



I TRE FUTURI DI VENEZIA

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

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



TRASPORTI *& cultura*

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

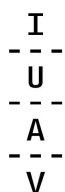


**ROTARY CLUB
VENEZIA MESTRE**



ATENEO VENETO

Hanno concesso il patrocinio:



**Università Iuav
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 Giovinnazzi 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 Giovinnazzi

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



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovinnazzi

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



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

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 Giovinnazzi 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 *Perché i tre futuri di Venezia*
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini

Prima sezione

MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinnazzi

- 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 Giovinnazzi
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 Giovinnazzi

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



Lyon Confluence, the urban redevelopment of the former industrial area of Lyon, at the confluence of the Rhône and Saône rivers

by Paolo Alberti and Gabriele Scicolone

The "Lyon Confluence" project is part of the extensive urban regeneration program launched in 1998 by the municipality of Lyon (Grand Lyon), involving the 150-hectare artificial peninsula created in the 18th century to extend the city at the confluence between the Rhône and Saône rivers, later developed as an industrial zone and currently in a state of abandon and decay.

On behalf of the public company "SPL Lyon Confluence", with the collaboration of town planners and landscapers including "Atelier Ruelle", "Agnes Deldon" and "L'Acte Lumière", Artelia designed and coordinated the realization of the spaces and services, focusing the goals of achieving the "centrality" of a typical European metropolis on four key concepts: removing major transport infrastructures from the city centre; developing public areas and services to create a modern central district; reconverting an industrial area to a mixed development (residential, offices, and proximity services); promoting the natural and historic heritage of the area. The project was organized in two phases (ZAC I and ZAC II) on 76 hectares, with a paved surface area of 820,000 sqm, creating accommodations for 8,000 people and over 15,000 workstations; integral to the project is the realization of an inner basin, to enhance the architectural value of the area and the use of the city's rivers for sports and activities.

Artelia worked closely with the WWF during the design process to define a plan for sustainability structured around ten principles: zero emissions; zero waste; sustainable mobility; high performance local and sustainable materials; local eco-sustainable organic foods; sustainable water management; preservation of natural habitats and biodiversity; promoting local culture and the sense of belonging; social equity and local economic development that supports public building construction; quality of life, health and well-being of users. The best way to understand this iconic project in Lyon is to walk through and discover this new urban reality.

Lyon Confluence, riqualificazione urbana dell'ex area industriale di Lione alla confluenza tra il Rodano e la Saona

di Paolo Alberti e Gabriele Scicolone

Il progetto *Lyon Confluence* è un ampio programma di riqualificazione urbana lanciato nel 1998 dalla città di Lione (*Grand Lyon*) e che rappresenta a tutt'oggi un esempio virtuoso di come si possa intervenire nel tessuto cittadino per innestare progettualità innovative che permettano il recupero di quelle innumerevoli porzioni degradate che caratterizzano la gran parte delle città europee dell'era post-industriale.

Progetto, quello della *Lyon Confluence* che è ancor'oggi un'avanguardia in Europa.

Cercheremo, nel seguito della trattazione, di delineare le caratteristiche principali di questo entusiasmante esempio di progetto di riqualificazione urbana e di trarne delle conclusioni a vantaggio di un dibattito, quello sulla rigenerazione dei tessuti delle nostre città che sono stati via via abbandonati dalle industrie, che è a tutt'oggi uno degli aspetti di maggior interesse per le comunità cittadine di tutta Europa.

L'area e i numeri del progetto

L'area interessata dal progetto di recupero è la *penisola artificiale* di circa 150 ettari creata alla metà del XVIII secolo con lo scopo di arginare la confluenza tra i due fiumi lionesi, il Rodano e la Saona e al contempo di estendere centralmente la città realizzando una vasta superficie che fosse al sicuro dalle frequenti inondazioni che avevano afflitto il tessuto urbano nei secoli passati.

D'altro canto l'area era da sempre stata oggetto di notevole interesse per via della prossimità al centro storico dell'insediamento urbano principale che, già al momento della realizzazione della penisola, contava più di un milione di abitanti.

Fu inizialmente sede per lo sviluppo delle industrie manifatturiere delle *nuove tecnologie della prima era industriale* e in seguito, nel XIX secolo, adibita a *grande centro logistico* e di smistamento attraverso la realizzazione della *stazione di Perrache* che, con i binari in direzione longitudinale est-ovest, divide nettamente in due la penisola stessa, con il lato a nord che ha visto espandersi un'area residenziale e strutturarsi con il centro della città "moderna", e il lato a sud dove hanno trovato spazio le attività portuali, il centro di smistamento della posta, i magazzini, il mercato all'ingrosso, il circo e l'area penitenziaria.

Le attività legate all'industria manifatturiera hanno delineato lo sviluppo edilizio dell'area per poi accompagnarne il tramonto con l'avvento della terziarizzazione del tessuto economico francese rendendo l'area stessa "residuale" e fortemente decontestualizzata rispetto ad un tessuto cittadino circostante che vedeva nei decenni la continua evoluzione ed il miglioramento, ma allo stesso tempo andando a configurare un *potenziale territoriale* unico di sviluppo per una città alla continua ricerca di spazi di espansione del proprio centro.

Il progetto complessivo di riconfigurazione di questa area è stato organizzato in più fasi distribuite in un ambito temporale di oltre venticinque anni, necessari per coprire 76 ettari complessivi, con 820.000 mq di superficie utile, con la creazione di alloggi per circa 8.000 persone ed oltre 15.000 posti di lavoro, e abbinando lo stesso alla riqualificazione dei limitrofi quartieri di Perrache e Sainte Blandine con i loro 7.000 abitanti e 7.000 posti di lavoro, oltre alla ricostruzione della riva sinistra del Saone per un'estensione lineare di circa 1,5 km. Il periodo di sviluppo può apparire eccessivamente esteso temporalmente, ma è in realtà il frutto di un'accorta pianificazione, volutamente espansa nel tempo e volta anche a massimizzare i proventi derivanti dalla vendita dei

1 - Lyon Confluence, master-plan del progetto.

fondi e a non stravolgere gli equilibri di mercato nei valori degli immobili, inevitabile conseguenza di un'eventuale immissione impulsiva di enormi quantità di metri quadri disponibili, non accompagnati alla proporzionale crescita della domanda.

Le fasi principali e i principi ispiratori del progetto

Nel 1999 Grand Lyon costituisce insieme a soci privati la SEM Lyon Confluence (successivamente divenuta interamente pubblica) per attuare il progetto di riqualificazione in tutte le sue fasi: dall'acquisizione dei terreni, alla riqualificazione, al cambio di destinazione d'uso sino alla loro concessione o rivendita ad operatori privati.

Il progetto rientra nel "quadro di investimenti per il futuro" promosso da *Rhône-Alpes Regional Council* e dalla *French Environment and Energy Management Agency*, destinato a realizzare in tutto il territorio francese edifici ed agglomerati ad energia zero, valorizzando al contempo soluzioni innovative e riqualificazioni del tessuto edilizio preesistente.

L'ambizione di Grand Lyon è stata inoltre quella di confermare il ruolo della metropoli tra le principali città europee, dotandola di un moderno *downtown* che integrasse gli obiettivi generali legati ad una espansione "centripeta" con tutti gli elementi caratterizzanti una moderna metropoli europea.

Artelia, tra le principali società di ingegneria e project management di Francia, su incarico della società pubblica di scopo *SPL Lyon Confluence*, avvalendosi della collaborazione di urbanisti e paesaggisti tra cui *Atelier Ruelle*, *Agnes Deldon* e *Acte Lumièr*, ha progettato e coordinato la realizzazione di molti degli spazi e dei servizi pubblici e delle opere di urbanizzazione, concentrandosi sugli obiettivi di espansione basati su quattro concetti chiave:

- decongestionare il centro di Lione dalle grandi infrastrutture di trasporto pubblico che la attraversavano, rendendone caotico il traffico;
- sviluppare le aree ricreative ed i servizi pubblici per dare vita a un moderno quartiere ai margini del centro città;
- riconvertire un'area industriale in disuso ad uno sviluppo misto (residenziale, uffici, e servizi di prossimità);
- valorizzare il patrimonio naturale e storico della zona.

Questi i quattro assi portanti che hanno caratterizzato la filosofia del progetto.

SPL Lyon Confluence ha saputo mettere in piedi una "squadra" di consulenti pluridisciplinare, valorizzando il lavoro di gruppo degli stessi (architetti, urbanisti, paesaggisti, ingegneri etc.) permettendo loro di mettere a frutto le loro ricerche e *know how* su vari temi di eco-sostenibilità che negli anni 2000 non si basavano ancora su un quadro normativo organico o univocamente e chiaramente definito come l'odierno.

Fu richiesto espressamente e tassativamente di rispettare degli obiettivi che sono diventati, con il passare del tempo, sempre più precisi ed esigenti per quanto riguardava il monitoraggio dei consumi, la bonifica dei suoli e di tutto ciò che contribuisce a realizzare una *città pensata per il futuro*; tutte queste indicazioni progettuali sono state tradotte in una lungimirante strategia e formalizzata nel *Plan Climat du Grand Lyon*.

Da citare i criteri ed i ferrei standard energetici imposti per le edificazioni:

- consumo inferiore a 60 kWh per m² all'anno per il riscaldamento,
- 40 kWh per m² per l'acqua calda sanitaria,
- 25 kWh per m² per l'illuminazione,
- 80% dell'energia prodotta da fonti rinnovabili.



Lo stesso WWF, dopo aver sottoposto a valutazione per circa 18 mesi il progetto strategico di sviluppo del quartiere, ha definito un programma chiamato *quartier durable WWF*; che ha rappresentato un progetto pilota nell'agglomerazione dinamica di iniziative ambientali e sociali.

La stretta collaborazione con il WWF nelle fasi d'ideazione del progetto, ha portato alla definizione nel 2009 del piano per sviluppare il primo quartiere francese ad impronta ecologica ridotta con un piano di sostenibilità strutturato attorno a 10 principi:

1 - Emissioni zero: ottimizzare l'efficienza energetica e l'utilizzo di energie rinnovabili per ridurre le emissioni di gas serra con l'obiettivo di costruire edifici ed attrezzature a *emissioni zero* entro il 2015.

2 - Rifiuti zero: obiettivo volto ad ottenere almeno il 70% di rifiuti compostati o riciclati.

3 - Mobilità sostenibile: la riduzione dei veicoli che utilizzano combustibili fossili attraverso mezzi di trasporto collettivi, con fermate poste al massimo ad una distanza di 400 m l'una dall'altra e passaggio dei mezzi ogni 10-15 minuti.

4 - Materiali locali e sostenibili (oggi si direbbe: "a km zero"), ad alte prestazioni e con il minimo impatto dalla loro progettazione alla consegna, attraverso l'utilizzo di materiali riciclati (40% minimo) e riciclabili, prodotti localmente (minimo 50%).

5 - Generi alimentari locali e sostenibili: promuovere la fornitura locale di prodotti salutari. Obiettivo per il 2020: il 30% dei prodotti alimentari venduti sul sito saranno prodotti entro un raggio di 100 km, e il 20% saranno di origine biologica.

6 - Gestione "sostenibile" delle acque: promuovere la conservazione della quantità e della qualità dell'acqua.

7 - Habitat naturali e biodiversità: mantenere, creare e migliorare la biodiversità e gli habitat naturali dell'area.

8 - Cultura e patrimonio locale: lo sviluppo di un senso di appartenenza attraverso la valorizzazione del patrimonio culturale e lo sviluppo culturale locale.

9 - Equità e sviluppo economico: la promozione dell'equità sociale e dello sviluppo economico locale con iniziative come ad esempio quella di destinare almeno il 25% degli alloggi ad edilizia residenziale pubblica.

10 - Qualità della vita: migliorare la salute e il benessere degli abitanti e degli utenti del quartiere ricorrendo costantemente alla concertazione delle esigenze tra residenti, lavoratori ed operatori di servizi pubblici e privati.

Per quanto attiene alla definizione della pianificazione territoriale sono stati redatti e realizzati in tempi successivi e per aree distinte due ZAC (Zones d'Aménagement Concerté), strumenti urbanistici aventi lo scopo di facilitare il dialogo tra le autorità pubbli-

2 - Veduta della città di Lione.





3 - Lyon Confluence, bacino, viadotto e le nuove costruzioni.

4 - Cantiere del Musée des Confluences.

che e gli sviluppatori privati e di rendere possibile un decentramento dei controlli dello stato sulle operazioni di pianificazione urbana destinato allo sviluppo ed alla gestione di strutture pubbliche di interesse generale volte anche ad attrarre ed incentivare investimenti privati, incrementando notevolmente il valore commerciale delle aree.

ZAC 1 ha interessato l'area più a nord, lungo le sponde del fiume Saona: lanciato nel 2003, copre quasi il 40% dell'intero progetto con un investimento pubblico complessivo attorno ai 1,2 mld di euro per 41 ettari di superficie, (400mila mq utili edificabili e 22,5 ettari di spazi pubblici) a formare uno dei quartieri ecosostenibili più eterogenei d'Europa, integrando un'offerta ad uso residenziale con aree per uffici ed attività terziarie variegate, il tutto accompagnato da spazi pubblici ampi e che favoriscono la convivialità; la creazione di un polo del commercio e di svago nonché di una *piazza nautica* e di un'area diportistica fluviale; la riabilitazione a "vocazione culturale" degli edifici storici del *Porto Rambaud* aprono la via verso il nuovo museo d'arte contemporanea di "Confluence" ma anche sulla nuova sede della Regione Rhône Alpes.

Questi ultimi sono elementi decisivi che hanno sicuramente contribuito a generare l'attrattività e la notorietà del progetto su una scala territoriale ampia e dandogli un risalto sia nazionale che internazionale, ma anche e soprattutto tra la popolazione locale.

L'arrivo della tramvia e dei primi programmi di sviluppo del residenziale, sviluppati

con l'ausilio di alcune delle grandi firme dell'architettura, ha dato priorità alle *location* più prestigiose che costeggiano sia il parco sia il fiume Saona mettendo in ampio risalto l'operazione di integrazione urbana ed accrescendo notevolmente l'*appeal* dell'area, oltre a valorizzarne la destinazione residenziale nella percezione collettiva.

ZAC 2 nasce invece come conseguenza dell'abbandono delle attività dei mercati generali della città, che permette di liberare l'ultima parte a sud della penisola per una superficie pari a circa 35 ettari, precedentemente occupata da attività di tipo logistico. La sfida principale è stata quella di creare continuità con il centro storico della città e al contempo creare un'apertura verso la parte sud della città, prevalentemente rilegando e ricucendo la connessione con il quartiere di *Geroland* che si trova dall'altra parte del R. Questa connessione si estende anche ai comuni vicini di la Mulatière, D'Oullins, Saint Foilles Lyon, loro stessi territori con forte potenziale di sviluppo.

La *centralità sostenibile* è il valore che caratterizza il progetto volto a sviluppare questa nuova fase di riqualificazione come derivazione di una lungimirante volontà politica di associare qualità urbana e "ipercentralità", mix di funzioni e dell'*habitat*; qualità degli spazi pubblici usata per creare una continuità della città storica ed esemplarità quasi didattica, che potesse essere da modello per tutto il territorio francese.

La pianificazione della seconda fase di progetto, ZAC 2, ha dato il via alla costruzione delle innumerevoli parti che comporranno l'area sud de *La Confluence*, corrispondente ad una superficie totale di 35 ettari e destinata a produrre, grazie ai numerosi

impianti alimentati da fonti rinnovabili che vi insistono, 3 megawatt di potenza installata con l'obiettivo di un bilancio energetico dell'area che fosse positivo a regime.

ZAC modello virtuoso di condivisione nell'elaborazione del progetto

Lo ZAC, come visto precedentemente, si fonda su di un metodo di lavoro nell'elaborazione del progetto che impegna parallelamente gruppi di lavoro con specializzazioni diverse mantenendo però la riflessione sull'insieme delle problematiche da trattare e condividendo progressivamente i risultati anche intermedi, affinché la visione olistica arricchisca le idee di ogni gruppo di lavoro.

Allo stesso tempo i destinatari degli spazi, cittadinanza ed investitori, sono tenuti in grande considerazione attraverso dibattiti pubblici e sondaggi di opinioni.

Un ampio processo di condivisione diffusa permette di sviscerare il meglio delle idee di tutti e di condividere gli scopi del progetto a priori, evitando le faticose "sorprese" che derivano da una cattiva condivisione con gli stakeholder dei processi di progettazione urbana.

La riflessione programmatica e morfologica è stata declinata con cinque poli di competenza attribuite ad altrettanti gruppi di consulenti, tra cui Artelia.

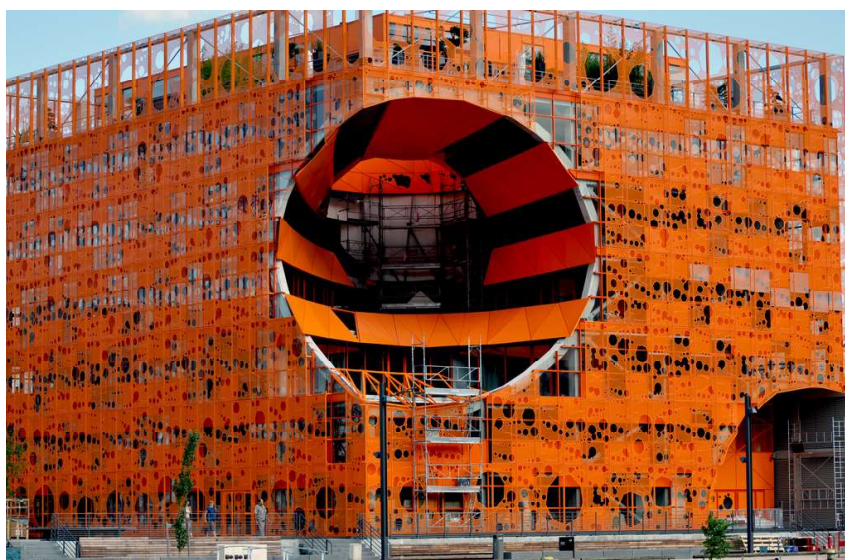
Pole 1 - Il primo polo è quello dedicato alla *programmazione* ed alla *concertazione*, che ha permesso di costruire il filo logico del progetto interrogando i cittadini e gli utenti ma anche gli attori pubblici della città.

La programmazione ha permesso di far scaturire gli obiettivi ed i valori fondanti del progetto urbano; ha permesso di definire le infrastrutture pubbliche principali nonché il programma globale di costruzione.

La concertazione ha permesso di instaurare degli scambi con il "grande pubblico" durante le diverse fasi della progettazione permettendo di prendere in considerazione in tempo reale le aspettative ed i bisogni degli utenti ma anche di spiegare al grande pubblico e a tutti gli "attori" esterni al progetto i vincoli ed i limiti, e quindi le decisioni che si portavano dietro.

La missione specifica di questo *polo* prosegue anche in fase di cantiere, in particolare attraverso un accompagnamento dei progettisti degli spazi pubblici e la loro destinazione finale, sorvegliando sulla attualità delle scelte e sulla rispondenza del realizzato con i criteri fondanti e condivisi.

Pole 2 - Urbanistica e paesaggio. Il lavoro dell'urbanista ha dato una veste formale e spaziale al programma, fornendo una diagnosi delle esigenze disattese dalla città esistente per riversarle in quella in costruzione, anche in tema di necessità sociali oltre a tutti gli aspetti tecnici, proponendo non solo una organizzazione spazio-temporale, un'architettura globale dello spazio, ma anche una dimensione estetica e simbolica che donano un *appeal* tutto particolare al progetto nel suo insieme.



5 - Sede di Euronews.

6 - Pavillon des Salines.



7 - Lyon Confluence, fasi di realizzazione del progetto.

8 - Place Nautique.

Pole 3 - Spostamenti infrastrutture ed energia. In stretta correlazione con i servizi e le opere di urbanizzazione ha elaborato una serie di documenti di riferimento:

- lo schema della mobilità del quartiere,
- il piano regolatore generale delle infrastrutture e delle reti,
- lo studio delle scelte energetiche.

I diversi componenti del polo 3 hanno continuato a collaborare con i progettisti degli spazi pubblici in tutte le fasi del progetto per assicurare la presa in considerazione di questi principi fondanti del progetto.

Pole 4 - Sviluppo sostenibile, ha assistito la SPLA nella definizione dei criteri presso gli altri poli di progettazione, facendo integrare tutti i componenti ambientali di gestione dell'acqua, dell'energia, dell'acustica, dell'irraggiamento e l'ambientazione (sociale ed economica) del progetto. La missione prosegue in fase operativa per la verifica dell'implementazione dei principi sanciti dallo ZAC, in uno spirito di collaborazione e produzione associata.

Pole 5 - Bonifica. Interviene per accompagnare al SPLA sulle tematiche di decontaminazione e bonifica delle aree ed il suo coinvolgimento ha permesso di stabilire una diagnosi storica ed una diagnosi ambientale dal sito; di elaborare una valutazione quantitativa dei rischi sanitari e del piano di gestione delle terre e delle rocce da scavo; di monitorare la falda freatica e di assicurarsi della compatibilità del terreno con le utenze previste. La missione prosegue nella fase operativa per la definizione degli spazi pubblici.

Gli studi complementari, al di là dei cinque poli inizialmente individuati, hanno coperto altri aspetti consulenziali di dettaglio, quali:

- studio di fattibilità di *Pont des Girondins*,
- studio marketing,
- studio per la sicurezza degli spazi pubblici,
- studio dei parcheggi.

Il waterfront

Parte integrante del progetto è stata anche la realizzazione di un bacino interno, volto a valorizzare il pregio architettonico dell'area e la fruizione diportistica dei fiumi che

attraversano la città. La creazione del bacino fa parte della prima fase dello sviluppo urbano della zona, che tra l'altro include un'area per lo svago e la ricreazione sulle sponde del Saona. La multidisciplinarietà delle aree tematiche coperte da questi obiettivi mostra l'ambizione di questo progetto e dei professionisti che vi hanno operato nel portare al servizio della comunità le proprie competenze e la propria motivazione, ma anche la sensibilità civica che si legge nella progettazione della viabilità, delle pavimentazioni, dell'acquedotto e delle fognature, del coordinamento delle reti elettrica, del gas, del calore, delle telecomunicazioni, dell'illuminazione pubblica, del controllo degli accessi, della video sorveglianza, delle aree verdi, delle bonifiche e delle opere civili per la creazione delle vie di trasporto e del bacino navigabile.

Conclusioni

Oggi il quartiere de *La Confluence* è considerato uno dei più efficienti e all'avanguardia di tutta la Francia, guadagnandosi il riconoscimento ufficiale da parte del WWF di "quartiere sostenibile" nell'ambito della campagna *One Planet Living*.

Artelia continuerà a seguire il progetto sino alla sua conclusione, prevista al 2027, grazie ad un contratto quadro per la progettazione e il coordinamento della realizzazione di ulteriori opere di miglioramento degli spazi pubblici e prestando il servizio di *Project Management* per le opere di "interesse collettivo".

Si tratta di un progetto di ampissimo respiro che è anche un punto di orgoglio per una città, Lione, che si pone come eccellenza francese ed europea, per la vivacità del proprio tessuto connettivo, sia culturale che strutturale e tecnico. Un progetto ambizioso nella sua visione ventennale, portato avanti secondo i canoni della concretezza e dell'ottenimento del miglior risultato per la socialità e per la redditualità.

Sicuramente uno stravolgimento in positivo di un'area che i decenni avevano regalato al degrado, come avviene in tantissime delle nostre città da quando la grande industrializzazione che ha caratterizzato il XIX prima ed il XX secolo dopo, ha lasciato le sponde dell'Europa Occidentale per "migrare ad est", lasciando desolanti quartieri fantasma, invero spesso veri capolavori di architettura industriale, ma poco funzionali per l'accoglienza delle grandi masse che, dalla fine del XX secolo, ed ancor più nel nostro nuovo secolo, si riversano nelle nostre città.

Il modo migliore per comprendere appieno questo progetto iconico della città di Lione e della Francia è sicuramente quello di scoprirlo percorrendo a piedi l'area costeggiata dalle rive del Saona e passeggiando all'interno di questa nuova realtà urbana.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

www.lyon-confluence.fr

Cahier des Charges, Maîtrise d'oeuvre pour la réalisation Des espaces publics urbains de la ZAC Lyon Confluence 2ème phase.

www.domusweb.it

<http://www.rinnovabili.it/smart-city/la-confluence-laltra-faccia-di-lione/>