

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



Questo libro, pubblicato come supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*, è stato realizzato in collaborazione con:



**ROTARY CLUB
VENEZIA MESTRE**



ATENEIO VENETO

Hanno concesso il patrocinio:

I
- - -
U
- - -
A
- - -
V
**Università luav
di Venezia**



**Università
Ca' Foscari
Venezia**



Ha contribuito:



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA**

Questo libro trae origine dalle tre giornate di studio organizzate da Laura Facchinelli, direttrice della rivista *Trasporti & Cultura* e presidente del Rotary Club Venezia Mestre per l'anno 2016-2017, con Oriana Giovanazzi e Viviana Martini, con le quali ha curato anche la presente raccolta di contributi

Marghera. Riconversione, progetto, paesaggio
(30 settembre 2016, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Tommaso Santini, Oriana Giovanazzi

Mestre. La ferrovia e la città
(27 gennaio 2017, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovanazzi

Venezia. Paesaggio urbano nel contemporaneo
(21 aprile 2017, Venezia, Ateneo Veneto)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Nicola Torricella, Viviana Martini, Oriana Giovanazzi

In copertina:

sullo sfondo di una veduta aerea del ponte translagunare stradale in costruzione (1933), le immagini delle tre "anime" di Venezia: Marghera, Mestre e la città storica.

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

© Copyright 2017
Supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*
quadrimestrale di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

Proprietario e direttore responsabile:
Laura Facchinelli

Direzione e redazione: Cannaregio 1980 - 30121 Venezia
email: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è pubblicata anche on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 dell'11.5.2001

ISSN 2280-3998

Responsabili del progetto editoriale:
Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Traduzioni in lingua inglese:
Olga Barmine ed Helen Tamara Matthews

Stampa: Grafiche Veneziane, Venezia

Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista *Trasporti & Cultura* il diritto di pubblicarli e distribuirli, anche tramite i suoi supplementi.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su *Trasporti & Cultura* e sui suoi supplementi ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati.

INDICE

PRESENTAZIONI

- 8 Anna Buzzacchi, Presidente dell'Ordine degli Architetti P. P. C. della Provincia di Venezia
9 Gustavo Rui, Presidente della Fondazione Ingegneri della Provincia di Venezia

INTRODUZIONE

- 11 *Perchè i tre futuri di Venezia*
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Prima sezione

MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinazzi

- 19 *Marghera: cento anni guardando al futuro*
Introduzione di Gianfranco Bettin
23 *I cento anni di Marghera: l'utopia della Grande Venezia, i primi insediamenti, la città giardino*
Sergio Barizza

UNO SGUARDO ALLE ESPERIENZE

- 33 *Il caso Bagnoli*
Massimo Pica Ciamarra
41 *Dal Porto Antico alla Fiera del Mare: idee e proposte progettuali per il waterfront di Genova*
Oriana Giovinazzi
49 *Rigenerazione urbana, qualità insediativa e sostenibilità sociale delle trasformazioni: l'insegnamento di Amburgo*
Chiara Mazzoleni
57 *Lands of opportunities: rigenerazione urbana a Londra*
Michelangelo Savino e Martina Concordia
65 *Lyon Confluence, riqualificazione urbana dell'ex area industriale di Lione alla confluenza tra il Rodano e la Saona*
Paolo Alberti e Gabriele Scicolone

MARGHERA, VISIONI FUTURE E PROTAGONISTI

- 73 *Marghera, idee per il futuro*
Andreas Kipar
81 *Porto Marghera, lo sviluppo possibile. Riconversione e waterfront*
Tommaso Santini
87 *Scenari per Marghera, fra sfide e paradossi*
Maria Chiara Tosi
93 *Venezia, il futuro del Porto*
Intervista a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinazzi

Seconda sezione

MESTRE. LA FERROVIA E LA CITTÀ

Coordinamento di Laura Facchinelli

- 103 *Il nodo ferroviario e la stazione di Mestre*
Introduzione di Agostino Cappelli
- 107 *Breve storia della ferrovia a Mestre. Dalla stazione ottocentesca al grande nodo del traffico ferroviario e della vita urbana*
Laura Facchinelli

CONFRONTI E ANALISI DEL PROBLEMA

- 115 *Torino: la trasformazione lungo la ferrovia*
Matteo Tabasso e Michela Barosio
- 123 *L'infrastruttura scomparsa. Il nuovo suolo della stazione Sagrera Alta Velocità a Barcellona*
Zeila Tesoriere
- 131 *La nuova stazione centrale di Berlino, nodo strategico della città riunificata*
Giulia Melilli
- 139 *Processi di rigenerazione urbana, gli scali di Milano*
Carlo De Vito, Sara Iacoella e Marina Marcuz

MESTRE, LE PROSPETTIVE FUTURE

- 147 *Il nodo ferroviario di Venezia Mestre alla luce del nuovo codice degli appalti e della pianificazione nazionale dei trasporti*
Andrea Sardena
- 155 *Ferrovie, il nodo di Venezia Mestre e l'Alta Capacità*
Carmelo Abbadessa
- 161 *Servizi per la mobilità dei viaggiatori*
Giovanni Seno

Terza sezione

VENEZIA. PAESAGGIO URBANO NEL CONTEMPORANEO

Coordinamento di Viviana Martini

- 169 *Conflitti e convergenze fra il nuovo e l'antico*
Introduzione di Guido Vittorio Zucconi

NOVECENTO. SPINTE AL RINNOVAMENTO, RICHIAMI ALLA CONSERVAZIONE

- 173 *La Venezia di Eugenio Miozzi*
Riccardo Domenichini
- 181 *Un discorso interpretativo e poetico su Venezia: Carlo Scarpa alla Fondazione Querini Stampalia*
Orietta Lanzarini

189 *La ricostruzione del Teatro La Fenice: l'occasione perduta*
Sergio Pratali Maffei

197 *L'evoluzione delle aree portuali del centro storico*
Nicola Torricella e Federica Bosello

205 *Il Campus di San Giobbe, nel cuore di Cannaregio*
Vittorio Spigai

RESPONSABILITÀ DELLE SCELTE

213 *Santiago Calatrava a Venezia: un ponte tra armonia, realtà e sogno*
Enzo Siviero

219 *La conservazione dell'edilizia storica veneziana*
Mario Piana

225 *L'inserimento del nuovo nel patrimonio storico*
Viviana Martini

231 *L'Unesco per Venezia, Venezia per l'Unesco*
Paolo Costa

237 *L'architettura moderna a Venezia*
Clemens Kusch

243 *Variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica di Venezia: e la conservazione?*
Giorgio Nubar Gianighian

251 LE CURATRICI, GLI AUTORI



Lands of opportunities: urban regeneration in London

by Michelangelo Savino and Martina Concordia

In the last few years, London has undoubtedly represented the cutting edge of urban regeneration, and not just in Europe. In one of the most dynamic global cities on the planet, urban regeneration displays singular characteristics: development procedures and projects, amounts of private investment, speed of construction, architectural forms, relationships among the different actors involved in the process, public strategies and policies that support these processes. The change has primarily involved vacant industrial brownfields and port areas with their surroundings, as well as the city's most strategic areas located near public transport infrastructure hubs, but affected by social and economic decline; more recently it has involved the areas closest to central London. Though many of the projects draw public attention and appreciation, there are clear contradictions that are particularly evident in the two case studies mentioned in the paper: King's Cross and Battersea, part of the largest Vauxhall-Nine Elms-Battersea project, places where only a few years ago, manufacturing activities and working class housing were prevalent, concentrated between the railroad tracks and power stations. The areas will be affected by projects of great architectural value involving a radical change in the existing urban structure. The Battersea area in particular reveals the characteristics of the urban regeneration process now in progress. In an extended 560-acre area, with 4 miles of riverfront, the Planning Framework proposed a high-density mixed-use development scenario, consisting mainly of luxury residences, office space, businesses, restaurants and other amenities. While there is no lack of public spaces and facilities, and developers have attempted a place-making approach to designing public space and integrating the new urban section into the surrounding city, the regeneration of Battersea is provoking a great deal of discontent. Is it possible to modify the regeneration process?

Lands of opportunities: rigenerazione urbana a Londra

di Michelangelo Savino e Martina Concordia

Londra rappresenta indubbiamente, soprattutto negli ultimi anni, la frontiera più estrema della rigenerazione urbana, e non solo in Europa. In una delle città globali più dinamiche del pianeta, la trasformazione urbana mostra caratteri unici (modalità di realizzazione, quantità di investimenti, tempi di realizzazione, forme architettoniche, relazioni tra i vari operatori coinvolti nel processo, strategie e politiche che danno forma e forza) che la rendono un caso estremamente interessante per quanto di certo non esemplare. Diverse le ragioni. È innanzitutto un processo di trasformazione radicale della città che parte da lontano. Lontano nel tempo e lontano anche dalle pratiche ormai diffuse in realtà diverse nel continente, compreso il nostro paese.

Sin dall'esordio del "thatcherismo" la città è stata investita da un processo di profondo ripensamento. Ancor prima che si definisse uno scenario per la città e si dibattesse su quale futuro si dovesse costruire per la metropoli, era chiaro il percorso che si sarebbe intrapreso: drastica destrutturazione del sistema di pianificazione, progressivo arretramento dell'intervento pubblico e apertura incondizionata all'investimento privato. Le *Enterprise Zone* rappresentarono non solo l'individuazione di specifiche aree eleggibili alla trasformazione (prevalentemente aree portuali ed industriali che avevano perso la loro funzione originale) ma anche il rigetto del piano urbanistico generale, di una visione (pubblica) d'insieme della città e del controllo pubblico nel processo di trasformazione urbana.

E l'avvento del New Labour di Tony Blair, seppure ha comportato l'ammorbidimento di questo approccio (con la rivalutazione dell'intervento pubblico soprattutto per garantire il perseguimento di alcuni obiettivi di redistribuzione sociale), non ne ha cambiato la sostanza e ha garantito comunque al capitale privato un ruolo predominante nello sviluppo dei progetti (cosa che non ha risparmiato molte critiche anche nei confronti dei laburisti).

Né la riforma urbanistica del 2004 – pur restituendo un valore formale di indirizzo al piano – sembra modificare quella che è divenuta una pratica ormai consolidata di intervento che lascia grande libertà di manovra al capitale privato nella costruzione del progetto di recupero e riuso delle aree di trasformazione, anche se alcuni obiettivi di interesse pubblico vanno perseguiti, come: la riqualificazione (se non creazione) dello spazio pubblico, la dotazione di servizi ed attrezzature pubbliche, la realizzazione di aree verdi, piste ciclabili e aree pedonali, nondimeno l'esplorazione di nuove pratiche sostenibili di costruzione e di riorganizzazione della struttura urbana, compreso il ricorso in molti casi ai processi partecipativi. Anche se non si può negare che spesso la progettazione partecipata è stata utilizzata più per mitigare – o prevenire – i conflitti emersi con le comunità residenti o per evitare l'insorgere di mobilitazioni collettive in un contesto sociale divenuto sempre più sensibile al processo di trasformazione e ai suoi impatti sociali.

Il maggior merito che va riconosciuto a queste politiche di trasformazione è la radicale riformulazione dell'immagine urbana: Londra cambia completamente il suo aspetto, e l'ingessata veste che ha connotato la compagine urbana, pur molto amata dai residenti e tanto apprezzata dai turisti, viene sostituita da una nuova e del tutto diversa configurazione: grattacieli che definiscono uno *skyline* insolito ma più contemporaneo; architetture sofisticate e spesso *high-tech* che esaltano innovazione e progresso; destinazioni d'uso più consone al suo ruolo di città finanziaria globale e polo d'arte mondiale. La città si riscatta da un declino che l'aveva segnata dalla fine degli anni lontani

1 - La rigenerazione urbana nell'area di King's Cross. Fonte: King's Cross Central Limited Partnership (<https://www.kingscross.co.uk/>).



2 - Il nuovo skyline di Londra (foto di Michelangelo Savino).

della *swinging London* e appare nuovamente cosmopolita, multiculturale e multietnica ed integrata, dalle forme attrattive e invitanti, recuperando un ruolo che sembrava perduto nella competizione con le città più attrattive di Europa (Parigi, ma soprattutto Barcellona e Berlino, catalizzatrici dei flussi più consistenti di popolazione giovane). Le Olimpiadi del 2012 sanciscono il successo della città.

Un retro della medaglia?

La crisi finanziaria che investe il mondo occidentale non sembra scalfirla.

Il grande cantiere in cui Londra si è trasformata non si ferma. Nel corso degli ultimi quindici anni, la rigenerazione della città avanza rapidamente dall'estremo est dei Docklands verso la River Lea Valley (radicalmente trasformata dall'operazione olimpica) coinvolgendo i quartieri ex operai di Stepney e Tower Hamlets; investe la City e trova in King's Cross (una delle aree ferroviarie più estese nel cuore del complesso sistema metropolitano) uno dei punti nevralgici del cambiamento, anche nel tessuto della città apparentemente più resistente alle trasformazioni. Nel giro di pochi anni, Londra è divenuto il luogo migliore per gli investimenti del capitale finanziario mondiale nel settore immobiliare, non solo per le tante opportunità di investimento ma anche per gli altissimi rendimenti che quel mercato garantisce ai fondi investiti.

È un processo di demolizioni e sostituzioni che procede interessando soprattutto la riva sud del Tamigi, che dai magazzini portuali di Bermondsey, sfruttando l'abbandono ma anche l'eccezionale localizzazione, interessa Southwark, Waterloo, riordinando la struttura urbana e rimodellandone le forme.

L'attivazione dell'Overground (il sistema ferroviario esistente ad anello intorno al centro di Londra ma integrato nel sistema di trasporto pubblico su ferro sopra e sotto terra) come l'avvio dello scavo della Crossrail (il passante ferroviario che da ovest ad est ristruttura completamente il sistema del trasporto pubblico) creano poi nuove prospettive di sviluppo per la CAZ (*Central Activities Zone*, il core del sistema metropolitano)¹ e mettono in gioco nuove aree di trasformazione, in un quadro di continuo ed incessante cambiamento, che contribuisce all'immagine di dinamicità che la città offre ai suoi abitanti e ai visitatori.

Ma non mancano le contraddizioni. Nonostante i grandi progetti di rigenerazione, a Londra permane un'emergenza abitativa incredibile al punto da apparire irrimediabilmente insolubile con una popolazione a basso ma anche a medio reddito - costretta da un mercato immobiliare, dai prezzi folli e guidato dagli investimenti stranieri - a cercare casa nelle corone sempre più distanti dal CAZ (che continua a concentrare il maggior numero di posti di lavoro secondo una distribuzione assolutamente squilibrata). Molti autori continuano a sottolineare come ad un intenso processo di intervento sulla struttura fisica della città, siano peggiorati il costo della vita, le disuguaglianze sociali (*l'index*



3 - Rendering della trasformazione in corso dell'area di Vauxhall-Nine Elms-Battersea. Fonte: King's Cross Central Limited Partnership (<https://www.kingscross.co.uk/>)

of deprivation raggiunge in alcune aree della città livelli preoccupanti ed inaspettati in un quadro – apparente – di benessere generalizzato) che a loro volta acquisiscono le forme di segregazione razziale, la qualità della vita complessiva. La ricca dotazione di nuove attrezzature pubbliche si scontra con la razionalizzazione della spesa pubblica e quindi con la riduzione nell'erogazione dei servizi in una progressiva assenza del settore pubblico.

In breve, Londra presenta un quadro pieno di luci e di ombre che emerge ancor di più analizzando alcuni progetti nel dettaglio. Anzi sono proprio alcuni dei grandi progetti in corso che mettono in evidenza i contrasti emersi con vigore a King's Cross o piuttosto nella rigenerazione di Vauxhall-Nine Elms-Battersea (di seguito VNEB). Del secondo (l'ambito più esteso di trasformazione che sia mai stato previsto a Londra, anch'esso a sud del Tamigi e prossimo al centro della città), avremo modo di parlare nella parte successiva di questo contributo, mentre non c'è modo di descrivere diffusamente il primo. Eppure King's Cross è stato per molto tempo non solo l'area di rigenerazione di maggiore estensione del centro città (27 ettari) ma anche oggetto di discussione politica e conflitto tra i più accesi.

Nessun dubbio circa la necessità di prevedere una trasformazione radicale di un'area che era stata progressivamente dismessa dalle British Railways e che era diventata per antonomasia un'area di degrado, prostituzione e criminalità. Nessun dubbio che il promotore fosse un *developer* privato (la società Argent LLP) che ha raccolto investimenti privati di ogni forma (compreso fondi pensione australiani, solo per citarne alcuni) per l'operazione e che perseguisse obiettivi di redditività degli investimenti fatti. Le polemiche si sono sollevate circa le destinazioni d'uso previste (con una prevalenza di spazi destinati a terziario-direzionale considerati eccessivi, nonostante l'area abbia un'accessibilità altissima, visto anche la presenza della stazione di St. Pancras, terminal dell'Eurolink); prevalenza di residenza di lusso destinate al libero mercato e irrilevanza delle quote di *affordable housing* (l'edilizia pubblica è praticamente assente); spazi pubblici esigui rispetto alla dimensione dell'area, ed in molti casi destinati a dare maggiore valore agli immobili piuttosto che creare aree di pubblica fruizione. Nonostante questo, la qualità edilizia di molti edifici, il recupero di costruzioni storiche ed il loro riuso (il Granary Building è divenuto sede della St. Martin College of Arts), l'accesso al Regent's Canal con uno spazio pubblico di alto valore, la creazione di una rete di nuovi percorsi ciclo-pedonali (collegando l'area con Camden Town e Regent's Park) e quindi di inaspettati nuovi luoghi urbani dal fascino indiscutibile, obbligano a sospendere il giudizio complessivo sull'operazione.

Un progetto strategico per il rilancio delle grandi aree urbane

La rigenerazione di VNEB trova le sue ragioni nella strategia contenuta nella *spatial development strategy* (SDS), diventata poi il *London Plan* del 2011, aggiornato poi nel 2016, sotto l'egida del Mayor of London – affiancato dalla Greater London Authority (GLA) –, dei 32 *boroughs* e della Corporation of the City of London.

Il piano prevede innanzitutto la distinzione del sistema metropolitano in tre aree: la *Outer London*, la zona più esterna e in proporzione più vasta, che contiene il 60% dei londinesi e il 40% dei posti di lavoro, la *Inner London*, più vicina al cuore della città, che comprende le zone più svantaggiate ma con le maggiori potenzialità per future rigenerazioni, ed infine la *Central Activities Zone* (CAZ). In questo quadro (per cui il piano persegue, come è ovvio, sostenibilità integrazione sociale, miglioramento delle condizioni di vita, massima accessibilità), però, assumono rilevanza prevalentemente le aree interessate da processi di trasformazione radicale: le *Opportunity Areas* (OAs), ovvero le aree industriali dismesse che godono di forti potenzialità per eventuali future trasformazioni, per la loro collocazione, per l'elevata infrastrutturazione (soprattutto attraverso la rete del trasporto pubblico), alta convertibilità, con generiche indicazioni di destinazione d'uso, con la possibilità di accogliere almeno 5.000 posti di lavoro e 2.500 nuove abitazioni, associate a buoni servizi ed infrastrutture per potenziarne l'accessibilità. A queste OAs, in totale 38, si aggiungono le *Intensification Areas*, simili alle precedenti, ma con minori potenzialità, solo 7 nel complesso sistema metropolitano. Per ciascuna di queste zone ogni *borough* ha redatto uno specifico documento, chiamato *Planning Framework*, dove vengono descritte le potenzialità specifiche e le possibili azioni strategiche da perseguire.

Su queste aree è importante stimolare l'interesse di operatori in grado di innescare il processo di rigenerazione, non di rado i piani prevedono generose cubature e appetibili destinazioni d'uso, mitigate poi dalla presenza di aree verdi, servizi e ampi spazi pubblici: indicazioni comunque generiche, non proprio vincolanti sia nella redazione del progetto come nel processo di realizzazione, soggetti ad innumerevoli varianti in corso d'opera (legate anche ad andamenti del mercato immobiliare che può suggerire strategiche modifiche per rispondere meglio alla domanda). Agli operatori è demandata la redazione del masterplan e la definizione di tutti gli aspetti progettuali che confermino gli obiettivi del *Framework*.

VNEB rappresenta una delle più vaste ed interessanti OAs. A solo mezzo miglio dal Parlamento, quest'area si estende per 227 ettari con un fronte lungo il Tamigi di circa 4 km, con un carattere prevalentemente industriale, ormai in disuso, immersa, però, in un contesto assai differenziato: se a nord, oltre il fiume, si trovano alcuni dei quartieri più lussuosi della città (Pimlico, Chelsea, Kensington), a sud, oltre le strutture del New Covent Garden Market – il mercato all'ingrosso più grande della metropoli – si estendono alcuni dei quartieri della periferia più povera (Clapham, Brixton), mentre le infrastrutture ferroviarie in rilevato costituiscono barriere ed elementi di ulteriore degrado. Domina l'area la Battersea Power Station², la famosa centrale elettrica chiusa dal 1983, progettata all'architetto Giles Gilbert Scott, divenuta un'icona mondialmente conosciuta. Oltre la centrale ed i *railway arches* – il rilevato ferroviario – verso ovest si trova uno dei *Metropolitan Park* di Londra, Battersea Park.

È un'area sostanzialmente priva di coesione e poco leggibile all'interno del tessuto

4 - Vista dall'altro del progetto di recupero e rigenerazione dell'area di Battersea. Fonte: Battersea Power Station Development Company Limited (<https://www.batterseapowerstation.co.uk>).

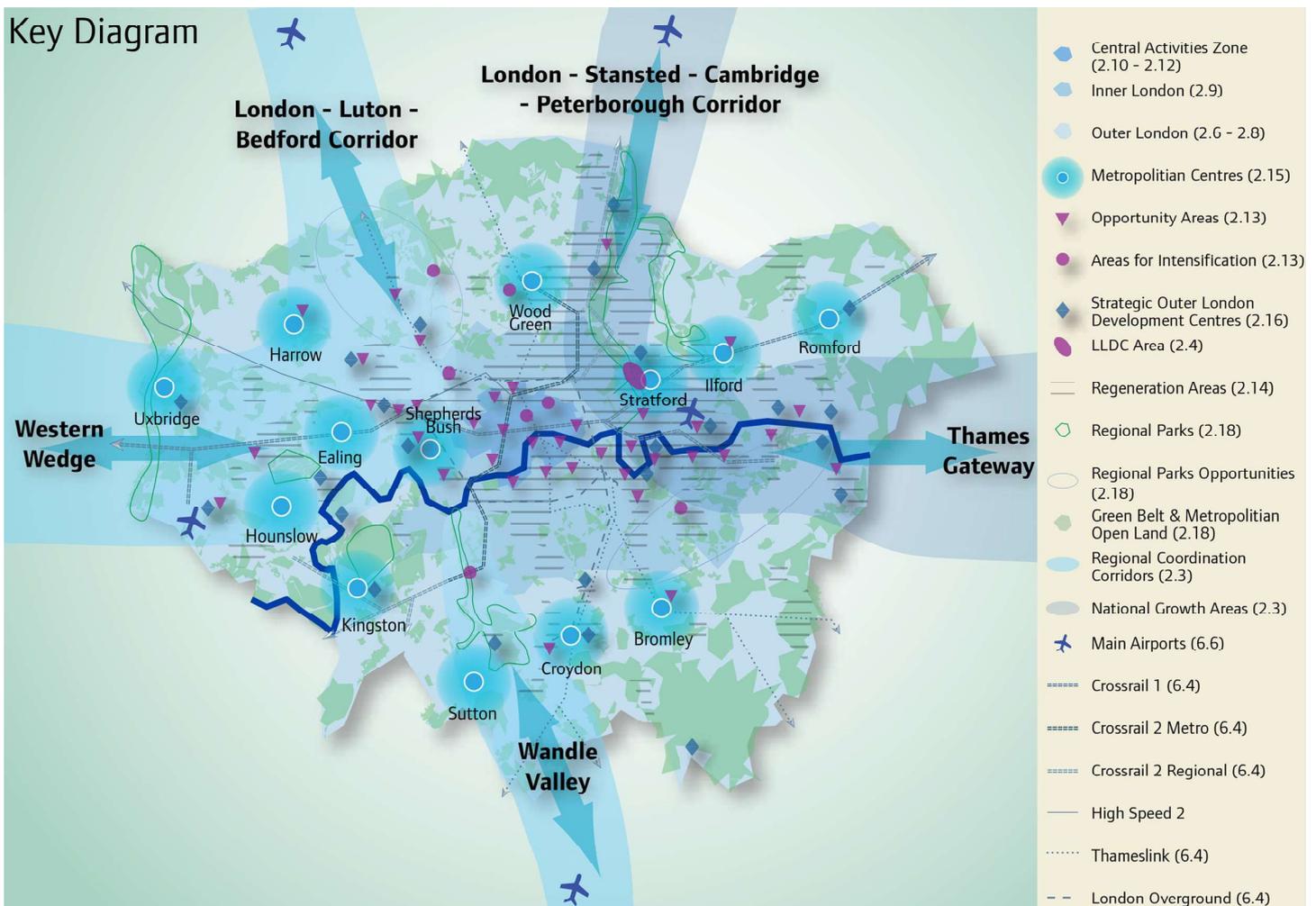


urbano, la cui marginalità è indicata anche dalla difficile accessibilità: una sola stazione della metropolitana, una sola stazione ferroviaria, mentre il trasporto pubblico si limita ad alcune linee di lentissimi autobus verso il centro.

Per l'area il *Planning Framework* propone un approccio strategico semplice ma efficace: creare due nuovi *hubs* urbani, uno a Vauxhall Cross e l'altro a Battersea Power Station (potenziati anche con il miglioramento dell'accessibilità attraverso due nuove stazioni metro) con un processo di demolizione e sostituzione dell'esistente nel primo e il recupero della storica centrale nel secondo, che prevede la creazione di destinazioni ad alta densità e ad uso misto, il cosiddetto *high density mixed use development scenario*. Tra i due *hubs*, la rigenerazione prevede lungo gli assi di Albert Embankment, Nine Elms Lane e Wandsworth Road, la creazione di vaste aree residenziali con limiti di densità abitativa, tra i quali si allunga il *Linear Park* che rappresenta l'elemento forte di connessione di un'area complessa e disarticolata, così come il *River path* permette la riconquista ciclo-pedonale dell'affaccio sul fiume ed un ulteriore connessione tra le estremità dell'ambito di intervento.

Qualche problema insorge con le proposte per migliorare l'accessibilità all'area. In ogni progetto di rigenerazione di Londra, l'accesso al trasporto pubblico – prevalentemente la metropolitana o altre linee su ferro – è risultato strategico e determinante. Il rifiuto del Transport for London (TfL) di realizzare qualsiasi estensione della rete nella zona avrebbe pregiudicato il progetto se non si fosse raggiunto l'accordo con i *developers* che hanno deciso di farsi completamente carico della costruzione della Northern Line Extension che connette l'area al resto della rete sotterranea: un insolito precedente di "collaborazione" tra enti privati e pubblici nello sviluppo del sistema dei trasporti londinese. Il progetto di riuso e valorizzazione immobiliare dell'OAs stimola l'interesse di ben 17 investitori internazionali (cinesi, americani soprattutto) per un valore complessivo di 15 miliardi di sterline, e solo il lotto e il progetto di Battersea Power Station registra l'investimento di più di 5.5 miliardi di sterline, di origine prevalentemente malese, che hanno permesso al primo ministro David Cameron il 4 luglio 2013 di dichiarare ufficialmente l'inizio dei lavori.

5 - Schema del London Plan con le Opportunity Areas. Fonte: London Plan 2016 (<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/current-london-plan>).



Luci ed ombre di un progetto di rigenerazione contemporaneo

L'ampiezza e la complessità del progetto costringono a prestare attenzione, in questa sede, solo ad una sua parte, quella più emblematica che comprende la vecchia centrale elettrica che - come è facile immaginare - è presto diventata il simbolo della rigenerazione di tutta l'area.

Il *Masterplan* dell'intero ambito di Battersea Power Station (circa 170.000 mq, dei quali 25.000 occupati dalla centrale) è stato realizzato da Rafael Viñoly, affiancato poi da altri grandi nomi dell'architettura internazionale: Ian Simpson Architects per il Circus West (concluso nel 2016 come previsto); Norman Foster e Frank Gehry, invece, per gli edifici che chiudono l'area a sud della fabbrica. Nello specifico Foster+Partners ha progettato un lungo edificio curvilineo alto 76 piani chiamato Battersea Roof Gardens (per il "tetto giardino" più esteso di tutta la città), mentre Gehry&Partners hanno disegnato il Prospect Place, cinque blocchi dalle forme stravaganti, che visti dall'alto richiamano elementi floreali e in alzato forme dinamiche che evocano le vele di una barca. Tra i due progetti si sviluppa l'Electric Boulevard, che si conclude nella Malaysia Square, centro del quartiere ai piedi della Battersea Power Station, che dovrebbe essere aperta al pubblico nel 2019. Il progetto dovrebbe essere completato nel 2025 e le stazioni della Northern Line inaugurate nel 2020. Delle volumetrie proposte, il progetto prevede il 57% del *development* con funzione residenziale, mentre il restante 43% viene destinato a uffici (1.6 milioni di mc), a servizi commerciali e attrezzature ristorative (1.2 milioni di mc), infine, hotel e spazi per la comunità.

Alla conclusione della prima fase del progetto, il mercato ha mostrato un significativo apprezzamento: dal momento della loro prima messa in vendita, gli appartamenti realizzati in soli venti mesi hanno raccolto circa 1.7 miliardi di sterline, creando notevoli aspettative negli investitori che attendono i medesimi risultati per il resto delle realizzazioni in un sistema che non sembra assolutamente risentire della crisi globale.

A densità, destinazioni d'uso, residenze di lusso, forme architettoniche, non sono state risparmiate critiche e contestazioni, nonostante la realizzazione del progetto abbia cercato di prestare particolare attenzione alle funzioni di uso comune e alla qualità dello spazio pubblico, tentando anche una sua ottimale integrazione con le diverse attività presenti, non come semplice somma delle parti ma come un organismo coeso creato apposta per la comunità.

L'approccio di *placemaking* utilizzato³ non è stato casuale, anche nel tentativo di coinvolgere - forse più strumentalmente - le comunità residenti nelle aree prossime al progetto e prevenirne la mobilitazione. JTP Cities, gruppo di *placemakers* e *community planners*, è stato incaricato di gestire ed organizzare una serie di *workshops*, invitando tutti i possibili attori sociali coinvolti nel processo di rigenerazione dell'area, col nome di *Thinking Battersea*: in totale otto incontri, ognuno incentrato su uno specifico aspetto del progetto: *evolving, playing, working, living, learning, connecting, shopping* e *branding*. Tutte le ricerche ed i materiali prodotti sono stati raccolti nella *Project Bible*, una risorsa online accessibile ai membri del team, punto di partenza per la redazione del *Placebook* di Battersea Power Station e del *Battersea Manifesto*, che avrebbero dovuto costituire le *Placemaking Strategies*, linee guida del progetto.

Osservando quanto fino ad oggi è stato pubblicizzato e realizzato del progetto, emergono alcune perplessità sugli esiti di questo così singolare processo di rigenerazione a Londra. Innanzitutto, dimensioni e scala, pur in una Londra che ha perso il suo aspetto convenzionale, appaiono sproporzionate, sia negli accattivanti render progettuali (più promozionali che descrittivi) che nelle prospettive che i volumi iniziano a delineare. Lo spazio aperto sembra svilito dai massicci edifici, nonostante le curvilinee forme che Foster&Partners hanno voluto disegnare: queste non sembrano riuscire a creare alcun senso dei luoghi, come d'altro canto sembrano voler soffocare la linea asciutta della Battersea Power Station, che risulta più nascosta che valorizzata dalle sagome dei nuovi edifici, poco visibile dal ponte di Westminster come dalle aree limitrofe sino a pochi anni fa dominate dalle quattro ciminiere.

Ma la valorizzazione della stessa centrale risulta alquanto contraddittoria. Il recupero dell'edificio avrebbe dovuto essere il valore aggiunto del progetto ed un aspetto distintivo del processo di trasformazione dell'area. Più che di recupero si è trattato di ricostruzione: infatti, le quattro ciminiere, elementi caratterizzanti dell'edificio, sono state interamente ricostruite, nonostante alcune perizie tecniche avessero confermato la loro

integrità strutturale. E la ristrutturazione degli interni ha praticamente salvaguardato solo la pelle dell'edificio, ne ha ridotto gli spazi di uso comune e la fruizione pubblica, premiando altri usi e depotenziando anche il suo valore iconografico che pure sin dalle prime battute sembrava dover condizionare il progetto.

La trasformazione di Battersea, seppure ancora in corso, mostra già alcune forti contraddizioni che aumentano le perplessità circa il processo di rigenerazione che va maturando a Londra in questi ultimi due decenni, come molti autori hanno rimarcato. Al di là del forte squilibrio nelle relazioni tra istituzioni pubbliche e rete di attori privati (*developers*, investitori, progettisti) per non parlare delle comunità locali (i cui rappresentanti gradualmente hanno abbandonato anche i tavoli di concertazione per l'impossibilità di incidere sullo sviluppo dell'area), quello che emerge è un chiaro conflitto tra la sfera pubblica e l'investimento privato che accompagna il progetto in tutte le sue fasi, fino a sfociare nella più completa privatizzazione, con una netta contrapposizione tra il potere della autorità locali e gli investitori internazionali. D'altro canto, non è possibile cogliere (almeno in questa fase intermedia di sviluppo del progetto) gli esiti del *placemaking* nel rispetto degli interessi della comunità, mentre appaiono evidenti i frutti delle strategie di marketing nell'inseguimento degli interessi del mercato, favoriti anche dai prezzi degli appartamenti di lusso, che toccano cifre stellari, tipiche della capitale inglese degli ultimi decenni.

Questo progetto costituisce un esempio del profondo mutamento che hanno subito i processi di rigenerazione urbana negli ultimi anni, fortemente sensibili ai meccanismi di mercato e a quella svolta neoliberista che molti osservatori riconoscono nelle politiche urbane europee degli ultimi anni. A Londra, sostenuti però da una sorprendente resistenza del mercato immobiliare alla crisi finanziaria mondiale, da una pianificazione pubblica poco vigorosa e volitiva, da una contestazione sociale sempre meno energica. Tutto questo è ineluttabile?

© Riproduzione riservata

Note

¹ L'area che concentra 1,7 milioni di posti di lavoro, ovvero un terzo del totale di tutta Londra, il 10% degli *output* dell'intero Regno Unito ma solo 230.000 abitanti residenti.

² La centrale elettrica è stata costruita in due fasi: *Battersea A* nel 1935 e *Battersea B* vent'anni dopo, dall'architetto Giles Gilbert Scott e, per cinquant'anni, ha prodotto energia elettrica per tutta la città. Dopo la sua chiusura nel 1983 le ipotesi sul suo futuro sono state numerose, compresa la demolizione. Per il Borough di Wandsworth sarebbe stato, infatti più semplice demolire la fabbrica e vendere i 15 acri di terreno, ma nel 1980 il *Secretary of State for the Environment*, Michael Heseltine aveva assegnato all'edificio il *Grade II status* nella *Statutory List of Buildings of Special Architectural or Historic Interest*. Successivamente, copertine di album discografici e set cinematografici la trasformarono in una icona internazionale, generando anche forme di mobilitazione collettiva per il suo recupero e valorizzazione, che portarono al suo inserimento nella *National Heritage List of England*.

³ I progettisti si avvalgono per la progettazione degli spazi comuni del metodo teorizzato nel 1975 dall'associazione newyorkese Project for Public Spaces (PPS) sulla scia delle teorie di J. Jacobs e W.H. Whyte, che tenta l'individuazione ed esaltazione del *sense of place*, ovvero l'essenza del luogo (analizzandone e valorizzandone gli aspetti di aggregazione sociale, le diverse attività economiche che lo vivacizzano, l'accessibilità e fruibilità, la rappresentazione ed il ruolo che lo spazio ha nell'immaginario collettivo).

Nota bibliografica

La ricerca ha preso le mosse da una vastissima letteratura disciplinare che negli ultimi anni ha dedicato molto spazio sia alla descrizione che alla critica dei processi in atto nella capitale inglese e dei loro impatti. Non è possibile darne ragione se non citando solo alcuni testi in modo fugace: indubbiamente i documenti di carattere istituzionale e di pianificazione, facilmente reperibili online, come il London Masterplan, nella sua prima versione del 2011 e poi del 2016 (<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan>); la documentazione sulle OAs (<https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/implementing-london-plan/opportunity-areas>) e i vari documenti sul progetto di VNEB nei siti dei Borough (<https://www.lambeth.gov.uk>; <http://www.wandsworth.gov.uk>). Molte riflessioni sono supportate dalle descrizioni e dalle riflessioni di diversi autori come Loretta Lees, Mike Raco, Robert Imrie, Ben Campkin, Phil Allmendiger, Owen Hatherley, Anna Minton e molti altri. Non mancano attenti osservatori italiani, come Paola Giuseppina Briata e Francesco Vescovi. Alla loro vasta produzione rimandiamo per i necessari approfondimenti.