

# TRASPORTI

# *& cultura*

45

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**PERIFERIE, LUOGHI  
DELLE TRASFORMAZIONI**



Rivista quadrimestrale  
maggio-agosto 2016  
anno XVI, numero 45

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico  
Giuseppe Goisis  
Università Ca' Foscari, Venezia  
Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma  
Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli  
Cristiana Mazzoni  
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,  
Strasbourg  
Marco Pasetto  
Università di Padova  
Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma  
Enzo Siviero  
Università Iuav, Venezia  
Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais  
Maria Cristina Treu  
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2016 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di settembre 2016

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

**TRASPORTI****5 PERIFERIE, LUOGHI DELLE  
TRASFORMAZIONI**

di Laura Facchinelli

**7 LE PERIFERIE OGGI, DA AREE DI  
DEGRADO A NUOVE CENTRALITÀ**

di Matteo Tabasso

**9 ESPANSIONE DELLE PERIFERIE  
NEL DOPOGUERRA, ALLE RADICI  
DELLA CRITICITÀ ATTUALE**

di Marina Dragotto

**17 TORINO, LA TRASFORMAZIONE  
LUNGO LA FERROVIA**

di Matteo Tabasso e Michela Barosio

**25 INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO  
SU FERRO, DA SEPARAZIONE  
A INTEGRAZIONE: DUE CASI A  
CONFRONTO**

di Enrica Papa, Gennaro Augiello e Gerardo  
Carpentieri

**33 CRISI E RIGENERAZIONE URBANA:  
IL CASO DELLA MANIFATTURE  
TABACCHI**

di Dionisio Vianello

**41 NUOVE AZIONI DI RIGENERAZIONE  
URBANA A TORINO**

di Valter Cavallaro e Giovanni Ferrero

**47 LA TAVOLA PITAGORICA. IL  
QUARTIERE ZEN 2 DI PALERMO  
TRA FUTURO E DESTINO**

di Zeila Tesoriere

**57 LYON CONFLUENCE: UNA  
RIQUALIFICAZIONE SOSTENIBILE**

di Giulia Melis e Cristina Marietta

**63 CITTÀ COOPERATIVE: MODELLI  
ECONOMICI DI AUTO-FINANZIA-  
MENTO CIVICO**

di Mauro Baioni, Daniela Patti e Levente  
Poliak

*cultura***71 NUOVE STAZIONI, PERIFERIE E  
CITTÀ**

di Zeila Tesoriere

**79 PORTE DELLA CITTÀ: TRA  
CENTRO E SISTEMA PERIFERICO**

di Michele Culatti ed Enzo Siviero

**83 UNA BIENNALE PER LE PERIFERIE**

di Laura Facchinelli

**89 MARGHERA: RICONVERSIONE,  
PROGETTO, PAESAGGIO.  
GIORNATA DI STUDIO SU UN'AREA  
PERIFERICA IN ATTESA DI FUTURO**

di Laura Facchinelli

**93 LO SVILUPPO POSSIBILE DI  
PORTOMARGHERA**

di Tommaso Santini

**99 BAGNOLI, DA 150 ANNI ALLA  
RICERCA DI IDENTITÀ**

di Massimo Pica Ciamarra

**107 GENOVA, NUOVI PROGETTI PER  
IL WATERFRONT**

di Oriana Giovinazzi

**115 LE PIÙ RECENTI TRASFORMA-  
ZIONI URBANE IN BROWNFIELD  
A LONDRA**

di Giammichele Melis

**121 INSPIRATION, A EUROPEAN  
RESEARCH PROJECT ON LAND USE**

by Stephann Bartke, Uwe Ferber and Detlef  
Grimski

# Periferie, luoghi delle trasformazioni

di Laura Facchinelli

*Nelle nostre belle città abbiamo edifici monumentali, chiese romaniche (o rinascimentali, o barocche) che si affacciano sulla piazza principale. Piazza dove è piacevole passare, sostare, guardarsi attorno assaporando la storia. Orgoglio, magari inconsapevole, ma in grado di costruire, giorno dopo giorno, l'identità di ciascuno. Poi, allontanandosi dalla piazza, si trovano edifici più semplici, rasserenanti per la sobrietà degli elementi decorativi, pensati come segni di affettuosa partecipazione alla vita urbana. Ma un po' più in là, verso i margini, si incontrano costruzioni anonime. Probabilmente realizzate nel dopoguerra. Squadrate nel calcestruzzo, respingenti, e comunque indifferenti al malessere, al senso di abbandono vissuto dagli abitanti.*

*Forse, questo, è un fastidio immotivato per quella discontinuità rispetto all'antico? Un rifiuto del linguaggio moderno? No, solo la constatazione che, a un certo punto, abbiamo perduto la capacità far evolvere la nostra storia dell'architettura e del paesaggio urbano verso forme e materiali nobili come quelle del passato e altrettanto durevoli nel tempo. Ecco perché, nelle nostre città, è più emozionante frequentare il centro storico (che non è esente, comunque, da inserimenti dissonanti, nei vuoti provocati dai bombardamenti, o in quelli creati con le ruspe per l'esigenza, spesso solo presunta, di "aggiornare").*

*Ed ecco perché quasi sempre, per chi arriva in automobile, il primo impatto con la città è abbastanza deludente. Perché, appena superate le grandi aree commerciali che ormai assediano i centri abitati - paesaggi del consumo forzato, padiglioni temporanei, forme eccessive, colori e luci sgargianti - iniziano gli edifici progettati in serie a fianco della strada di collegamento veloce. Griglie di strade e case-alloggio. Funzionali, forse, ma prive di orgoglio di appartenenza. Prive di bellezza.*

*Insomma, per conoscere il carattere originario, l'anima della città, si deve puntare al centro storico, che si è sedimentato anno dopo anno, per decenni, per secoli di vite vissute.*

*Di periferie, per lungo tempo, non si è parlato. Prima considerate un'estensione "popolare" del corpo urbano dotata comunque dell'essenziale, ben presto gradualmente abbandonate a se stesse, di recente sottoposte anche ai mutamenti generati dall'immigrazione, sono state dimenticate nella progettazione e nel parlare stesso di città.*

*Oggi di periferie si occupano architetti famosi, sostenendo che è giusto progettare pensando alla gente. Si finanziano interventi finalmente riparatori dell'incuria. Fioriscono corsi universitari, workshop, convegni. La Biennale di Venezia sceglie questo tema come filo conduttore della Mostra di Architettura. Insomma le periferie sono diventate un argomento alla moda. È un processo analogo a quello che ha riguardato, per decenni, le infrastrutture: considerate un male necessario, snobbate in campo accademico e progettuale, come una specie di elemento marginale, o al massimo interstiziale fra ben più nobili contesti.*

*Si rischia però di avere, oggi, da un lato le elaborazioni intellettuali, dall'altro le consuete procedure affannate dalla fretta di costruire e prone all'interesse dei soliti noti. Occorre leggere e confrontare per capire meglio. Occorre vigilare.*

*Una lunga premessa per dire che questo numero della rivista affronta il tema delle periferie. Non tanto per seguire la corrente, ma come scelta di campo. E proprio partendo dalle infrastrutture, che sono il nostro tema centrale da sempre. Strade e rotatorie, fasci di binari e stazioni generalmente tagliano, separano, creano condizioni di degrado, creano "periferie", appunto. Di qui l'esigenza di progetti intelligenti, lungimiranti, per capovolgere il negativo valorizzando le potenzialità. Nel nostro Paese è esemplare il caso di Torino, che ha saputo reinventare gli spazi, superare le fratture. Proprio di Torino è il curatore, che ha raccolto per noi una serie di casi interessanti.*

*Sono periferie ricche di potenzialità anche le aree produttive dismesse. Il problema è, anzitutto, avere un'idea vincente e poi riuscire a realizzarla. Nella sezione "Cultura" pubblichiamo alcuni contributi presentati nella giornata di studio "Marghera: riconversione, progetto, paesaggio", dedicata ai progetti (non ancora attuati, e nemmeno concepiti in forma definitiva) di recupero di un'area enorme situata alle spalle del centro storico di Venezia. È un caso esemplare di ritardo e incertezze. Alle porte della città considerata la più bella del mondo. Ma non per questo rispettata... Ma questa è un'altra storia.*



# Lyon Confluence: una riqualificazione sostenibile

di Giulia Melis e Cristina Marietta

Il progetto di rigenerazione della *Confluence* a Lione, iniziato a partire dalla metà degli anni '90, ha conquistato l'attenzione a livello europeo grazie alle sue dimensioni, ambizioni e posizione all'interno della città. La centralità geografica di questo quartiere, tuttavia, non ha mai trovato riscontro nella storia del suo sviluppo: l'area è stata piuttosto caratterizzata sempre da accezioni periferiche. Il progetto in corso mira proprio a sanare questa dicotomia tra storica percezione e reale posizione e ad investire sul potenziale di posizione dell'area. Riconosciuto e certificato da molti partner istituzionali come un progetto urbano ecologico e sostenibile, nel quartiere della *Confluence*, oltre a garantire la presenza di grandi firme dell'architettura, sono stati attivati accordi con enti e compagnie private per attuare una *smart grid* e realizzare progetti pilota che agiscano da dimostratori: tali progetti per essere effettivi e portare tutti i benefici attesi dovranno essere fatti propri dai residenti, coinvolgendo la comunità locale che dovrà essere pienamente consapevole e collaborare al raggiungimento degli obiettivi di risparmio energetico prefissati. In questo caso, come in molti altri, possiamo notare come il successo di questo tipo di trasformazioni complesse non possa prescindere dal coinvolgimento della comunità locale. Le fasi di attuazione del progetto e gli strumenti attuativi utilizzati sono già stati oggetto di un articolo comparso sul numero 41 di questa rivista a firma Martone, Sepe e Micheletti: in questa sede ci concentreremo sulla descrizione di alcuni aspetti realizzativi, con particolare attenzione agli interventi legati alla mobilità e al risparmio energetico all'interno dell'ecoquartiere, che ci pare possano essere di ispirazione per altri casi di riqualificazione urbana sostenibile.

## Descrizione del progetto. Un'area centrale segregata

L'area di circa 150 ettari nota come *Confluence* si trova nella parte più meridionale della penisola su cui è localizzato il centro urbano di Lione, e prende il nome proprio dalla confluenza dei due fiumi, Saona e Rodano, situata sulla continuazione dell'asse di centralità della città. Nonostante la sua posizione centrale, l'area ha sempre avuto una storia che l'ha differenziata dal resto della penisola: regolarmente inondata, soltanto verso la seconda metà del XVIII secolo si iniziarono i lavori di bonifica delle paludi, che hanno consentito il successivo insediamento di abitanti e attività. Dopo le bonifiche, rapidamente vi si insediarono industrie

## The Lyon Confluence: a sustainable regeneration

by Giulia Melis and Cristina Marietta

The Confluence urban regeneration project in Lyon began in the 1990s, and soon captured attention throughout Europe for its dimensions, ambitions, and position in the city.

The centrality of this neighbourhood, however, has never been exploited throughout its history: the area has always been regarded as peripheral. The renewal project we present is intended to overcome this dichotomy between the common perception and the real position of the area, investing on the potential offered by its urban centrality. Commonly recognized, and certified by many institutional partners as a project that is highly sustainable and nature-friendly, the Confluence urban regeneration project has invited many big names in contemporary architecture, and established the framework (with protocols and agreements) to implement pilot projects and demonstrations on a smart grid from private companies. To be truly effective and generate all the benefits expected of it, this sort of project should be endorsed by the residents, involving the local community and sharing the goals of reducing energy consumption. As in many other cases, the active participation of the local community is key to a successful implementation of this type of urban regeneration project.

Nella pagina a fianco, in alto: Lyon Confluence, interni del Museo Confluence, progettato dagli austriaci Coop Himmelb(l)au (foto di Carlo Melis); in basso: Jardin aquatique Port Rambaud, connessioni verdi lungo le rive della Saona (foto di Carlo Melis). In questa pagina: Logo di Lione, elemento di arredo urbano e invito all'interazione (foto di Carla Maria Carlini).





1 - Place Nautique. Riquilificazione degli spazi pubblici e relazione con l'acqua come elemento di design urbano (foto di Carlo Melis).

2 - Nuove stazioni per il servizio di bike sharing. (foto di Carlo Melis).

e attività manifatturiere principalmente legate al commercio della seta, incoraggiate dall'incremento dei commerci fluviali di quell'epoca e dalla realizzazione di una diramazione ferroviaria.

Nel 1857 venne costruita la stazione Perrache, volutamente rialzata su un sistema di archi rispetto al livello del suolo per mettere al riparo il traffico ferroviario dalle frequenti inondazioni. E fu 'dietro le volte' ('*derrières les voutes*') – come da quel momento venne definita l'area – che vennero installate tutte le funzioni indesiderate: i mattatoi, le prigioni, magazzini, birrifici, impianti di produzione di gas ecc. Le classi operaie di conseguenza seguirono queste tendenze di localizzazione, andando ad insediarsi vicino alle industrie. L'area veniva percepita dai cittadini come remota, sconosciuta, ostile e persino pericolosa (Coudroy de Lille, 2003).

La vocazione funzionale e logistica attribuita all'area raggiunse l'apice quando negli anni 1960-70 vennero costruite le due autostrade A6 e A7, che connettono Parigi a Marsiglia passando proprio per il centro di Lione. Il sindaco di allora, Louis Pradel, era rimasto affascinato dal modello di Los Angeles, e tentò di replicarlo nella sua città 'portando l'auto' all'interno del centro urbano. Venne inoltre realizzato proprio sulla *Confluence* un polo di scambio intermodale di notevoli dimensioni, in contemporanea alla costruzione del mercato all'ingrosso.

A partire da quel periodo però iniziò a farsi sentire la crisi industriale, con impatti alquanto negativi sulle attività portuali. Il mercato all'ingrosso si scontrò quasi subito con la limitatezza degli spazi ed i vincoli imposti dall'area, per venire riprogettato in un'area più distante dal centro cittadino già all'inizio degli anni '90.

A questo punto, intravedendo un'opportunità di espandere l'ipercentro dell'area metropolitana, il nuovo sindaco Raymond Barre organizzò una consultazione pubblica con raccolta di idee per riconvertire l'area, processo che prenderà l'avvio alla fine degli anni '90, con particolare attenzione a migliorare l'accessibilità di questa zona. In questo stesso periodo vennero presentati anche altri progetti urbani a grande scala, come ad esempio la Cité Internationale, Gerland, e la nuova stazione TGV Part-Dieu.

## Opportunità: sviluppare un progetto sostenibile attraverso la diversità

Nel 1999 Grand Lyon - l'autorità metropolitana della città - fonda una società pubblica che avrà il compito di seguire lo sviluppo del progetto: diviso in due principali fasi e aree di sviluppo, che corrispondono l'una alla riva della Saona e l'altra del Rodano, copre tutto il quartiere con una prospettiva temporale di 15 anni. Sono inclusi nel progetto anche il recupero degli alloggi di housing sociale esistenti, e la creazione di un collegamento verde lungo la Saona.

I principi alla base del progetto possono essere così riassunti come segue.

*Sviluppo urbano eco-sostenibile e alti standard di qualità ambientale* - La *Confluence* è stata pianificata come un'area ad alta densità urbana, con ampi spazi aperti al suo interno: dei 35 ettari di spazi pubblici pianificati, 25 sono costituiti da parchi, spazi verdi e aperture su entrambe le rive fluviali, progettati da architetti paesaggisti chiamati appositamente per entrambe le fasi. Tutti questi interventi (compresa la creazione di un porto interno che asseconda la relazione geografica e storica con l'acqua) sono stati possibili solo in seguito a pesanti opere di bonifica per ridurre l'effetto dell'inquinamento provocato da anni di industrie pesanti e attività portuali poco rispettose dell'ambiente.

Per il sistema di raccolta e gestione delle acque sono stati messi in atto particolari accorgimenti, dovuti anche alla specifica localizzazione dell'area. L'impermeabilizzazione del suolo è stata ridotta al minimo, e le infiltrazioni di acqua piovana nel suolo favorite al massimo, grazie al limitato numero di posti auto, alla presenza massiccia di vegetazione negli spazi pubblici e alla creazione di apposite canaline. Sono stati previsti anche impianti per il recupero dell'acqua piovana, per raggiungere il 50% nella riduzione dei consumi di acqua, obiettivo dichiarato per il 2030.

Particolare attenzione poi è stata dedicata al tema del risparmio energetico: sono stati rispettati anche nelle fasi di pianificazione principi che favoriscano effetti climatici naturali sia a livello di edificio sia di isolato. Ad esempio, per ridurre l'impatto delle isole urbane di calore è stata prevista una distribuzione ampia e regolare di spazi verdi e superfici d'acqua. Negli edifici di nuova costru-

zione e quelli riqualificati, l'efficienza energetica è mediamente di 50 kWh/mq/anno, accompagnata dalla produzione locale di energia da fonti rinnovabili (solare, eolico, biomassa).

*Mobilità: car sharing elettrico, mobilità dolce, trasporto pubblico* - È stata molto ardua per i progettisti la sfida di rendere "aperto" un quartiere delimitato sui lati dalla conformazione geografica della penisola, a nord dalla stazione Perrache e dal nodo di interscambio, e ad est dall'autostrada A7 che corre lungo il Rodano. Alcune delle soluzioni adottate per 'aprire una breccia nelle volte' includono il prolungamento della linea tramviaria per connettere la *Confluence* con il centro storico, riqualificandone i tre punti di accesso sotto il nodo di interscambio.

Lo sviluppo di infrastrutture per il trasporto pubblico è accompagnato dal miglioramento dell'accessibilità ciclabile e pedonale, e da interventi che disincentivano l'uso quotidiano dell'auto privata, come ad esempio i percorsi alternativi sulla riva della Saona.

I progetti in corso prevedono anche l'installazione di un sistema di car sharing di auto elettriche che vada a complementare l'offerta già presente nel resto della città: grazie ad alcuni contratti di partenariato attivati dall'autorità metropolitana di Grand Lyon con l'organizzazione giapponese NEDO (New Energy and Industrial Technology Development Organization), e in particolare con Toshiba, sono state attivate alcune iniziative sperimentali con l'obiettivo di ridurre le emissioni. Una flotta di circa 30 auto elettriche è stata messa a disposizione delle imprese con sede nel quartiere. L'alimentazione delle auto e ricarica delle batterie avviene tramite delle stazioni ad energia fotovoltaica localizzate all'interno del distretto, che sono in grado di fornire una carica standard in tempi brevi. Tutto il sistema è stato progettato per un'efficienza di carica ottimizzata ed equilibrata che, sul lungo periodo, dovrebbe assicurarne il mantenimento nel tempo.

Il sistema utilizzato ha preso il nome di SunMoov': utilizza energia carbon-neutral attraverso le stazioni di ricarica - totalmente alimentate a energie rinnovabili - messe a disposizione dalla Compagnie Nationale du Rhône. Già dagli ultimi mesi del 2014, l'energia solare prodotta dai pannelli installati sugli edifici della Confluence ha permesso di ricaricare l'intera flotta SunMoov'. Un sistema di gestione energetica di questo tipo, realizzato a scala di eco-quartiere, è stato il primo in Francia. Sono stati previsti due tipi di carica: uno veloce che richiede solo mezz'ora e un altro normale da 8 ore: questo doppio sistema garantisce l'usabilità delle auto durante tutto l'arco della giornata. I prezzi sono stati mantenuti bassi in modo da essere accessibili a tutti, e sono state previste convenzioni particolari per le aziende, in modo da incentivare gli spostamenti sostenibili per motivi di lavoro. Ad accompagnare il servizio, è anche stata messa a punto la piattaforma ONLYMOOV, con app e sito online, che favorisce l'intermodalità e calcola il percorso ed il mezzo di trasporto migliore a seconda delle esigenze.

La *Confluence* vuole qualificarsi come città "marchable", ovvero vivibile a piedi. Nonostante le notevoli dimensioni, tutte le attività quotidiane (lavoro, scuola, sanità, servizi...) e le attività straordinarie possono essere svolte senza l'utilizzo dei mezzi privati, servendosi del trasporto pubblico e delle piste ciclopedonali. Lyon Confluence tra l'al-



tro è servito per sperimentare le nuove 5 stazioni "Vélo'v": parcheggi riservati ad accogliere una serie di biciclette private e predisposti per il bikesharing, collocati in punti strategici del quartiere in prossimità delle principali fermate del trasporto pubblico.

Queste variegata iniziative che supportano uno sviluppo urbano sostenibile hanno portato il progetto a ottenere diversi riconoscimenti e certificazioni. La partecipazione al programma europeo Concerto-Renaissance ha consentito di raggiungere l'obiettivo di un consumo medio di 50 kWh/mq/anno per i primi tre isolati costruiti, nonché l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili all'80%. In seguito il WWF ha riconosciuto il progetto all'interno del programma "One planet living", e il Ministero francese per l'Ecologia, lo Sviluppo sostenibile, i Trasporti e la Casa ha annoverato la *Confluence* ufficialmente tra gli Eco-Quartieri.

*Qualità e ricchezza architettonica* - Al di là delle caratteristiche di efficienza energetica, la qualità architettonica costituisce un elemento fondante della qualità della vita nel quartiere della *Confluence*. Il progetto, infatti, ambisce a rinnovare completamente l'immagine del quartiere e mira a farne un nuovo simbolo per la città metropolitana, anche a livello nazionale e internazionale.

3 - Quai Rambaud, edificio Euronews, studio di architettura Jakob + Macfarlane (foto di Carlo Melis).

4 - Vista del quartiere in costruzione e delle infrastrutture di trasporto (ferrovia e autostrada urbana) dal Museo Confluence. (foto di Carlo Melis).

La riqualificazione della vecchia area industriale ha coinvolto grandi nomi dell'architettura mondiale da Herzog & De Meuron, Kengo Kuma a Massimiliano Fuksas: le megastrutture grigie, anonime e un po' tetre che caratterizzavano la sponda del fiume sono state trasformate in futuristici edifici nel Quai Rambaud, e questo vecchio molo sul lungofiume è oggi una sfilata di cubi colorati. Ne è un esempio l'iconico cubo arancione, il Pavillon des Salines, un edificio fluorescente disegnato dallo studio Jakob + MacFarlane. Il grande buco nell'angolo della costruzione non è una rifinitura estetica, ma una soluzione per raffreddare l'edificio. Accanto alla presenza di opere di noti architetti contemporanei, si è scelto di conservare qualche testimonianza storica del passato industriale che ha segnato la storia dell'area, salvaguardando alcune strutture a ponte, binari, strutture di edifici, o anche riutilizzando i materiali originari per delle nuove pavimentazioni. Circa il 30% del vecchio mercato all'ingrosso verrà sottratto alla demolizione, per essere adattato e convertito a nuovi usi come gallerie d'arte, negozi, ecc. Invece le due carceri con struttura a *panopticon* sono state riconvertite a funzioni universitarie e di alloggio per studenti: la nuova sede dell'Università Cattolica di Lione (UCLy) è stata inaugurata alla fine del 2015, con la realizzazione del progetto "La vie grande ouverte". Il Museo delle Confluenze, che ospita un museo antropologico e scientifico, è destinato a diventare il nuovo *landmark* di riferimento. Il progetto avveniristico, la cui costruzione è iniziata nel 2003, è firmato dallo studio austriaco Coop Himmelb(l) au. Aperto al pubblico nel dicembre 2014, situato all'estremità della penisola, costituisce la naturale conclusione dell'asse verde che percorre l'area. Il museo evoca una pedagogia allo stesso tempo divertente e artistica, che simboleggia "la confluenza della conoscenza", e si propone come mercato segnale architettonico di porta della città. È in stretta relazione con i due fiumi e collegato all'area urbana tramite ponti. Il giardino che lo circonda è stato pensato per permettere il collegamento tra le passeggiate sulle due rive della Saona e del Rodano, proponendo una nuova visione di ecosistema urbano.

*Mix funzionale e sociale* - Il principio fondante del masterplan della *Confluence* ruota sull'integrazione di funzioni residenziali, attività economiche e spazi pubblici.

Considerata la notevole capacità insediativa residenziale del nuovo quartiere della *Confluence*, che corrisponde a 235.000 mq sul totale dell'area, l'amministrazione ha dedicato particolare attenzione a garantire una diversità sociale all'interno di quest'area valorizzata dagli ingenti investimenti. Nella seconda fase del progetto (ZAC2), per esempio, verranno realizzati tra il 25 e il 30% di alloggi di housing sociale rapportati al totale delle nuove residenze (il minimo previsto dalla legge in Francia è del 20%). Una quota aggiuntiva che varia tra il 15 e il 20% sarà gestita in affitto con canone calmierato. La rimanente quota, ovvero circa la metà degli alloggi, sarà resa disponibile sul libero mercato. Questa politica è stata caldeggiata dalle autorità preposte alla pianificazione, in coerenza con gli obiettivi della Grand Lyon, e sviluppata in accordo con i proprietari degli alloggi di housing sociale. Anche la collocazione e distribuzione delle scuole sarà attentamente valutata per offrire un servizio accessibile e di prossimità per le famiglie, e sarà regolata dalla Carta scolastica.

Lungo la riva della Saona in particolare sono stati costruiti edifici per uffici che si distinguono per i loro caratteri visuali molto marcati. Tra questi, alcuni ospiteranno le sedi centrali di importanti uffici come Euronews o il quotidiano locale *Le Progrès*. Altre attività invece saranno più legate al settore dei servizi, con un focus particolare per i media, comunicazione e arte. Questi troveranno spazio nei 130.000 mq progettati appositamente. Inoltre 120.000 mq di spazi commerciali, hotel e attività ricreative andranno ad integrare l'offerta economica dell'area.

## Conclusioni

In conclusione, il progetto di riqualificazione dell'area della *Confluence* ha un'importanza e una dimensione che vanno al di là dei suoi stretti confini, andando ad influenzare dinamiche a livello metropolitano e ad aumentare la competitività dell'area lionese rispetto ad altre città. Infatti, come scrive Kaczmarek (2001; citato in Kazimierczak 2012), la rivitalizzazione di un'area riguarda gli aspetti economici, sociali, culturali e spaziali, ed ha un'influenza significativa sull'immagine della città da parte dei suoi stessi cittadini; inoltre è in grado di modificarne l'immagine esterna grazie ad attività promozionali e di marketing, andando ad aumentarne l'attrattività.

Il significato di questa imponente operazione di riqualificazione, secondo alcuni critici, non è caratterizzata soltanto dalla volontà di restituire ai cittadini un'area centrale che nel corso dei decenni è stata progressivamente abbandonata e dimenticata, offrendo loro un modello virtuoso di eco-quartiere. Si possono intravedere dietro questa operazione anche altri obiettivi, come quello di riposizionarsi sul panorama turistico internazionale ed incentivare le presenze turistiche attraverso la creazione di un quartiere dedicato all'intrattenimento, in modo da innescare anche un ritorno economico di questa enorme operazione immobiliare. La presenza di spazi industriali degradati in posizione adiacente al pregiato centro storico, prima dell'intervento, stava portando ad una svalutazione dell'immagine stessa della città, del suo valore storico e culturale. D'altra parte, gli spazi inutilizzati costituivano un'allettante opportunità per generare spazi urbani attrattivi, che avrebbero contribuito ad incrementare il valore estetico, scenico e di utilità anche per le aree circostanti. Le aree una volta riqualificate avrebbe costituito inoltre la naturale espansione del centro storico, consolidando l'offerta turistica.

La scelta di salvare solo alcuni degli edifici industriali già presenti nell'area ha portato ad un radicale cambiamento di immagine della *Confluence*, sostituendo la vecchia identità industriale con edifici moderni all'avanguardia che confermano la natura metropolitana della città nel panorama internazionale. L'ambizioso progetto di trasformazione, una volta terminato, conferirà all'area il carattere di centro di *urban entertainment*, mettendo a disposizione servizi culturali, di intrattenimento, commerciali e gastronomici. Con la *Confluence*, Lione sposa quella che secondo Tolle (2006) è la tendenza attuale, che vede crescere l'importanza dell'industria dell'intrattenimento a scapito dei tradizionali centri commerciali tipici dei paesi occidentali.

Secondo Kazimierczak (2012), uno dei motivi per cui Lione non ha investito nella promozione del

5 - Nella pagina a fianco, in alto: Pont Raymond Barre (foto di Carla Maria Carlini).

6 - Nella pagina a fianco, in basso: Quai Rambaud, edificio Group Cardinal, studio di architettura Jakob + MacFarlane (foto di Carla Maria Carlini).

TRASPORTI & CULTURA N.45

proprio patrimonio industriale è dovuto all'iscrizione della città nella lista UNESCO: Lione ha già un suo prestigio e posizionamento sicuro sulla scena turistica internazionale. I pochi edifici industriali rimasti, nell'area sudorientale e nel quartiere Gerland, vengono lasciati in stato di abbandono e progressivamente demoliti e sostituiti con edifici moderni, e solo pochissimi sono stati riadattati a nuove funzioni. I cittadini lionesi quindi sono stati privati di una parte della loro identità, e il profilo della città sembra quasi incompleto, essendo venuto a mancare un importante tassello della sua storia.

L'area della *Confluence* ospita comunque funzioni volte a soddisfare i bisogni primari della popolazione e ad accrescerne la qualità di vita. La presenza di poli culturali, commerciali e di intrattenimento è stata pensata proprio per espandere l'area di interesse turistico che era in precedenza concentrata solo nel centro storico. Inoltre la costruzione di vari hotel nell'area della *Confluence* dovrebbe ampliare l'offerta ricettiva e aiutare la crescita del turismo anche fuori dal centro, che aveva raggiunto quasi il livello di saturazione.

Da questo punto di vista, quindi, occorre prendere atto che la rigenerazione della *Confluence*, oltre che restituire una parte di città ai suoi residenti, è stata pensata anche per attrarre profitti e investimenti legati al turismo e agli interessi internazionali, andando a posizionarsi come quartiere smart e modello urbano ecosostenibile.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Buhler, T. (2010). Sustainable mobility in Lyon: should we hang private car drivers? *TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Vol 3(No 1), pp.21-28.

Coudroy De Lille, L. (2003). Lyon Confluence-metropolitan project in the view of Rodanu i Saony w Lyonie,[in:] I. *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, XVI *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Wyd. UŁ, Łódź, 267-275.

Kaczmarek, S. (2001). *Rewitalizacja obszarów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*.

Kazimierzczak, J. (2012). "The influence of the revitalization of former industrial urban areas on new urban and tourism spaces: case studies of Manchester and Lyon". *Tourism*, 22(1), 11-20.

Lyon Confluence (1998). *Lyon confluence 1998-99: projet urbain - Strategy for urban renewal*. Lyon: Communauté urbaine de Lyon.

Maison de La Confluence (2010). *La Confluence – Vivre Lyon en coeur*. [Online] Available at: <http://www.laconfluence.fr/> [Accessed 2016].

Marshall, T. (2012). "Lyon Confluence: from smart grid to smart community?", *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 5/6.2012: 257-263.

Tölle, A. (2006). "Kształt i funkcje nowych kwartałów śródmiejskich na obszarach nadwodnych. Francusko-niemiecko-polskie porównanie", in I. *Jażdżewska. Nowe przestrzenie w mieście ich organizacja i funkcje*, 193-200.

Virányi, Z. G. (2010). *Urban Renewal in Lyon Confluence. How to transform an unused industrial area into the new eco-quarter*. Bachelor Thesis dissertation, VIA University College, Horsens, Denmark.

