitazioni è estremamente difficoltoso. Ne deriva un territorio caratterizzato da movimenti lenti e talvolta addirittura faticosi. Queste caratteristiche hanno fatto sì che a partire da metà dell'Ottocento, con l'espansione di Genova fuori dalla città antica e la costruzione di quartieri caratterizzati da ampie strade e palazzi dotati di ascensore, il Centro Storico sia stato progressivamente abbandonato, in un primo tempo dai gruppi sociali più benestanti ed in seguito, alla fine della seconda Guerra Mondiale, con la massiccia diffusione dei quartieri popolari, anche dai gruppi meno abbienti. Il Centro Storico veniva considerato come la condizione meno desiderabile, abbandonato ad un destino di obsolescenza, i vuoti lasciati dalla popolazione locale venivano in parte riempiti solamente dall'arrivo di immigrati con scarse possibilità. All'inizio degli anni Novanta, come già detto, vengono introdotti nel tessuto edilizio musei ed università, che cambiano gli equilibri dell'area. E' a questo punto che i vincoli legati alla meccanizzazione diventano i fattori abilitanti di un nuovo scenario. La forzata lentezza di attraversamento dello spazio pubblico passa ad essere, da condizione di inefficienza, condizione basilica per lo sviluppo del turismo urbano. L'assenza di macchine non è più indice di scarsa accessibilità, bensì condizione che determina un panorama visivo e sonoro di quiete che crea le condizioni perché l'area diventi luogo per il tempo libero. Si passa infatti da un'area che offre esclusivamente negozi di prossimità per la popolazione del quartiere ad uno scenario di bar, ristoranti e negozi di abbigliamento e oggettistica che affacciano su piazze circondate da

palazzi storici e strade pedonali tra le quali si muovono genovesi e turisti. Il vincolo legato all'impossibilità di meccanizzare lo spazio pubblico è dunque il fattore che abilita il cambiamento della struttura economica. Questo viene portato fino a conseguenze estreme quando nel 2001 l'unica via carrabile che attraversa il Centro Storico, ossia via San Lorenzo viene chiusa al traffico e resa pedonale, per rafforzare la nuova identità dell'area.

Il secondo vincolo legato alla mobilità che definisce i nuovi scenari urbani è l'impossibilità di meccanizzare il movimento all'interno dello spazio privato: non è possibile inserire ascensori all'interno degli edifici. I vani di distribuzione, oltre ad essere caratterizzati da una forma articolata, hanno spesso scale dai gradini stretti ed alti, che rendono l'accesso agli ultimi piani estremamente faticoso. E' questo uno dei dispositivi di inclusione/esclusione che determina la distribuzione dei nuovi gruppi che si insediano nel Centro Storico. Nonostante i piani alti siano quelli più interessanti, grazie ad una vista più aperta, il criterio economico non sarà la principale discriminante nel determinare l'occupazione degli alloggi. Gli anziani e le famiglie con bambini verranno automaticamente esclusi e chi si distribuirà nei piani alti della città saranno i gruppi di studenti e i giovani professionisti.

La resistenza della struttura fisica del Centro Storico alla meccanizzazione definisce dunque una struttura sociale ed economica, che anche nel momento in cui varia a seguito di diversi interventi, si rigenera e distribuisce sempre secondo le logiche di un territorio che funziona a partire da un paradigma basato sulla lentezza.

Sistemizzazione

La sistemizzazione descrive l'omogeneità delle caratteristiche delle parti che compongono un'area e la loro capacità di creare sistemi. Le caratteristiche che definiscono gli spazi hanno a che vedere le proprietà dimensionali, ossia la conformazione spaziale dei vani, e con le caratteristiche qualitative, come l'illuminazione, la ventilazione, il microclima. Queste caratteristiche possono essere distribuite in maniera più o meno uniforme determinando l'omogeneità o meno dei sistemi sociali ed economici che si instaurano sul territorio.

Le proprietà qualitative sono caratteristiche fondamentali dal punto di vista dell'occupazione sociale: maggiore è il comfort e più desiderabili sono gli spazi. Il dato dimensionale è invece un vincolo fondamentale nella definizione delle attività che occupano una struttura: in locali di piccole dimensioni sono generalmente situate attività di piccoli imprenditori privati, mentre attività di grandi compagnie, sia commerciali che produttive, hanno generalmente bisogno di ampi spazi.

All'interno di uno stesso territorio le caratteristiche dimensionali e di comfort possono essere distribuite in forma omogenea, disomogenea oppure secondo una sintassi che determina la ripetizione di singoli moduli complessi.

Il Centro Storico genovese è caratterizzato da forte disomogeneità e frammentazione degli spazi: l'alta densità degli edifici e la loro forte prossimità fa sì che l'illuminazione sia scarsa nei piani inferiori e migliore in quelli superiori, mentre lo stratificarsi degli edifici in diverse epoche, attraverso nuove costruzioni, innalzamenti ed accorpamenti fa sì che vani dalle caratteristiche dimensionali molto differenti convivano affiancati. Le scarse condizioni igienico sanitarie sono tra i principali motivi alla base dello spopolamento del Centro in seguito alla costruzione di zone "più salubri" al di fuori del suo perimetro e dell'occupazione di quest'area da parte di gruppi di immigrati dalle scarse possibilità. L'introduzione di università e musei, come già accennato, porta nuovi gruppi sociali a percorrere l'area e talvolta a stanziarvi. In questo caso i vincoli legati alla qualità dell'ambiente interno sono alla base della distribuzione spaziale della nuova geografia sociale: l'area si assesta secondo una stratificazione verticale che porta i gruppi di immigrati a continuare a risiedere nei piani bassi, dalle peggiori caratteristiche di illuminazione ed i gruppi di studenti e giovani professionisti ai piani alti, con una buona illuminazione e terrazze panoramiche sulla città. Nel momento in cui studenti e giovani professionisti diventano una componente strutturale del territorio nascono una serie di nuovi servizi che vanno a modificare la struttura economica dell'area, fino a quel momento caratterizzata esclusivamente da negozi di generi basici per gli abitanti. Nascono infatti bar e locali notturni ed il settore dei servizi per il tempo libero occupa una parte rilevante dello spazio disponibile. Parallelamente però prosegue anche il processo di insediamento di nuovi gruppi etnici: mano a mano che i vecchi gruppi si arricchiscono e si trasferiscono in aree dalle migliori caratteristiche, nuovi gruppi occupano il territorio, portando alla nascita di attività simili a quelle del paese di provenienza: per esempio parrucchieri o sartorie africane. Se da una parte i vincoli del territorio determinano la distribuzione dei gruppi sociali, va rilevato che la frammentazione spaziale corrisponde anche ad una frammentazione sociale: nuove rotte e percorsi tematici si sommano ai precedenti in un processo di accumulo, senza però trovare punti di contatto o di scambio. La struttura fisica dell'Ardesia, uno dei principali materiali costituenti il Centro Storico, sembra descriverne la struttura sociale: una serie di strati impermeabili sono sovrapposti l'uno sull'altro avendo tra loro una semplice relazione di contiguità.

Immagine

L'immagine di un'area è legata all'immaginario che attorno a questa si crea. Essa è definita da due componenti: una strutturale, che si origina dalle forme che la compongono ed una relativa allo stato di mantenimento dei materiali che la costituiscono. L'immagine dipende dalle tecnologie a disposizione al momento della costruzione

di una struttura spaziale e dai valori e le ideologie che attraverso di essa si vogliono trasmettere. Una stessa immagine può avere fortune alterne in differenti epoche.

L'insieme dei valori che un'immagine trasmette determinano un vincolo che lega la struttura spaziale alla struttura sociale ed economica. A tal proposito, possiamo notare che, in diverse città, ad una stessa immagine corrisponde spesso una occupazione del territorio da parte di gruppi sociali simili. Ad esempio le maglie ottocentesche, riconoscibili attraverso un simile ornamento neoclassico, sono generalmente occupate da professionisti dal reddito medio-alto. C'è da sottolineare che i gruppi sociali che hanno originato un determinato territorio tendono a continuare ad abitarlo: le maglie ottocentesche sono state generate al momento della nascita della borghesia e da essa continuano ad essere occupate, mentre i quartieri popolari creati per le masse operaie sono ancora abitati da gruppi dal basso reddito. Se un fattore identitario lega i gruppi sociali all'ambiente costruito, è interessante a tal proposito ragionare su cosa succeda ai territori al momento della scomparsa delle ideologie o della struttura sociale che ne sono all'origine.

L'immagine del Centro Storico genovese, ad esempio, in seguito alla costruzione delle espansioni volute dalla nascente borghesia e dei quartieri popolari, si ritrova svuotata da un contenuto identitario. Essa si lega a chi in qualche modo ha lasciato la propria identità in un altro luogo, ossia gli immigrati. Cessa di essere ripristinata e rimane determinata solo dalle proprie componenti strutturali. Le facciate di una buona parte dei palazzi del Centro Storico erano anticamente affrescate con disegni che riprendevano i tipici ornamenti in stucco dei palazzi nobiliari (colonne, timpani, lesene, etc.). Con il passare del tempo i pigmenti che componevano gli affreschi sono stati lavati dall'azione di vento e piogge, lasciando spazio ad anonime facciate dall'intonaco grezzo a vista. Le componenti strutturali e la presenza di portali in pietra decorata conservano però ancora traccia della loro immagine originaria e costituiscono la base per la costruzione di una nuova identità: con l'arrivo di musei ed università, il Centro Storico passa ad essere da area degradata, terra di nessuno che suscita una sorta di imbarazzo per le condizioni in cui verte, a centro della cultura nella quale la popolazione ritrova le proprie origini. La presenza degli antichi palazzi rafforza il nuovo ruolo dell'area, che si afferma anche attraverso il restauro. L'immagine storica è il dispositivo che abilita la costruzione del nuovo immaginario. La conversione tuttavia riguarda solo alcune parti del Centro e degrado e ricostruzione convivono fianco a fianco. A tal proposito possono venir portati due esempi: via della Maddalena e via Luccoli. Entrambe sono storiche vie del commercio al dettaglio della Genova antica ed entrambe hanno una simile larghezza, simili condizioni di illuminazione dati dallo stesso orientamento e dalla stessa altezza dei palazzi e spazi dalle caratteristiche dimensionali equivalenti all'interno degli edifici. Esse si trovano a poca distanza l'una dall'altra. Se in via della Maddalena le facciate sono segnate dal passare del tempo, in via Luccoli queste sono state ripristinate attraverso interventi di restauro. L'area di via della Maddalena è prevalentemente occupata da gruppi di cittadini stranieri, la maggior parte dei negozi vende prodotti etnici ed è fortemente diffuso il fenomeno della prostituzione. Via Luccoli è invece prevalentemente abitata da giovani professionisti ed i negozi vendono prodotti per un target medio alto. Il vincolo che consente la variazione dei gruppi sociali e delle attività commerciali è in questo caso l'immaginario che attorno all'area si crea. La condizione che determina la variazione dell'inerzia è il ripristino dell'immagine originale, sulla quale viene però compiuta un'opera di risemantizzazione che ne trasla il significato da sede originale della vita sociale ed economica dell'antica repubblica marinara a quinta scenica sulla quale poggia l'identità culturale della città.

Conclusioni

Il riciclo di un territorio è fortemente determinato dagli elementi fisici che lo caratterizzano, che costituiscono una sorta di vincolo che da una parte si oppone al cambiamento, dall'altra ne è il fattore abilitante. I vincoli del territorio fanno sì che questo possieda una determinata inerzia, che, se opportunamente sollecitata, può diventare il motore che spinge la variazione delle condizioni socio economiche al suo interno.

Sfruttare l'inerzia di un territorio per il suo riciclo vuol dire saper leggere quelle condizioni che possono convertirsi da elementi di degrado ad elementi che favoriscono il cambiamento della struttura sociale ed economica. Questo vuol dire leggere attentamente le strutture spaziali e studiare le implicazioni indotte dalla loro forma, identificando gli elementi da sollecitare in relazione al macrocontesto sociale, economico e culturale nel quale il territorio si colloca. Far questo vuol dire combinare l'introduzione di elementi in grado di indurre il cambiamento ed individuare i vincoli attorno ai quali il territorio può riorganizzare sé stesso.

Bibliografia

Ennio Poleggi e Paolo Cevini (1992), *Genova*, Laterza, Bari

AAVV (2004), + *Città*, Alinea Editrice, Genova

Carlo Alberini (2004), *Infrastrutture e trasformazioni urbane a Genova*, De Ferrari, Genova

Bruno Gabrielli e Roberto Bobbio (1992), *La città nel porto*, Nuova ERI, Torino

Chito Guala (2007), *Mega eventi : modelli e storie di rigenerazione urbana*, Garocci, Roma

Rosanna Galdini (2008), *Reinventare la città : strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania*, F. Angeli Editore, Milano

Bernardo Secchi, *01-Inertias*, disponibile su *Planum. The Journal of Urbanism*, sezione "Journals and Books"
<http://www.planum.net/document-1>



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Airport Afterlife. La seconda vita degli aeroporti¹

Sara Favargiotti

IUAV Venezia

International Doctorate "Villard d'Honnecourt" – 3rd Cycle

Email: sarafava@yahoo.it

Tel: (+39) 347 1211611

Abstract

Greggi di pecore, centinaia di conigli, rifugi per la fauna locale, business parks, metropolitan parks, leisure parks, high-tech networks. Cosa li accomuna con gli aeroporti? Sono questi i frequentatori più assidui di recentissimi aeroporti di nuova costruzione. Sono queste i nuovi modi di vivere e relazionare un aeroporto al suo contesto.

In tutto il mondo centinaia sono quegli aeroporti situati all'interno di centri urbani che nei prossimi 10 anni verranno lentamente dismessi e abbandonati. Allo stesso tempo, molti sono gli aeroporti di piccole e medie dimensioni congelati in una fase di pre-declino. Diventa questione urgente ripensare alla loro funzione all'interno dei contesti in cui si trovano, per poter immaginare nuovi futuri possibili. Che cosa significa trasformare le infrastrutture aeroportuali in ri-attivatori urbani?

Parole chiave

Accessibilità, Aeroporti Regionali, Infrastrutture Riciclate.

Abandoned airport infrastructures: black urban holes

There is a widespread situation of underused airport structures that have never managed to reach their potential or have lost their central role. The central issue of my research is to investigate the possibility of recycling existing airport infrastructure, re-using and maximizing their potentialities through development strategies. The primary aspect related to the recycling of airport – especially small airports – is the development of accessibility, allowing them to become dynamic centers for the surrounding territory. It is evident that accessibility is fundamental and a central resource for territories, helping them to attract and activate (or re-activate) diverse incoming flows, such as tourism and activities related to commerce, culture, education, health, agriculture, high tech innovation and energy. But building new infrastructure, ever more today, in this moment of crisis, does not reveal itself as the most sustainable strategy, considering sustainability as an aim in relation to social and territorial changes². Therefore, the recycling of obsolete infrastructure, and the re-use in order to optimize their potentialities becomes the most sustainable and desirable solution. To re-think not only the abandoned and unused infrastructure in search of a new identity, but to recycle all those infrastructures those are already active but poorly operating and unproductive.

The reconversion of secondary airports projects the territory in the European network of mobility and it offers development potentialities extremely interested. The fundamental issue becomes the land use management: an operative airport at international level attracts other functions and activities not strictly related to air traffic, that could be input for the local economy. Therefore emerges the necessity to understand the nature of these

¹ This paper is material of my PhD investigation titled 'On Hold Airports. The chances of infrastructure recycle'. The research investigates the alternatives to the construction of *super*-infrastructure with particular attention to airports. It also wants update the investigation on the relation between small and medium airports and the territory in specific areas.

² Already the European Commission's White Paper (2001) indicates that it is an absolutely necessary strategy to interrupt the connection between increased mobility and economic growth. *White Paper: "European transport policy for 2010: time to decide"*, COM(2001) 370. Reviewed in 2006 by the Council Commission Communication and the European Parliament.

transformations in order to govern them according to the situations in which they have been developed. So that the presence of a regional airport constitutes a positive energy for territorial development and for the community, and it not causes negative externalities. More attention has to be focused on the structure of the airport complex: in particular, have to be carefully estimated the dynamics of the location of new enterprises, the service facilities, the transport infrastructure, the consequences for the pollution, the occupation of agricultural land, the compromise of areas natural. A sensitive evaluation of the sustainability of those interventions for cities and territories is necessary so that the *post-airports* do not become only problematic black holes but rather they enhance the potentialities of the airport itself as a catalyst agent, a generator of a new image for itself and for the surrounding territory.

Airport renewal strategies

Around the world, exist a lot of examples of Re-cycled airports. This paper presents a selection of case studies that show interesting alternatives for the reuse of abandoned airports. In most cases, after completing airports life cycle as transport infrastructures, these structures remain unused for years. Only after years, local communities or private groups reclaim the airports' space as urban public space, forcing municipalities and planners to find new uses for the abandoned airports. So that, it starts airports' second life. Therefore, this paper offers different strategies of recycle existing obsolesces infrastructure as a real alternative for than the construction of new infrastructure. The experimentation of different tactics, that are defined case by case, offers a network of paths in relation with the landscape instead of monodirectional routes that strongly limit how people live in a territory³.

1. Recycled airports: from abandoned airports to new urban development.

After their decommission, many former military airports were not re-used and they remain in an abandoned state for years. Due to the growing population and the high demand for new houses, many former airports could be re-developed as a new part of the city. Starting with the transformation of the air connection infrastructure (runway, technical street) into urban main roads and street, and continue this new urban development with houses, public services, commercial and business areas. This development is extremely well connected to the nearby main cities. The addition of public urban parks will value to the gradual renovation of existing structures and the new urban development area.

Stapleton, Denver, Colorado.

Stapleton was opened on October 17th, 1929 as Denver Municipal Airport. Its name was changed to Stapleton Airfield after a 1944 expansion. By the 1980s, plans were under way to replace Stapleton with a new airport. Stapleton was plagued by a number of problems concerning inadequate physical and technical structures for flights (runways, little or no room for other airlines), noise and pollution problems. Meanwhile, the new Denver International Airport (DIA) officially opened in north-eastern Denver. The runways at Stapleton were marked with large yellow 'Xs', which indicate it was no longer legal or safe for any aircraft to land there. While Denver International was being constructed, planners began to consider how the Stapleton site could be redeveloped. A private group of Denver civic leaders, the Stapleton Development Foundation, convened in 1990. This Foundation produced a master plan for the site in 1995, emphasizing a pedestrian-oriented design rather than the automobile-oriented design found in many other planned developments (Figure 1). Nearly a third of the airport site was slated for redevelopment as public park space. The former airport site (4,700 acres / 19 km²), 10 minutes from downtown Denver, is now being redeveloped by Forest City Enterprises. Construction began in 2001 on single-family houses, row houses and condominiums. The new community is zoned for residential and commercial development, including offices, parks, and a 'big box' shopping centre.

³ It is possible to get an idea of the importance of the obsolete infrastructures phenomenon by looking the research of Mirko Guaralda on abandoned railways (Guaralda M. (2006), *Le infrastrutture viarie dismesse o declassate ed il progetto di paesaggio*. Libreria CLUP Soc. Coop., Segrate, Milano). But the topic is also evident in iconic projects of the High Line in New York or the Trentino Museum of History that show how abandoned public infrastructures became extraordinary public spaces for leisure and cultural events (Ciorra P., Marini S. (a cura di, 2011), *Recycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano).



Figure 1. *The runways at Stapleton were transformed into urban main roads of a new community organized in residential, commercial and green areas.*

Orange County Great Park, Irvine, California.

The Orange County Great Park is the official name of a plan for the public, non-aviation reuse of the decommissioned Marine Corps Air Station El Toro in Irvine, California. It is located in the geographic center of Orange County, in the Southern and Central California Chaparral and Oak Woodlands, an eco-region largely lost to agricultural and urban expansion. The Master Plan for the Orange County Great Park sets a new standard as a great metropolitan park of the 21st Century. It is an integrated design process. Through an international competition, the Great Park Corporation (a non-profit charged with the design, construction, and maintenance of the park) selected a design team of experts from diverse fields to form the Great Park Design Studio. The project team and associated consultants include architects, landscape architects, engineers, and consultants in a variety of fields, including hydrology, soil science, transportation, environmental design, historic preservation, habitat restoration, energy, and urban forestry. The group continually evaluates strategies and design options from their various perspectives. Public participation has been an integral part of designing the master plan, and in general continues to shape the park's design and program.

Dübenholz, Zürich, Switzerland.

Dübenholz is a strategy for the transformation of the airport land of the former Dübendorf Military Airport into an infrastructural forest zone for energy production, agricultural cultivation, groundwater filtration, carbon sequestration and as a recreational area. This project was created for the Dübendorf Airport Design Competition in Zürich. This two-stage international design competition explores the urban and regional redevelopment of the former Dübendorf Military Airport located on the periphery of the metropolitan region of Zürich, the birth place of the Swiss Air Force and now the home of the solar impulse. Dübenholz considers the forest as an urban infrastructure (Figure 2).

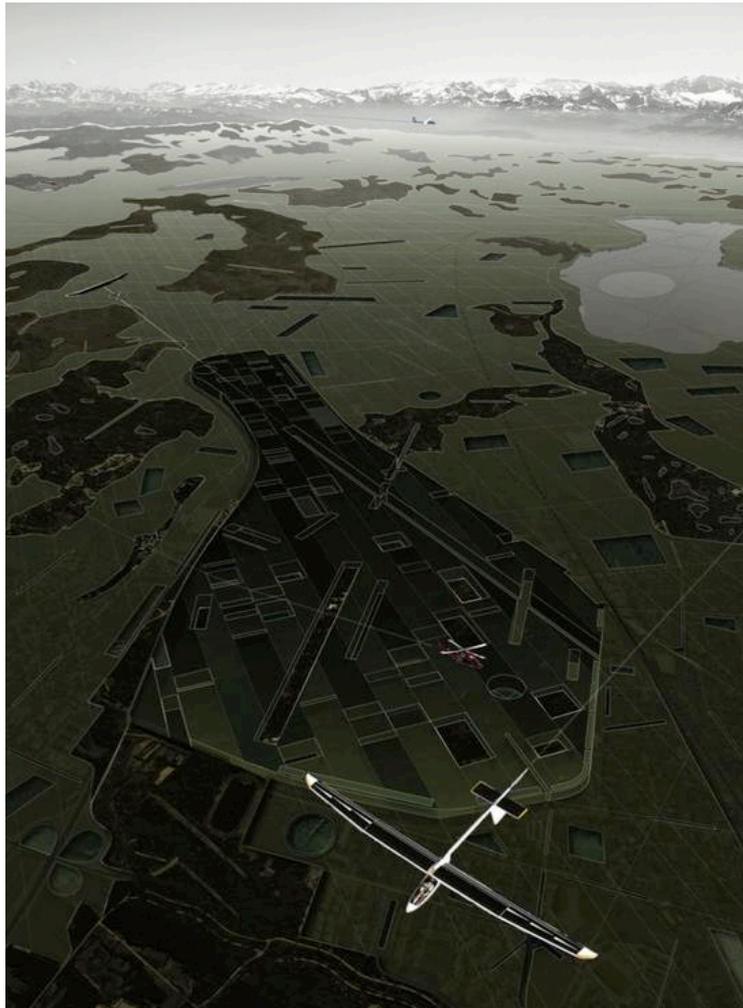


Figure 2. *Vision of Dübenthal 2060: a valley of energy. After a first stage of reconnection of surface water system and layout of forest management patterns, the landscape infrastructure will become a future zone of research and development related to the urbanism.*

Pierre Bélanger with Swiss architects Stephan Hausheer and Hana Disch have received the First Prize Award for the Dübendorf Airport design competition in Zürich. Their proposal was mentioned in the jury's final report as follow: «As a constructed urban ecology, “Dübenthal” (düben: village, holz: forest) is a counterpoint to the discourse on urban planning and a countermeasure to conventions of civil engineering. *Dübenthal* upsets traditional thinking of the oppositions between city and forest, town and country, farm and industry, pleasure and production. This proposed zone of forestation becomes an urban infrastructure supporting a series of contemporary synergies: a water purification device, a raw material resource, biomass energy supply, air filter, and recreation room. The Dübenthal project reverberates across all the challenges set forth by the competition mandate, significantly shaping the airport landscape for the future and the suburban region of Zürich».

2. Engulfed airports: from underused airports to urban parks.

Many problematic airports no longer present themselves in the potential range for urban expansion. These airports, which were once peripheral, have now been engulfed in the urban context, becoming physically central in the city. This simplifies their re-conversion into urban park space. These case studies propose the transformation into public urban parks as the suitable solution for the re-use of abandoned airports.

Tempelhofer Park, Berlin, Germany.

Tempelhof Airport in Berlin is a palimpsest of the issues and histories that suffuse the public ground of the 21st century city. Berlin Tempelhof Airport, often called the ‘City Airport’, ceased operating in 2008 during the process of establishing Schönefeld as the sole commercial airport in Berlin. During its post-airport usage it hosts numerous fairs and events. It's not often that a European metropolis that is hundreds of years old has the opportunity to create a massive new public park directly in its city center. But that is exactly what the German capital of Berlin intends to do with the former Tempelhof airport. In the nearly two years since the runway went silent and the enormous terminal was shuttered, the stream of proposals for transforming the field into a public

space have illustrated the riches of this city's creative class. Most of the plans that have made the final round of the competition utilize the existing layout of the airport: one of the pre-conditions for the landscape designers was that they retain the runways and other historical features, including the terminal. Officially re-opened in May 2010 as a city park, today more than 200,000 Berliners have visited the park to enjoy its wide-open spaces for recreation ranging from biking and skating to baseball and kiting (Figure 3).



Figure 3. *The airport has evolved from Nazi-landmark, to location of the heroic Berlin airlift in 1948, through dereliction and now to a potential leisure landscape for the whole of Berlin.*

Downsview Park, Toronto, Canada.

Parc Downsview Park Inc. proposed an international design competition for Downsview Park in 1999 to help to realize the first national urban park on the site of the former Canadian Forces Base in Toronto. It was the largest international design competition held in the City of Toronto since the Toronto City Hall Competition in the 1960s. Today Downsview Park is the geographic centre of the Greater Toronto Area. The objective of the design competition was to promote innovative design proposals that would respond to the social and natural histories of the site, while developing its potential as a new landscape – one capable of sustaining new ecologies and an evolving array of public uses and events, including ones of national and international distinction. The design was intended to structure the transformation of the site while remaining open to change and growth over time. In November 1999, five short-listed teams were invited to compete in the second stage of the competition. On May 2000, TREE CITY project proposed by OMA was announced as the winning park design concept for Downsview Park (Figure 4). TREE CITY is a phased plan that gradually changes the appearance of the former Canadian Forces Base Toronto. TREE CITY creates a special personality for itself and the surrounding community, beginning with soil preparation, path-making and planting in the first phase of development. The physical development of the lands changes over time with the growth of old vegetation and with the increase of new plantings over a fifteen-year period. TREE CITY is a self-sustaining park in every sense and its natural network appreciates as the park matures. Future development on the site, as well as gradual renovations of existing structures, add value to the park, while providing income for its continued maintenance.



Figure 4. *TREE CITY* eventually covers the site with approximately 25% forest, in addition to meadows, playing fields and gardens. One thousand crossing paths for cyclists, joggers, rollerblades and pedestrians complement the park and add to its accessibility.

Vicenza airPARK, Vicenza, Italy.

The Vicenza Airport *Tommaso Dal Molin* was the airport of the city from 1921 until 2008. It was classified as city airport for the short distance with the centre of Vicenza (only 3 km). The track was demolished in 2009.

Today, a physical barrier separates 63 hectares of ‘emptiness’ to the new U.S. base. The area of the former *Dal Molin* airport is a large area currently peripheral according to a mental perception rather than a physical way. Therefore it must be first discovered by its inhabitants and then physically connected to the historic town and the neighbouring municipalities through preferential paths and bicycle tracks.

LAND Group team designs a new urban park for the city of Vicenza. The strategic plan proposes a new urban promenade and alternative routes to the consolidated urban routes. Besides its connection to the city centre, the project proposal aims the development of the borders, the relationship with the neighbouring urban centres and the surrounding landscape system. This will provide the enlargement of the park beyond the borders of the former airport, and the transformation of an empty area into an opportunity for the redevelopment of the entire northwest quadrant of Vicenza. According to that, this area of Vicenza should become an authentic ‘workshop on the landscape’ by exporting nature outside and importing culture inside.

3. Postmodern Airports

Some of the strategies described above reflect urban policies related to temporal, social and economic contexts of development and population growth. These projects wanted to regenerate parts of the city through urban parks: at that time, these were the most desirable strategies and they realized dreams of time not so faraway. Today, the conditions have changed. It is no longer possible to adopt this policy in all European contexts but it is necessary to follow strategies in line with dynamics more sensitive and sustainable with our contemporary contexts (as in the *Dübenholz* project). At the same time, the proliferation of low-cost companies started to promote the revitalization of secondary airports from the beginning of the XX century. In this context, the fundamental role of these airports as strategic hubs in the new low-cost strategies and their moderate, but well connected, dimensions make them crucial airport infrastructures on the local and European scale. They made the

surrounding territory more dynamic and improved local business by combining new economic, cultural and leisure activities with airports functions.

Stockholm-Skavsta Airport, Nyköping, Sweden.

An airbase during the Second World War, the airport was used as a military airport until 1980, when it was taken out of service. Today, Stockholm-Skavsta Airport is an international airport near Nyköping in Sweden, approximately 100 kilometres southwest of Stockholm. Low-cost airlines and cargo operators serve it. There are approximately 40 established companies already with 1,300 people employed on site⁴. The Skavsta Airport and its Business Park represent the potential of the airport as a productive ecosystem in which different industrial activities could take advantage by using the logistic infrastructure of the airport itself. The possibility, therefore, to combine passenger transport with the transport of goods is the central point of this airport. This requires a rigorous evaluation of both the strengths and weaknesses of the industrial production of the surrounding cities that would benefit from better opportunities for innovation in the logistics market.

Liege Airport, Wallonie, Belgium.

The Liege Airport, connected to the Euro Space Centre, is a center of technology and aerospace innovation. The regional network of the Liege Airport, Charleroi Airport and the Euro Space Centre base in Wallonie, demonstrate: the implementation of activities related to designing prototypes for the aviation industry; they also show the impulse for studying the universe for educational purposes, exploring issues related to space research; and, finally, the development of cultural, social and business tourism in the area of innovative projects, education and entertainment.

Hispaniola Airport, Dominican Republic.

The Island of Hispaniola is a natural beauty that attracts people from all over the world. In the island there are abundant raw materials to produce biofuels and available work force to grow biomass and process it into fuels. The growth of biomass and the processing of that biomass into the refined fuels produces economic incentives to attract inner city population back to the rural area with the promise of a higher quality of life for the workers and their families. A network of airports and aviation community managed and supported this policy. The Green Airport (Figure 5) serves as a catalyst to the ongoing development of an energy policy promoting the use of domestically renewable energy sources in the island. It is also adopting sustainable energy systems thereby alleviating pollution.



Figure 5. *The Green Hispaniola Airport activities are: flight training; educational and demonstration programs to show the feasibility of new renewable energy technologies; academic courses in conjunction with local and international universities; research certification programs on alternative fuels for both piston and turbine engines; Agricultural Spray Aircraft; eco-tourism activities using biofuels powered aircraft; recreational flying; small efficient aircraft powered by renewable fuels used for environmental monitoring and security patrolling.*

⁴ Source: Stockholm-Skavsta Airport web site (www.skavsta.se).

In the case studies proposed, the airport is considered *a place to live before a place to leave*: it is as an entertainment centre, taking into consideration the different 'moments' that make up a tourists time. The airport is also considered as 'productive ecosystem' in which the different industrial activities could take advantage of using the logistic infrastructure of the airport itself. Then, the airport is conceived as a centre of innovation in terms of aerospace technology with the inclusion of the airport structure in the research activities of mayor research institutes in the near. It is also implemented with activities connected to education, instruction and tourism as a centre of innovation and cultural creativity. At last, the airport is working as a key element of a system of renewable energy production, through the agricultural production.

These are different scenarios but each of them was developed from the potentialities of the region. Offering renewal efficiency capable to develop and to diversify airports services, the value of the territories grown and the regional development improved, bringing significant effects on local economies. At the same time, a 'new identity' is given to the air traffic that it can generate an attraction able to positively influence the economic development of the whole territory. That is also necessary to provide, in a short time, that the construction of this airport was not a strategic failure. A new identity that allows understanding the current transformation of many small and medium airports: conceiving the airport not only as a transport infrastructure but rather as a key element for the territories development.

Bibliografia

A.A.V.V. (2008), *Piccoli aeroporti. Infrastruttura, città e paesaggio nel territorio italiano*, Marsilio.

A.A.V.V. (2011), *Reinventing A22, ecoboulevard, verso infrastrutture osmotiche*, ListLab Barcellona/Trento.

Ciorra P., Marini S. (a cura di, 2011), *Recycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano.

Ferlenga A., Biraghi M., Benno A., (a cura di, 2012), *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità nuovi paesaggi*, Editrice Compositori, Bologna.

Guaralda M. (2006), *Le infrastrutture viarie dismesse o declassate ed il progetto di paesaggio*, Libreria CLUP Soc. Coop., Segrate, Milano.

Muñoz F.(2007), "Geografie low cost. L'Europa dei paesaggi suburbani", in Agnoletti M., Delpiano A., Guerzoni M. (a cura di), *La civiltà dei superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana*, Damiani Editore, Bologna, pp. 160 - 165.

Ricci M. (2009), *iSpace*, Meltemi (collana Babele).

Territorial Agenda of the European Union 2020. Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions, agreed at the Informal Ministerial Meeting of Ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development, Gödöllő, Hungary, 19th May 2011.

White Paper: "European transport policy for 2010: time to decide", COM(2001) 370. Reviewed in 2006 by the Council Commission Communication and the European Parliament.

Sitografia

Official website of the Dübendorf Airport Design Competition in Zürich (Only German).

<http://www.denkallmend.ch/>

Website realized by Pierre Bélanger, Stephan Hausheer and Hana Disch to present the winner project for the Dübendorf Airport design competition in Zürich (German and English).

<http://www.dübenholz.ch/en/home.html>

Description and statistical information on the International Stockholm-Skavsta Airport

<http://www.skavsta.se>



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

‘Food and the City’ Recycling wastelands in Hanover The Continental area as a new urban hotspot

Maddalena Ferretti*

Leibniz Universität Hanover
Department of Urban Design and Planning, Faculty of Architecture and Landscape
Email: ferretti@staedtebau.uni-hannover.de

Sarah Hartmann*

Leibniz Universität Hanover
Department of Urban Design and Planning, Faculty of Architecture and Landscape
Email: hartmann@staedtebau.uni-hannover.de

Ines Lüder*

Leibniz Universität Hanover
Department of Urban Design and Planning, Faculty of Architecture and Landscape
Email: lueder@staedtebau.uni-hannover.de

Abstract

Wastelands represent a relevant land's capital, available for urban transformations. How could it be possible to make them again attractive and lively? Recycling wastelands with a new ecological approach is the aim of this work. Nevertheless, even with respect to this general goal, there can be different strategies and solutions. A possible one is to focus on sustainable housing and social participation, by proposing a flexible and progressive development. Temporary uses become then a significant approach to be considered. Particularly, focusing on the food topic may provide an effective and productive way to respond to this challenging task. To increase the regional food production has become indeed an essential topic in urban design's discussions dealing with the goals of sustainability and energy saving. Inner city areas tend to be some relevant degrees warmer, which makes them attractive cultivation areas. The Continental area in Hanover is the specific case study with which this paper aims to provide an overview of the current scientific discussion about urban recycling.

Keywords

Wasteland, recycling, sustainable food promotion.

Concept: recycling wastelands

The environmental, economic and social crisis and the aspects of weakness related to the transformation of urban contexts still largely dependent on the metropolitan development model have recently highlighted a new demand for quality that call for new paradigms and solutions (Ricci, 2012:7-17).

The territory is an essential resource for our planet. Further land consumption is not sustainable anymore, especially considering that the recent European urban development has been put in act to the progressive detriment of the countryside and that the continuous spread of cities is not supported anymore by a real housing demand.

According to the objectives of Horizon 2020 and Europe 2020 a new urgency is now arising: the need of recycling instead of building new. To recycle means to give a new life and a new use to an existing object/material. This concept can be also transferred to urban contexts and especially to those neglected areas resulting from the city's deindustrialization process. These voids can be recycled through the implementation of sustainable urban policies. Particularly in the highly densified European fabric, wastelands can represent an

important capital available for the urban ecological transformation. Moreover the residual open spaces constitute a core value for the contemporary city¹. Their character of emptiness is to be preserved for a double reason: on one hand for keeping possible development areas, on the other for ensuring the permeability and porosity of the urban fabric, which is a relevant aspect for ecological purposes.

The idea of recycling by preserving the open space is confirmed not only by the scientific debate, but also in recent projects and researches all around the world.

'*Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good*', held in the USA pavilion at the last Biennale in Venice, exhibited a series of «interventions initiated by architects, designers, planners, artists, and everyday citizens...From parklets to community farms, guerrilla bike lanes to urban repair squads, outdoor living rooms to pop-up markets, sharing networks, and temporary architecture», many of these projects propose an ecological approach to preserve the urban open space. Moreover this exhibition captured «one of the most compelling contemporary urban trends» by highlighting «viable citizen-led alternatives to traditional top-down urban revitalization tactics» ('*Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good*').

The case of Detroit is also emblematic in this sense. This American post-industrial city from the end of the XXth century until now knew a progressive abandonment of the city center. The free spaces thus available have been recycled over the years mainly for leisure, artistic or social activities (particularly significant was the transformation into new urban farming plots). This process happened without a comprehensive master plan but only through the private initiative. Citizens' participation has become indeed recently one of the most important trends in urban planning (Ricci, 2011: 64-77; Waldheim, Reed, Allen, 2012: 34-38).

Furthermore these examples show the need of flexible projects over time. The focus has moved on processes more than on fix and determined master plans. A process, instead of a project, is able to change direction and readdress itself according to new needs (Corner, 2006). Beside this, a comprehensive strategy is needed to recycle wastelands. One of the possible, to reach the goal of sustainability in these urban regeneration interventions, is to focus on the food issue.

«To increase the regional food production has become indeed an essential topic in urban design's discussions dealing with the goals of sustainability and energy saving» ('*Agropolis München*'). It is commonly known that intensive agriculture has produced strong environmental impacts on territory, not only considering soil consumption, but also the goods' transportation. Beside this, the widespread demand for healthy food as part of a healthy lifestyle is growing.

According to these factors the role of agriculture and food supply has to be reevaluated within the future city development. This has to do not only with economic and social aspects, but of course with the urban structure and its spatial organization. When we think about the food chain, we mainly think about production, distribution and consumption and they affect territory, land, infrastructures, services, urban spaces etc.. Inner city areas tend to be some relevant degrees warmer – this could make them attractive cultivation areas, which would in turn alleviate and balance the inner city climate or they can be recycled for regional food distribution, consumption and promotion.



Image 1. *The Continental AG in Hanover. Photo Landraum.*

A design studio focused on the transformation of a former industrial area in Hanover (Image 1) provided the opportunity to verify – with different projects and different tactics – the general strategy of 'Food and the City'.

* Maddalena Ferretti is the author of 'Concept: Recycling wastelands'; Sarah Hartmann is the author of 'Vision: Food and the City'; Ines Lüder is the author of 'Context: the Continental area as a new urban hotspot'.

¹ If we look at the built space, cities all have a similar shape, but the open space is what characterize each one them. It is not something new, as it is evident looking at the Map of Rome, drawn in 1748 by Giambattista Nolli.

As Rem Koolhaas states, «the Generic City is held together .. by the residual» (Koolhaas, 1994: 1253), the residual is the contemporary city's connective tissue, holding together objects otherwise unrelated on a plane with no meaning.

There can exist other possible recycling strategies, as well as many other contexts where to experiment the feasibility and the repeatability of this urban operation. The design studio represents indeed the starting point of a broader research to be applied to the whole Hanover's urban context. Its goal is to address – with the same methodology (considering the project as a process) and with the same strategy (establishing a new relationship between food and the city) – a future vision for Hanover's development. The city would then become an experimental pole of a new ecological and sustainable approach for the future urban transformations. The main idea of the Continental project, detailed in the next paragraphs, is to transform this area in a new urban hotspot for Hanover by using the local and regional food promotion as the main topic of the recycling strategy.

Context: The Continental area as a new urban hotspot

Slowness

When taking a closer look on Hanover, one has to be aware that it's central position in Northern Germany, the good infrastructural connection to the Ruhr area and to metropolitan cities as Hamburg and Berlin have been basis for the settlement of industry and commerce. Quite a few businesses are located in inner-city areas, with obvious challenges. The Continental AG, a rubber factory, occupied an area of 23 hectares, 4 km linear distance to the main station. Since the relocation of the factory in late 90ies, it has become a wasteland.

Demolition of constructions and soil rehabilitation started in 2008 and are almost completed. A planning process is ongoing since late 90ies, in 2003 there was an urban design competition and a zoning plan is discussed right now. However, a wasteland since 14 years and even in the actual zoning plan it is stated: «It has to be anticipated, that the entire development of the whole planning area will take plenty of years» (Bebauungsplan Nr. 1535, 2012: 2).

An important influencing factor for the development of the area is the little pressure of the housing market in Hanover. Depending on the previsions, the population will be rising or decreasing a little in the next 20 years (LSKN, 2011: 83; Schlömer, 2013: 3; Growing and shrinking cities). The completion of buildings for housing is quite low since 2008, compared to the years before (LSKN, Tabelle P8100001). The challenges are evident, but approaches to deal with it are not in sight. A Hanover building company actually came up with a new master plan. As an alternative to «lifeless and efficient building areas» they propose an urban quarter with a «center» and with «character» (Gartenheim eG). The following request to set out the proceeding, to check alternatives and eventually adjust the zoning plan to enable «a creative, modern and contemporary urban development» (Antrag Nr. 2867/2012) was rejected in the commissions.

23 hectares centrally located underused land and a master plan that will take many years to be realized – how does this affect a city?

The social and economic developments and changes in the recent years had and continue to have a very strong impact on the development of cities. By demographic change and shrinking financial capacity in times of crisis, urbanism and urban planning must always face the current challenges and respond to change. In this sense, especially the requirements for open spaces have changed. How do we deal with vacancy considering the increasing population decline? What happens to the derelict, urban post-industrial, -infrastructural and -military areas?

Preconditions, requirements and planning strategies have changed during the last 14 years and will change further. The present status is indefensible. As we have stated earlier, we propose a process for the development of the area – which then becomes growth, incorporating flexibility, adaptability and resilience. Considering the present situation, there must be the possibility for later generations to decide themselves, how to use such a high quality inner-city area. This would be a sustainable strategy.

Temporary uses – and urban farming or gardening is one aspect – can help to bridge long planning periods and should be part of the development process. Give space to the ideas of city inhabitants and neighbors. This bottom-up approach might seem new and uncontrollable for the owner, but it can be very valuable on a micro-scale for the city/quarter development. The usage by civil society can foster the public spirit, influences the identity of a place and can give impulses for a process of negotiation about what the city means and how it should look like. And by this, slow planning processes bear the chance for the creation of something unforeseeable. Free urban areas become living spaces, identity can grow.

Place

The derelict Continental area has a very special location – it lies almost like a half-island in the city. Bordered on two sides by water canals, one connecting an inner city harbor to the Mittelland Canal, the northwestern tip becomes a meeting point for swimmers and sun bathers during the summer. On the opposite banks public green spaces are located, also housing blocks, allotment gardens and watersport facilities. Towards the east the old core of the former village Limmer is located. In the south a bigger street borders the area. The bordering part of

Limmer in southeast direction has been erected in the 19th century and is characterized by 2-4 story block building structure. The city quarter of Limmer is a redevelopment area since 2002: it lacks an identity-giving center and sufficient amenities for retail and services.

Having in mind the wonderful location as well as the insufficient status of Limmer, one can imagine a lively piece of city, an urban hotspot, which combines qualities of housing, working, leisure and services/infrastructure, which addresses more inhabitants than only the ones living closest and which integrates goals, dreams and interests of actors, citizens, experts and neighbors. How does our society, or better the society of Hanover, want to develop such a place? What kind of life is imaginable? Who lives here, who stays and acts here? How and where is discussed and who decides? What are the values that count? What influence can politics have on exploitation interests of private investors? Are there models from which Hanover can learn? We believe that an initial project can work as accelerator for the transformation of the area.

Single family homes?

In 2001 Hanover developed the single-family-home-program, to prevent the movement of inhabitants, especially the 30-49 years old, out of the city to the region. In the latest text of the program it is – at least with one sentence – stated that: «the analysis of existing potentials has revealed that with multi-story building equivalent qualities to the ones of single family houses can be reached.» (Informationsdrucksache Nr. 1706/2007: 9).

The Continental area is one site for building up the homes that the program calls for and thus the winning design of the competition pictured an accumulation of row- and double-houses. At least, in the past 10 years the concept has been adjusted in that way, that the zoning plan considers next to single family homes also common housing projects for all age groups and the integration of commerce. (Bebauungsplan Nr. 1535, 2012: 3) We believe this is not enough. Building single family homes in the city cannot be the main and the proper strategy to make Hanover a livable and attractive city. We believe in a city as social living space, which demands participation. The possibilities of participation and appropriation can indeed raise attractiveness. And also spatial qualities, relating to local conditions, can enable good social contacts and identity. It is not necessarily the dwelling that is looked for, but the quarter. To transform the Continental area in an attractive quarter and magnet for urban life, we introduce the strategy of urban agriculture.



Image 2. 'Stadtbaustein', students: N. Linke, J. Just, A. Nickl, M. Meissner, C. Steinwedel, 3rd semester Urban design studio Städtebau II, 2012/13, with the Chair for Regional Building and Urban Planning, Leibniz Universität Hanover.

Vision: Food and the City

Flexibility in space and time

The role of agriculture and food supply has to be reevaluated in the development of the Region of Hanover. The current urban development concept of Hanover, as shown in the previous paragraph, is not able to respond flexible to any changes that might occur, nor is it a proposal for a sustainable way of land use.

Although Lower Saxony and the Region of Hanover play a major role in the food production all over Germany, this mainly intensive production is destined to exportation. Our society is able to import and buy food from all over the world, but we need to go back to more sustainable ways of life. Not only regarding social and economic topics but also regarding food related issues, like food production, -distribution and -consumption. The food production in the Region of Hanover forms the background of our Project 'Food and the City' at the Continental area. Our aim is to rethink this master plan, against the background of urban agriculture.

«Urban agriculture is not any longer only a phenomenon of the city border» ('Agropolis München'). It has rather become a medium of education, promoting social participation, creating identification and shaping public and private space. Through numerous examples, we see, that in this context projects often occur, which «take advantage of the available space in a new and often simple and cost-effective manner and use» (Stierand, 2012: 25). Inner city areas, like the Continental area, could become attractive cultivation hotspots that offer new potentials regarding social and economical issues as well as forming new open spaces, creating identity and spatial qualities in the city. Urban agriculture generates, as radically different use and development strategy, a new, alternative perception of urban space. In times of change and economic uncertainty even our evaluation criteria have changed. Regionalism has become a trademark – 'nature in the city' is a common feature for quality. 'Food self-supply' and therefore (at least a feeling of) independence from the conventional food industry, «promises security to global changes». The «search for sustainable lifestyles and how spaces are shaped by simple, direct experienceable principles» ('Agropolis München') are suddenly important and socially relevant issues again.

The aim is to develop a strategy for the alternative occupation and appropriation of the area, to introduce new functional aspects and to position this site as attractor for the whole city of Hanover, to assign a higher value to it. The fixed master plan is replaced by a flexible pattern of development stripes, which can be applied step by step to the whole site (Image 3). This patchwork represents a framework. Each stripe has different possibilities to be expanded. The utilization of stripes has to follow defined rules, in order to guarantee a sustainable and high quality occupation of the territory. This pattern is able to function as a pure landscape park, just as agricultural patches, as well as an area filled up with housing structure. An achieved case would be, to take advantage of the development pattern in a mixed use way and to switch and shift the filling of the stripes over time. This system of 'pieces leading into a whole' lets the freedom to react to upcoming transformations and needs, from a probably completely different society in 30 years in a reflective way. It allows a slower capitalistic development of the area, in order to permit an alternative occupation of the space, by urban subcultures or temporary uses. This 'side effects' can be elementary to establish the identity of the new spot, to form a character, to implement new uses and functions and to make this site thus an attractive part of the city.



Image 3. 'Green city wire', students: Grudzinski B., Manga R., 5th semester Urban design studio 'Food and the City', 2012/13, with the Chair for Regional Building and Urban Planning, Leibniz Universität Hanover.

Furthermore unexploited potentials of the area and possible alternative ways are asked to identify, in order to set up a new urban hotspot in the existing urban system, always considering the regional food supply as strategy. The relationship between regional produced food and its perception and potentials in the City of Hanover has to be developed, still. How can this relationship between space and food look like, and how can it be achieved? The proposed strategy should attain a higher relevance to be readapted to other derelict sites in Hanover.

One of these unexploited potentials is the city's water system waiting to be reinvented. It makes up 22 ha of the inner city surface – almost as big as the Continental area itself (23ha) – and runs through the middle of the city.

Introducing new water streets and their co-infrastructures, like docking stations or swimming markets, is a strategy to foster the local food supply and strengthen the relationship between the city and its water (Image 4). This potential, although it is highly present at the site, until now, is completely underused. Leisure activities along the rivers, as well as public or touristic transport on the water, are conceivable. In addition food concerning infrastructures like farmers markets, a new market hall, self picking areas and high quality food treatment are implemented, to root the importance and quality of local food in the city. The abandoned site becomes a new urban hotspot where food consumption, promotion of regional food and fostering new types of productions are integrated.

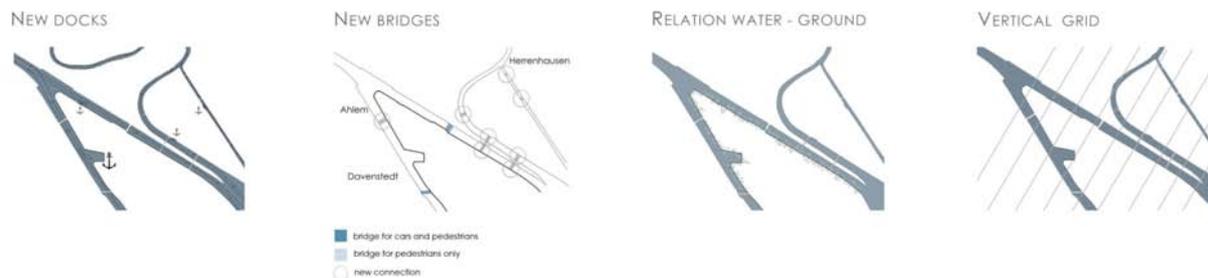


Image 4. 'Based on water'. The new potential for Limmer, students: Will R., Schander V., Goetz J., 5th semester Urban design studio 'Food and the City', 2012/13, with the Chair for Regional Building and Urban Planning, Leibniz Universität Hanover.

The development of this area has far reaching consequences for the whole city, as it is close to the city center and has a range of essential potentials. It is an opportunity to rethink the future development of the city, which is at the moment still based on economical growth, and ignores social and economical changes, such as the increasing importance of regional production. The project 'Food and the City' represents a laboratory of visions. All elaborated visions are showing in their entirety an alternative approach to tackle with the development strategy of this urban site. The project aims to position the relevant topic of urban agriculture within the city - as donor for identity and image carrier, and most of all – as alternative future development process.

Bibliography

- Corner J. (2006), "Terra Fluxus", in Waldheim C. (ed.), *The landscape urbanism reader*, Princeton Architectural Press, New York, pp. 21-33.
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen - LSKN (2011), *Die Ergebnisse der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsen bis zum 01.01.2031*, LSKN Schriftenvertrieb, Hanover.
- Ricci M. (2011), "New Paradigms: Reduce Reuse Recycle the City (and the landscape)", in Ciorra P., Marini S. (eds.), *RE-CYCLE: Strategies for Architecture, City, and Planet*, Electa, Milano, pp. 64-77.
- Ricci M. (ed., 2012), "New paradigms", in Ricci M. (ed.), *New Paradigms*, List, Barcelona, pp. 7-17.
- Schlömer C. (2013), *Regional Planning Forecast 2030*, Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR), Bonn.
- Stierand P. (2012), "Stadtentwicklung mit dem Gartenspaten", in *Creative Commons PDF*, <http://speiseraeume.de/downloads/SPR-Stadternaehrungsplanung-Stierand.pdf>
- Waldheim C., Reed C., Allen J. (2012), "Absolute Detroit", in Ricci M. (ed.), *New paradigms*, List, Barcelona, pp. 34-38.
- Wolfrum S., Nerdinger W., Schaubeck S. (eds., 2008), *Multiple Cities. Urban Concepts 1998-2008*, Jovis, Berlin.

Website References

- 'Agropolis München'. Introductory text for the competition entry 'Agropolis München', presented at the 'Open scale' competition, Munich, 2009
http://www.agropolis-muenchen.de/index_en.html
- Antrag Nr. 2867/2012: Änderungsantrag der CDU-Fraktion zur Drucks. Nr. 1964/2012 N1
Session Management of the regional capital city Hanover, e-government, Amendment of zoning plan
<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/Ratsinfo?OpenPage&https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/2867-2012>
- Bebauungsplan Nr. 1535 - Wasserstadt Limmer: Anlage 1 zur Drucksache Nr. 1964 / 2012 N1 E1
Session Management of the regional capital city Hanover, e-government, Zoning plan

<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/Ratsinfo?OpenPage&https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1964-2012N1E1>

Gartenheim eG, Housing corporation, Project *Wasserburg*

<http://www.gartenheim.de/projekte/wasserburg.html>

Growing and shrinking cities and municipalities: space monitoring by Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development, Technical contribution 2012

http://www.bbsr.bund.de/nn_1051832/BBSR/DE/Raubeobachtung/AktuelleErgebnisse/Stadtentwicklung/Gemeinden/gemeinden_node.html?_nnn=true

Informationsdrucksache Nr. 1706/2007 Einfamilienhaus-Programm der Landeshauptstadt Hannover 2007-2011

Session Management of the regional capital city Hanover, e-government, Single-family-home-program

<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/Ratsinfo?OpenPage&https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1706-2007>

Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN): State service for statistics and communication technologies, Settlements' development in Lower Saxony, Tabelle P8100001

http://www.lskn.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=25642&article_id=103365&psmand=40#download

'*Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good*', Press release for the exhibition held at the United States Pavilion at the 13th International Architecture Exhibition 'La Biennale di Venezia'

http://www.spontaneousinterventions.org/wp-content/uploads/2012/08/US-Pavilion_general_english.pdf



'Shoot higher in time of crisis': le risposte della Municipalità di Amsterdam alla crisi economica in ambiente urbano. Strategia di azione ed interventi per le aree terziarie sottoutilizzate come spazio di sperimentazione del progetto urbanistico

Giulia Fini

Politecnico di Milano, DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: giulia.fini@polimi.it

Tel: 02.2399.9408

Abstract

Gli effetti della crisi economica e finanziaria internazionale hanno provocato in alcune realtà urbane europee ed americane conseguenze rilevanti, che nei casi più gravi hanno determinato e contribuito all'aggravarsi di forme di 'crisi urbana'. Costituisce quindi una ricerca di interesse rintracciare le risposte di quelle realtà che, di fronte al perdurare di una situazione di crisi, stanno gestendo e indirizzando le trasformazioni e le richieste espresse dal proprio territorio, mettendo cioè in tensione i meccanismi e gli strumenti di pianificazione e ridefinendoli rispetto ai processi in corso. Il paper analizza le risposte e le azioni della Municipalità di Amsterdam e del Department of Physical Planning DRO rispetto a due piani: 1) le politiche urbane promosse dalla Municipalità per contrastare gli effetti generati dalla crisi economica e immobiliare in ambiente urbano; 2) le azioni promosse per gestire la quantità elevata di immobili terziari invenduti nell'area metropolitana di Amsterdam, con un affondo specifico sull'area di Amstel III. La tesi sostenuta è che il caso proposto sia significativo rispetto alle sollecitazioni a cui la pratica urbanistica è sottoposta in un periodo di crisi urbana e rispetto alle risposte che essa può formulare come spazio di sperimentazione. In primo luogo per il tentativo della Municipalità di leggere i processi in corso e ridefinire i propri meccanismi e strumenti di pianificazione; in secondo luogo perché il problema dell'invenduto e della dismissione del terziario nella regione è colto come un'opportunità per delineare un nuovo assetto e nuove strategie spaziali per alcuni settori della città.

Parole chiave

Riuso, Crisi immobiliare, Terziario Sottoutilizzato, Strategie progettuali

1 | Crisi economica e crisi urbana: elementi di interpretazione del caso proposto

Gli effetti della crisi economica e finanziaria internazionale hanno provocato in alcune realtà urbane europee ed americane conseguenze rilevanti, che nei casi più gravi hanno determinato o contribuito all'aggravarsi di forme di 'crisi urbana', fenomeni di 'shrinking' e, in specifici contesti, veri e propri processi di declino urbano¹. Pur essendo possibile individuare aree più problematiche ed altre dove le conseguenze della crisi economica sono state meno dure, nella maggior parte dei casi sono riconducibili alla crisi e alla contrazione del mercato immobiliare compromissioni e arresti dei progetti di trasformazione e delle politiche urbane in corso (Gabellini, 2013; Fedeli & Facchinetti, 2012), insieme alla presenza di uno stock consistente di immobili invenduti e a forme di progressivo abbandono dei tessuti urbanizzati più deboli (dal punto di vista dell'accessibilità, del format degli

¹ Per una restituzione del contesto americano, il più gravemente colpito, si veda Coppola (2012); Fedeli (2012) per un inquadramento dei legami fra crisi economica internazionale e crisi urbana; infine Gabellini (2013, all'interno del volume curato da Savino e Fregolent di prossima pubblicazione) per la restituzione di un contesto locale ma emblematico della condizione delle nostre città e di alcune sfide e campi/temi di lavoro che il progetto urbanistico deve affrontare nella condizione urbana attuale.

immobili realizzati o delle popolazioni insediate). Situazioni puntali dunque, determinate da una varietà di attori e non sempre descrivibili con il medesimo nesso causa-effetto, ma molto rilevanti per la ripetizione ed estensione sul territorio.

Costituisce quindi una ricerca di interesse rintracciare le risposte di quelle realtà urbane che, di fronte al perdurare di questa situazione di crisi, stanno gestendo e indirizzando le trasformazioni e le richieste espresse dal proprio territorio: mettendo cioè in tensione i meccanismi e gli strumenti di pianificazione e ridefinendoli rispetto ai processi in corso, alla crisi congiunturale o all'emergere di nuove domande di resilienza. Diversa letteratura è già disponibile sul tema, contribuendo a delineare il profilo di un 'fare urbanistica' selettivo e graduale (Gabellini, *op.cit.*) che necessariamente deve rispondere a richieste di rilevanza pubblica e collettiva.

Il rapporto fra città, politiche urbane e crisi economica può quindi essere letto rispetto alla «necessità di innovazione nel campo della pianificazione», indagando «le sollecitazioni che l'attuale crisi economica sta proponendo alla pianificazione urbana» e con riferimento a una serie di rinnovate aspettative che individuano nella città uno «spazio di sperimentazione di risposte innovative, capaci di alimentare possibilità di uscita dalla crisi» (Fedeli & Facchinetti, *op.cit.*: 8). Allo stesso modo la difficile condizione pone interrogativi rispetto a «una crisi di rappresentazione delle dinamiche presenti e degli scenari futuri e (...) di una strumentazione urbanistica concepita in un'altra stagione dell'economia, caratterizzata da forti aspettative nei confronti della crescita» (Gabellini, *op.cit.*: 2-3).

Rispetto alla capacità di ridefinire i propri meccanismi di pianificazione, decifrare i processi in atto ed individuare politiche adeguate, che i due riferimenti sopra richiamati inquadrano, il paper analizza un caso che si ritiene significativo, indagando le risposte e le azioni della Municipalità di Amsterdam e del DRO - Department of Physical Planning della città su due diversi piani. Il primo campo è quello delle politiche urbane promosse dalla Municipalità per contrastare gli effetti generati dalla crisi economica e immobiliare in ambiente urbano (Parte 2). Il secondo aspetto (Parti 3 e 4) è quello delle politiche e delle azioni promosse dalla Municipalità per gestire la quantità elevata di immobili terziari invenduti nell'area metropolitana di Amsterdam, con un affondo specifico sull'area di Amstel III.

La tesi sostenuta è che il caso proposto sia significativo rispetto alle sollecitazioni a cui la pratica urbanistica è sottoposta in un periodo di crisi urbana e rispetto alle risposte che essa può formulare come spazio di sperimentazione. In primo luogo per il tentativo della Municipalità di ridefinire i propri meccanismi, gli strumenti di pianificazione e le strategie della trasformazione (oltre che per la capacità di leggere e interpretare i processi in corso). In secondo luogo perché il problema dell'invenduto e della dismissione del terziario nella regione è colto come un'opportunità per delineare un nuovo assetto e nuove strategie spaziali per alcuni settori della città. L'obiettivo di migliorare la qualità ed l'abitabilità di alcuni brani urbani è cioè affrontato partendo dallo stock immobiliare esistente, ma in stretta relazione con i processi in corso, le popolazioni e l'evoluzione delle pratiche che hanno avuto luogo nello specifico contesto.

2 | 'Shoot higher in time of crisis': le risposte della Municipalità di Amsterdam alla crisi economica in ambiente urbano

Sebbene non priva di retorica, la risposta della Municipalità di Amsterdam alla crisi economica in ambiente urbano è sintetizzata attraverso lo slogan formulato nella primavera del 2010 'shoot higher in times of crisis': *puntare in alto in periodo di crisi* (enunciato in DRO, 2010a)². Il DRO sottolinea vari tipi di interventi che possono fungere da «driving force for new development in the city in time of crisis» (forze promotrici per la città in un periodo di crisi) sia rispetto ai progetti di trasformazione in corso sia rispetto all'uso a agli interventi sugli spazi urbani (*Ivi*: 2). Suddividendo le azioni in 'limit the depth', 'accelerate the recovery' e 'shoot higher', vengono indicati come *driving forces* gli interventi sui parchi e sugli spazi pubblici; alcune acquisizioni strategiche che la città può compiere; la promozione di funzioni temporanee; un 'flexible legal planning framework'. Le previsioni di ridimensionamento della spesa pubblica a livello locale e nazionale sono cioè accompagnate da una strategia di

² Nell'esplicitare la propria strategia, è interessante il richiamo compiuto dalla Municipalità ad altri periodi di crisi, difficoltà economiche e conflittualità sociali attraversati dalla città e alle altrettante risposte formulate dalla Municipalità. La crisi economica degli anni 20' cui corrispose il progetto di espansione di Amsterdam South pianificato da Berlage e gli interventi architettonici della Scuola di Amsterdam; la crisi degli anni 30', con la risposta da parte della Municipalità del General Extension Plan di Van Eesteren (1934), la realizzazione delle aree di edilizia sociale e del Bosco di Amsterdam. Infine il periodo di difficoltà economica e delle pesanti contestazioni degli anni 70' in cui, su affermazione dello stesso DRO "the city government had no response" (DRO, 2010:22).

investimenti mirati e di ridefinizione delle priorità e delle azioni pubbliche, da cui è emersa una prima revisione della Structur Visie 2040, il Piano Strutturale della città³.

A partire dall'autunno del 2010 le azioni del DRO si sono articolate in prima istanza nella mappatura e nella rappresentazione cartografica di tutte le trasformazioni in corso, in seguito nella loro ricollocazione all'interno di otto *development clusters* integrati a cui tutte le trasformazioni sono state ricondotte (Ivi: 22). Per ogni cluster è seguita una verifica tecnica tesa ad analizzare le relazioni fra i progetti, eventuali coerenze e sinergie, lo stato di avanzamento, la verifica della fattibilità finanziaria e le condizioni economiche dei soggetti coinvolti. Gli obiettivi della mappatura e della verifica tecnica sono stati la definizione di soluzioni ad hoc per i progetti di trasformazione urbana e la ridefinizione delle priorità negli investimenti pubblici: i progetti cioè su cui è conveniente e auspicabile investire, quelli che per le loro caratteristiche possono fungere da volano all'interno dei cluster e i progetti da rimandare (Fig.1). A questa mappatura e valutazione tecnica, si sono accompagnati un calcolo dei costi e dei profitti delle trasformazioni e una survey fra i cittadini per cogliere quali siano da essi considerate le priorità e le maggiori criticità del territorio (per un approfondimento di queste due ultime operazioni, qui solo brevemente richiamate, si rimanda a Fedeli & Facchinetti, *op.cit*). Il caso è significativo per la capacità della Municipalità di Amsterdam di riformulare la propria agenda nel breve periodo e di formalizzarla attraverso l'aggiornata *Urban Investment Agenda 2010-2014* e la revisione della Structur Visie 2040, a due anni dall'adozione. Una strategia di 'riuso', di ridefinizione delle trasformazioni in corso e delle priorità che costituisce attualmente il cuore delle politiche spaziali perseguite dalla città.



Fig. 1: La *Urban Investment Agenda 2010-2014*, definita attraverso la mappatura di tutti i progetti in corso e la loro valutazione tecnica ed economica (in alto). Rappresentazione di un'area specifica - in questo caso l'area di trasformazione antistante la stazione lungo il fiume IJ - che ha costituito la base per la valutazione e la formulazione dell'Agenda (in basso).
Fonte: DRO, 2010.

³ Quest'ultimo è un piano comunque ancora legato a prospettive di 'crescita' poiché la regione si pone l'obiettivo di accogliere nei prossimi decenni un'ulteriore crescita demografica, economica ed occupazionale (DRO, 2011). La revisione della Structur Visie 2040 ha quindi comportato un'ulteriore definizione delle aree in cui concentrare selettivamente lo sviluppo urbano (Almere e l'isola artificiale di IJburg), le aree dove compiere azioni di riqualificazione e riuso degli immobili, infine le aree dove realizzare interventi legati allo spazio pubblico e al favorire attività di riuso temporaneo.

3 | La condizione degli uffici vacanti nella Amsterdam Metropolitan Area

All'interno del contesto di crisi economica delineato, la Municipalità di Amsterdam deve affrontare una condizione diffusa di spazi per uffici vacanti (cioè non venduti e non affittati) presenti in misura consistente all'interno dell'area metropolitana. Attualmente la città presenta uno stock di 1.3 milioni di mq di spazi per uffici inutilizzati, un dato che rappresenta circa il 17% del totale (DRO, 2012: 30). A livello nazionale, in tutti i Paesi Bassi, vi sono invece 7,5 milioni di mq di spazi per uffici vuoti, dei quali 2 milioni nell'Amsterdam Metropolitan Area. Si tratta di immobili collocati in aree diverse della regione: aree periferiche o di frangia certamente - quelle che Bertolini nell'individuazione dei 'mobility environments' indica come aree 'largely car dependent' (Bertolini, 2006: 321)⁴ - ma anche edifici in prossimità di importanti aree di trasformazione urbana o di localizzazioni strategiche del trasporto pubblico, come Teleport e Asmstel III, aree in cui le quote di uffici vacanti raggiungono rispettivamente il 19% e il 25% (DRO, 2012: 17).

La Municipalità ha ripetutamente sottolineato come di fronte alla condizione di 'invenduto' degli immobili per uffici, vi sia al contempo nella regione una richiesta di spazi da destinare ad attività terziarie, creative o per uffici: «sfortunatamente, questa richiesta non si combina con le presenze e con il surplus di uffici già esistenti: c'è una discrepanza, un diverso abbinamento» (*Ivi*: 30, *mia traduzione*). La discrepanza fra la domanda (la richiesta di spazi dove collocare le nuove attività) e la risposta (gli spazi per uffici già realizzati, che si potrebbero riutilizzare) riguarda due ordini di questioni diverse: la prima è relativa alla collocazione degli uffici, la seconda alla loro tipologia. «Il mercato non è più interessato ad edifici di grandi dimensioni, esclusivamente dedicati ad uffici e in contesti monofunzionali, ma preferisce spazi di piccole dimensioni, in ambienti diversificati dal punto di vista delle funzioni e delle tipologie: la qualità e le caratteristiche delle diverse aree per uffici già realizzate non incontrano più le richieste»⁵ (*Ibidem*).

Nella regione di Amsterdam numerosi interventi terziari sono infatti stati realizzati nel corso degli anni 90', a seguito al boom economico legato alla crescita delle imprese e delle industrie del settore ICT. Sempre facendo riferimento al modello di Bertolini, che ben descrive i diversi ambienti della regione, il surplus maggiore è localizzato non tanto nelle aree periferiche di trasformazione dei nuovi poli multimodali - come Zuidas, Schiphol o Arena, che negli ultimi anni stanno conoscendo importanti interventi di articolazione spaziale e delle attività insediate (Fini, 2010) - quanto nei territori più esterni della conurbazione, dove la realizzazione delle grandi superfici per uffici poteva avvenire a costi inferiori⁶. All'interno dell'area metropolitana di Amsterdam sono quindi individuabili alcune zone in recessione ed altre di ulteriore sviluppo, se non addirittura di crescita, in contesti anche molto diversi: fra queste ultime vi sono Zuidas, l'importante centro direzionale internazionale realizzato lungo la porzione meridionale del Ring urbano (che nonostante le difficoltà degli anni precedenti risulta oggi vivere nuovamente un trend positivo) e l'area di NDSM (News Dock Activities Members) la zona portuale di fronte alla Stazione, caratterizzata da strutture flessibili e attività diversificate), dove i vecchi depositi e cantieri navali sono stati riutilizzati per ospitare uffici, spazi terziari e attività creative o di produzione leggera.

3.1 | *Kantorenstrategie* 2011: la mappatura degli uffici in disuso e le trasformazioni in corso

Rispetto alla presenza di una quota consistente di uffici in disuso, l'approccio che la Municipalità intende comunicare è quello di una condizione non allarmante o meglio, di una sua normale evoluzione, evitando clamore e la percezione di una situazione di emergenza fuori controllo. La modifica degli spazi per uffici verso altre

⁴ I *mobility environments* della regione di Amsterdam individuati dall'autore sono: 1. il 'city centre'; 2. i 'multi-modal nodes'; 3. la cintura urbana realizzata fra il 1850 e il 1950; 4. la 'airport area'; 5. la 'harbour area'; 6. i 'car dependent environments'. Questi ambienti «can help pinpoint the increasing spatial differentiation of the Amsterdam economic landscape, and indirectly the increasing differentiation in the accessibility requirements of distinct firms and sectors» (Bertolini, 2006: 321).

⁵ Riflessioni analoghe, partendo dal contesto italiano, sono rintracciabili anche nel volume di Marini, Bertagna, Gastaldi (a cura di, 2012), dove viene indagata la riorganizzazione degli spazi del lavoro terziario e della produzione, in relazione alla crisi del capannone diffuso e alla dismissione della produzione fisica di materiali ed oggetti nelle regioni del nord-est italiano.

⁶ Una chiara lettura del fenomeno e dei diversi patterns che si sono determinati è riportata nel report CBRE (2012): «The Dutch office market is becoming increasingly bi-polar. The multifunctional areas located in the G4 and the major provincial cities are faring well. Examples of successful areas are the CBD's, the area surrounding the Amsterdam Arena in Amsterdam Southeast and the prime districts of provincial cities (...) On the other hand, vacancy rates in secondary, peripheral locations are high and will continue to rise even further. Office users prefer an environment which offers a combination of work, living and leisure». Sarebbe interessante capire se e come questa 'geografia dell'abbandono' possa essere paragonata all'invenduto italiano. Certamente nonostante le difficoltà il sistema olandese presenta un modello urbano e territoriale piuttosto chiaro, con l'individuazione di ambienti produttivi diversi, riconducibili a differenti stagioni della pianificazione. Si veda al riguardo Bontje & Burdack (2005).

destinazioni è cioè presentata come una pratica normale, parte del processo di evoluzione di una città e della sua capacità di intercettare le pratiche e i bisogni degli abitanti. In una sorta di atteggiamento pragmatico, una recente pubblicazione di Plan Amsterdam (la già citata DRO, 2012, che affronta nello specifico il tema degli spazi terziari vacanti) si apre con un'affascinante carrellata di immagini di edifici importanti della città, prevalentemente dedicati ad uffici e terziario, che pur con un processo non sempre lineare, hanno modificato negli anni la propria destinazione d'uso. Alla capacità di valorizzare le trasformazioni già avvenute e intercettare quelle in corso, si affianca la convinzione che «an impressive number of transformations have already been achieved. Slowly but surely a problem metamorphoses into an opportunity» (Ivi: 30).

E' però la *Kantorenstrategie 2011 - Office Strategy 2011*, lo strumento proprio della Municipalità per gestire il problema specifico degli spazi terziari vacanti. La *Kantorenstrategie* non si occupa solo degli spazi per uffici di prossima realizzazione ma analizza le diverse aree della città e mappa lo stock esistente di edifici utilizzati e non utilizzati (Fig. 2). Le aree della città sono quindi suddivise in quattro gruppi distinti, per i quali diverse strategie di intervento sono appropriate: le 'contraction areas'; le 'balanced areas'; le 'limited growth areas' e infine le 'growth areas'.

Nelle 'contraction areas' (come le aree di Teleport e Amstel III - le due aree della regione che presentano i problemi più acuti di sottoutilizzo) lo stock di uffici esistente deve ridursi, per mezzo della trasformazione e di nuove destinazioni d'uso degli spazi, della demolizione e, secondariamente, attraverso la riorganizzazione degli uffici esistenti. Nelle 'balanced areas' (come Overamstel e Schinkel) la quantità rimane la medesima e l'accento è posto principalmente sulla riorganizzazione degli spazi esistenti. Nelle 'limited growth areas' (es: Riekerpolder e Amstel Station) e infine nelle 'growth areas' (es: Zuidas e il distretto NDSM) è ancora possibile aggiungere e concepire spazi per uffici, ma nelle prime l'ammodernamento dello stock esistente costituisce la priorità. In nessun caso la costruzione di nuovi uffici è possibile se non nella 'limited growth areas' e nelle 'growth area' e senza aver prima dimostrato l'impossibilità ad utilizzare edifici già esistenti.

Oltre al progetto per Amstel III, meglio illustrato nella parte successiva, sono in corso diverse trasformazioni che mostrando i primi risultati raggiunti indicano ad un numero crescente di promotori e proprietari immobiliari le opportunità delle trasformazioni in atto. Sebbene sarebbe necessaria una mappatura più estesa dei progetti ora in corso, diversi progetti di riutilizzo riguardano la trasformazione degli immobili per uffici in hotel, abitazioni temporanee o abitazioni per studenti (si ricorda come ad Amsterdam il problema della scarsità di alloggi sia molto sentito). Altri interventi riguardano invece la possibilità di ospitare negli spazi per uffici servizi per i lavoratori, postazioni di lavoro nelle forme del co-working, imprese creative nascenti o altre attività: in quest'ottica si collocano gli studi di fattibilità per la trasformazione dell'area Teleport, con gli allestimenti per attività temporanee, eventi ed attività sportive (Fig.3).

Il Netherlands Research Team del gruppo finanziario CBRE rileva come «Amsterdam has a pioneering role in the conversion of office building into hotels or student homes (...) Conversion of large offices, as is taking place particularly in Amsterdam, is a positive development and should encourage other parties to take the challenge of solving the vacancy problem. More initiatives for solving the vacancy problem are to be expected from all concerned parties; owners and municipalities alike» (CBRE, 2012: 4).

A fianco della strategia complessiva indicata nella *Kantorenstrategie 2011* la Municipalità, insieme con la Amsterdam Development Corporation, ha istituito l'*Office-space Intermediary*, un ufficio con lo specifico obiettivo di favorire il riuso degli spazi per uffici e l'incontro fra la domanda e l'offerta dei diversi attori coinvolti: «The office-space intermediary encourages and helps property owners to convert their vacant office properties to alternative uses, including residential property, hotels, space for creative endeavours, start-up companies and 'incubators'. As part of the transformation process, the office brings property owners in contact with those looking for property and helps them navigate the municipal process, procedures and regulations» (sito web 'Office Space Intermediary').

Rispetto al problema specifico degli uffici dismessi, la Municipalità non propone quindi soluzioni standard e a priori. Piuttosto, attraverso la *Kantorenstrategie* e l'*Office-space intermediary*, definisce il frame di riferimento e le aree dove le diverse tipologie di azioni possono essere applicate, ma soprattutto cerca di rafforzare il processo, favorire l'incontro degli attori e una varietà di soluzioni legate alle risorse, alla tempistica e alla progettualità dei singoli casi⁷.

⁷ Nella presentazione dell'*Office Space Intermediary* sono indicati i diversi piani di lavoro di cui si occupa la struttura: «Amsterdam is stimulating redevelopment and transformation not only organizational (office-space intermediary, transformation team), but also financial (through lease incentives, fines/charges, no subvention) legal and planning (permit procedures, zoning plans)». Colpisce inoltre la posizione forte della Municipalità che dichiara: «ora, sono gli attori immobiliari che devono attivarsi, e il primo passo è quello di riconsiderare il loro portfolio immobiliare realisticamente. I prezzi per metro quadro devono essere ricondotti in linea con il valore di mercato, attraverso l'interruzione di una crescita artificiale ed improvvisa dei valori registrati degli spazi vacanti per uffici. Se questo non accade, significa che viene impedito ad un'area la sua trasformazione verso una funzione 'naturale'» (DRO, 2012: 30)

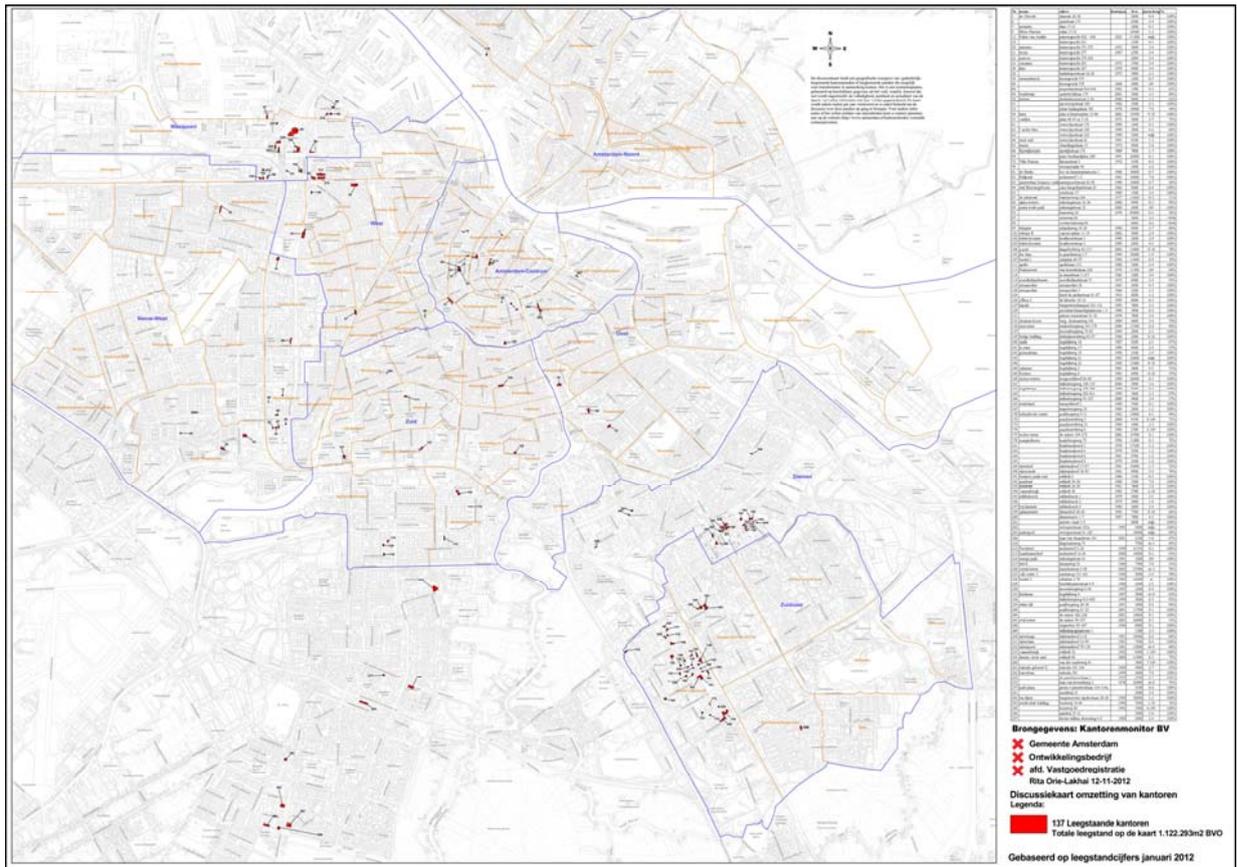


Fig. 2: La mappa della Kantorenstrategie che traccia su tutto il territorio comunale la presenza di immobili terziari non utilizzati. Si nota una densità maggiore di uffici vacanti nel settore sud est, nell'area di Amstel III, e a nord ovest, in prossimità dell'intervento di Teleport. Fonte: DRO, 2012.



Fig. 3: A sinistra: l'area di Teleport, in prossimità di Westpoort, con una presenza di immobili vuoti pari al 19%. A destra: rielaborazione progettuale per valutare la possibilità di destinare l'area a eventi, festival e attrezzature per lo sport temporanee. Fonte: DRO, 2012.

4 | Amstel III Office Park: azioni e attori diversificati per una delle aree di maggiore criticità

Amstel III è un grande office e business park con un'estensione di 250 ha. Situato nel settore sud-est della città, Amstel si estende in un'area compresa fra l'intervento di ArenA (che ospita lo stadio dell'Ajax ed attività commerciali e di intrattenimento di grandi dimensioni) e l'Amsterdam Medical Centrum della città. Pianificato durante gli anni '70', è stato realizzato e completato nei due decenni successivi; attualmente circa 26.000 persone lavorano sull'area, che costituisce dopo il centro di Amsterdam e l'area intorno a Schiphol uno dei maggiori bacini occupazionali della regione.

Il distretto South-East ha a lungo sofferto dell'impronta funzionalista che aveva caratterizzato il disegno delle diverse parti, con una stretta separazione delle funzioni e dei flussi di circolazione⁸. Lo stesso intervento di Amstel III presenta spazi standardizzati e ripetitivi, poco caratterizzati rispetto alle attività che vi hanno luogo e ai bisogni dei suoi occupanti; uno spazio dunque che non ha in alcun modo favorito pratiche alternative. Gli spazi fra gli edifici, monotoni, sovradimensionati e disegnati per la mobilità privata, non sono utilizzati dai lavoratori dell'area come possibili spazi pubblici: «ownership is fragmented, there is a lack of liveliness and the public and private external space is primarily designed for the car» (sito web G3c.nl, Creating Space).

Attualmente vi sono sull'area più di 700.000 mq di spazi per uffici, dei quali una quota fra il 25% e il 30% è sfitta o invenduta. Secondo il DRO circa la metà di questa quota è da considerarsi strutturale ed ha caratterizzato l'area già da diversi anni. Per la Municipalità Amstel III rappresenta quindi l'emblema più evidente della crisi immobiliare e al contempo delle nuove possibilità che da essa possono derivare: «Amstel III is the embodiment of the property crisis, but the area also boasts successes that are worthy of greater attention» (DRO, 2012: 30).

I progetti e i processi di modificazione dell'area tesi ad arginare le forme di abbandono e a favorire nuovi usi, devono considerare l'assetto proprietario degli immobili e la forma con cui la dismissione ha avuto luogo in questo specifico contesto. La presenza di spazi per uffici non utilizzati si estende su tutta l'area, in modo puntuale e frammentato, e non si concentra in alcuni immobili specifici. Solo 10 dei 115 immobili presenti sull'area sono completamente sfitti; gli immobili appartengono inoltre a 80 proprietari diversi, una condizione «which results in a diverse force-field with many stakeholders» (Ivi, 2012:13). Spesso gli edifici vuoti sono inoltre parte di un portafoglio complessivo più ampio: "questo significa che i rendimenti deludenti da determinati immobili per uffici possono essere assorbiti all'interno del portafoglio per un periodo di tempo prolungato da parte del proprietario".

L'obiettivo di arginare questa situazione è affrontato attraverso interventi di tipo diverso, promossi da diversi soggetti: la Municipalità di Amsterdam anzitutto; il Consiglio del Distretto South-East; alcune associazioni di cittadini e la varietà di proprietari e promotori immobiliari che sono stati progressivamente coinvolti. Azioni quindi promosse dalle istituzioni, ma anche azioni bottom-up che si innestano su un framework istituzionale e che sono individuate da molti osservatori come quelle che stanno maggiormente contribuendo alla modificazione degli spazi, all'articolazione e a un diversificarsi delle attività e delle pratiche, e infine, ma non meno importante, a modificare l'immagine con cui l'area è percepita da parte dei lavoratori, proprietari e dai vicini abitanti.

4.1 | Le azioni della Municipalità e gli interventi sugli spazi pubblici

Alle azioni istituzionali è anzitutto riconducibile la richiesta della Municipalità di Amsterdam e del Consiglio di Distretto, rivolta all'ufficio di progetto, di redigere un bilancio e realizzare una nuova visione per il distretto sud-est e per Amstel III in particolare ('dopo 40 anni di sviluppo'). Le risposte progettuali e le politiche per l'area sono raccolte nel documento ufficiale *Amstel III: Van een monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk* ('Amstel III, da distretto terziario a distretto polifunzionale') elaborato dalla Municipalità nel settembre 2011 in accordo con le previsioni della Structural Vision Amsterdam 2040⁹ (Fig.4). Sebbene meriterebbe un approfondimento maggiore per essere colto in tutti i suoi elementi, il documento esprime gli obiettivi della trasformazione e i mezzi con cui raggiungerli da parte della Municipalità: «Amstel III is a promising problem area. Amsterdam is seeking new ways of trans-forming the Amstel III area from a mono-functional office park

⁸ Il distretto South-East di cui Amstel III fa parte è stato investito negli ultimi 50 anni da molti progetti di espansione, inanellati lungo la linea di collegamento ferroviario e autostradale che collega Amsterdam a Utrecht: il noto quartiere di edilizia residenziale pubblica Bijlmeer; gli interventi di Amsterdam Poort e di Amsterdam ArenA; infine la sequenza degli spazi per uffici Amstel I, Amstel II e Amstel III. In tempo più recenti, anche grazie alla posizione strategica lungo il collegamento intermodale e alla notevole disponibilità di spazio, l'area è stata al centro di importanti interventi di riqualificazione (per Bijlmeer) e modificazione (per ArenA) lavorando proprio su una maggiore continuità e articolazione spaziale, insieme ai collegamenti e alle sinergie fra gli interventi a lungo separati (Fini, 2010; Jolles, 2003).

⁹ Nella Structural Vision Amsterdam 2040, l'area di Amstel III «is characterized as a functionally mixed office residential area, with the adjacent ArenA Poort as a metropolitan highlight».

into a lively urban area. *The objective is the introduction of new functions and the improvement of the external space»* (Gemeente Amsterdam 2011: 7)

Un primo obiettivo della visione di distretto consiste nell'imprimere un nuovo slancio nei confronti dell'area, modificarne l'immagine ed attirare nuovi gruppi e soggetti ad interessarsi alla zona. L'Ufficio di progetto facilita quindi un'ampia diversità di iniziative da parte dei proprietari e di altri promotori per la realizzazione di servizi che possano contribuire alla trasformazione di Amstel III da distretto terziario a distretto polifunzionale. La presenza consistente di lavoratori presenti, con una serie di bisogni, pratiche e stili di vita differenti da quelli del passato diviene secondo la Municipalità una delle chiavi del cambiamento: «26.000 people work in this area, but their needs have changed over time. Today's professional wants to walk around, have a place to go for lunch and build their network in the vicinity of their work» (sito web Dialogues Houses). Spesso sono inoltre gli operatori che di fronte all'inventuro si mostrano preparati e interessati a realizzare attrezzature 'tailor-made' per i propri occupanti.

Alcuni esempi di questo 'abbinamento' fra gli edifici non utilizzati e i bisogni delle popolazioni dell'area sono caratterizzati la realizzazione della CompaNanny, il primo asilo nido di Amstel III; le strutture sanitarie per i dipendenti delle aziende; alcuni spazi per praticare sport e palestre (CrossFit); nuovi spazi per le imprese di ristorazione e catering; hotel; gli spazi per la clinica oculistica dell'AMC, il Centro Medico Accademico; il Pand 14 (una piattaforma culturale temporanea); il Muntbergweg, luogo dove artisti, musicisti e dj possono mostrare il proprio lavoro, e infine pure una nuova chiesa (la C3 Church Amsterdam) (DRO, 2012: 30).

Oltre alle singole azioni di trasformazione e di supporto alle nuove attività, la Municipalità sta realizzando un importante intervento sugli spazi pubblici che dovranno costituire l'ossatura portante di tutte le altre possibili modificazioni. Il progetto si concentra sul ridisegno della sezione stradale e dello spazio adiacente, compreso fra la linea ferroviaria e il tessuto per uffici (partendo dall'area ArenA in direzione sud), in aggiunta ad alcune sezioni fra gli edifici terziari. Il progetto si configura come una riorganizzazione ('reorganization and upgrading') dello spazio in un 'railway park': «a pleasant recreation area and a nature corridor in Amsterdam South-east» (Fig.5). Un'area dove spostarsi liberamente a piedi e in bicicletta, sostare all'aria aperta, trascorrere il tempo libero e quello durante le pause del lavoro; uno spazio che può essere utilizzato dai vicini quartieri residenziali (prevalentemente Bijlmeer) per accedere alle aree naturali e rurali o per compiere sport. Un cambiamento dunque importante per un area dove la mobilità automobilistica privata era privilegiata e gli spazi *in-between* non trattati.



Fig. 4: Una vista dell'area di Amstel III, delimitata dal contorno rosso, tratta dal documento di progetto della Municipalità redatto nel 2011. Si riconoscono l'estensione complessiva dell'area e la discontinuità con i tessuti e l'ambiente circostante. In primo piano lo stadio e le strutture commerciali dell'area ArenA. Fonte: DRO, 2012.



Fig. 5: Amstel III: immagini di progetto per il ridisegno delle sezioni stradali e dello spazio compreso fra la ferrovia e gli uffici, riorganizzazione secondo il concept del 'railway park'. In basso a destra, si riconosce l'estensione dell'intervento che partendo dall'area Arena percorre tutta l'area di Amstel fino al Centro Medico AMC. Fonte: DRO, 2012.

4.2 | Le azioni degli abitanti e le sinergie con i progetti in corso

A fianco di questi interventi si collocano invece le azioni promosse dai cittadini. L'associazione che è riuscita maggiormente ad imporsi è *Glamorous City*, «a collective of creative spatial professionals» che promuove diversi «independent (bottom-up) urban transformation project». Il manifesto dell'Associazione, *Glamourmanifest*, che chiaramente gioca con il proprio nome a partire dal carattere 'ufficiale' e consolidato dell'area, presenta sette punti, ironici quanto originali, «that illustrate which new experiences and qualities will transform Amsterdam Southeast into an attractive and vital part of the city» (citazioni dal sito web Glamourmanifest). *Glamourmanifest* organizza incontri, eventi e momenti di ritrovo collettivo (spesso legati alle attività dei lavoratori), insieme ad interventi ed azioni puntuali nello spazio pubblico e negli edifici non utilizzati (Fig.6). Partita come una semplice attività di alcuni promotori - anzi, come una one-(wo)man initiative del giovane architetto Saskia Beer - l'associazione ha ora ampliato la propria rete di rapporti ed è supportata da una rete di proprietari degli immobili, dalla Municipalità, dalle aziende e dai lavoratori. L'obiettivo dell'associazione riguarda sia una serie di modifiche che possono direttamente migliorare i caratteri dell'area sia un miglioramento dell'immagine con cui essa è percepita¹⁰. Inoltre, anche la definizione di usi temporanei sull'area è vista come un'opportunità, ma declinata rispetto allo specifico contesto, poiché per alcuni proprietari essa potrebbe anche costituire una limite al riutilizzo degli immobili¹¹.

Questo insieme di azioni trova ulteriori sinergie e possibilità di sviluppo anche attraverso i progetti e le politiche più ampie promosse dalla piattaforma ASC Amsterdam Smart City, insieme alla candidatura dell'area per le Floriadi del 2022. Nella recente evoluzione delle politiche e dei progetti della ASC Platform l'area di Zuidost è individuata come una delle tre aree della regione dove sperimentare con più forza i progetti della Piattaforma, con l'obiettivo specifico di ridurre l'impronta ecologica dell'area compresa fra lo stadio Arena e l'ospedale AMC.

La presenza di uffici vacanti, dei datacenters, del grande ospedale e l'abbondanza di tetti piani sono le caratteristiche dell'area colte come un'opportunità per diventare un «*energy production landscape*, un laboratorio di progettualità per la sperimentazione di produzione di energie alternative per la città» (Sito web ASC Amsterdam Smart City), un obiettivo che risulta sinergico con la necessità di elaborare una nuova visione per l'area e quella di coordinare una varietà di attori diversi. Sull'area sono dunque stati promossi la *Zuid Oost - Laws and regulations free zone*; il progetto *Stakeholders in the drivers seat* e la creazione di una *Energy Service*

¹⁰ «Low-threshold but remarkable actions and activities strengthen the sense of community and trust among the current users in the area, upgrade the area's physical appearance and boost the area's image and reputation towards the outside world and for future user» (sito web del gruppo Glamour Manifest). In modo analogo a quanto era accaduto per l'area di Bijlmeer e a quanto sta accadendo per Arena, il cambiamento dell'immagine dell'area sembra fare parte di una dimensione temporale e incrementale delle politiche urbane che la Municipalità persegue/non abbandona.

¹¹ «We do not consider temporary use as a specific characteristic of our work. Every action plays its part in the overall strategy and has its own timespan and/or repetition. The notion of temporary use however does lower the threshold for many stakeholders, enabling it to kickstart real and important change». (*Ibidem*).

Company per il distretto con il supporto dei workshops *Service Design Thinking* tesi a favorire lo sviluppo di nuovi progetti e l'incontro degli operatori (Fini & Caschetto, 2013).

Per affrontare la condizione specifica della presenza di spazi per uffici dismessi, sono quindi in corso un insieme di azioni molto differenziate che agiscono volutamente su scale e relazioni diverse, non opponendosi le une alle altre, quanto rendendo più complesso il senso degli interventi e aumentandone le opportunità e sinergie (Fig.7).



Fig. 6: Incontri di discussione, eventi e momenti di ritrovo collettivo organizzati da Glamourmanifest negli spazi di Amstel III. Fonte: siti web 'Glamour Manifest' e 'Creative City Challenge'.

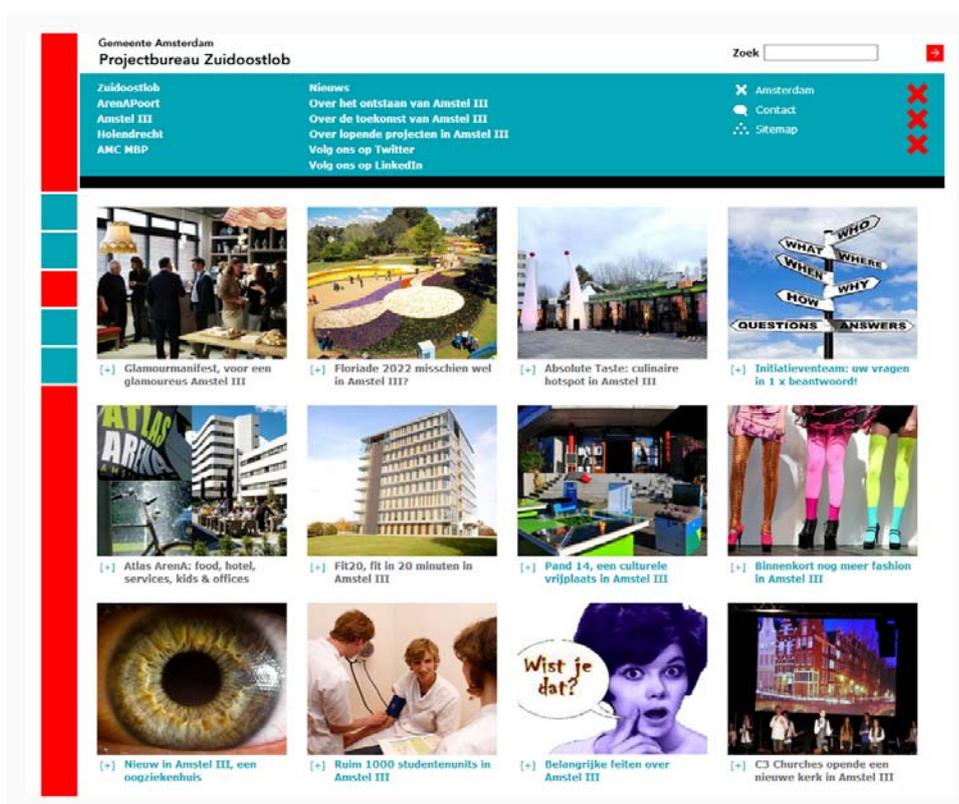


Fig. 7: La varietà di azioni e la diversità di funzioni promosse dalla Municipalità, dai cittadini e dai proprietari degli immobili per modificare l'immagine e il carattere dell'area South-West e di Amstel III. Tutti i progetti in corso e le nuove attività sono mostrate sul sito web del settore South-West della città. Fonte: Gemeente Amsterdam, Projectbureau Zuidoostlob.

5 | Interpretare i processi e ridefinire gli strumenti: le conclusioni del caso proposto

Il presente contributo ha illustrato le risposte della Municipalità di Amsterdam rispetto a due questioni differenti, sebbene fra loro connesse. La prima parte (Sezione 2) si è concentrata sui meccanismi utilizzati dal DRO per riformulare la proprio agenda di interventi e di priorità di fronte al perdurare della crisi economica. La seconda parte (Sezioni 3 e 4) ha illustrato le azioni compiute per affrontare la presenza di larghe superfici per uffici vacanti in specifiche aree della regione urbana di Amsterdam.

Come richiamato in apertura del paper, il caso analizzato può essere interpretato interrogandosi su questioni di ricerca più ampie. Una prima indagine riguarda le azioni sviluppate in contesti specifici rispetto alla situazione di crisi economica: quale è il ruolo della pianificazione e delle politiche urbane? quale le aspettative ad essa rivolte come spazio di sperimentazione di risposte innovative? (Fedeli, 2012). Ma il caso presentato può essere osservato anche rispetto alle forme e ai modi di un progetto teso a migliorare le condizioni e l'abitabilità di un territorio, attraverso operazioni di 'manutenzione', riuso e riqualificazione, in una prospettiva diversa dalla dimensione delle crescita che aveva negli ultimi dieci anni accompagnato il progetto urbanistico. Rispetto a questi due fuochi, si intendono sottolineare alcuni elementi del caso presentato che si ritengono rilevanti.

Dalla prima parte del contributo emerge la capacità della Municipalità di Amsterdam di leggere e interpretare i processi in corso (una capacità non scontata, ma anzi spesso altamente conflittuale), di formulare risposte come spazio di sperimentazione; di ridefinire la propria agenda urbanistica nella definizione un progetto urbanistico che sia contestuale e pragmatico (rispetto alla situazione economica in corso, ma non solo). Secondo Gabellini per esempio, i fenomeni in atto sembrano infatti esprimere non tanto una 'minore richiesta di urbanistica', quanto «più urbanistica, ovvero maggiore capacità di osservare e decifrare i fenomeni che si manifestano (...), di interpretarne genesi e prospettive, di aggiustare e innovare strumenti e procedure (...) un'urbanistica modellata sulla necessità di risparmiare risorse e crearne di nuove, capace di coniugarsi con le politiche ambientali ed economiche» (Gabellini, 2013: 3).

Rispetto al secondo tema, l'approccio e le azioni messe a punto mostrano la capacità di partire da una condizione di crisi - quale la presenza di larghe superfici per uffici non utilizzate - come un'opportunità per ridefinire l'immagine complessiva di un'area e i suoi caratteri, mettendo in tensione nuovi problemi legati alla scarsità di risorse, alle urgenze ambientali, ai cambiamenti nelle pratiche e alla possibilità di un utilizzo temporaneo degli immobili. L'obiettivo della costruzione di nuove reti di spazi abitabili è caratterizzato da un agire che non sembra essere univoco e dominante, del quale non si conosce l'esito a priori, ma è modellato da molteplici attori e azioni: azioni differenziate e 'processuali', il cui esito è affidato alla loro 'replicabilità' e alla cura di chi le sostiene. Concludendo, il caso presentato mostra un approccio e un progetto che risultano significativi del 'fare urbanistica oggi', della capacità di leggere i processi in corso, interpretarli e ridefinire i proprio strumenti di azione.

Bibliografia

- Aa.Vv. (2012), *Reclaim. Remediate, Reuse, Recycle*, a+t architecture Publisher, Alava.
- Bertolini L. (2006), "Fostering urbanity in a mobile society: linking concepts and practices", *Journal of Urban Design*, vol.11, no.3, pp. 319-334.
- Bertagna A., Gastaldi F., Marini S. (2012, a cura di), *L'architettura degli spazi del lavoro. Nuovi compiti e nuovi luoghi del progetto*, Quodlibet, Macerata.
- Bontje M., Burdack J. (2005), *Economic poles in the European metropolitan periphery and sustainable development*, Forum IFL - Leipzig Institute, Leipzig.
- Coppola A. (2012), *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Laterza, Roma- Bari.
- CBRE (2012), *MarketView Dutch Office Market*, Report Q1, Amsterdam.
- DRO [Dienst Ruimtelijke Ordening] - Gemeente Amsterdam (2010), *Shoot higher in times of crisis*, PlanAmsterdam, no.3, Amsterdam.
- DRO [Dienst Ruimtelijke Ordening] - Gemeente Amsterdam (2011), "Economically strong and sustainable. Structural Vision Amsterdam 2040, *Planning Amsterdam*, no.1, Amsterdam.
- DRO [Dienst Ruimtelijke Ordening] - Gemeente Amsterdam (2012), *Empty offices: transformation for new functions*, PlanAmsterdam, no.1, Amsterdam.
- Fedeli V., Facchinetti M. (2012), "Crisi economica internazionale: la pianificazione al centro dell'attenzione?", Atti della XV Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti, in *Planum. The Journal of Urbanism*, no.25, vol.II, pp. 1-8
- Fini G. (2010), "Polarità periferiche e nuove forme di urbanità. Due progetti nella regione urbana di Amsterdam", in *Territorio*, n.54, pp. 97-109.

- Fini G., Caschetto S. (2013), "Implicazioni spaziali, visione metropolitana e gestione collettiva dell'infrastruttura energetica. Un'interpretazione dell'esperienza della Amsterdam Smart City", Paper presentato alla XVI Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti, Napoli.
- Gemeente Amsterdam - Municipality of Amsterdam (2011), *Strategiebesluit Amstel III. Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk*, Report di progetto a cura del Projectbureau Zuidoostlob, Amsterdam.
- Gabellini P. (2010), *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma.
- Gabellini P. (2013), "Capire il carattere della crisi, agire gradualmente e selettivamente, accettare la parzialità", in Fregolent L., Savino M. (a cura di), *Città e politiche in tempo di crisi*, Marsilio, Venezia, prossima pubblicazione.
- Jolles A., Klusman E., Teunissen B. (2003, eds.), *Planning Amsterdam. Scenarios for urban development 1928-2003*, Nai Uitgevers Publisher, Rotterdam.
- Secchi B. (2010), "A new urban question", *Territorio*, n. 53, pp. 8-18

Sitografia

- Amsterdam Smart City, sito web istituzionale della piattaforma ASC:
www.amsterdamsmartcity.com
- DRO-Dienst Ruimtelijke Ordening, Gemeente Amsterdam / Department of Physical Planning, Municipalità di Amsterdam, sito web istituzionale:
www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/dienst-ruimtelijke/
- Gemeente Amsterdam - Municipality of Amsterdam, Projectbureau Zuidoostlob, sito web istituzionale
http://www.zuidoostlob.amsterdam.nl/main.asp?display_framework=startpagina
- Office Space Intermediary, sito web della struttura Municipale che gestisce attori e processi legati agli immobili terziari vacanti
<http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/ontwikkelingsbedrijf/we/office-space/>

- Dialogues Houses, sito web consultato nello specifico dell'esperienza GlamourManifest:
<http://www.dialogueshouse.nl/the-paradigm-shift-of-a-glamour-manifesto/#>
- G3c.nl - Creating Space, sito web della Creative City Challenge Final Conference,
<http://g3c.nl/en/ccc-english>
- Glamour Manifest, sito web dell'Associazione che promuove azioni bottom-up sull'area di Amstel III:
<http://www.glamourmanifest.nl/>
- News Dock Activities Stories Member, sito web dell'area NDSM, sede di nuove attività produttive, terziarie e culturali negli spazi dell'ex porto di Amsterdam:
<http://www.ndsm.nl/>



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

La Valle dei Laghi nel Trentino: nuove ipotesi per uno sviluppo «lento»

Alessandro Franceschini

Università degli Studi di Trento

Dipartimento di ingegneria civile, ambientale e meccanica

Email: a.franceschini@unitn.it

Abstract

La neonata Comunità della Valle dei Laghi, istituita a seguito di una riforma che ha ridisegnato l'architettura istituzionale del Trentino, sta vivendo un momento urbanisticamente importante, legato alla redazione del Piano territoriale della Comunità. Questo strumento urbanistico è caratterizzato da una vocazione programmatico-strategica che mira a razionalizzare i servizi e gli interventi a scala sovracomunale. L'elaborazione del piano contempla, a norma di legge, i lavori di un Tavolo di consultazione e di confronto che è invitato a proporre e a discutere delle istanze progettuali di sviluppo economico, culturale e sociale da introdurre dentro la pianificazione. Nel caso in oggetto, le richieste provenienti da questo collettivo s'inseriscono perfettamente dentro le più recenti sensibilità della disciplina, trasformando il territorio della Valle dei Laghi in un interessante laboratorio dove il «riusa», il «ricicla» e il «riduci» non sono solo degli slogan per addetti ai lavori, ma istanze provenienti dagli osservatori privilegiati che, pur non trovandosi in una situazione di degrado (né territoriale, né sociale), provano ad immaginare un futuro per il proprio territorio più moderno e sostenibile.

Parole chiave

Comunità, riutilizzo, green economy

Il Trentino ed il governo del territorio a scala di Comunità

In Trentino, nel 2006, è stato oggetto di una importante Riforma che ha ridisegnato l'architettura istituzionale della provincia, introducendo un nuovo livello di governo del territorio, collocato tra i comuni e la provincia e denominato livello di «Comunità» (L.P. nr. 3 del 16 giugno 2006). A partire dal 2010 le Comunità di valle (come sono entrate nel gergo comune) sono state formalmente istituite, arrivando all'elezione di un'Assemblea, una Giunta e un Presidente.

La riforma ha suddiviso il Trentino in sedici territori all'interno dei quali sono state costituite quindici Comunità (Figura 1). Si tratta, in particolare: Comunità territoriale della Val di Fiemme, Comunità di Primiero, Comunità Valsugana e Tesino, Comunità Alta Valsugana e Bersntol, Comunità della Valle di Cembra, Comunità della Val di Non, Comunità della Valle di Sole, Comunità delle Giudicarie, Comunità Alto Garda e Ledro, Comunità della Vallagarina, Comun General de Fascia, Magnifica Comunità degli Altopiani Cimbri, Comunità Rotaliana-Könisberg, Comunità della Paganella, Comunità della Valle dei Laghi. In uno dei territori, denominato «Val d'Adige», coincidente sostanzialmente con il Comune di Trento, non è stata costituito l'ente Comunità, ma ai comuni in esso ricompresi (Trento, Cimone, Aldeno e Garniga) sono state comunque trasferite funzioni amministrative, che sono svolte in modo associato con modalità che tali comuni definiscono tra loro tramite convenzione.

Tra le prerogative di queste Comunità, la più importante è quella legata alla pianificazione territoriale. Con l'istituzione di questo livello amministrativo la Provincia autonoma di Trento, infatti, da delegato ai territori e alle comunità locali la responsabilità del governo del territorio, che deve essere attuata attraverso la redazione di un apposito strumento urbanistico, il Piano territoriale della Comunità, collocato tra i Piani regolatori generali e il Piano urbanistico provinciale. Si tratta di un piano di area vasta, dalle caratteristiche prettamente programmatico-strategiche, che ha l'obiettivo di individuare e di soddisfare i bisogni di servizi, di infrastrutture e articolazione delle esigenze produttive ed abitative a livello sovracomunale.

L'obiettivo di questo nuovo livello è quello di razionalizzare gli interventi ed i servizi sovracomunali e si inserisce in una tradizione amministrativa già presente nella storia del territorio. Già il primo Piano urbanistico provinciale, firmato nel 1967 da Giuseppe Samonà (Provincia autonoma di Trento, 1968), prevedeva una suddivisione del territorio in «Comprensori» che ricalcava, almeno in parte, un'organizzazione austroungarica del Trentino che contemplava un organismo di gestione sovracomunale chiamato «Bezirk» (Andreatta, 1975). L'obiettivo di questo livello amministrativo, rinnovato con costanza nel corso della lunga storia del Trentino, è quello di dare forza alla grande fragilità causata dalla suddivisione in piccoli territori comunali (in provincia di Trento i comuni sono attualmente 217).

La riforma istituzionale ha suddiviso il territorio provinciale è stato suddiviso in sedici Comunità che sostituiscono, per l'appunto, i comprensori, svolgendo le attività che per alcuni decenni erano state esercitate da tali enti, oltre a molte altre che sono state trasferite progressivamente dalla Provincia e – in modo volontario – dai comuni. Le comunità, infatti, sono costituite obbligatoriamente dai comuni appartenenti a un determinato territorio.

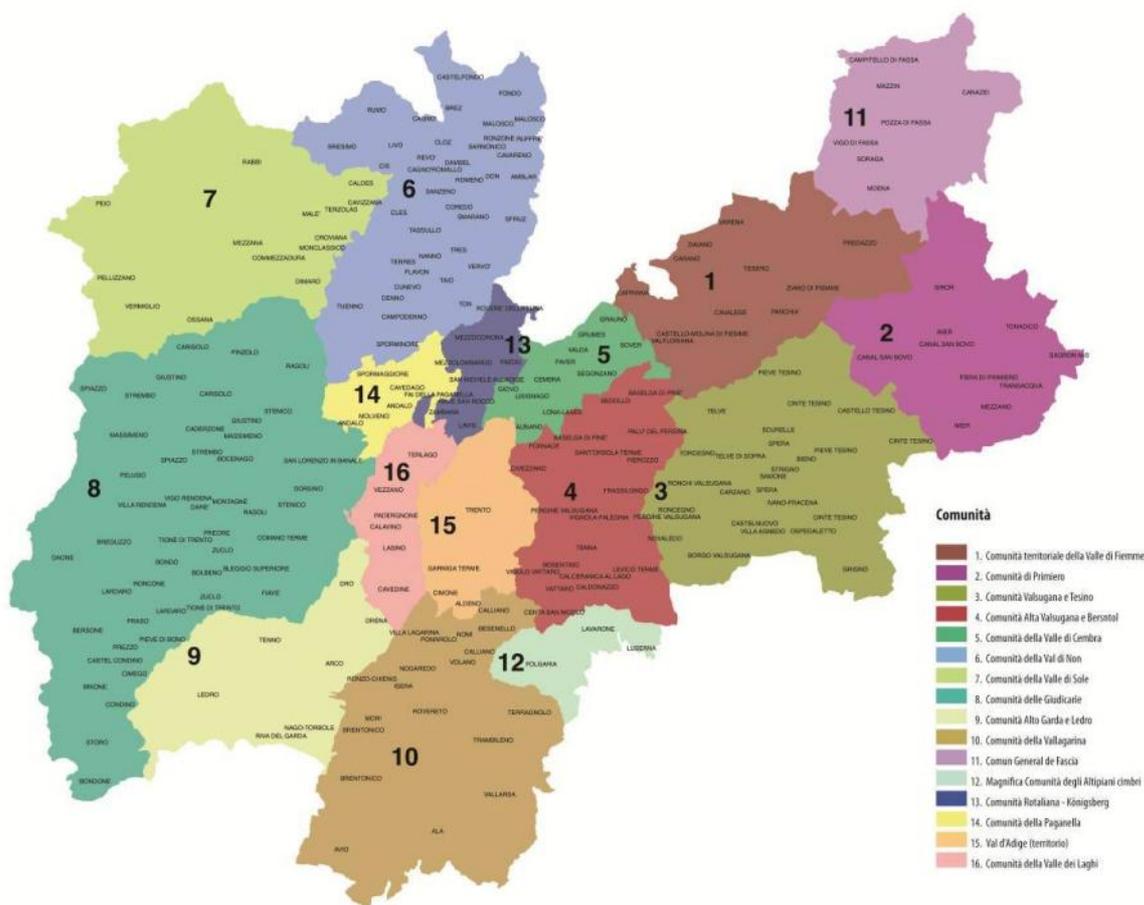


Figura 1. Le sedici Comunità del Trentino

Come si è detto, la legge prevede che le Comunità abbiano la competenza su funzioni molto rilevanti per la popolazione e per lo sviluppo dei rispettivi territori. Si tratta di poteri amministrativi già esercitati dai Comprensori in “delega” e riguardano le materia di attività socio-assistenziali, edilizia abitativa e diritto allo studio, oltre alle competenze in materia urbanistica. La novità di questo istituto riguarda, in particolare, le competenze sono trasferite in modo pieno, non solo a titolo di delega. Quindi, mentre il Comprensorio storicamente era un “braccio operativo” della Provincia, con limitato potere decisionale e compiti prettamente operativi, vincolato a direttive molto puntuali e stabilite in via generale per tutti i territori, la Comunità diviene titolare di funzioni proprie e può adottare le politiche più rispondenti alle esigenze e alle caratteristiche del proprio territorio, approvando propri piani in settori cruciali per la vita dei cittadini (Piano sociale, Piano territoriale di Comunità...).

Per quanto riguarda più specificatamente le questioni urbanistiche, una delle deleghe più significative previste dalla Riforma, occorre segnalare che le Comunità devono farsi promotrici di un apposito strumento di governo del territorio e che ha il nome di Piano territoriale della Comunità. Si tratta di un piano dalla forte valenza strategica (Zanon e Franceschini, 2011) che, se da una parte rinuncia volutamente alla gestione dell'uso dei suoli – competenza che rimane in capo ai comuni e ai piani regolatori comunali –, dall'altra si pone l'obiettivo di

preordinare e di gerarchizzare le strategie che interessano naturalmente i territori a livello sovracomunale, come la mobilità, i servizi socioassistenziali, l'edilizia pubblica, gli impianti sportivi, le aree industriali ed artigianali. Il paesaggio – inteso come esito di un processo ma anche come obiettivo di un progetto – è uno degli elementi cardine sul quale la norma prevede debba essere impostata la pianificazione di comunità. Non a caso la legge urbanistica prevede che le Comunità, in sede di elaborazione di piano, mettano a punto due particolari carte di lettura del territorio: la carta del paesaggio e la carte dello statuto dei luoghi. Si tratta di due letture destinate a far emergere i caratteri fondanti di un territorio omogeneo e che dovranno fornire indicazioni imprescindibili per l'articolazione delle successive scelte progettuali.

Un altro aspetto importante, sul quale la legge insiste molto, è il livello di partecipazione che deve esser sotteso al processo di piano. Il protagonismo delle comunità locali, infatti, è inteso come un elemento fondamentale per la costruzione e per il buon esito del percorso di pianificazione. Proprio per favorire la partecipazione il Documento Preliminare al Piano territoriale della Comunità prevede appositi tavoli di confronto ai quali partecipano amministratori e stakeholder della società locale. E proprio sull'esperienza di uno di questi tavoli di consultazione s'inseriscono le riflessioni contenute in questo scritto.

La Comunità della Valle dei Laghi ed il percorso del Piano Territoriale di Comunità

Il territorio della Comunità della Valle dei Laghi si articola nel sistema vallivo composito che si apre, a levante, lungo il Torrente Vela, tra il massiccio del Monte Bondone e la dorsale Paganella-Gazza. Si tratta di uno stretto collegamento tra la Valle dell'Adige e il Bacino del Sarca, caratterizzato dalla presenza di notevoli formazioni geologiche e da una unitarietà paesaggistica (Spagnolo, 2012). La morfologia del territorio della Valle dei Laghi si contraddistingue per dossi montonati, pendenza media elevata, e contropendenze tipiche di una valle ad esarazione glaciale. La Comunità può essere suddivisa in tre aree prevalenti: la Valle dei Laghi propriamente detta, la Valle di Cavedine (un sistema vallivo in direzione nord-sud di connessione con quello principale) e la zona corrispondente alla Frazione di Sarche, caratterizzata da un notevole alluvionamento dovuto agli apporti solidi del torrente Sarca.

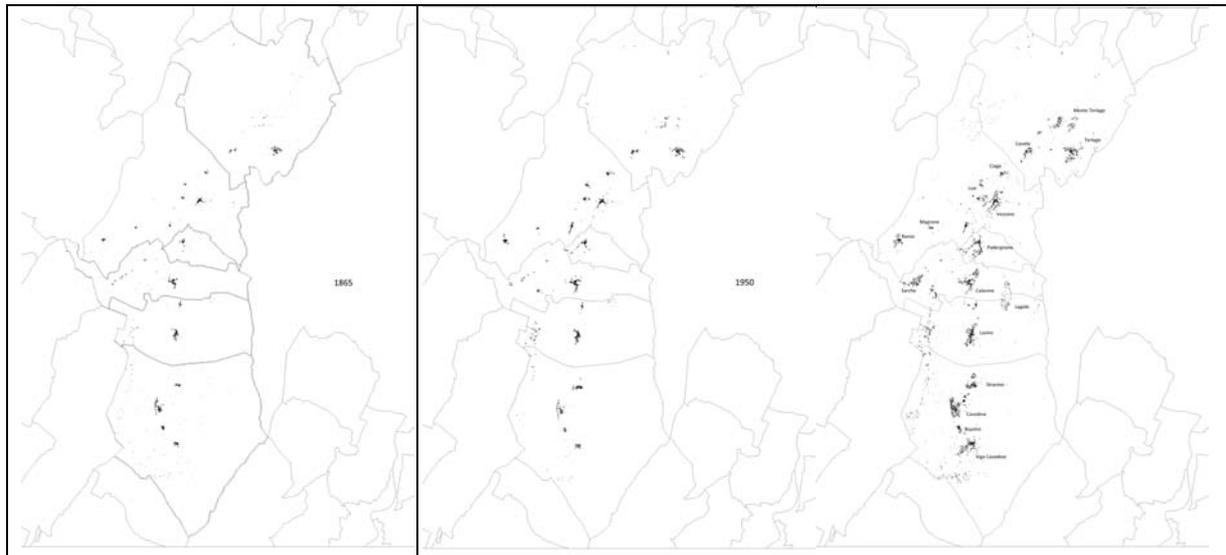


Figura 2. L'urbanizzazione della Valle dei Laghi. Da sinistra: 1885, 1950 e 2010.

L'attuale conformazione del territorio presenta una serie di laghi (dalla cui presenza trae origine il nome della valle) di origine diversa: di esarazione valliva (originati cioè dall'azione erosiva degli antichi ghiacciai: Lamar e di Terlagò); di sbarramento (Toblino, Santa Massenza e Cavedine) e di origine intermorenica (Lagolo). Inoltre va segnalato che l'idrografia e l'ecologia dei laghi maggiori, compresi nel bacino del Sarca, sono state notevolmente modificate da interventi a scopo idroelettrico conclusi intorno alla metà del Novecento.

L'urbanizzazione del territorio della Comunità della Valle dei Laghi (Figura 2) è caratterizzata dalla presenza di elementi ambientali di particolare importanza per la comprensione della successione spaziale degli insediamenti: in particolare l'esistenza degli specchi e dei corsi d'acqua (i laghi e i torrenti), la rete infrastrutturale di collegamento tra la Valle dell'Adige e l'Alto Garda trentino e l'articolazione della morfologia circostante. Questi aspetti del territorio sono andati a condizionarne in maniera determinante l'urbanizzazione. Oggi la Valle dei Laghi si presenta come un insieme di insediamenti fortemente sviluppati, che hanno giovato della loro collocazione tra due punti di forte attrazione viabilistica: il capoluogo Trento e il sistema Riva del Garda-Arco. L'urbanizzazione degli ultimi trent'anni, se da un parte ha messo in crisi il modello insediativo tradizionale,

dall'altra ha avviato la costruzione di una nuova identità e di un nuovo paesaggio. L'economia dell'area, per inciso, è retta principalmente dal sistema produttivo-artigianale ed agricolo, mentre è poco sviluppato il sistema dei servizi e del turismo.

La Valle dei Laghi – il cui ruolo è stato, per l'appunto, quello di “cerniera” tra il capoluogo, Trento, ed il polo ricettivo costituito dal sistema Arco-Riva del Garda – è caratterizzata da una recente consapevolezza identitaria, articolata soprattutto in un'offerta residenziale di buona qualità e con prezzi più convenienti. Tuttavia l'area è sempre stata considerata un'appendice – ora della Valle dell'Adige, ora del bacino del Sarca – sviluppando una scarsa autonomia identitaria. Basti pensare, in questo senso, che nella suddivisione territoriale del Trentino introdotta dal Piano urbanistico provinciale del 1967, la Valle dei Laghi era compresa dentro il territorio del Comprensorio della Valle dell'Adige, dominato dalla soverchia presenza della città capoluogo.

La redazione del Piano territoriale della Comunità può essere l'occasione per valutare la costruzione di una coscienza identitaria collettiva, mettendo in evidenza i caratteri di originalità di questo territorio e i temi progettuali che possono emergere nella costruzione di scenari di sviluppo e di crescita economica e sociale.

Il Tavolo di confronto e consultazione

La disciplina, in tempi recenti, si sta interrogando con rigore su quelle che possono essere le modalità per coniugare l'attenzione al consumo del suolo e le necessarie volontà di sviluppo economico, intese come condizione necessaria per l'uscita dalla stato di crisi in cui versa il nostro Paese. Le parole d'ordine legate alla regola delle 3R (Riduci, Riusa, Ricicla), vengono spesso immaginate (e applicate) a contesti urbani o metropolitani, solitamente impiegate nella risoluzione di vere e proprie emergenze ambientali e socio-economiche. Tuttavia si tratta di un processo virtuoso che può e deve essere applicato anche in contesti territoriali a più ampia scala e in situazioni non necessariamente legate all'urgenza. Il caso della Valle dei Laghi si presta ad essere una sorta di laboratorio: una Comunità dotata di una forte matrice paesaggistica e culturale (basti pensare al Lago di Toblino, una delle icone paesaggistiche più importanti delle Alpi dolomitiche) ripensa il proprio futuro sulla base di dogmi sostenibili, non per risolvere delle emergenze, ma per costruire, collegialmente, scenari di sviluppo plausibili e moderni.



Figura 3. Una seduta del Tavolo di confronto e consultazione e, a sinistra, l'esito di uno dei brainstorming.

Durante le sedute del Tavolo¹ (Figura 3) – un collettivo formato da amministratori (sindaci), tecnici e osservatori privilegiati della comunità locale – sono stati affrontati alcuni temi che dovranno, in un secondo tempo, sostanziare il Piano territoriale della Comunità. Per quanto riguarda il tema del riconoscimento identitario, ad esempio, la posizione dei componenti del Tavolo è sembrata orientata ad una chiara attenzione alla salvaguardia del territorio, con l'auspicio «che non si costruisca più»². L'immagine odierna della Valle dei Laghi sembra essere, in particolare, caratterizzata dalla presenza di «periferie ridenti e centri storici abbandonati», all'interno dei quali «ci sono degli edifici il cui restauro abbisogna di risorse». Occorre, proprio per questo, «urbanizzare nuovamente i centri storici», anche se è importante essere coscienti che si tratta di «centri storici “poveri”, non confrontabili con quelli delle città». Nel resto del territorio «si è costruito male, con indici edificatori troppo alti», secondo un'urbanizzazione «disorganizzata, irregolare suddivisa in tante strutture scarsamente utilizzate»,

¹ Chi scrive ha avuto l'occasione di seguire i lavori del Tavolo di confronto e consultazione della Valle dei Laghi, ancora in corso di svolgimento al momento della consegna di questo scritto, nelle vesti di facilitatore.

² Fra le virgolette frasi “intercettate” dal ricercatore durante il *brainstorming* del Tavolo.

con «tipologie edilizie avulse dalla tradizione» che hanno «dissipato il territorio agricolo» a causa anche di «concessioni edilizie agricole incontrollate». Nondimeno c'è la consapevolezza di «essere ancora in tempo per rallentare la corsa» ed il territorio della Valle dei Laghi rimane comunque «il meno urbanizzato del vecchio Comprensorio C5» grazie soprattutto al «limite e al valore dell'orografia naturale». Per il futuro sembra necessario «incentivare veramente il riutilizzo dei centri storici», prestando anche «attenzione ad un patrimonio edilizio degli anni Sessanta, obsoleto ma difficile da sostituire», attuando anche nuovi strumenti urbanistici, «preferendo i piani attuativi rispetto ai Prg».

Su tema dell'autosufficienza della Comunità, rispetto ai territori circostanti (ed in particolare gli «attrattori» storici di Trento e di Arco-Riva del Garda) emerge il bisogno di «partire dalla dotazione di servizi e dal forte volontariato, vera risorsa, scarsamente riconosciuta, della Comunità» e su questi è bene trovare un equilibrio «aumentando un po' l'indipendenza della valle ma anche la connessione con i territori circostanti», perché «è difficile, oggi, immaginare un sistema chiuso». In questo senso occorre «incentivare l'impresa artigiana, agricola e turistica», «aumentando il numero ed il ruolo dei centri di eccellenza». È quindi auspicabile la «creazione di un'identità diversa»: l'invecchiamento della popolazione obbligherà anche ad un «aumento dell'autonomia dei territori» e proprio per questo sarà «necessario creare servizi efficienti». La Comunità di valle, in questa visione «può essere un'occasione per individuare le priorità degli interventi».

Altro tema importante emerso nelle discussioni è quello relativo all'uso del suolo agricolo. Su questo aspetto i componenti del Tavolo hanno parlato di un settore caratterizzato «un tempo da un'economia di sussistenza ed orientata ai bisogni della famiglia del contadino, mentre oggi è più specializzata ed orientata ad offrire un prodotto per il mercato». Si tratta di «un'agricoltura che comunque “regge” anche in tempi di crisi» per la quale occorre «stare attenti a non mitizzare una certa idea – passata e non più riproponibile – di agricoltura». Oggi, quest'ultima, «si va a configurare come un'attività capitalistica» dalle caratteristiche quasi «industriali» dove «è diminuito l'uso di antiparassitari ed è aumentata la professionalità del settore».

Per evitare il «rischio di una progressiva monocultura» va, invece, promosso il «valore della biodiversità come una ricchezza imprescindibile del territorio» perché «la sostenibilità ambientale è un valore che va visto nel complesso di tutto il territorio». Occorrono quindi «scelte coraggiose», senza dimenticare che «nell'agricoltura la prima sostenibilità è quella economica», partendo dal concetto che «l'agricoltura cresce quando cresce anche il turismo» e che «portare gente nelle Valle dei Laghi non può che portare vantaggi anche all'agricoltura». In questa prospettiva, per rendere adatto il paesaggio al turismo, «non va ignorato il problema di alcuni campi invasi dai rifiuti» che devono essere necessariamente liberati.

Per quanto riguarda le progettualità che confluiranno nel piano, l'opinione del Tavolo, è orientata verso l'idea che «la qualità della Valle dei Laghi debba emergere anche dai prodotti delle aziende che in essa operano», «facendo rete tra le imprese», «ascoltando le tradizioni locali», «ampliando il dialogo» e «puntando su prodotti di nicchia, non solo alimentari». In pratica va considerato che «il marketing territoriale non riguarda solo l'agricoltura o il turismo, ma tutti i segmenti dell'economia» ed in questa visione occorre «rafforzare l'identità unitaria del territorio con prodotti diversificati» perché «gli obiettivi d'impresa possono essere diversi, ma devono essere tuttavia coordinati in un unico marchio», possibilmente puntando su «una produzione “bio” che riesca a stare sul mercato» nazionale ed internazionale.

La Valle dei Laghi sembra essere un territorio «caratterizzato da un'alta frammentarietà e, per questa ragione, è necessario dare alle immagini della valle un carattere di unitarietà» perché «l'identità territoriale è anzitutto visiva». Questo può essere fatto «coinvolgendo tutto il tessuto dell'imprenditoria» ed anche «utilizzando l'architettura per promuovere l'identità, anche moderna, del territorio».

Per «trovare l'eccellenza della Valle dei Laghi» può essere anche utile sfruttare l'immagine della morfologia della valle, facendo «un lavoro di promozione delle bellissime pareti rocciose», “vendendo” così le emozioni legate agli sport estremi e «valorizzando le tante manifestazioni che già sono presenti in valle» oppure «promuovendo la lavorazione del legno locale». Dal punto di vista economico, infine, il Tavolo ravvisa le necessità di «favorire la cooperazione» che deve essere considerata «una risorsa da sviluppare, ma attraverso la realizzazione in un marchio specifico», «coinvolgendo le imprese locali in un progetto di larghe vedute» promosso «dalla politica che deve “credere” nell'unione delle forze».

Conclusioni: La Valle dei Laghi: da «corridoio» a «comunità»

L'occasione di poter osservare da vicino il processo di pianificazione in atto, ed in particolare dei Tavoli di confronto e consultazione istituiti per legge, è stata un'opportunità per sistematizzare le modalità con cui le istanze di sviluppo maturate all'interno di una comunità possano trovare espressione e concretezza progettuale nelle scelte e nelle previsioni di piano. L'immagine che emerge dai confronti degli osservatori privilegiati che partecipano al Tavolo è quella di un contesto territoriale che non si accontenta di una – pur dichiarata – qualità della vita ma cerca dei nuovi scenari di sviluppo e di crescita. I filoni entro i quali questa consapevolezza intende esprimersi sono solo apparentemente legati ad immagini di sviluppo economico alla moda e prevalentemente orientate alla green economy. Le istanze progettuali della Valle dei Laghi sembrano emergere da un diffuso

affetto nei confronti del territorio e da una capacità di intravedere filoni di crescita dentro i temi dell'attenzione del territorio in chiave urbanistica e paesaggistica. La necessità di recuperare architettonicamente i centri storici oramai abbandonati (ricicla), di rivedere le forme degli edifici produttivi esteticamente non all'altezza del paesaggio circostante (riusa), di limitare fortemente l'uso del suolo a fini residenziali diffusi (riduci), di rilanciare l'agricoltura presente nell'area, puntando in particolare sulle nicchie di alta qualità (rilancia), rappresentano una sfida limpida all'interno dell'immaginario di sviluppo degli stakeholder. Una sfida che vale trasformare una valle-corridoio in una comunità unita e consapevole di sé stessa. Una sfida che ora la disciplina e l'apparato politico debbono saper cogliere e portare a compimento.

Bibliografia

- Andreatta G. (1975), *Bezirk e comprensorio nel Trentino: storia e prospettive di un'idea*, Saturnia, Trento
Provincia autonoma di Trento (1968), *Piano urbanistico provinciale*, Marsilio, Padova
Spagnolo G. (2012), *Documento preliminare al Piano Territoriale della Comunità della Valle dei Laghi*, Vezzano (Trento)
Zanon B., Franceschini A., (a cura di) (2011), *Il piano territoriale della comunità*. Numero monografico di Sentieri Urbani nr. 5.



**Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013**

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Riciclare contenitori e ridefinire contenuti in aree produttive dell'abbandono

Roberto Gerundo

Università di Salerno
Dipartimento di Ingegneria civile
Email: r.gerundo@unisa.it
Tel: 089 964123

Isidoro Fasolino

Università di Salerno
Dipartimento di Ingegneria civile
Email: i.fasolino@unisa.it
Tel: 089 964124

Maria Veronica Izzo

Università di Salerno
Dipartimento di Ingegneria civile
Email: mizzo@unisa.it
Tel: 089 964169

Abstract

La crescita e lo sviluppo della città è ormai giunta ad un punto di stallo. L'epoca dello sviluppo industriale e delle grandi espansioni urbane non sono più prospettive credibili e l'adeguamento della città esistente è tema ormai, da tempo, radicato nella disciplina urbanistica contemporanea.

In un quadro di austerità e scarsità di risorse, i governi locali devono saper affrontare, in modo innovativo e sostenibile, i temi della corretta organizzazione del territorio e la natura strategica e dimensionalmente rilevante delle aree produttive esistenti, esito di parziali attuazioni, dismissioni e consistente sottoutilizzazione, suggerisce un loro trattamento organico e flessibile, tendenzialmente orientato a consentire una acquisizione di territorio urbano da destinare ad attrezzature e servizi necessari a una città di elevata qualità urbana. Rappresenta l'occasione per una sperimentazione in tale senso la redazione di un piano urbanistico comunale e il relativo percorso partecipativo. Si propone un modello di intervento ipotizzato per il Comune di Castel San Giorgio.

Parole chiave

produttivo dismesso, risparmio suolo, riconversione urbanistica

Il contenimento del consumo di suolo nel rinnovato riequilibrio territoriale

La domanda di manutenzione e funzionamento della città, auspicando una riduzione di sprechi ed una maggior efficienza nell'uso di risorse (economiche, ambientali, urbanistiche, energetiche), in un'epoca in cui lo sviluppo industriale e le grandi espansioni urbane non sono più prospettive credibili, induce a rivedere consolidate categorie di pensiero e di azione e ad avviare una politica strutturalmente incardinata nella pianificazione urbanistica, capace di produrre città nel lungo periodo.

In un quadro di austerità e scarsità di risorse, i governi locali devono saper affrontare, in modo innovativo e sostenibile, i temi della corretta organizzazione del territorio, mediante: riduzione di sprechi ed efficienza nell'uso di risorse (economiche, ambientali, urbanistiche, energetiche); maggiore sobrietà ed efficacia nei progetti urbani e infrastrutturali; coinvolgimento del più ampio numero di attori; piena applicazione della sussidiarietà verticale (pubblico-pubblico) e sperimentazione di quella orizzontale (privato-pubblico);

comportamenti degli amministratori improntati ad un uso più consapevole e responsabile dei beni collettivi e privati disponibili.

L'attenzione al consumo di suolo è ormai consolidata, obiettivo prioritario da condividere a tutti i livelli di programmazione e di pianificazione urbanistica e territoriale, nel quadro di politiche di sussidiarietà e cooperazione interistituzionale; la ricerca di idonee modalità per la sua misurazione si rafforza sempre più, mirando ad un buon livello di *sostenibilità* per poter procedere al riequilibrio territoriale resosi necessario a seguito dei forti fenomeni di urbanizzazione diffusa verificatisi negli ultimi decenni, in modo più o meno analogo, su tutto il territorio nazionale.

Le *aree dismesse*, le *aree inedificate intercluse*, i *residui di piano* e le *frange urbane* assumono notevole rilievo in merito alla questione del *consumo di suolo*. Alla luce di tali temi, è possibile ipotizzare forme di *ri-centramento* e di *ri-dimensionamento* della città.

Effettuare trasformazioni urbanistiche in aree industriali dismesse, luoghi che spesso si presentano come ambienti profondamente desolanti e insicuri, significa effettuare un consumo di suolo efficiente, accrescendo la densità urbana e i vantaggi per l'immediato intorno.

Si tratta generalmente di estese superfici a destinazione funzionale produttiva, caratterizzati dalla presenza di grandi involucri edilizi non più in esercizio, divenuti il simbolo della dismissione e dell'abbandono. Gli interventi di recupero di questi suoli in stato di degrado rappresentano il potenziale motore della riqualificazione urbana della città.

La natura strategica e dimensionalmente rilevante delle aree produttive esistenti, esito di parziali attuazioni, dismissioni e consistente sottoutilizzazione, suggerisce un loro trattamento organico e flessibile, tendenzialmente orientato a consentire, nelle aree da trasformare mediante rifunzionalizzazione e riqualificazione, una acquisizione di territorio urbano da destinare ad attrezzature e servizi, verde, spazi pubblici e infrastrutture necessarie a una città moderna e di elevata qualità urbana. In tali aree deve essere prevista una collocazione mista ed equilibrata di destinazioni d'uso produttive (industriali, artigianali, media e grande distribuzione di vendita), terziario-direzionali e residenziali, anche di edilizia sociale, idonea a definire, in modo articolabile nel tempo e variabile per ciascun comparto, carichi entro limiti che garantiscano l'equilibrio tra le funzioni, sia all'interno dell'intera area che tra i comparti.

Tali potenzialità possono essere esaltate dalla presenza di nodi delle reti infrastrutturali o dalla previsione di infrastrutture strategiche capaci di determinare effetti di catalizzazione in territori di area vasta intermedia, considerando l'effetto volano che tali fattori possono determinare nei confronti degli investimenti privati.

I singoli comuni dovranno sempre più per il futuro preventivamente verificare la possibilità di *non consumo* di ulteriore suolo, ovvero di necessario ricorso al *consumo* di nuovo suolo, evitandone in ogni caso lo *spreco* e privilegiando il *dismesso*, l'*inedificato*, i *residui di piano* e le *frange urbane* da densificare e riqualificare, prevedendo modalità di misurazione e di *controllo* affinché, all'interno dei piani, siano adottate *forme insediative dense e compatte*.

La sostenibilità sociale nella riconversione degli insediamenti produttivi dismessi

Da un punto di vista urbanistico, la pianificazione di nuovi insediamenti industriali è un argomento sempre molto delicato e controverso, poiché, se da un lato garantisce il necessario sviluppo economico, così da apparire inevitabile, dall'altro la collettività ne teme le possibili conseguenze in termini di impatti ambientali o di rischi per la salute o ne percepisce semplicemente le limitazioni in termini paesaggistici.

In linea con il rafforzarsi di nuove esigenze di riequilibrio territoriale, oggi più che mai diventa tema delicato anche quello del *ri-uso* di intere parti di territorio, aree dismesse e/o sottoutilizzate; la redazione di un piano urbanistico comunale, con il relativo percorso partecipativo, rappresenta l'occasione per una sperimentazione di un nuovo approccio ai temi connessi alla rivitalizzazione di tali insediamenti.

Appare sempre più rilevante il grado di accettazione ricevuto dal contesto sociale in cui si va ad operare e a programmare scelte future di assetto del territorio: non è più sufficiente, per acquisire consenso nella comunità locale, creare occupazione e mitigare gli impatti ambientali; diventa strategico anche riuscire a spendere la propria immagine sul fronte sociale, con ricadute locali (a servizio degli stakeholders del proprio territorio) o internazionali (progetti di solidarietà verso zone svantaggiate del mondo), con un approccio di *compensazione* degli impatti generati. E' rappresentativo, in questo senso, l'output del processo partecipativo relativo al Comune di Castel San Giorgio¹ che ha avviato la redazione del *Piano urbanistico comunale* (Puc)².

¹ Il comune di Castel San Giorgio si colloca nella media valle del Sarno, in posizione intermedia tra la pianura dell'Agro nocerino-sarnese ad ovest e dell'alta Valle dell'Irno ad est. Si estende su una superficie di 13 kmq e conta circa 13.411 abitanti (Istat 2011), per una densità di 1.056 abitanti/kmq ed è caratterizzato da una struttura insediativa policentrica articolata in 11 centri, oltre il capoluogo.

² L'Amministrazione comunale ha affidato la redazione del nuovo strumento urbanistico al proprio Ufficio Tecnico con il supporto scientifico del Gruppo di Tecnica e Pianificazione Urbanistica dell'Università di Salerno.

La vivace e propositiva partecipazione della comunità locale e di tutti gli attori che gravitano sul territorio comunale ha dimostrato la notevole utilità di un ampio coinvolgimento di tutte le *parti* nella costruzione di scenari futuri di progetto e la necessità della *costruzione del consenso* per qualsiasi attività di programmazione, confermando l'attuale attenzione al contenimento del consumo di suolo e la necessità, nella fase di austerità e l'attuale complessiva scarsità di risorse pubbliche, di un nuovo approccio, più sobrio, ai temi dell'organizzazione della città e del territorio, soprattutto partendo dal recupero e *riciclo* dell'esistente e dell'intero patrimonio dismesso e/o sottoutilizzato presente in ambito comunale.

Nel corso di numerosi incontri propedeutici all'elaborazione del Preliminare di Piano, così come previsto dalla normativa regionale vigente sul governo del territorio; hanno partecipato diversi soggetti politici, culturali, sociali, della scuola, tecnici ed economici, portatori di interessi generali e diffusi sull'intero territorio comunale. E a conferma di quanto fin qui premesso, è emersa, sin dall'inizio, la necessità di una pianificazione non calibrata su nuove espansioni, piuttosto rivolta ai servizi per una maggiore vivibilità, con l'obiettivo di rilanciare il territorio comunale in una dimensione di area vasta, implementando e promuovendo qualità ed eccellenze, sia storico-archeologiche e paesaggistiche, sia le manifatture tipiche e tradizionali (pasta, ricami, legno, ecc...).

Si è auspicato un recupero dell'esistente, promuovendo nuove forme di fiscalità urbana, quale leva per il recupero del patrimonio edilizio sottoutilizzato e si è più volte fatto riferimento all'opportunità di uno scenario futuro che contempra l'implementazione dei *contenuti, costruendo sul costruito*, avendo come fine ultimo il contenimento del consumo di suolo, nell'ottica della tutela e valorizzazione delle zone agricole, nonché della storica vocazione agricolo-manifatturiera del comune; tutto al fine di migliorare la qualità della vita e posizionare Castel San Giorgio in un ambito territorialmente più vasto, implementandone la competitività.

In questi termini, è stato evidente l'irrimediabilità di una valorizzazione della posizione *geografica* del Comune, che, con al suo interno lo svincolo autostradale A30, si pone come cerniera strategica tra Agro Nocerino-sarnese e Valle dell'Irno, e dell'utilità di integrare in chiave logistica e produttiva proprio quella porzione di territorio, per rilanciare l'intero comune in una dimensione di area vasta che lo possa porre in rete con le realtà limitrofe, costruendo un insieme di soluzioni capaci di attrarre funzioni e attività.

Quest'area a ridosso dello svincolo autostradale A30 in località Trivio/Codola³ si presenta particolarmente *fertile* per un approccio di *ri-uso* dell'esistente, perché presenta al suo interno una quota parte di aree dismesse e/o sottutilizzate; è una parte di territorio in cui si *accumula* quasi l'intero patrimonio produttivo comunale, un'area riconosciuta all'unisono anche dalla comunità locale proprio nel corso del processo di partecipazione iniziale quale grossa potenzialità per implementare lo sviluppo della realtà sangiorgese. (Figura 1) E' la parte di territorio che più di tutte esplicita la tradizionale vocazione manifatturiera del comune: ricami, pasta, legno, calzature, tutte qualità ed eccellenze che hanno caratterizzato l'intera produzione, soprattutto degli anni precedenti, di Castel San Giorgio, ma al contempo, per la presenza di grandi industrie e infrastrutture.

Assecondando quanto emerso dal processo partecipativo, cercando ossia di perseguire l'obiettivo generale di valorizzazione e rilancio dell'identità locale e della competitività territoriale (risorse umane, luoghi, storia, culture, attività produttive) attraverso il *rilancio dell'economia locale, il perseguimento dell'integrazione territoriale, il miglioramento dell'accessibilità territoriale e del sistema viario urbano e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali*, per quell'area si è ipotizzato un unico grande *polo di riconversione* a sostegno della crescita socio-economica del comune, nel tentativo anche di rivitalizzare il protagonismo imprenditoriale locale. In sintesi, si è riconosciuta l'opportunità di mettere in campo un progetto di sviluppo capace di porre rimedio all'attuale condizione sottoutilizzata, disarmonica e frammentata dell'area al fine di restituirla al tessuto insediativo e produttivo locale.

Un unico polo caratterizzato dalla concentrazione di microattività, non solo produttive, ma prevedendo una *mixité* funzionale (*residenziale, artigianale, logistico, direzionale, commerciale*) dalla gestione unitaria ed integrata di infrastrutture e servizi centralizzati idonei a garantire gli obiettivi di sostenibilità insediativa.

³ Il comune di Castel San Giorgio è caratterizzato da una diffusa frammentazione insediativa articolata in 11 frazioni: Torello, Aiello, Campomanfoli, Santa Maria a Favore, Cortedomini, Santa Croce, Lanzara, Casalnuovo-Taverna, Fimiani, Castelluccio, Trivio-Codola

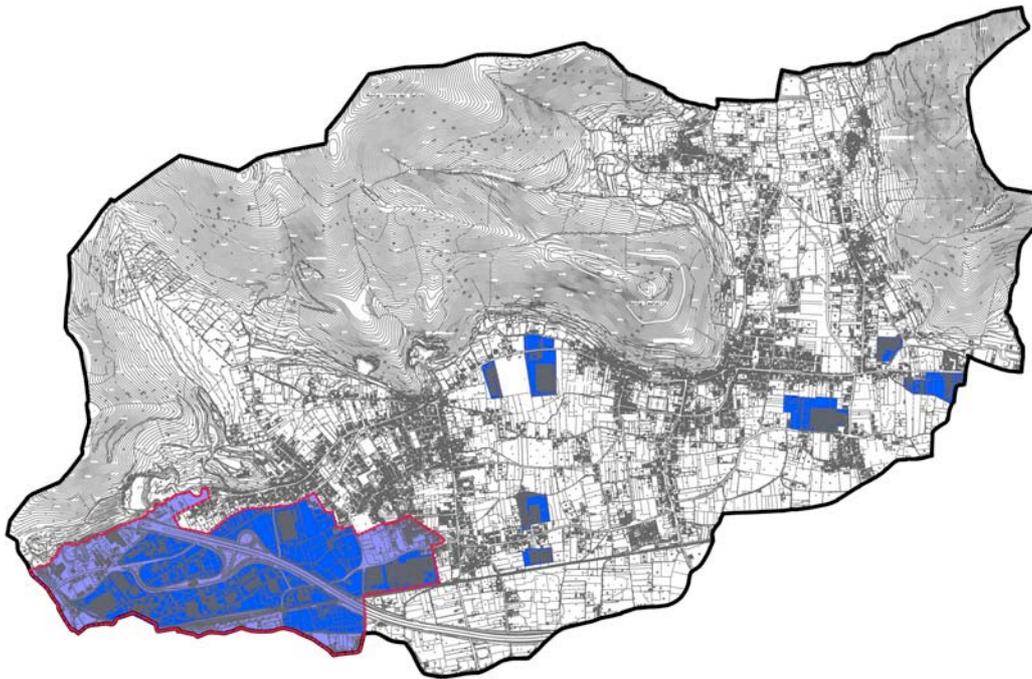


Figura 1. Comune di Castel San Giorgio: polo di riconversione ai margini occidentali e aree produttive diffuse sul territorio comunale.

Nuove azioni per nuovi contenuti

Programmare quale progetto di sviluppo per un territorio di medie dimensioni, come quello di Castel San Giorgio, un unico grande polo di riconversione, nell'ottica di un sempre più attento contenimento del *consumo di suolo*, assecondando anche la fortunata natura strategica della sua posizione geografica per la presenza dello svincolo autostradale, equivale a trasformare la visione attuale delle aree industriali in luoghi di elevata qualità architettonica ed eco-compatibilità. Non più aree marginali e slegate dal contesto urbano, ma vere e proprie *risorse*, partecipi dei flussi che coinvolgono le città, e al contempo generatrici di investimenti ed occupazione; tentativo di suggerire approcci diversi e innovativi alla pianificazione del territorio e alla gestione imprenditoriale.

Primo step nel perseguimento di tale obiettivo è senz'altro un'attenta *analisi dell'esistente*: indagini dirette ed indirette per indagare sia la domanda qualitativa e quantitativa in termini di logistica, funzioni da insediare e gestione di rifiuti e di energia, sia l'offerta in termini di residui di piano e aree dismesse e/o sottoutilizzate.

Nel caso specifico, si è proceduto con un'approfondita ricognizione e specifica valutazione dello stato di attuazione del piano vigente; sono state elaborate delle schede di indagine che potessero poi sostanziarsi in una vera e propria *anagrafe del dismesso e dell'inattuato*, così da quantificare e qualificare le aree effettivamente disponibili alla riconversione.

Al contempo, si è analizzato per il territorio in esame il trend evolutivo riferito all'ultimo decennio della domanda di insediamento di funzioni industriali, commerciali e artigianali; tale verifica ha suggerito le nuove funzioni da insediare e, risultando un importante decremento delle categorie industriali e commerciali, si è ipotizzato un mix funzionale che integrasse residenze (con una quota parte di *social housing*), direzionale e logistica.

Tutto ciò nell'ottica della necessaria integrazione sia tra le funzioni esistenti e da insediare, sia tra l'intero *insediamento rivitalizzato* e il resto del territorio comunale. Data infatti la contiguità tra il polo di riconversione e il tessuto residenziale del centro urbano, nonché la stretta integrazione relazionale tra i due insediamenti, le aree di progressivo insediamento del polo hanno richiesto una progettazione di dettaglio al fine di perseguire una qualità edilizia ed urbanistica adeguata all'obiettivo di costruire un vero e proprio pezzo di città.

La sperimentazione per il polo Trivio-Codola nel Comune di Castel San Giorgio è stata l'occasione per tentare di tracciare delle linee guida per una *metodologia* per interventi in aree produttive dismesse e/o sottoutilizzate in ambiti comunali e sovracomunali.

Uno dei principali obiettivi è produrre un *effetto città*, in grado di mitigare l'impatto ambientale, generalmente degradante, di un agglomerato a destinazione produttiva di notevoli dimensioni; ciò deve perseguirsi anche tramite dotazioni impiantistiche, tecnologiche ma anche organizzative e gestionali, ai fini dell'efficienza insediativa nel suo insieme.

Ai fini progettuali, sono stati metodologicamente individuati tre sistemi di riferimento:

- sistema insediativo;
 - sistema infrastrutturale;
 - sistema ambientale;
- per ciascun sistema, sono tracciate le *azioni* per il perseguimento di uno specifico obiettivo riconosciuto.

Tabella I: *Obiettivi e azioni per il sistema insediativo*

Sistema insediativo	
Obiettivo	Riordino e riqualificazione insediativa morfologica e funzionale
Azioni	a) Razionalizzazione e diradamento mediante ristrutturazioni urbanistiche o edilizie, sostituzioni edilizie, demolizioni; b) Flessibilizzazione per consentire interventi di frazionamento o accorpamento di lotti o edifici; c) Riconversione dell'esistente in una ampia gamma di destinazioni urbanistiche, promuovendo la mixitè funzionale (artigianale, commerciale, direzionale, servizi alle imprese, edilizia residenziale sociale); d) Realizzazione di impianti per la produzione di energie alternative; e) Cessione di suoli per la realizzazione di attrezzature pubbliche o di uso pubblico, e di superfici per il miglioramento della mobilità

Tabella II: *Obiettivi e azioni per il sistema infrastrutturale*

Sistema infrastrutturale	
Obiettivo	Sviluppo della logistica
Azioni	a) Qualificazione e implementazione infrastrutturale per incrementare l'appetibilità strategica dell'area; b) Sviluppo di una rete stradale di distribuzione autonoma collegata efficientemente alla viabilità extraurbana; c) Monitoraggio dello stato di attuazione delle previsioni urbanistiche produttive

Specificando il livello di dettaglio normativo, sono stati individuati *criteri progettuali* per il perseguimento della *qualità insediativa*; a titolo esemplificativo:

1. la *piattaforma stradale* dovrà prevedere sezioni tipo comprendenti: corsie ciclabili, marciapiedi, aree di sosta, filari alberati con continuità lungo il tracciato della rete viaria;
2. tutti gli *snodi* della viabilità interna all'agglomerato e di raccordo con la rete stradale esterna dovranno essere progettate come rotonde, al fine di ottenere più elevati livelli di efficienza del sistema della mobilità complessiva dell'area;
3. ciascun *lotto*, oltre a prevedere l'arretramento della recinzione da destinare, piuttosto che a golfo di manovra degli automezzi, ad aree di spazi a verde e parcheggi, dovrà prevedere una latitante pista di accesso e sosta per i veicoli da trasporto (mezzi meccanici, autotreni, tir, autoarticolati, ecc.) tale da consentire l'immediato sgombramento della sede stradale.
4. i *fronti strada* dei lotti devono essere alberati mediante doppio filare (salvo quanto già previsto dalle norme in corrispondenza delle intersezioni);
5. le *recinzioni* dovranno rispondere a elementi-tipo, anche con riferimento alla parte a luce, fissando il disegno dell'inferriata che sormonta il muretto di base;
6. ciascun lotto dovrà prevedere/contenere una adeguata dotazione di verde e parcheggi, assicurando un idoneo rapporto di permeabilità.

Tabella III: *Obiettivi e azioni per il sistema ambientale*

Sistema ambientale	
Obiettivo	Sostenibilità energetica e ambientale
Azioni	<p>a) Ottimizzazione energetica degli insediamenti mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - produzione energie rinnovabili - efficienza energetica degli edifici - permeabilità dei suoli - recupero del patrimonio edilizio esistenti mediante interventi volti alla riconversione - orientamento degli edifici <p>b) Impiego di materiali</p> <ul style="list-style-type: none"> - utili alla riduzione dell'isola di calore - adeguati a contesti urbani (arredi, illuminazione, recinzioni, finiture, ecc.) (costruzione di parti di città) <p>c) Organizzazione del verde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di compensazione ambientale - di mitigazione ambientale <p>in continuità con aree verdi esistenti e piantumate con essenze arboree autoctone (micro-rete ecologica)</p>

Il progetto di riconversione prevedere incentivi all'intervento mediante la previsione di *premierità edilizie*, anche per favorire la delocalizzazione delle attività artigianali e terziarie dal centro urbano verso la nuova area rivitalizzata, con riconversione dei volumi di provenienza in attività residenziali e commerciali.

Prime conclusioni

Ridefinire contenuti riciclando contenitori in aree produttive dismesse e/o sottoutilizzate nell'attuale panorama contemporaneo comporta il perseguimento di elevati standard di qualità rispondenti a criteri di sviluppo sostenibile, richiamando precise performances ambientali d'eccellenza, in grado di garantire non solo la tutela dell'ambiente quanto soprattutto l'eco-efficienza dell'intero intervento.

Da un punto di vista urbanistico, *ri-usare* parti di territorio contribuisce inevitabilmente a contenere il consumo di suolo, con particolare riguardo alla salvaguardia del territorio agricolo, e concorre a ridurre la dispersione insediativa.

Con riferimento al concetto di *governance*, tale approccio è assolutamente occasione di sperimentazione di forme innovative di sussidiarietà orizzontale (pubblico-privato), nell'individuazione di strategie comportamentali che rendono più rapida ed efficace la programmazione, realizzazione e gestione di interventi di riqualificazione funzionale di tali aree, la cui sostenibilità si valuterà necessariamente in termini complessivi, includendo non solo gli aspetti ambientali, ma anche, inevitabilmente, quelli sociali ed economici.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

La linea e il circolo: Taranto, Baltimore

Irene Guida

IUAV Università di Venezia
Dipartimento di culture del progetto
Email: ireneguida@iuav.it

Abstract

La modernità ha costruito narrazioni demiurgiche delle azioni sul territorio che si basano sull'idea di progresso, la cui figura di riferimento è una linea, la cui modalità è il conflitto. Esistono però narrazioni che non descrivono conflitti ma generazioni successive e cicliche, la cui figura di riferimento è il cerchio. Attraverso la descrizione di due territori e di due città, Taranto e Baltimora, questo testo si propone di osservare un mutamento di paradigma nella descrizione del territorio, delle sue risorse, e in definitiva del concetto di natura e artificio.

Parole chiave

Cicli di vita, Taranto, Baltimora.

Introduzione

Un viaggio in autobus in una estate calda di agosto, nel pieno di una crisi economica lunga e non congiunturale, con gli operai pendolari che stanno per iniziare il turno pomeridiano di lavoro in una grande fabbrica del Sud Italia nel vivo dello scandalo di un dilemma inedito: scegliere tra il diritto al lavoro e quello alla tutela della salute (Guida 2013).

Una città sulla costa atlantica degli Stati Uniti, a pochi chilometri di distanza dalla più importante capitale del mondo, dove la speculazione edilizia vanta una tradizione secolare, e dove le ricerche degli ecologi mettono in guardia dal nascere di una nuova forma di segregazione, quella della qualità ambientale (McGrath 2008).

La grande fabbrica è l'Ilva di Taranto, la città statunitense è Baltimora. Due racconti paralleli e molto distanti per scala, storia e tradizione, che però hanno alcuni tratti in comune e qualche lezione da cui potere imparare una riconfigurazione anche delle pratiche e del sapere degli urbanisti, perché se è vero che riciclo e riuso sono una forma di riduzione dell'entropia, è anche vero che senza una nuova forma e una riconfigurazione dei nostri saperi sarà difficile immaginare un futuro diverso perché non saremo in grado di cogliere le potenzialità proprie dei territori.

La lezione che la vicenda dell'Ilva propone è quella di un paradigma di sviluppo che contrappone spazio banale e spazio reale, a scapito del secondo, producendo conflitti. La lezione di Baltimora è che non basta per la rigenerazione urbana pensare solo in termini di efficienza allocativa di risorse economiche e finanziarie, ma occorre mettere in campo dei saperi diversi, che vanno dalla biologia, alla botanica, dall'antropologia, all'ecologia, allo studiare un territorio in tempi lunghi.

La conseguenza è che il concetto di natura così come ci è familiare e noto non esiste più, così come non è più possibile distinguere cicli puramente naturali da cicli tecnologici, perché le due categorie sono troppo ibride e le protesi tecnologiche ci precedono (Baudrillard 1994, cap. Maleficent Ecology: 78-88). Da cui l'aporia di testi à la Cradle to Cradle (McDonough and Braungart 2008), che propongono la scissione di cicli naturali e artificiali per ottenere una trasformazione energetica ottimale.

Ritratti



Figura 1. Queste foto sono state scattate lungo il viaggio di andata in autobus con gli operai che attraversano l'altopiano delle Murge e arrivano all'ILVA, sulla costa ionica, nell'agosto del 2012. Tutti, compresi gli autisti degli autobus, avevano il terrore della chiusura della fabbrica, nessuno di loro si poneva il problema del disastro ambientale, perché vivevano lontani, tantomeno temevano per la propria salute. Mentre avevano ben presente il rischio di perdere il posto di lavoro. I più anziani avevano un turno ridotto e lavoravano i campi, i piccoli appezzamenti che si tramandano nelle famiglie e che sono il risultato delle riforme agrarie. Alcuni dicono male applicate, ma applicate quanto basta a integrare orari ridotti di lavoro con un'attività che consente di ottenere un margine di guadagno tale da continuare il lavoro nei campi.

Corpi



Figura 2. Il turno cambia. Ce n'è uno dalle otto del mattino fino alle tre del pomeriggio, un altro dalle tre del pomeriggio alle dieci di sera, un terzo fino alle cinque del mattino, poi c'è la manutenzione ordinaria degli impianti. Si riprende il giorno successivo. Questo è il cambio di turno pomeridiano.

Acciaio tra gli ulivi

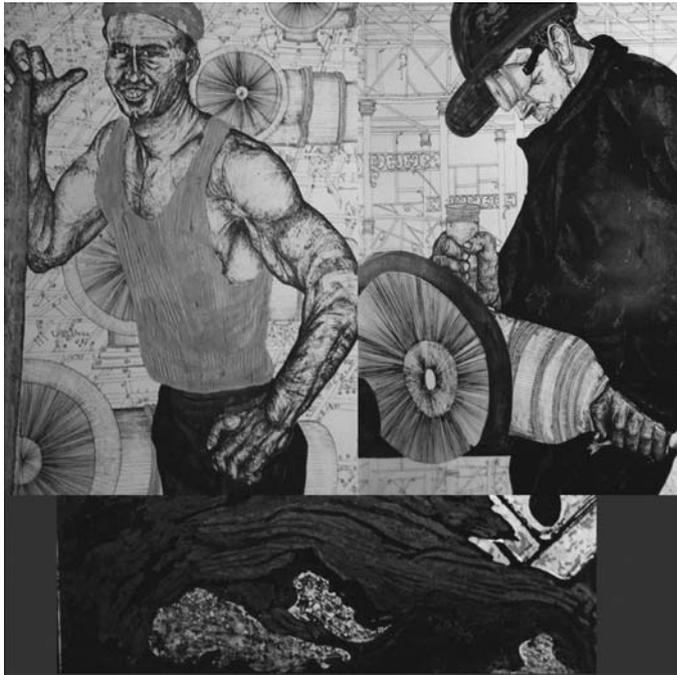


Figura 3. Disegni di Flavio Costantini, in "Acciaio tra gli ulivi", Italsider 1961. In questo libretto l'Italsider raccontava il paesaggio e le facce della grande trasformazione industriale portata dalla fabbrica di acciaio.

ILVA, Taranto 1961 – 2012

Italsider: Acciaio tra gli Ulivi (Italsider, 1961) è un testo pubblicato dall'Italsider nel 1961 in cui parole e immagini si alternano nel raccontare gli inizi dello "sviluppo" del territorio indotto dalla costruzione del polo industriale (Guida 2007). Tre anni dopo lo stabilimento inizierà la produzione.

Il libretto contiene delle serigrafie e due saggi brevi ed è un auto-rappresentazione. Gli autori, che sono "la voce" dell'industria, dicono molto del contesto e delle aspirazioni di allora e delle ambiguità non ancora risolte, forse ne svelano molti lati in ombra. Le serigrafie sono di Flavio Costantini, grafico e pittore romano autodidatta che, dopo essere stato capitano della Marina Militare, era diventato famoso per avere raccontato con le sue immagini senza prospettiva, come icone bizantine, le figure più importanti del pensiero anarchico. In questo libretto le sue immagini illustrano uno scritto fra l'antropologico e il sociale di Mario Pomilio, uno scrittore napoletano presentato nell'introduzione come: «meridionale di Napoli, con interessi che di solito si attribuiscono agli scrittori del Nord, quelli che vivono in mezzo alle macchine. Ha scritto un romanzo, "Il Nuovo Corso", in cui si agitano i problemi dell'industria automatizzata e dei suoi rapporti con l'individuo e la collettività».

Un secondo testo è a cura di un esperto di origini tarantine, Giuseppe di Nardi (Spinazzola, TA 1911 – Roma, 1992). Di Nardi è un economista, esperto di politica monetaria, di mercato del lavoro, di controllo sociale del mercato e pianificazione regionale, allievo di Giovanni De Maria. Giuseppe di Nardi fu consulente di molti enti pubblici, e una delle voci fra le più influenti a sostegno del Polo Industriale a Taranto. Fra le moltissime cariche istituzionali che ha ricoperto nella sua vita, c'è quella di direttore della società pubblica dei cantieri navali militari di Taranto, quella di consulente della Banca Commerciale Italiana, nonché la presidenza dell'associazione dei commercianti di olio di oliva.

Questa auto-rappresentazione non ci presenta una fabbrica, ma quali cose la fabbrica cambierà, e come lo farà. Il caso di Taranto, così come presentato nelle pagine di questo libro, è il caso di una modernità anomala, perché avviene tardi, rispetto alle ambizioni di competizione con il resto dell'occidente industrializzato. In questa auto-rappresentazione, la modernità arriverà grazie all'unico episodio di capitalismo mai avvenuto nel contesto pre-moderno della Penisola Salentina: la costruzione della nuova acciaieria e del cementificio che ne utilizza le scorie (loppe d'altoforno) per produrre cemento Portland ad alta resistenza.

Quando nel 1965 Giuseppe Saragat visita Taranto e l'Italsider, esiste la CECA, Comunità economica del carbone e dell'acciaio, l'Unione Europea è ancora un'utopia lontana e la generazione Erasmus non è ancora nata. A Taranto c'è un porto militare che non ha più commesse militari, ideale per trasformarsi in un hub logistico che importi carbone per alimentare una centrale elettrica, produrre acciaio e utilizzare le scorie per il cemento. Ci sono anche molte cave di calcare e magnesio, molta manodopera a basso costo, il sito è perfetto. Unico neo, la localizzazione. L'industria dell'acciaio in Italia ha le sue sedi storiche a Piombino, in Toscana, a Bagnoli e a

Cornigliano, in Liguria. Ilva è infatti il nome latino dell'isola d'Elba, dove si estraeva il carbone per le fabbriche di Piombino. L'acciaio di stato è sul Tirreno.

La localizzazione a Taranto non fu facile da ottenere, e sarebbe stata impossibile senza la retorica dello sviluppo. Per questo era necessaria la descrizione di Taranto come città senza infrastruttura, isolata e bisognosa di un intervento poderoso. D'ora in poi questa sarà la strategia principale utilizzata per concentrare interventi, ordinari e straordinari, per concentrare infrastrutture e investimenti intorno a un'unica industria, quella dell'acciaio. Anche i documenti di Piano, spesso non attuati fino in fondo, come il Piano Tekne (AA. VV. 1962), testimoniano questa scelta di concentrare il futuro della città su un unico, grande monopolio industriale. Questo che segue è il racconto breve della nascita di un polo territoriale produttivo fra i più grandi d'Europa (Negri Zamagni, Sanfilippo 1988).

Figure lineari, figure circolari

Se pensiamo adesso alle razionalizzazioni territoriali dovute al tipo di energia utilizzata, ci rendiamo conto che il modello è stato quello della distribuzione di energia in un motore a vapore. E la figura del corridoio, comune sia alla distribuzione di energia, che alla effettiva figura assunta dalle infrastrutture territoriali, acquista un significato tutt'altro che banale. Il passaggio dell'alimentazione del motore dal carbone al petrolio non ha fatto altro che intensificare sia il consumo di energia, che l'intensità del suo sfruttamento. Le reti globali hanno assunto e rimpiazzato in grande dimensione le stesse figure distributive delle istituzioni totali.

A questo paradigma si sta sostituendo un altro, basato sulla circolarità degli effetti di reazione e azione dinamica fra le componenti differenti di ecosistemi. Da un lato questo impone di ripensare i livelli di lettura del territorio in termini sistemici (McHarg 1995), dall'altro questo implica pensare in termini di regolazioni dinamiche di flussi di materia in cui il limite fra naturale e artificiale diviene molto difficile da segnare e tutto assume la forma dello scarto, del dross (Berger 2007). Parlare di cicli di vita significa questo, leggere il territorio come ecosistema, pensarlo come una forma dinamica (Pickett, White 1984). La vicenda di Baltimora e la comunità di studiosi che gravita intorno al Baltimore Ecosystem Study racconta come si stia sviluppando questo nuovo paradigma.

Due, soli



Figura 4. In basso, l'area del porto, Downtown Baltimore. Una domenica pomeriggio di luglio, un uomo bianco in piedi davanti al monumento per le vittime di Auschwitz. In alto, i dintorni di Druid Park, nel tessuto consolidato di Baltimore. Campo e contro campo intorno a un uomo da solo, senza denti, che fuma una sigaretta.

Baltimore

Baltimora è una città portuale sulla costa orientale degli Stati Uniti che deve il suo sviluppo precoce rispetto alle altre città rivali grazie alla presenza dei cantieri navali che producevano navi commerciali note per la loro velocità (Gottmann 1964).

Con lo sviluppo della rete ferroviaria nel primo quarto dell'ottocento e poi della rete stradale dai primi del novecento, che hanno permesso a una serie di villaggi costieri e di stazioni di posta di diventare città polari

allineate lungo corridoi di trasporto, l'importanza di Baltimora e la sua capacità competitiva sono diminuite, fino al crack definitivo del grande incendio del 1904, che è un caso eclatante di noir urbano (Petersen 2004).

In una tranquilla domenica di febbraio, alle undici del mattino un passante nota del fumo al quarto piano di un edificio in mattoni rossi vicino al porto. Una serie successiva di esplosioni espande l'incendio a tutta l'area del porto, a mezzanotte i corpi dei pompieri di Washington non riescono ad avvitare le proprie pompe ai bocchettoni municipali di Baltimora, per questo si decide di usare la dinamite per fermare l'incendio. In tre giorni tutta l'area del porto è un cumulo di macerie. L'unica testimonianza che rimane di questa città sono le carte dettagliate delle compagnie di assicurazione. Simbolicamente, questo è l'inizio di Megalopoli, del corridoio urbano continuo che corre da Boston a Washington.

Da questo momento in poi, la città portuale, che vive sostenuta dal vapore e dalle navi, diventa un luogo di pura speculazione economica. Fino alla condizione paradossale in cui si trova oggi, densamente spopolata per grandi tratti, attraversata da grandi autostrade, abitata da neri poverissimi, set apprezzato di serie poliziesche molto note (Olson 1980).

Gli ecologi del Baltimore Long Term Ecosystem Study ("Baltimore Ecosystem Study" 2012) lavorano oggi su una definizione dinamica del territorio, dove le macchie ecologiche non sono definite una volta e per sempre dal tipo di specie colonizzatrice o dal tipo di insediamento abitativo (Steward T. A. Pickett and White 1985). Hanno piuttosto cercato di sviluppare sistemi anche di rappresentazione che mostrino la dinamica delle interazioni fra le diverse tessere del mosaico territoriale (Marshall and McGrath 2007), includendo nelle macchie in modo indifferente l'habitat umano e quello vegetale, per esempio. Questo vuole dire togliere la differenza fra naturale e artificiale, e pensare in termini di azioni e reazioni mutue. In qualche modo lo spazio diventa così un soggetto, rappresentabile in forma di matrice con azioni e retro-azioni circolari. In definitiva si tratta di pensare a scambi di flussi energetici, sotto diverse forme, non in senso letterale, non sono transazioni misurabili in termini di KWH, per intendersi. Sono flussi di acqua, di nutrienti, di materie organiche e inorganiche, che per essere analizzati richiedono una serie di dati e una elaborazione geografica e matematica continua, con una messa a punto di esperimenti ogni volta pensati per rilevare un flusso differente. In questo le interazioni umane (S.T.A. Pickett et al. 2008) non sono troppo diverse da quelle di insetti.

In definitiva si sta affermando un nuovo paradigma. Baudrillard direbbe che in questo paradigma il vivente è un residuo, così come le immagini che ne ri-produciamo ("Jean Baudrillard – Biography"). La natura stessa, così come era stata pensata nel paradigma dello sviluppo, è un residuo, e gli esseri umani e le loro relazioni, anche. Si impone dunque una forma diversa di politica, di immaginazione analisi e soluzione di nuovi conflitti, generati da questo paradigma circolare e trasparente. Per dirla con Paola Viganò, si tratta di pensare in termini di razionalità ecologica (Viganò, 2013).

Bibliografia

- Baudrillard, J. (1994). *L'illusion De La Fin*, Stanford University Press.
- Berger, A. (2007). *Drosscape: Wasting Land Urban America*, Princeton Architectural Press.
- Gottmann, J. (1964). *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Parigi
- Guida, I. (2013). *L'acciaio Tra Gli Ulivi; Il Caso Ilva Di Taranto Dalle Origini a Oggi*. Linkiesta 2013.
- Marshall, V. and McGrath B. (2007). "Operationalising Patch Dynamics." *Architectural Design* 77 (2) (March 1): 52–59.
- McGrath, B. (ed. 2008), *Designing Patch Dynamics*. Columbia University, Graduate School of Architecture.
- McHarg, Ian L. (1995). *Design With Nature*. San Val, Incorporated.
- McDonough, W. and Braungart, M. (2008). *Cradle to Cradle*. Vintage.
- Olson, S.H. (1980). *Baltimore: The Building of an American City*. Johns Hopkins University Press Baltimore.
- Petersen, Peter B. (2004). *The Great Baltimore Fire*. Maryland Historical Society.
- Pickett, Steward T. A., and Peter S. White. (1985.) *The Ecology of Natural Disturbance and Patch Dynamics*. Academic Press.
- Pickett, S.T.A., M.L. Cadenasso, J.M. Grove, P.M. Groffman, L.E. Band, C.G. Boone, W.R. Burch Jr, et al. (2008). "Beyond Urban Legends: An Emerging Framework of Urban Ecology, as Illustrated by the Baltimore Ecosystem Study." *BioScience* 58 (2): 139–150.
- Viganò, P. (2011). *I territori dell'urbanistica*, Giavedoni.
- Viganò, P. et al. (eds.2013), *Recycling City*, Giavedoni.
- Viganò, P. (2013) "Ecological Rationality" in *Resilience in Ecology and Urban Design - Linking Theory and Practice for Sustainable Cities*. Springer.

Sitografia

- "Baltimore Ecosystem Study."
<http://www.beslter.org/>.
- "Jean Baudrillard – Biography."
<http://www.egs.edu/faculty/jean-baudrillard/biography/>.