

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

12

il mare e
la città

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Editoriale/ Editorial

Città di acqua, Città di arte. La città e l'acqua nella produzione artistica / *Water Cities, Art Cities. The City and Water in the artistic production*

Mario COLETTA

Interventi/ Papers

- CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero/ *CoastScapes - the coastal landscape project* Stefano DAN 25
- “Superporti” e contesti locali/ “*Superport*” and local contexts Chiara NIFOSÌ 39
- Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene/ *A Design competition as regeneration opportunity: the Fregene’s waterfront* Enrica GIALANELLA 59
- Parentesi: linee sul limite dell’acqua/ *Parenthesis: Lines on the water boundary* Claudio ZANIRATO 73
- Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba / *Replacement of the urban structure. Project of Viserba’s waterfront* Veronica GIACOMINI, Luca MORGAGNI 89
- Trieste ed il suo porto come paradigma di una rinnovata visione ispirata al mare/ *Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?* Gabriella PULTRONE 103
- Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima/ *Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima* Daniele CANNATELLA, Giuliano POLI, Sabrina SPOSITO 121
- Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee/ *Naval maritime dockyards and Port Mediterranean City Museums* Teresa COLLETTA 135
- Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi/ *City and sea margins. Porto’s Marginal as scale and measure of new spaces* Giuseppe PARITÀ 151
- Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia/ *The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France* Candida CUTURI 167

Rubriche/ Sections

- Recensioni/ *Book reviews* 189

Mostre, Convegni, Eventi / <i>Exhibitions, Conferences, Event</i>	201
Studi, Piani e Progetti / <i>Studies, Plans and Projects</i>	211

Abstract

The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France

Candida Cuturi

Abstract

Several considerable processes of urban regeneration, carried out in the last decades, have particularly concerned brownfield areas, along sea, rivers and canals. Some operations, run in the wake of European policies for urban areas or programmes related to cultural and sport events, have actually contributed to the *renaissance* and vitality of declining areas. Nevertheless, in a period of deep economic crisis and unemployment, urgent environmental emergencies, multiplicity and diversity of social instances, there is a real need for approaches increasingly consistent with objectives of



Il Musée d'Orsay, in Rue de la Légion d'Honneur, a Parigi (Foto C. Cuturi, fine 2013)

both physical/environmental and socio-economic regeneration.

English and French experiences of waterfront regeneration are interesting, in different ways, in relation to the process activation/implementation (partnership organisational structure, private/public investment ratio, duration), as to enterprises, employment and innovation (office, retail and leisure space, enterprise localization, cultural attractions and urban design), with regard to local communities, services and cultural heritage (increase of population and local employment, accessibility to housing and integrated services, mobility and transport, conservation and valorisation of buildings and sites of architectural or historic interest, involvement and participation to local planning processes), as to the use of resources and pollution reduction (energy management, building recovery and brownfield regeneration, etc.). Therefore, waterfront areas are generally acknowledged as having a great potential under the socio-economic perspective and for the valorisation of the material and immaterial heritage and the urban landscape.

Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia

Numerosi e rilevanti processi di rigenerazione urbana, condotti negli ultimi decenni, hanno particolarmente interessato aree *brownfield* (precedentemente urbanizzate), ubicate lungo mare, fiumi e canali.

Alcune operazioni, svolte sulla scorta di politiche europee per le aree urbane o di programmi connessi a grandi eventi culturali e sportivi, hanno contribuito effettivamente alla rinascita e alla vitalità di territori in declino. Tuttavia, in un momento storico di profonda crisi economica e disoccupazione, di pressanti emergenze ambientali, di molteplicità e diversità delle istanze sociali, emerge la necessità di adottare approcci sempre più coerenti con obiettivi di riqualificazione fisico/ambientale e insieme di rigenerazione socio-economica.

Le esperienze inglesi e francesi di riqualificazione di *waterfront* risultano interessanti, secondo modalità diverse, in funzione della attivazione ed implementazione del processo (struttura organizzativa di *partnership*, rapporto tra investimento privato e pubblico, durata del processo), in merito ad imprese, occupazione ed innovazione (spazi per ufficio, negozi e tempo libero, localizzazione imprenditoriale, attrazioni culturali, design urbano), in relazione alla comunità locale, ai servizi e al patrimonio culturale (incremento demografico e incidenza di occupazione locale, accessibilità a residenze e servizi integrati, mobilità e trasporti, conservazione e valorizzazione di edifici e siti di interesse storico-architettonico, coinvolgimento e partecipazione ai processi di pianificazione locale), in funzione dell'uso delle risorse e della riduzione dell'inquinamento (gestione energetica, recupero di edifici e riqualificazione di aree dismesse, etc.). Si riconosce, dunque, il potenziale di tali aree sotto il profilo socio-economico e per la valorizzazione del patrimonio, materiale ed immateriale, e del paesaggio urbano.

Keywords:

waterfront redevelopment, brownfield regeneration, urban heritage, England, France

Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia

Candida Cuturi

Introduzione

Le aree di *waterfront* urbano – interessate da dismissione, abbandono e degrado in seguito ai cambiamenti socio-economici del XX secolo – nell'ultimo ventennio hanno recuperato un ruolo chiave in termini di sviluppo, competitività e immagine (Cuturi, 2010).

In seguito al declino delle attività connesse ai porti e alle ingenti trasformazioni strutturali, aree portuali storiche, talvolta connotate da una florida industria navale, avevano perso linfa vitale; successivamente, a partire dagli ultimi decenni dello scorso secolo, ampie zone derelitte o sottoutilizzate sono state riqualificate ad usi misti (residenza, uffici, commercio e tempo libero).

Le città hanno acquisito responsabilità crescenti in termini di miglioramento della *performance* urbana e territoriale, attraverso specifiche iniziative politiche per le aree urbane, ed il loro impegno e contributo alle economie nazionali vengono promossi/indirizzati a livello europeo.

Tuttavia, alcuni processi di trasformazione urbana, a fronte della riqualificazione fisica e della localizzazione di attività imprenditoriali lungo mare, fiumi e canali, non sono riusciti a contribuire effettivamente ad una redistribuzione dei benefici, in termini di abitazioni accessibili, occupazione, sicurezza. Taluni interventi, poco attenti al contesto territoriale, alimentano sensazioni di spiazzamento, alienazione, perdita di identità e di senso del luogo.

Numerosi centri urbani ubicati lungo corsi d'acqua sono annoverati quali *Siti del Patrimonio Mondiale* (WHS) nella *World Heritage List* UNESCO¹: in Francia, le rive della Senna a Parigi, Le Havre, la città ricostruita da August Perret, Bordeaux e il Porto della Luna, Mont-Saint-Michel e la sua baia; in Inghilterra, le città vecchia e nuova di Edinburgo, Greenwich marittima, Liverpool città marittima mercantile.

Il presente contributo focalizza, in particolare, l'area delle Rive parigine della Senna (iscritta nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO dal 1991) e i porti di Le Havre (*World Heritage Site* dal 2005) e di Marseille in Francia, Liverpool (nominata nel 2004 e poi dichiarata in pericolo nel 2012) e l'area di Greater Manchester nell'Inghilterra nord-occidentale.

La riqualificazione delle aree dismesse in Europa. L'approccio inglese e francese alla rigenerazione di siti brownfield

La rigenerazione di *aree brownfield* svolge un ruolo trainante nelle politiche territoriali dei paesi sviluppati dell'Europa occidentale, quali il Regno Unito e la Germania, nonché l'Olanda, che presentano elevate densità di popolazione e scarsa disponibilità di terre vergini.

La rigenerazione delle aree industriali *brownfield* risponderebbe ad una triplice istanza, economica, ecologica e socio-culturale: promuovere localizzazione di impresa ed occupazione in zone caratterizzate da dismissione e povertà (favorendo sviluppo di attività e incremento di reddito); decontaminare il suolo precedentemente occupato da attività inquinanti e preservare le aree di *greenfield* (non urbanizzate, riducendo lo *sprawl* urbano); rimuovere minacce per la salute e la sicurezza, migliorare i quartieri e la qualità di vita in ambiente urbano, contribuire ad una distribuzione più equa dei benefici (in particolare tramite disponibilità di residenze economicamente accessibili).

Tra le varie iniziative di rigenerazione di aree derelitte/dismesse, annoveriamo REVIT (*Revitalising Industrial Sites, 2002-2007*), uno dei maggiori progetti finanziati dalla iniziativa comunitaria INTERREG III B Europa nord-occidentale, per un incremento di efficienza ed una più ampia sostenibilità delle politiche di rigenerazione dei *brownfield*, attraverso cooperazione transnazionale. In Inghilterra, la ricerca ha interessato Medway Council², le cui aree di lungofiume richiedevano interventi di decontaminazione e protezione dalle inondazioni, nonché infrastrutture ad usi misti, con rilocalizzazione imprenditoriale; in Francia, Nantes Métropole e in particolare l'Île de Nantes³, vicina al centro storico, con numerosi siti *brownfield* testimonianza del passato industriale/navale, nella prospettiva di farne un grande centro metropolitano.

RESCUE (*Regeneration of European Sites in Cities and Urban Environments, 2002-2005*), progetto di ricerca nell'ambito dell'azione chiave "City of tomorrow and Cultural Heritage" del Programma "Energy, environment and sustainable development" (5° Programma Quadro dell'Unione Europea), puntava allo sviluppo di un approccio sistematico alla rigenerazione sostenibile dei siti *brownfield* in Europa (Nord-Pas de Calais⁴, Derbyshire, Silesia, area Ruhr).

CABERNET (*Concerted Actions on Brownfield and Economic Regeneration Network, 2001-2004*), originariamente supportato dalla Commissione Europea nell'ambito del 5° Programma Quadro, per la implementazione dell'azione chiave "City of tomorrow and Cultural Heritage", si configura quale rete europea di esperti per indirizzare le complesse istanze di molteplici attori nell'ambito della rigenerazione di aree *brownfield*. Alcuni incentivi dell'Unione Europea a sostegno delle aree *brownfield*, quali i fondi strutturali, sono stati criticati per il supporto ad una riqualificazione dei siti scevra da considerazioni attente in merito alla effettività sostenibilità di interventi e metodi. Alla luce della natura particolarmente delicata di tali aree, si sottolinea la necessità di un approccio più sostenibile degli interventi, orientato da specifici obiettivi e criteri di sostenibilità⁵.

Nelle esperienze di rigenerazione urbana del *Regno Unito* si rileva spesso una correlazione tra la revitalizzazione dei *waterfront* e la riqualificazione di area *brownfield*, per cui zone neglette lungo i corsi d'acqua (precedentemente urbanizzate) sono state trasformate in punti di riferimento per la città, luoghi di attrazione per turisti e visitatori, sedi di attività imprenditoriali. Nell'ultimo ventennio sono state rigenerate, per usi culturali, commerciali, residenziali, molte aree portuali e di lungofiume che in seguito alla deindustrializzazione avevano perso vitalità, fino a diventare aree derelitte, dove era sconsigliabile andare (“no-go-areas”)⁶.

Secondo il *National Land Use Database*, in Inghilterra risultavano 62,000 ettari di suolo *brownfield* al 2007, di cui 33.600 ettari di suolo/edifici vacanti/derelitti e 28.520 ettari di suolo utilizzabile (allocato in un piano o con *planning permission*, oppure con riconosciuto potenziale di sviluppo). Sulla base dei dati, quella del nord-ovest risulta la regione inglese con maggiore estensione totale di suolo *brownfield* (10.910 ettari al 2007) e in particolare quella con maggiore estensione complessiva di suoli/edifici vacanti e derelitti⁷ (8.030 ettari al 2007, mentre il suolo utilizzabile ammonta a 2.880 ettari) (DCLG, 2008).

Inoltre, una percentuale consistente di suolo *brownfield* è ancora presente nelle aree più povere dell'Inghilterra (Nord-Ovest).

Il Regno Unito promuove e supporta la riqualificazione di aree dismesse, abbandonate o sottoutilizzate, tramite politiche e programmi, dalla fine degli anni novanta dello scorso secolo. Si pensi alla “UK Sustainable Development Strategy” del 1999 e all'*Urban White Paper* “Towards an Urban Renaissance” del 2000⁸. Il *Sustainable Communities Plan*, lanciato nel 2003 dall'Office of the Deputy Prime Minister quale politica chiave per indirizzare la rigenerazione attraverso strumenti di pianificazione territoriale, sostanzia lo stretto legame tra sviluppo sostenibile e rigenerazione *brownfield*.

Già nel corso degli anni '80 erano state promosse iniziative per le aree urbane, sullo sfondo di politiche conservatoriste pro-impresa, con prime forme di partenariato pubblico-privato (*Enterprise Zones* e *Urban Development Corporations*). All'inizio degli anni '90 si sono palesate considerazioni in merito a problematiche sociali ed ambientali, il ruolo delle amministrazioni locali è diventato più rilevante, si è promosso un certo coinvolgimento delle comunità residenti, sono emerse rinnovate tipologie di partenariato (*City Challenge* e *Single Regeneration Budget*, ad esempio in Moss Side&Hulme, a Manchester). Alla fine degli anni '90, con il Governo laburista, si è promossa una estensiva revisione delle politiche per le aree urbane, da orientarsi verso l'uso efficace delle risorse pubbliche ed una maggiore inclusione sociale (*Urban Regeneration Companies* quali Liverpool Vision e New East Manchester, nonché *New Deal for Communities*), sullo sfondo della capillare diffusione del concetto di sostenibilità.

Successivamente, il New Labour aveva proclamato maggiore *empowerment* a livello locale⁹, poi il Governo di Coalizione aveva proposto uno snellimento in merito alla pianificazione.

Va sottolineato il ruolo delle *Regional Development Agencies*, nove enti pubblici non

dipartimentali, per ciascuna delle regioni inglesi (NUTS di livello 1), creati alla fine degli anni novanta e aboliti nel marzo 2012 per contribuire alla riduzione del deficit pubblico¹⁰. *English Partnerships*, agenzia di rigenerazione nazionale per l'Inghilterra, alla fine del 2008 ha passato il testimone alla nuova *Homes and Communities Agency*; si occupava di grandi progetti di sviluppo, giocando un ruolo chiave nelle aree di Thames Gateway e Milton Keynes.

Nel Regno Unito lo sviluppo immobiliare svolge un ruolo cruciale nei progetti di rigenerazione di aree *brownfield*. In particolare, le zone di lungofiume vengono considerate sedi ambite per la localizzazione imprenditoriale.

In linea generale, la spinta alla rilevazione di suolo *brownfield*, nei paesi dell'Europa occidentale, è motivata anche dalla necessità di disporre di quantità sempre maggiori di spazio per sviluppo in aree urbane.

In Francia il suolo *brownfield* denota lo spazio precedentemente sviluppato, che è stato temporaneamente o definitivamente abbandonato in seguito a cessazione di attività e necessita di essere riqualificato per usi futuri; può essere parzialmente occupato, derelitto o contaminato.

Comunque, seppure eventuali confronti in termini di estensione di suolo *brownfield* vadano letti alla luce di differenti interpretazioni della stessa espressione nei vari paesi europei, si rileva in Francia una bassa densità di suolo *brownfield*, rispetto al Regno Unito, pari a 0,04%¹¹.

Verso la fine degli anni '70 dello scorso secolo il Comune di Parigi iniziò a perimetrare aree urbane da riqualificare (degradate o da completare), istituendo *Zones d'Aménagement Concerté*, con relativo piano attuativo d'area. L'approccio prevedeva una concertazione pubblico/privata, coinvolgendo municipalità, Apur, società ad economia mista e progettisti, e promuovendo una integrazione tra varie funzioni ed attività (in antitesi allo *zoning*). Sebbene le ZAC si configurino quali specifici ambiti di sviluppo su cui focalizzare, si rileva grande enfasi sulla correlazione con le aree circostanti. Tra le ZAC si annoverano Citroën-Cevénnes, Bercy, Paris Seine Rive Gauche.

Grands projets, inaugurati da Françoise Mitterand negli anni '80, venivano promossi, tra l'altro, in aree dismesse da riqualificare (Parc de la Villette, Musée d'Orsay, etc.). Le *Grandes Opérations d'Architecture et d'Urbanisme* attribuivano un ruolo cruciale ai monumenti in termini di trasformazione della città. Edifici e spazi urbani del XX secolo dovevano leggersi quali nuove realizzazioni, ben diversi da monumenti e tessuto urbano preesistenti; si pensi alla Grande Pyramid du Louvre di I. M. Pei e alla Bibliothèque Nationale de France di Dominique Perrault, che celebravano la trasparenza attraverso l'uso di vetro e acciaio¹².

Anche in Francia, *Etablissements Publics Fonciers*, istituite nei primi anni novanta in relazione ad aree regionali *brownfield*, sono state recentemente sostituite da EPF a scala più ristretta, in modo tale da focalizzare l'attenzione ad un livello più locale, assicurare il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders* (portatori di interessi vari) e ottimizzare le risorse disponibili (www.cabernet.org.uk).

A Parigi la riqualificazione di aree dismesse - banchine fluviali, linee ferroviarie, aree

industriali – si traduce in genere nella realizzazione di parchi e giardini urbani, percorsi per attività e *performance open air*, con strutture leggere e flessibili.

Si rilevano una forte attenzione alla ecosostenibilità, promozione del trasporto pubblico e della bicicletta, pedonalizzazione e interrimento dei parcheggi.

L'approccio recente al paesaggio contempla un uso più intenso di piante ed acqua, nonché la tendenza ai “blocchi aperti” (in riferimento a Christian de Portzamparc), per una città più permeabile rispetto ai tipici blocchi perimetrali della tradizione francese (URBED, 2012).

La riqualificazione delle aree portuali in Inghilterra

Numerose città del Regno Unito - quali Manchester, Liverpool, Newcastle - negli anni '80 avevano subito un progressivo depauperamento in termini di ricchezza, popolazione, identità. Successivamente alcune città britanniche, che avevano voltato le spalle al proprio porto, hanno innescato processi di rigenerazione urbana focalizzati sulle aree portuali.

Liverpool, dinamica realtà portuale sull'Irish Sea, alla foce del fiume Mersey, è caratterizzata da un ricco patrimonio culturale, con forte enfasi sui progetti di rigenerazione per la comunità, condotti dal basso e ispirati alle arti. La strategia di rigenerazione decennale “Liverpool First”, lanciata nel 2001 sulla base di una collaborazione tra il Comune, English Partnerships, Liverpool Vision¹³, North West Development Agency e Merseytravel, puntava alla rigenerazione del centro cittadino, insieme ad un sistema integrato di trasporti ed espansione/rinnovo residenziale.

La necessità ed opportunità di integrare l'ambiente storico nella pianificazione delle trasformazioni urbane condusse, nel 2002, all'*Historic Environment of Liverpool Project* (HELP), partenariato strategico a lungo termine tra i principali enti impegnati nella conservazione e gestione del patrimonio cittadino (English Heritage, Liverpool City Council, National Museums Liverpool, University of Liverpool, Liverpool Vision e Liverpool Culture Company). Le relative attività di ricerca hanno condotto, tra l'altro, ad un database di caratterizzazione del paesaggio storico che potesse informare le decisioni di pianificazione (Farr e Giles, 2008).

In seguito alla nomina nel 2003 quale Capitale della Cultura 2008, Liverpool ha dato un forte impulso al rinnovo urbano e nel 2004 ha ricevuto la prestigiosa nomina di Sito del Patrimonio Mondiale quale “Città Marittima Mercantile”.

È stata iscritta nella prestigiosa Lista UNESCO in quanto grande centro propulsore di tecnologie e metodi innovativi nella realizzazione/gestione portuale nei secoli XVIII-XIX e inizi del XX, contribuendo ai sistemi mercantili internazionali attraverso il British Commonwealth (criterio ii); la città ed il suo porto sono riconosciuti quale testimonianza eccezionale dello sviluppo della cultura mercantile marittima e dell'Impero Britannico, crocevia del commercio degli schiavi fino alla sua abolizione nel 1807 e della emigrazione dal Nord Europa all'America (criterio iii); è un esempio eccezionale di città portuale

mercantile, alle origini dello sviluppo dei legami commerciali e culturali attraverso l'Impero Britannico (criterio iv) (www.whc.unesco.org).

L'area del centro storico e portuale designata dall'UNESCO consta di sei parti, circondate da un'ampia zona cuscinetto: Pier Head, cuore della città degli inizi del XX secolo, divenuto obsoleto negli anni '70 e riqualificato negli anni '80 dello scorso secolo, con la cortina di lungofiume denominata "Le Tre Grazie" (Royal Liver Building, Cunard Building, Port of Liverpool Building); più a sud, l'area di conservazione di Albert Dock, con magazzini e servizi connessi alle attività portuali; più a nord, l'area di Stanley Dock, con vari locali deposito; ad est di Pier Head, il centro storico

intorno all'area commerciale di Castle Street/Old Hall Street, con notevoli edifici del XVIII/inizio XIX secolo; più ad est, il quartiere culturale di William Brown Street, con edifici e luoghi pubblici come St. George's Hall, con St. George's Plateau e St. John's Gardens; infine, Lower Duke Street, con magazzini storici e uffici di mercanti (ICOMOS, 2004).

Le sei aree sono protette quali Aree di Conservazione secondo le previsioni del Planning Act 1990 (Listed Buildings e Conservation Areas), con designazione di oltre 380 edifici. Sono di proprietà e gestione mista, soggette a vari strumenti di pianificazione, quali il Liverpool Unitary Development Plan (2002) e lo Strategic Regeneration Framework (2001), con piani regolatori dettagliati per aree specifiche e piani di conservazione per edifici singoli; inoltre, vengono incoraggiate iniziative per edifici a rischio ubicati nel sito del Patrimonio Mondiale (e dintorni) e si supporta il restauro architettonico all'interno di aree designate. Ai tempi dell'iscrizione, si richiedeva che l'altezza di eventuali costruzioni nell'area non superasse quella degli edifici circostanti e che nuove costruzioni in Pier Head rispettassero le istanze storiche, senza dominare, ma fungendo da complemento, nei confronti degli edifici preesistenti. Un Documento Supplementare di Pianificazione per lo Sviluppo e la Conservazione, all'interno e nei dintorni del sito, formalmente adottato dal Liverpool City Council nel 2009, indirizza problematiche relative alla gestione sollevate dal World Heritage Committee tra il 2007 e il 2008.

Nel 2012 il Comitato ha iscritto il sito nella Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo (*World Heritage in Danger*), per le realizzazioni proposte in merito al recupero di Liverpool Waters, sito portuale a nord di Pier Head, che estenderebbero l'area centrale della città, alterandone *skyline* e profilo, e in particolare frammentando visivamente le varie aree portuali. Si lamenta la mancanza di una gestione complessiva dei nuovi sviluppi, chiarezza in relazione alle loro altezze, sensibilità da parte di costruttori e



fig. n. 1: Pier Head, Liverpool (Foto C. Cuturi, 2006)



fig. nn. 2-3: Lo storico Albert Dock, a Liverpool, con la Tate Liverpool, sede della collezione nazionale di arte moderna dell'Inghilterra del nord e centro regionale di arte contemporanea, ed il Merseyside Maritime Museum, entrambi ubicati in edifici preesistenti (Foto C. Cuturi, 2006)

professionisti edili in merito al valore eccezionale universale del sito del Patrimonio Mondiale e ai requisiti richiesti dalla relativa Convenzione (whc.unesco.org).

English Heritage e World Heritage Body UNESCO hanno osteggiato la proposta di sviluppo del sito, di cui il 42% rientra nella estensione World Heritage Site, costituendo il 22% dell'intera area di Liverpool iscritta nella Lista UNESCO.

Nel marzo 2013 è stata approvata dal Governo Centrale la decisione del Liverpool Council in merito al rilascio della *planning permission* per la rigenerazione di Liverpool Waters, area derelitta di circa 60 ettari (lungo 2 km di *waterfront*) – con banchine, edifici storici, bacini, tracciati ferroviari – in cui le navi per il trasporto merci, di dimensioni sempre maggiori, non potevano più ormeggiare; si prevede un quartiere di lungofiume connesso al centro cittadino, con piazze, giardini, passeggiate, spazi acquatici, pre-esistenti strutture restaurate¹⁴.

Anche il progetto relativo a Pier Head e al nuovo collegamento fluviale di AECOM's Design+Planning, commissionato dal Liverpool City Council e British Waterways, ha sollevato qualche critica, nonostante i molteplici riconoscimenti, tra cui il *RIBA CABE Public Space Award*, nel 2010, per aver trasformato uno spazio aperto esposto al vento in un enorme parco urbano.

L'area di Pier Head prospettante sul Mersey (2,5 ettari ricadenti nel World Heritage Site) è stata rigenerata quale vibrante spazio pubblico contemporaneo, con il nuovo Museum of Liverpool Life e sviluppi ad usi misti (residenze, negozi ed uffici), intorno al rinnovato terminal dei traghetti,

con estensione del canale urbano (www.aecom.com).

Nella primavera del 2009 è stato aperto al traffico il Liverpool Canal Link, ampio canale con due nuove chiuse, che estende il Liverpool & Leeds Canal, attraverso Central Docks e Pier Head, fino a South Docks.

La grandiosità degli interventi di riqualificazione del centro cittadino, già attuati o previsti, contrasta con la situazione dei sobborghi. Si pensi al controverso programma di demolizione Pathfinder nella *inner city* (con Housing Market Renewal Initiative del 2002). Il focus sul centro è coerente, del resto, con la forte propensione della città alla

competitività, regionale ed internazionale, che la induce ad attrarre investimenti oltremare, soprattutto dalla Cina, a partire dal gemellaggio con Shanghai nel 1999 fino alla partecipazione (quale unica città britannica) al World Expo del 2010. La proposta da 5,5 miliardi di sterline del Peel Group, per lo sviluppo ad usi misti di Liverpool Waters, con nuovo terminal crociera, prevede una Shanghai Tower di 55 piani (Ramchurn, 2013).

L'Associazione delle Autorità di Greater Manchester riunisce, fin dal 1986, le dieci autorità locali dell'area, collaborando per la crescita economica, la riqualificazione e i trasporti, e nella primavera del 2011 è diventata statutaria, configurandosi quale prima "autorità combinata" (cooperazione subregionale tra autorità locali).

Manchester e Salford sono state oggetto di particolare attenzione da parte del Governo, sulla scorta dei programmi Northern Way e Sustainable Communities.

Manchester ha dovuto spesso risollevarsi da situazioni difficili, dalla de-industrializzazione su larga scala (anni '60 dello scorso secolo) all'attentato terroristico dell'IRA (1996), riuscendo a superare la crisi post-industriale e muovendosi verso la nuova economia dei servizi finanziari, delle tecnologie avanzate e delle attività culturali.

La sua tenacia induce a pensare che riuscirà ad affrontare questo periodo di recessione meglio di altre realtà urbane.

In seguito ad alcuni interventi di fine anni '80 – conversione della stazione centrale nel Greater Manchester Exhibition Centre e sviluppo del sistema di trasporto leggero Metrolink – negli anni '90 si erano promossi programmi di riqualificazione focalizzati su specifiche aree (Moss Side&Hulme, North Manchester, Cheetham & Broughton, Wythenshawe), designate a livello nazionale, e finanziamenti (UE) dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dal Fondo sociale europeo.

Si annovera la visione urbana "City Pride" del 1994, aggiornata nel 1997 in seguito all'attentato, con la *partnership* tra la Task Force Manchester Millennium Ltd, Manchester City Council e Government Office for the North West, per la rivitalizzazione del cuore cittadino, con lo sviluppo culturale del Millennium Quarter (Williams, 2003). Il ruolo chiave di Manchester nel panorama sportivo internazionale, e in particolare la sua reputazione calcistica, ha ispirato la designazione quale sede per i Giochi del Commonwealth del 2002, con impatti significativi in termini di rigenerazione urbana



fig. nn. 4-5: Castlefield Urban Heritage Park, Manchester (Foto C. Cuturi, 2006)

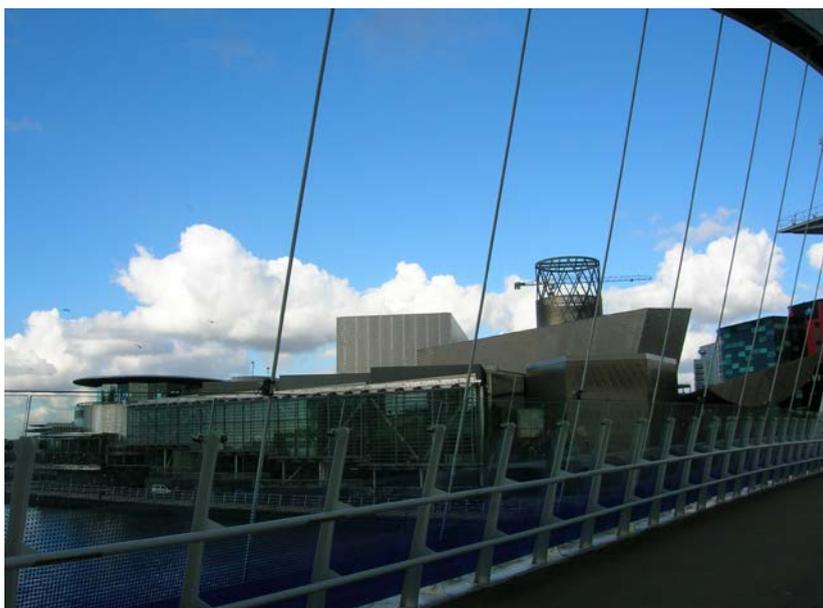


fig. nn. 6-7: Salford Quays, Greater Manchester Area (Foto C. Cuturi, 2006)

(*Sportcity, Stadium*, riconoscimento quale “Sport Action Zone”). Per Manchester si è parlato di una vera e propria “rivoluzione culturale”, fino alla redazione di una specifica strategia culturale (2002), con relativo piano d’azione.

Il primo schema di riqualificazione dei canali di Manchester ha interessato l’area di Castlefield, degradatasi nel corso degli anni ’70 e ’80 dello scorso secolo, dove la Central Manchester Development Corporation iniziò, alla fine degli anni ’80, ad assemblare suolo, realizzare infrastrutture e garantire benefici ad imprese locali. Nel corso di due decenni l’area obsoleta è stata trasformata in una destinazione molto ambita per residenza, lavoro e relax, con appartamenti e uffici, attrazioni turistiche, caffè e ristoranti, realizzati sia dalla conversione di edifici preesistenti sia quali nuovi edifici. Il *Castlefield Heritage Park* offre un ricco patrimonio industriale (ponti ferroviari, viadotti, sistemi di canali, magazzini dell’Ottocento, musei) e la ricostruzione di un antico forte romano; il *Castlefield Transportation Heritage Trail* si sviluppa per oltre due miglia.

Salford Quays¹⁵, l’area delle banchine lungo il Manchester Ship Canal, è stata rigenerata tramite *partnership* pubblico-privato, in funzione di servizi per la cultura ed il tempo libero: The Lowry, centro per le arti e l’intrattenimento (aperto nel 2000), l’Imperial War Museum North, progettato da Daniel Libeskind come un globo in frantumi che emerge dalle acque (2002), il Digital World Centre per imprese high-tech (2003), MediaCityUK, sede di attività culturali e ricreative (2012).

La rigenerazione delle rive della Senna

La riqualificazione delle aree industriali dismesse nella parte orientale di Parigi, iniziata negli anni ’80, si è esplicitata nei quartieri di Bercy (Rive Droite) e Paris Rive-Gauche. L’operazione *Paris Rive Gauche* denota la rigenerazione di un’area dismessa (ferroviaria, industriale e portuale) di c. 130 ettari, nei pressi della stazione d’Austerlitz, di cui oltre 20 ettari in corrispondenza del tracciato ferroviario, lungo la riva sinistra della Senna, tra i ponti di Tolbiac e di Bercy (13° *arrondissement*).

Nel 1991 venne selezionata, per condurre il programma *Paris Rive Gauche*, la società ad

economia mista SEMAPA (Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne), recentemente convertita in SPLA (Société Publique Locale d'Aménagement), con il sindaco parigino quale presidente e fondi provenienti da banche private. Il programma *Paris Rive Gauche* contempla – a prescindere da un quartiere per uffici – 5,000 case, 700,000 mq di spazio uffici per 60,000 impiegati, 400,000 mq di negozi e servizi privati, 650,000 mq dedicati ai servizi pubblici, ivi compresa l'Università. La Biblioteca Nazionale da un lato e la rilocalizzazione universitaria (nei pressi della Périphérique) dall'altro si configurano quali punti di riferimento. Si opta per edifici di altezza contenuta, limitando l'uso della torre agli uffici della estremità orientale del sito. I sette edifici universitari, alcuni dei quali derivanti dal recupero di preesistenti strutture industriali, sono diffusi nell'area (e non concentrati in una sola ubicazione), secondo un approccio che consente maggiori attività e vivibilità a livello stradale (URBED, 2012).

Il quartiere di Bercy (12° *arrondissement*) è una zona ad usi misti, di c. 50 ettari, dedicata alla residenza, al terziario, ad attrezzature e servizi pubblici, caratterizzata da una estrema vitalità. Un tempo isolata, l'area è attualmente ben collegata alla riva sinistra, tramite il Pont Charles de Gaulle (metà anni '90), la metropolitana che attraversa il Pont de Bercy (ottocentesco, carrabile) e la Passerelle Simone de Beauvoir¹⁶ (pedonale e ciclabile, inaugurata nel 2006), che collega il Parc du Bercy alla Biblioteca Nazionale. Tra l'altro, sulla riva destra è localizzato uno dei *grand projets* di fine anni '80, il *Ministère de l'économie et des finances*.

Il Parc du Bercy, parco pubblico di circa 14 ettari, venne inaugurato nella metà degli anni '90 dello scorso secolo, in seguito ad una riqualificazione che ne ha preservato gli alberi centenari, nonché i percorsi di lungosenna per il trasporto del vino alle enoteche parigine; costituito da giardini, orto e frutteto, è ubicato tra il Palais Omnisports de Paris-Bercy ed il centro Bercy Village, che ha recuperato preesistenti magazzini per il vino.

Da annoverare la Promenade Plantée sul Viaduc des' Artes: linea ferroviaria dismessa convertita in parco lineare, tra la Bastille e Bois de Vincennes, con laboratori artigianali e spazi espositivi al di sotto delle volte del viadotto, in pietra rosa e mattoni, e passeggiata verde superiore (Promenade Plantée), da cui godere di suggestive visuali e scorci parigini.

Il paesaggio fluviale parigino esteso dal Pont de Sully al Pont d'Iéna, sulla riva destra, e al Pont de Bir-Hakeim sulla riva sinistra è iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità dal 1991 (*Paris, rives de la Seine*, UNESCO)¹⁷.

Il *Projet des berges de Seine en 2012*, condotto dal Comune di Parigi, con il coinvolgimento della comunità locale, è un progetto di riqualificazione del lungosenna, per una visione più sostenibile del paesaggio urbano fluviale, in termini di riduzione dell'inquinamento e miglioramento della biodiversità, per una riconnessione delle persone con il fiume - attraverso usi rispettosi della morfologia, pedonalizzazione lungo le sponde, miglioramento della accessibilità e dei collegamenti tra le rive, continuità dei percorsi per pedoni e ciclisti - e per la valorizzazione del paesaggio urbano storico (ponti e monumenti, prospettive e punti di osservazione)¹⁸.

fig. n. 8: Tour Eiffel; lavori di ristrutturazione in corso (Foto C. Cuturi, fine 2013)





fig. n. 9: Le rive della Senna, a Parigi, riqualificate attraverso il *Projet des berges de Seine* en 2012 (Foto C. Cuturi, fine 2013)

Lungo la riva destra, la strada a percorrenza veloce Georges Pompidou diventa un *boulevard* urbano, con nuovi attraversamenti pedonali per connettere le sponde. La banchina sinistra, tra Pont Royal e Pont de l'Alma, si trasforma in una passeggiata di 2,3 km, dedicata a pedoni e ciclisti: l'area estesa dalla Tour Eiffel e dal Musée du quai Branly fino al Musée d'Orsay, passando per Port du Gros Coillon, Port des Invalides e Port de Solferino, si offre quale ambiente diversificato, flessibile e sicuro, per la cultura e la creatività, lo sport e il tempo libero.

Il Musée d'Orsay, aperto al pubblico nel 1986 e celebre per i capolavori impressionisti e post-impressionisti, è ubicato nella struttura (di fine '800) di una stazione ferroviaria (Gare d'Orsay), classificata monumento storico nel 1978 e restaurata dal gruppo ACT-Architecture, con progettazione di spazi interni e percorsi espositivi ad opera di Gae Aulenti¹⁹.

classificata monumento storico nel 1978 e restaurata dal gruppo ACT-Architecture, con progettazione di spazi interni e percorsi espositivi ad opera di Gae Aulenti¹⁹.



fig. n. 10 : Les Projets en Bords de Seine, APUR, Atelier Parisien d'Urbanisme (© Apur)

La riqualificazione delle aree portuali in Francia

Costruito su una piana alluvionale paludosa, *Le Havre* è stato un porto prima di essere una città, strategicamente situata alla foce della Senna. Vi si costruì un cantiere navale, poi si sviluppò soprattutto quale porto commerciale; nel corso del XIX secolo si espanse oltre le fortificazioni (demolite), divenne un centro industriale (navale) e la struttura portuale venne ampliata, nonché estesa verso il mare. In seguito alle distruzioni della seconda guerra mondiale, il porto e la città vennero ricostruiti: l'area portuale ricalcò la configurazione prebellica, ma con l'utilizzo delle moderne tecnologie della prefabbricazione e del cemento pre-compresso; il centro cittadino si offrì quale *tabula rasa* per il progetto di August Perret, che si sviluppava intorno a due nuovi punti di riferimento (Town Hall e Chiesa), senza ripristinare il tessuto preesistente (Smith, 2008).

La città ricostruita da August Perret, nella Lista del Patrimonio Mondiale, viene considerata dall'UNESCO come eccezionale esempio post-bellico di pianificazione e architettura urbana, basato su unità di metodologia e uso della prefabbricazione, utilizzo sistematico di una griglia modulare, esplorazione innovativa del potenziale del cemento.

Attualmente la città si sta rigenerando ad est del ricostruito centro cittadino e a sud della stazione ferroviaria; accanto a nuove costruzioni su progetto di rinomati architetti (Jean Nouvel), è in corso la conversione di una serie di magazzini del XIX secolo in un grande centro commerciale (negozi e tempo libero).

Anche in altri porti francesi si stanno conducendo operazioni di riqualificazione, ma *Le Havre* è il caso francese più esemplificativo di accumulazione concertata di conoscenza sull'ambiente storico che, oltre a supportare la rigenerazione urbana, si traduce in un rinnovato apprezzamento da parte della popolazione locale (Smith, 2008).

La città di Marseilles, un tempo alla ribalta per droga e violenza, nell'ultima decade ha riscattato la propria immagine e nel 2008 è stata selezionata per la nomina di Capitale Europea della Cultura 2013.

L'area del Vieux Port²⁰, al centro della città, viene riqualificata e pedonalizzata, in funzione del suo ruolo di crocevia di eventi e flussi di persone.

I servizi connessi alla nomina ECC (di cui sopra) sono presenti, per un ammontare pari a circa 80%, nell'area Euroméditerranée.

L'operazione Euroméditerranée, condotta dalla omonima agenzia di sviluppo urbano (EPA EM) dal 1995, sta rigenerando un'area di 480 ettari, situata tra il porto e la stazione TGV, con riqualificazione di circa tre miglia di *waterfront*, rinnovo di unità residenziali, un dinamico distretto imprenditoriale, un eccellente sistema di trasporti, parchi e spazi pubblici. Da annoverare il progetto ecocompatibile EcoCité, improntato alla sostenibilità e al miglioramento della qualità di vita urbana. Architetti di fama internazionale hanno contribuito al nuovo *skyline* di Marseille. Tuttavia, sono stati avanzati dubbi in merito alla effettiva integrazione di alcuni mega-progetti nel contesto storico della città, reputandoli vistosi e/o enigmatici. In un luogo che si configura

quale crocevia tra la cultura nordica e quella mediterranea, il segno architettonico può arricchirsi ed arricchire di senso e significato...

Tra i porti francesi si annoverano anche Bordeaux (WHS dal 2006), Nantes, Dunkirk, Boulogne-sur-Mer, La Rochelle, Cherbourg, Rouen.

Osservazioni sul processo di rigenerazione urbana nei contesti britannico e francese

Sia nel contesto britannico che in quello francese si rileva una forte attenzione alla rigenerazione urbana, con una concentrazione di investimenti in aree specifiche.

Tuttavia, si rilevano differenze tra i due approcci, soprattutto in merito al ruolo dello Stato (nei confronti del settore privato) e al processo decisionale, con una notevole propensione francese verso finanza pubblica e norme che talvolta fungono da deterrente per gli investimenti privati. Nel Regno Unito, in seguito ad una certa crisi di fiducia nell'iniziativa privata, si cominciano a considerare altre esperienze di gestione e finanziamento di sviluppi strategici, sullo sfondo di una progettazione urbana sempre più orientata alla sostenibilità (URBED, 2012).

Invece di basarsi sul sostegno statale, le municipalità francesi hanno avuto accesso a mutui a lungo termine tramite una banca di investimenti pubblici, con progetti infrastrutturali promossi dal pubblico, ma con finanziamento privato attraverso società ad economia mista²¹. Inoltre, una certa flessibilità consente di ridurre lo spreco di risorse allocate, per mancate realizzazioni.

Nel contesto francese emerge la *leadership* municipale per lo sviluppo strategico, sullo sfondo di un sistema di pianificazione che ha connesso lo sviluppo agli investimenti nelle infrastrutture. Si tratta di una pianificazione dello sviluppo integrata e proattiva (*aménagement du territoire+urbanisme*)²², con agenzie pubbliche di sviluppo²³, *partnership* pragmatica, investimenti concertati in aree prioritarie. Si ravvisa, sostanzialmente, uno speciale connubio tra finanziamenti condivisi, impegno politico e pianificazione integrata (URBED, 2012).

Fin dai primi anni '80 i comuni francesi, e in particolare i sindaci eletti, hanno fornito grande direzione strategica; nonostante le oscillazioni politiche, si è palesata una certa continuità in merito allo sviluppo, con accordi e contratti tra governi nazionale e locale di durata sufficiente a supportare gli investimenti nelle infrastrutture (Great Paris Express, nuovi percorsi tramviari ed estensioni della metropolitana), con un approccio teso a recuperare quanto già esiste, come i tracciati stradali e ferroviari storici²⁴.

Negli ultimi venti anni il Regno Unito ha puntato molto sulla pianificazione delle infrastrutture.

Nell'approccio britannico, l'ambito della pianificazione ha carattere normativo/di controllo, dipende soprattutto dalla iniziativa privata, si rileva un consistente utilizzo di consulenti, mentre l'approccio francese è più contrattuale, con un deciso impegno del settore pubblico nel negoziare gli investimenti (lo Stato definisce le priorità e assembla il

suolo prima di vendere diritti edificatori). Le attività connesse all'*Urbanisme* francese²⁵ trovano un analogo britannico nel ruolo coperto in precedenza dalle Development Corporations (URBED, 2012).

In riferimento alle capitali, sia Parigi che Londra hanno dovuto fronteggiare molteplici sfide, quali un ingente calo dell'industria, la sistemazione di onde di immigrati nei sobborghi²⁶ e la loro connessione orbitale attraverso l'espansione della rete di trasporto pubblico. Si rilevano similarità tra la riqualificazione di Paris Rive Gauche e le operazioni effettuate nelle aree di Kings Cross e Euston, nonché analogie nell'ambito dei trasporti, con particolare riferimento alla RER (rete ferroviaria che connette il centro di Parigi ai sobborghi), prototipo per Thames Link e Crossrail (URBED, 2012).

La rigenerazione urbana nel Regno Unito, in particolare, palesa un forte connubio tra le aree di *waterfront* e la riqualificazione di siti *brownfield*, nell'ottica di un recupero ad usi misti che definisca luoghi in cui possano localizzarsi varie attività, legate al turismo e al tempo libero, ai servizi e alle tecnologie avanzate, al patrimonio immobiliare, sullo sfondo di una rete di trasporto sempre più efficiente (Cuturi, 2010).

La rigenerazione delle aree portuali e di lungofiume esercita molteplici effetti benefici sulla città e sul territorio, dal punto di vista fisico/ambientale e socio-economico: bonifica del suolo, riduzione dell'inquinamento, incremento di accessibilità e miglioramento della mobilità, valorizzazione del patrimonio costruito, con particolare riferimento alla salvaguardia dei valori storico-architettonici, sviluppi ad usi misti in aree a densità medio-alta, crescita del settore turistico, riqualificazione dello spazio pubblico e percezione di maggiore sicurezza urbana.

Talvolta le aree di lungofiume a ridosso dei centri storici risultano più attraenti, in termini di investimenti per la riqualificazione, diversamente da ex aree industriali più interne, che possono richiedere costi elevati di decontaminazione e in generale comportare rischi più ingenti.

Tuttavia, si possono capitalizzare i successi riportati nel centro urbano (che non si limitino alla riqualificazione fisica) e dedicare maggiore attenzione alle aree più interne. Molte città, che si rinnovano e competono nel mercato degli investimenti, devono ancora fronteggiare una serie di problemi sociali²⁷ che la stessa competizione globale rischia di alimentare, oltre a pressanti questioni ambientali.

A fronte di significative operazioni di decontaminazione e riqualificazione, alcuni interventi per sviluppi ad usi misti tendono a rimpiazzare attività precedenti, non sempre su siti vacanti e derelitti, ma solo in prospettiva di un uso potenziale diverso, ricostruendo ex-novo invece di recuperare strutture preesistenti (Cuturi, 2009).

Sviluppi culturali bandiera ed eventi internazionali di sport e cultura si sono rivelati, per talune città, occasioni per modificare e rilanciare la propria immagine, alimentando energie creative, spirito imprenditoriale, flussi di denaro e di persone. Tali iniziative diventano opportunità concrete se si sviluppano nell'ambito di una visione condivisa da parte di amministrazioni, settore privato e cittadini, che favorisca localizzazione di attività economiche e valorizzazione del paesaggio urbano (Cuturi, 2010).

Talvolta i siti rinnovati non riescono a trasmettere riconoscibilità e senso del luogo

(bensì di spiazzamento) e gli iconici e prorompenti edifici (magari progettati da star internazionali) sembrano dialogare poco con il contesto.

Gli enti pubblici locali possono svolgere un autorevole ruolo chiave, attivando partenariati tra istituzioni pubbliche, attori privati e organizzazioni di volontariato/ per la comunità e promuovendo una sempre più attiva partecipazione dei cittadini ai processi decisionali²⁸.

Analizzando casi studio di rigenerazione urbana, ci si rende conto che le esperienze di maggior successo sono quelle condotte a livello locale, coinvolgendo il settore privato e vari *stakeholders*, anche alla luce di risorse pubbliche sempre più scarse.

ENDNOTES

1 In Italia, i centri storici di Firenze e di Napoli, Venezia e la sua Laguna, Ferrara e il suo Delta del Pò, nonché Genova. Cfr.: www.whc.unesco.org

2 Area di c. 268 km, c. 30 miglia a sud-est dal centro di Londra, nell'ambito del progetto di sviluppo Thames Gateway; gran parte del suolo risultava di proprietà o gestione della South-East England Development Agency. Si annovera il progetto bandiera Rochester Riverside, ex sito industriale di c. 30 ettari sulla sponda meridionale del Medway e delimitato dalla linea ferroviaria Londra-Dover, che lo separa dal nucleo storico di Rochester. Cfr. <http://www.revit-nweurope.org/>

3 Già nella seconda metà degli anni novanta la Loira era stata messa al centro della strategia di sviluppo regionale; nella Île de Nantes venne realizzato Law Courts, su progetto di Jean Nouvel. Fu selezionato un gruppo di architetti e paesaggisti, in funzione di un nuovo progetto urbano per l'Île de Nantes, lanciato nel 2002, e costituito un ente pubblico-privato per lo sviluppo (SAMOA, Société d'aménagement de la métropole ouest atlantique; prima fase conclusasi nel 2008). Cfr. <http://www.revit-nweurope.org/>

4 Tra l'altro, il paesaggio modellatosi intorno alle attività estrattive del carbone è stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale, nel 2012, quale *Nord Pas de Calais Mining Basin*, un sito di quasi quattromila ettari, con miniere, infrastrutture per il trasporto del carbone, linee ferroviarie, residenze di lavoratori e villaggi solidali di minatori, con servizi per la comunità, uffici aziendali, sedi civiche, etc. Cfr. <http://www.rescue-europe.com/>

5 Comunque, si ribadisce la necessità di incentivi finanziari, diretti e indiretti, per incoraggiare lo sviluppo di *brownfield* e scoraggiare quello di *greenfield*. In particolare, richiedono strategie finanziarie specifiche quei siti che altrimenti non riuscirebbero a sopravvivere in termini di attività/funzioni. Cfr. Thornton G., Franz M., Edwards D., Pahlen G., Nathanail P. (2007), "The challenge of sustainability: incentives for brownfield regeneration in Europe", *Environmental Science & Policy*, 10.

6 Per quanto concerne le esperienze britanniche, nell'aprile 2007 l'autrice si è dottorata in "Metodi di valutazione per la conservazione integrata del patrimonio architettonico, urbano e ambientale", con tesi sulle strategie integrate di riqualificazione urbana nel Regno Unito e nella Repubblica d'Irlanda.

7 Questo primato, detenuto dalla North West Region, già risultava dall'analisi effettuata dall'autrice, sulla base del *National Land Use Database of Previously Developed Land* del 2006.

8 *Libro Bianco* per un'attenta pianificazione/progettazione urbana, che riutilizzasse siti dismessi/contaminati e costruzioni preesistenti, orientata ad un incremento della qualità di vita nelle città, quali luoghi attraenti e funzionali, in cui restare o ritornare.

9 Sebbene in parte criticato per l'approccio burocratico e paradossalmente *top-down*. Cfr. Houghton G., Allmendinger P. (2013), "Spatial Planning and the New Localism", *Planning, Practice & Research*, Vol. 28, No. 1.

10 Le relative funzioni sarebbero state attribuite a *Local Enterprise Partnerships*. La presenza delle Agenzie di sviluppo regionale era in parte controversa in quanto, secondo i detrattori, duplicavano funzioni preesistenti e contribuivano ad un programma di regionalizzazione del Regno Unito.

11 Secondo il Ministero dell'Ambiente, la estensione di suolo *brownfield* in Francia era pari, nel 2001, a circa 20,000 ettari. Cfr. <http://www.cabernet.org.uk/>

12 Sebbene la riorganizzazione haussmaniana del tessuto urbano fosse motivata da caratteri infrastrutturali decisamente complessi, la sua peculiarità "memorabile" è la permeabilità del tessuto, con un ampio sistema di *boulevard* assiali, che favorivano notevoli accorgimenti visivi, correlando punti focali nuovi e preesistenti attraverso tutta la città e stabilendo connessioni ad una scala che avrebbe poi contribuito alle modalità secondo cui i monumenti di Mitterrand sarebbero stati ubicati e percepiti. Cfr. "Paris, The Grand projet", <http://mitpress.mit.edu/>

13 In particolare, Liverpool Vision ha connesso esponenti dei settori pubblico e privato per uno *Strategic Regeneration Framework* (Quadro di rigenerazione strategica), tra le cui aree di azione annoveriamo la stazione ferroviaria di Lime Street, Kings Waterfront e l'area commerciale di Paradise Street. King's Waterfront, in seguito alla chiusura del 1972, era stato adibito a parcheggio sino alla fine degli anni novanta; poi si decise di farne una destinazione internazionale (sviluppo ad usi misti, con servizi per conferenze e tempo libero), attraverso una collaborazione tra enti/agenzie pubblici e settore privato (tra l'altro Liverpool rientrava tra le aree *Obiettivo 1*); la riqualificazione si è orientata verso soluzioni ecosostenibili, tuttavia il design degli hotel ha generato controversie in funzione del patrimonio storico.

14 Liverpool Waters e Wirral Waters sono i progetti bandiera del Peel Group compresi nella Enterprise Zone "Mersey Waters", una delle quattro aree EZ, definite dal Governo, cui dare speciale supporto in termini di benefici fiscali per le imprese e semplificazioni nel regime pianificatorio. Cfr. <http://www.liverpoolwaters.co.uk/>

15 In seguito al declino degli anni '60 dello scorso secolo (avvento della containerizzazione, mutamenti negli schemi commerciali, incremento dimensionale delle navi) e alla crisi petrolifera del 1973, l'area era stata designata per i finanziamenti destinati a suoli derelitti nell'ambito dell'Urban Programme del Governo britannico; nel 1981 era stata stabilita la Salford/Trafford Park Enterprise Zone; nel 1983 il Comune acquistò gran parte dell'area portuale dalla Manchester Ship Canal Company. Cfr. <http://www.thelowry.com/>

16 Ponte ad arco con catenaria, lungo oltre 300 metri, senza piloni intermedi.

17 Cfr. <http://www.whc.unesco.org/>

18 Cfr. Atelier Parisien d'Urbanisme (2011), "Paris, rives de la Seine. Le projet des berges de Seine en 2012", Mairie de Paris, APUR (Étude réalisée par Jean-Christophe Choblet, Patricia Pelloux, Katya Samardzic), nonché l'articolo della stessa autrice in TRIA 11 (Cuturi, 2013).

19 Sono comunque previste alcune modifiche alle sale espositive e in termini di allestimento, in funzione del "Nuovo Orsay" (Cfr. <http://www.musee-orsay.fr/>).

20 Attualmente il Vieux Port si configura quale porto turistico, in seguito al trasferimento delle attività marittime in un'area ubicata più a nord (Grand Port nel bacino di La Joliette), nel corso della metà del XIX secolo.

21 La Caisse des Dépôts (risalente agli inizi XIX secolo) ha giocato un ruolo chiave agli albori di Paris Rive Gauche. L'investimento iniziale di SEMAPA nell'assemblare, pianificare ed urbanizzare il suolo (di cui una percentuale consistente, prossima al 40% della spesa, in infrastrutture) viene poi recuperato tramite la vendita di diritti edificatori (URBED, 2012).

22 Stretta correlazione tra pianificazione territoriale e gestione dello sviluppo, per cui la pianificazione strategica si integra con gli investimenti nei progetti di sviluppo.

23 Operanti con la flessibilità di un'azienda privata ma senza debito pubblico, esonerate dal pagare per i siti se non dopo averli urbanizzati e autorizzate ad acquistare suolo adiacente, se richiesto.

24 Le otto autorità, riunitesi per costituire il *Plaine Commune*, forti di un certo potere di negoziazione con il governo centrale, vantano un dipartimento di pianificazione condiviso. Le municipalità hanno tracciato la strada per grandi investimenti nelle infrastrutture avanzate, necessarie allo sviluppo privato; lo Stato detiene il controllo di trasporti, servizi e istruzione, quali fattori chiave di sviluppo (URBED, 2012).

25 I progetti vengono identificati a livello locale, diventano parte del piano regolatore generale (*Schéma Directeur*) ed eventualmente contemplati nel successivo piano di investimenti (*Contrat de Développement Territoriale*).

26 Sia nel contesto francese che in quello britannico si rileva una forte presenza di immigrati e si sono verificati disordini urbani connessi a tensioni razziali.

27 In particolare, in riferimento alla domanda/offerta residenziale, vanno evitati fenomeni di *gentrification*. Inoltre, è auspicabile che le autorità locali abbiano un ruolo sempre più proattivo in termini di occupazione a livello locale.

28 Non va sottovalutata la potenzialità del livello locale nella rigenerazione dei siti *brownfield*, anche in termini di una effettiva partecipazione dei cittadini alle decisioni, nell'orientare sviluppi ed usi ad una maggiore sostenibilità.

REFERENCES

- Atelier Parisien d'Urbanisme (2011), "Paris, rives de la Seine. Le projet des berges de Seine en 2012", Mairie de Paris, APUR;
- Cuturi C. (2013), "La riqualificazione del lungosenna parigino: *le Projet des berges de Seine*", *TRIA, Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, Rivista Internazionale di Cultura Urbanistica, "Il mare e la città", n. 11, 2013, Open Journal System/Centro di Ateneo per le Biblioteche-Università di Napoli Federico II;
- Cuturi C. (2010), "The revival of urban waterfront areas: evaluation of British and Irish experiences", *Int. J. Sustainable Development*, Vol. 13, Nos. 1/2, 2010;
- Cuturi C. (2009), "Brownfield redevelopment and waterfront revitalization within British and Irish urban regeneration practices", in CD Rom, *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, 9, numero 1, anno 2009;
- DCLG (2008), "Previously-Developed Land that may be available for Development": England 2007, Department for Communities and Local Government, London;
- Farr S.J. e C. Giles (2008), "Understanding the historic environment of port cities: the case of Liverpool", (Proceedings) English Heritage Conference "On the waterfront: culture, heritage and regeneration of port cities", 19-21 November 2008, Liverpool;
- ICOMOS (2004), "Liverpool (United Kingdom)", March, No. 1150, UK;
- Ramchurn R. (2013), "Liverpool: 'A tale of two cities'", 11 October 2013, *Architects' Journal*, London;
- Smith P. (2008), "Understanding the historic environment: a view from France", (Proceedings) English Heritage Conference "On the waterfront: culture, heritage and regeneration of port cities", 19-21 November 2008, Liverpool;
- URBED (2012) "Learning from Paris", Report of the 2012 European Study Tour, Series Nine, URBED, TEN Group;
- Euroméditerranée Urban Development Agency (2010), "Euroméditerranée Marseilles: Heartbeat of an historic Mediterranean city" (www.euromediterranee.fr);
- Williams G. (2003), *The Enterprising City Centre*, Spon Press, London, New York

WEB SITES

lesberges.paris.fr
www.aecom.com
www.apur.org
www.cabernet.org.uk
www.liverpoolwaters.co.uk
www.rescue-europe.com
www.revital-nweurope.org
www.whc.unesco.org

IMAGE SOURCES

Le fotografie presenti nell'articolo sono state realizzate dall'autrice. L'immagine n. 10 è di proprietà APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme).

Candida Cuturi

Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura
Email: candida.cuturi@libero.it; c.cuturi@unina.it

Candida Cuturi, architect and PhD in Evaluation Methods for the Integrated Conservation of Architectural, Urban and Environmental Heritage, has been a fixed term lecturer at Federico II University of Naples (Strategic Planning/Assessment), is an *Expert in the Subject of Town Planning* (previously in Assessment), collaborates within the Editorial Board of *TRIA*, International Journal of Planning Culture. Her research interests are particularly related to urban regeneration and evaluation.

