TRASPORTI & cultura

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

PORTI E CITTÀ

TRASPORTI & cultura

41

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

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, Strasburg
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

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

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

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 PORTI E CITTÁ
di Laura Facchinelli

7 LE AREE PORTUALI DISMESSE: INTERAZIONI CON LA CITTÁ
di Oriana Giovinazzi

15 VENEZIA: IL PORTO COME RISORSA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÁ
di Paolo Costa

23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI TRANSIZIONI PER SUPERARE IL '900 INDUSTRIALE
di Francesco Gastaldi

29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE: IL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE INTEGRAZIONE PORTO-CITTÁ
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e Giuseppe Inturri

45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL MEDITERRANEO E SCENARI FUTURI
di Oriana Giovinazzi

53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO DI AMBURGO
di Chiara Mazzoleni

61 PROGETTI DI RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE SULL'ESTUARIO DEL TAGO
di Andrè Fernandes

69 LA RISCOPERTA DEL WATERFRONT DI ROTTERDAM
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e Walter de Vries

77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE NELLA RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena Micheletti

85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL PROGETTO TANGER PORT FRA PROMOZIONE POLITICA E FRAMMENTAZIONE URBANA
di Zeila Tesoriere

93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÁ/PORTO
di Annick Miquel

103 LA RELAZIONE TRA CITTÁ E PORTO IN ASIA
di Yves Boquet

111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA
di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

117 NEW YORK, CITTÁ E PORTO: QUALE FUTURO?
di Pierre Gras

125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO
di Cecilia Scoppetta

137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA
di Alexandru Damian

141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO
di Marta Moretti

145 CITTÁ SOTTERRANEA, CITTÁ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI
di Giuseppe Mazzeo

149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI
di Alessandro Panaro

151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO
di Zeila Tesoriere

155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITALIANA. UN CONVEGNO A ROMA
di Laura Facchinelli

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.

Bordeaux e Lione: valorizzazione del patrimonio culturale nella rigenerazione dei waterfront

di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena Micheletti

La fase di trasformazione urbana in corso da circa trent'anni, attraverso la dismissione di aree industriali, impianti portuali e linee ferroviarie, ha modificato l'aspetto di molti territori italiani ed europei. Il recupero di queste aree, dall'area di HafenCity ad Amburgo, alla riva Abondaibarra a Bilbao fino alla riqualificazione della confluenza tra il Rodano e la Saona a Lione è divenuto elemento di successo per determinare l'attrattività dei territori e dei paesaggi (Sepe, 2009; 2013a).
In linea con questi concetti, i progetti di riqualificazione delle aree portuali, delle sponde dei fiumi o degli argini, sono tesi a creare ambienti attrattivi in grado di generare nuove economie. Tali processi di trasformazione stanno conducendo queste aree a sostituire le funzioni produttive dismesse con funzioni culturali, residenziali, commerciali e terziarie, e ad integrare le diverse modalità di attuazione degli interventi per far fronte alla complessità delle operazioni da realizzare (Giovinazzi, Moretti, 2009).
Allo stesso tempo, valorizzando il patrimonio culturale tangibile e intangibile, e consentendo di creare spazi pubblici, questi progetti favoriscono di fatto la riappropriazione di tali luoghi da parte dei cittadini, modificando e costruendo nuovi paesaggi urbani (Sepe, 2013b).
Le caratteristiche del territorio, inteso come sistema complesso dove le risorse culturali divengono elementi della catena di valore aggiunto, assumono quindi un ruolo chiave per lo sviluppo del sistema locale (Ferilli, Pedrini, 2007).
La produzione e la fruizione culturale svolgono funzioni di generazione e di diffusione di pensiero creativo e forniscono strumenti per la crescita di opportunità individuali, creando un processo di sviluppo del territorio socialmente sostenibile (Ferilli, Pedrini, 2007; Zukin, 1995).

Partendo da tali premesse, l'articolo intende illustrare due casi studio in tal senso particolarmente significativi, il caso di *Bordeaux Les deus Rives* e quello di *Lyon Confluence* (Farinella, 2003; Tsiomis, Ziegler, 2007), che hanno posto attenzione alla valorizzazione del patrimonio culturale in un'ottica di sostenibilità sociale, economica ed ambientale al fine di una rigenerazione dei territori e di una ridefinizione dell'identità consapevole e condivisa dalla popolazione.
Entrambi i progetti hanno avuto due fasi di realizzazione, di cui la seconda è ancora in corso di completamento. I casi studio sono descritti ponendo attenzione sia al progetto urbano in rapporto all'identità dei luoghi che alla trasformazione socio-economica.

Bordeaux and Lyon: enhancing the cultural heritage in waterfront regeneration

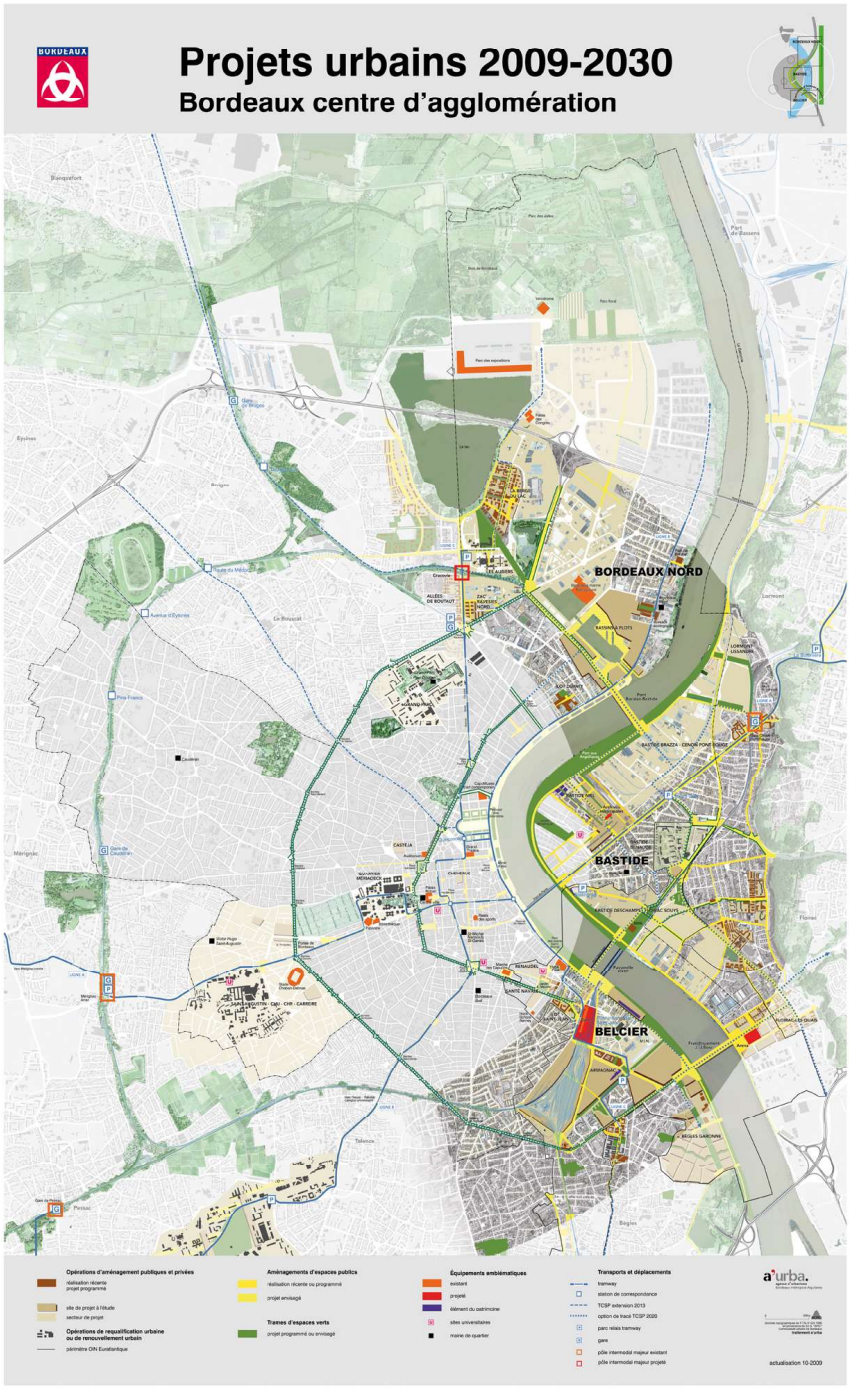
by Assunta Martone, Marichela Sepe and Serena Micheletti

Recently the role of culture has been a driving factor in urban regeneration. The focus on culture as a factor in regional transformation has been strong in response to the competitiveness among cities as well as the requirements of sustainability in the cultural sector. The role of culture has thus become decisive in building a system of interventions in which employment, social and sustainable development are the product of the integration of places, people, economies and traditions. Bordeaux and Lyon are emblematic case studies. The transformation process in Bordeaux aimed to redefine the identity of places long associated exclusively with wine production, and to revitalize its economy. The Urban Pilot Project *Bordeaux Les deux Rives* targets the tangible and intangible heritage with projects to upgrade the system of open spaces; reconnect the historic and modern city to the river; establish a lighting plan; restore monuments and historic façades; identify new hubs to reorganize pedestrian, bicycle, and automobile circulation, and design an extensive tram system. The identity of Lyon, historically linked to silk production and later to industry, is redefined to develop attractiveness, quality of life and creativity. *Lyon Confluence*, the main urban renewal project, began in 1995 and develops an approach of evolutionary occupation. "Visibility" measures were implemented concurrently with experimental urban environmental policies, the enhancement of the cultural heritage and the creation of alternative transport systems.

Nella pagina a fianco, in alto: Place de la Comedie, Bordeaux, dettaglio della nuova linea di tram ecologico (foto: Marichela Sepe). In basso: lo "specchio d'acqua" di Place de la Bourse (foto: Marichela Sepe).

Patrimonio culturale e rigenerazione: due casi studio

Bordeaux Les deux Rives - Il caso di rigenerazione urbana di Bordeaux si basa su una articolata pianificazione di interventi urbani e di risorse finanziarie volta a ridefinire l'identità dei luoghi, da tempo legata solo alla produzione vinicola, e rivitalizzare l'economia della città, ponendola tra le prime venti metropoli francesi.
Bordeaux è una città media della Francia, capoluogo del Dipartimento della Gironda e della regione dell'Aquitania, con un'economia tradizionalmente caratterizzata dal settore vitivinicolo e dal turismo ad esso legato.
Il porto fluviale, posto a 50 km dal mare, negli anni Quaranta era uno scalo commerciale. Oggi il traffico commerciale è stato dirottato a Le Verdon e gli hangar sono stati smantellati per dar vita ad una serie di spazi pubblici sul lungomare e valorizzare la vista degli edifici dalla banchina, mentre il porto si è trasformato in sbarco crocieristico in continuità con lo sviluppo turistico a cui la città sta puntando.
Il progetto principale è *Bordeaux Les deux Rives*, teso all'integrazione, allo sviluppo e alla rivitalizzazione del territorio e del paesaggio delle due rive del fiume Garonna (Martone, Sepe, 2011).
La prima fase per la messa in atto della strategia di trasformazione di Bordeaux è organizzata seguendo alcune azioni principali, la realizzazione del progetto di mobilità, in particolare legata alla rete tramviaria, la riqualificazione degli spazi pubblici, in relazione soprattutto ai *quais jardinés*.
Il processo di rigenerazione urbana inizia nel 1995 quando Alain Juppé, eletto Sindaco di Bordeaux e successivamente anche presidente della Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) che amministra l'area metropolitana, promuove la costruzione di un nuovo progetto urbano e di una rete tramviaria a sostegno per gestire la trasformazione in maniera integrata.
Nel 1996 viene presentato il PPU (Progetto Pilota Urbano) *Bordeaux Les deux Rives* in risposta al bando di gara lanciato dalla Commissione europea nel quadro dei fondi FESR. Attraverso il *Bordeaux Les deux Rives* si promuove lo sviluppo delle due rive della Garonna, traducendo il progetto di recupero della città in opportune strategie di sviluppo e di rivitalizzazione del territorio connesse al suo fiume.
Il programma viene attuato tra il 1997 e il 2001 con il coordinamento della società pubblico-privata Bordeaux Métropole Aménagement, di cui la Communauté Urbaine de Bordeaux è la principale azionista pubblica insieme alle città di Bordeaux, Mérignac e Arcachon e del Conseil Général de Gironde, mentre Caissedes Dépôts et Consignations, il Crédit Local de France, la Caisse d'Epargne Aquitaine Nord e il Crédit Agricole sono i principali azionisti privati. Al riguardo, sono state organizzate 22 azioni per la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione urbana, sviluppo economico e rivitalizzazione sociale e culturale.
Le azioni riguardano il patrimonio culturale tangibile e intangibile ed includono interventi quali: la riqualificazione del sistema degli spazi aperti, il ricongiungimento della città storica e contemporanea con l'ambito fluviale, il Plan Lumière, il restauro di monumenti e facciate storiche, gli interventi sul patrimonio edilizio (Matteini, 2008). Particolare attenzione è posta al risanamento ambientale delle rive della Garonna, alla creazione di una rete di mobilità sostenibile per ottenere la più adeguata accessibilità alle diverse parti del territorio interessato dalla trasformazione, alla creazione o valorizzazione di attività atte a garantire una elevata ricezione turistica tutto l'anno con eventi culturali legati ai luoghi - come la *Fête du Vin* e *Fête du Fleuve* - e alla partecipazione della popolazione.
Il programma ha previsto altresì la realizzazione di attrezzature e alloggi per un nuovo centro abitativo situato nella zona della Bastide, ed una vasta area di attrezzature pubbliche tra cui il Giardino Botanico e il Parco degli Argini, aree per lo sport e le aree per i giochi e per il tempo libero (Carta, 2007).
Riguardo alla mobilità sono stati individuati i nuovi assi e nodi di sviluppo per riorganizzare il traffico pedonale, piste ciclabili, automobilistiche, e un ampio sistema tranviario.



1 - I progetti urbani previsti a Bordeaux entro il 2030 (fonte: a'urba, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine).

Quest'ultimo, in particolare, come previsto dal PPU, è realizzato per supportare il processo di trasformazione bordolese, costituendo la trama lungo la quale vengono effettuati interventi di composizione degli spazi aperti e inserimenti di opere di arte contemporanea, e allo stesso tempo il sostegno lineare sul quale agganciare le reti ecologiche.
Delle nuove linee tramviarie, il cui progetto è stato realizzato da un gruppo interdisciplinare di architetti e paesaggisti, una passa parallela al sistema dei boulevard esterni e l'altra procede lungo la Garonna, per servire i *quais*, per un totale di 23 km. La percezione degli spazi pubblici, per la riqualificazione del contesto urbano circostante, in questo modo è stata notevolmente modificata. Il prolungamento delle linee previsto entro il 2020 per ulteriori 20 km supporterà gli otto parchi in realizzazione.
Per i progetti degli spazi aperti, un importante riferimento è costituito dalla *Charte des Paysages di Bordeaux*, documento essenziale del *Plan Vert* della città approvato nel 2000, alla cui redazione ha collaborato il paesaggista Michel Desvigne.
Gli spazi sono realizzati reinterpretando la tradizione bordolese - attraverso la scelta di materiali, arredi, specie botaniche, temi e oggetti d'arte contemporanei in linea con l'identità dello specifico luogo - o ricreandone una diversa, ma in sintonia con le caratteristiche del contesto. L'asse tematico fondamentale per la realizzazione di *Bordeaux Les deux Rives* è il sistema di spazi aperti storici sulla riva sinistra che, con la dismissione delle aree industriali del porto fluviale, sono stati interessati da

2 -Bordeaux, waterfront adiacente a Place de la Bourse.

3 - Il nuovo waterfront di Bordeaux, prospettiva (foto: Marichela Sepe).

un totale ridisegno realizzato ad opera dell'architetto Corajoud.
Tra gli altri progetti nell'ambito del PPU *Bordeaux Les deux Rives*, il progetto *ZAC des Chartrons* ha messo in atto la riqualificazione di un'area industriale dismessa in stato di degrado e consentito la creazione di un nuovo quartiere costituito da case e locali commerciali, avendo un effetto a catena su tutta l'area tra il centro storico e la base navale sottomarina a nord della Città.
Nel 2001 viene approvato lo *Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise* per il periodo 2010-2020. Lo *Schéma Directeur* che ha valore di SCoT (*Schéma de Cohérence Territoriale*) definisce la pianificazione strategica e lo sviluppo sostenibile di un'area che copre 91 comuni e 820.000 abitanti entro il 2020. A questo fine gli obiettivi dello *Schéma* riguardano: limitare l'espansione urbana, concentrando lo sviluppo nel cuore della città e delle centralità periferiche; preservare, valorizzare e gestire la struttura naturale del paesaggio che circonda la città; definire e strutturare i maggiori centri economici dello sviluppo della città; promuovere la riqualificazione urbana e la densificazione lungo gli assi di trasporto pesanti. Il Master Plan definisce il quadro per lo sviluppo della città a cui ogni documento di programmazione prodotto da parte delle comunità dovrà fare riferimento.
Nel 2001, grazie anche al ruolo di promozione e di leva per il progetto urbanistico complessivo intrapreso dal Comune di Bordeaux svolto dal PPU *Bordeaux Les deux Rives*, la città ottiene per il periodo 2001-2007 i finanziamenti europei per il PIC (Programma di Iniziativa Comunitaria) Urban 2 "Unicités".
Questo programma, non ancora del tutto completato, è realizzato in continuità con il PPU. Esso mantiene un approccio trasversale e integrato al territorio ponendosi quale priorità quella di realizzare un "progetto globale che permetta lo sviluppo sostenibile dell'insieme dei quartieri intorno al fiume e alle sue rive", e di far emergere un vero e proprio centro di agglomerazione, portando avanti, anche dal punto di vista sociale, il processo di trasformazione iniziato nel 1995.

Lyon Confluence - Lione ha avviato da oltre venti anni una riconversione ambientale e culturale, fungendo da laboratorio che sperimenta diverse forme di governo di territorio: dallo *Schéma Directeur Lyon 2010* (1992) allo *Schéma de Cohérence Territoriale* (2009), dallo SDAU *Schéma Directeur d'Aménagement e d'Urbanisme de Lyon* (1978) a *Lyon 2020*, *Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise* 1988-1992 (Palazzo, 2011).
Con lo *Schéma Directeur Lyon 2010,* viene definita una visione di medio-lungo periodo, dichiarando obiettivi chiari e coerenti che mirano a trasformare l'area di Lione in una metropoli internazionale in grado di conservare e rafforzare i caratteri identitari delle singole aree, mantenendo il collegamento tra le caratteristiche del passato ed il nuovo profilo dell'immagine lionese (D'Ascia, 2007; Ferrari, 2005).
Con l'istituzione della *Communauté Urbaine de Lyon (Grand Lyon*), nel 1966, la riconversione del

4 - La place Nautique (fonte: SPLA Lyon Confluence).

5 - Il progetto per la riva della Saona, dettaglio (fonte: SPLA Lyon Confluence).

quartiere Perrache è inserita in un più ampio progetto urbano, che ha un carattere fortemente sperimentale (Budin, 2011; Palazzo, 2010; Cioce, 2007). L'intera città viene riorganizzata attraverso il disegno di un nuovo framework di sistemi di pianificazione tematici, quali la rivitalizzazione degli spazi pubblici sia al centro che in periferia, la valorizzazione del paesaggio urbano con parchi e luoghi storici, la creazione di nuovi poli di sviluppo urbano ed economico, la reinterpretazione dei luoghi della mobilità e la realizzazione di una nuova rete pubblica di trasporti e stradale (Marchigiani, 2003).
Per meglio comprendere ed elaborare idee di sviluppo condivise, il sindaco Raymond Barre attiva un processo di concertazione che individua la missione per un'area di 150 ettari denominata *Perrache Confluent* (Cioce, 2007; Demeuse, Marek, Veithen, 2008). In tal modo l'agglomerato lionese si rende consapevole della sua identità e mobilita adeguati valori per costruire il suo futuro.
Il processo di rigenerazione è avviato nel 1995 con il mandato di Barre e la creazione nel 1997 della *Mission Perrache Confluent*, rinominata *Lyon Confluence* nel 1998 insieme al lancio della consultazione per la riqualificazione (Virányi Z.G., 2010).
Il processo si è basato sull'ascolto dell'esistente, sviluppando un approccio di occupazione evolutiva, attenta alla morfologia dei luoghi e alla sostenibilità, ed usando il paesaggio come elemento fondante del patrimonio culturale. La realizzazione di interventi di grande "visibilità" è stata accompagnata da politiche urbane di sperimentazione in campo ambientale, di riqualificazione di quartieri degradati e di attuazione di sistemi di trasporto alternativi (Scaramuzzi, 2005; Palazzo, 2010).
Il progetto di trasformazione ha avuto evoluzioni riconducibili in tappe ed articolate in due periodi di circa quindici anni di ciascuna, entrambe caratterizzate dall'alta qualità ambientale (HQE), la densità urbana e la vegetazione.
La prima fase inizia nel 1998 con un concorso internazionale vinto dal gruppo MBM (Thierry Melot, Oriol Bohigas e Catherine Mosbach), e la successiva costituzione nel 2003 della ZAC fase 1.
Il distretto è composto da 21 edifici (660 abitazioni e 15.000 mq di uffici) divisi in 3 blocchi di fabbricati, che presentano requisiti rigorosi in termini di efficienza energetica, uso di energie rinnovabili e diversità sociale.
Questa fase - che ha beneficiato anche del programma europeo *Concerto,* che ha finanziato, con circa 3,9 milioni di euro, il progetto *Renaissance* per sviluppare a Lione un modello di quartiere sostenibile - si sviluppa sulle aree già liberate dalle attività portuali lungo la Saona (Quai Rambaud), con la realizzazione di un parco urbano lungo il fiume, la nuova Place Nautique (nella Presqu'ile) ed il prolungamento della linea tranviaria. Nel 1999 per portare il progetto nella fase operativa viene costituita la SAEML (*Société Anonyme d'Economie Mixte Locale*) Lyon Confluence. Il piano generale per lo sviluppo della prima fase è affidato a François Grether e Michel Desvignes.
In questa prima fase i paesaggisti Georges e Julien Descombes immaginano gli argini della Saona con differenti scenari: a monte, un'area urbana; al centro, giardini ed attività nautiche; ed a valle, una sequenza naturale e bucolica (http://www.lyon-confluence.fr). Nel 2003 iniziano i lavori del tram, che entra in servizio nel 2005, lungo il corso Charlemagne, strada principale di Confluence, mentre nel 2006 vengono intrapresi gli scavi per i lavori della Place Nautique, simbolo della Confluence, e la riorganizzazione delle nuove banchine.
Tra i landmark dell'operazione di trasformazione delle due rive, il Cube Orange dello studio Jakob + MacFarlane Architects è di notevole impatto sul paesaggio urbano.
L'attenzione all'ambiente è in particolare evidenziata dalla rigenerazione in chiave ecosostenibile del quartiere Sainte-Blandine, progetto per 100.000 mq di edifici e 7.200 persone, mentre la relazione tra recupero urbano ed attività artistiche e culturali si osserva nella Sucrière, magazzino dello zucchero eretto nel 1930 lungo le rive del fiume Saona e dal 2003 utilizzato come spazio espositivo che accoglie, tra l'altro, parte della Biennale d'Arte Contemporanea.
Nella ZAC fase 2, attivata nel 2010, Grand Lyon firma un accordo di cooperazione con il WWF francese per sviluppare a Confluence il primo quartiere francese certificato *WWF One Planet Living*. Il progetto implica una visione della sostenibilità ancora più ampia rispetto alla prima fase, che comprende l'efficienza energetica, la drastica riduzione dei rifiuti, lo sviluppo di trasporti sostenibili e la protezione del patrimonio culturale e naturale.
Lo sviluppo della fase 2, assegnato a Jacques Her-

6 - Lyon Confluence, il progetto al 2014 (fonte: Lyon Confluence).

7 - Il "cubo arancione" progettato dagli architetti Jakob e Mac Farlane (fonte: SPLA Lyon Confluence).

zog e Pierre de Meuron insieme al paesaggista Michel Desvigne, riguarda un'area di 24 ettari a est della Confluence, separata dal fiume Rodano dall'autostrada. Pierre de Meuron associa il codice urbano di Confluence al DNA degli individui, e lo individua nella struttura architettonica esistente, conservando alcuni degli edifici dell'area (MIPIM Cannes, marzo 2012). La forte presenza della vegetazione, della vision del *Parc Ramifié* e del parco attivo dell'area portuale, continua in questa fase insieme all'ottimizzazione nell'uso della luce solare. La rigenerazione della zona prevede che nelle aree tra i palazzi vengano inserite piccole piazze e spazi pubblici, insieme ad aree di verde in grado di favorire la permeabilità del quartiere. Per mantenere viva l'identità e la storia del luogo, circa il 30% degli edifici dismessi saranno conservati per dare continuità architettonica. I fabbricati recuperati avranno un uso misto ed altezza variabile (da 3 a 17 piani), ospiteranno uffici, abitazioni, negozi e servizi pubblici, e saranno sede privilegiata per le attività culturali e le industrie creative.
Un aspetto importante in questa operazione di trasformazione è l'uso di energie rinnovabili che è presente in diverse forme. In particolare, il progetto dimostrativo realizzato in collaborazione con l'agenzia pubblica giapponese New Energy and Industrial Technology Development Organization (NEDO) ha lo scopo di aumentare il rendimento energetico degli edifici che saranno costruiti nei prossimi anni nella zona.
Per aiutare i residenti a gestire il consumo energetico, sugli edifici eco-ristrutturati a Perrache, è stata prevista l'installazione di "scatole di energia" che misurano il consumo energetico di ciascun circuito elettrico di distribuzione domestico, e che, rilevando grafici del consumo, allertano sui consumi elevati e forniscono raccomandazioni personalizzate per il risparmio energetico. Infine è previsto un "sistema di gestione comune" (CMS) per la gestione e controllo dei dati di consumo energetico per l'intero progetto.

Conclusioni

L'articolo ha presentato due casi studio, ponendo l'attenzione sul ruolo del patrimonio culturale, fortemente legato al paesaggio, nella rigenerazione urbana e sociale delle aree interessate.
In merito a *Bordeaux Les deux Rives*, il progetto di riqualificazione è partito dalle questioni dell'identità, considerata elemento fondamentale del patrimonio culturale, per arrivare ai temi della competizione e della coesione e dello sviluppo tecnologico della seconda fase ancora in corso.
La trasformazione dell'area portuale e dell'intera area attorno alle due rive della Garonna sta avvenendo con un piano unico e un forte desiderio di rinnovamento dell'identità dei luoghi. Stanno contribuendo alla trasformazione della città non solo i numerosi interventi urbani e sugli spazi pubblici - realizzati con l'aiuto della *Charte des Paysages* – ma anche il progetto per la mobilità. A questi si uniscono inoltre gli interventi sulle attività culturali legati ai teatri, al cinema Megarama, alla scuola circense, alle attività gastronomiche locali, al salone della lettura e alle manifestazioni culturali e sportive, che stanno contribuendo al radicamento culturale della nuova immagine.
Il recupero degli spazi intorno alle banchine della riva sinistra, con il piano di illuminazione e la ristrutturazione delle facciate e l'ampia rete di tram, orientata a modificare la percezione dei luoghi, ha notevolmente aumentato l'attrattiva di questi spazi. Non si è puntato sulla costruzione di mega strutture realizzate da note firme dell'architettura internazionale, ma ad una innovazione delle infrastrutture della mobilità e culturali, e ad una serie di interventi urbani medio-piccoli mirati a connettere le diverse parti delle culture e del territorio delle due rive e ad innalzare la qualità della vita. La popolazione, in questo lungo processo di trasformazione, è stata coinvolta con diverse modalità di partecipazione che hanno portato al recepimento

delle esigenze comuni e quindi al supporto di abitanti e attori coinvolti.
In linea con *Bordeaux Les deux Rives* è anche il progetto *Lyon Confluence*, dove gli attori hanno ridefinito e rafforzato l'identità culturale, migliorando l'immagine della città, recuperando il rapporto con la presenza dell'acqua e aumentando l'attrattività dei luoghi non solo per i residenti e visitatori, ma anche per gli investitori. La prima fase di *Lyon Confluence* è quasi completa, mentre la seconda sarà ultimata entro il 2020 con un ulteriore sviluppo del trasporto pubblico, così come sta avvenendo per Bordeaux.
Dal punto di vista urbano, i nuovi landmark, il recupero dei capannoni ad uso culturale e dei mercati, la forte attenzione agli spazi pubblici e al verde hanno modificato il paesaggio urbano e il profilo dell'area. È stata migliorata la relazione tra spazi urbani e fluviali, sia seguendo il tracciato dei fiumi, e ridando sbocchi fisici e superfici contigue all'acqua, che creando collegamenti trasversali con la città (Ferrari, 2004; Demeuse et al, 2008).
La morfofologia di Confluence, presentandosi però con un triangolo chiuso su due lati tra i fiumi ed il terzo delimitato dalla ferrovia e dall'autostrada, costituisce ancora una sorta di barriera all'accesso. Il principale obiettivo della rigenerazione, quello di estendere il centro della città, sarà definitivamente raggiunto quando le barriere saranno eliminate.
Fondamentali sono infine anche altri aspetti che, come nel caso di Bordeaux, pur se apparentemente non centrali, costituiscono elemento per il successo dell'operazione: la consapevolezza dei rappresentanti delle istituzioni, e degli altri attori, sull'uso dell'energia e del suo risparmio nella pianificazione urbana; l'utilizzo di standard di energia rinnovabili locali superiori alle normative nazionali, con un alto livello di ripetibilità per altre località francesi; la diversità sociale mirata e sostenuta all'interno della zona interessata; una campagna di sensibilizzazione degli utenti finali sulle buone prassi per gli edifici efficienti.

Riproduzione riservata ©

Bibliografia

Budin D. (2011), *Il progetto urbano di Gerland, territorio di sviluppo metropolitano di Lione*, in "Urbanistica", n. 145.

Carta, M. (2007) *Creative city,* Barcelona, LISt.

Cioce S.(2007), *Comunità periferiche. Il caso di Lione*, in "Atti de Territorial areas and cities in Southern Italy. How many suburbs? What policies for territorial government", S. Giovanni a Teduccio, Napoli, 22-23 marzo 2007.

Communauté Urbaine de Bordeaux, (2000) *Plans de Déplacements Urbains*.

D'ascia S. (2007), *Napoli per Napoli. Riflessione sullo sviluppo di nuovi poli di urbanità per la logistica, la ricerca avanzata ed il turismo culturale,* in "Gli assets presenti nell'area metropolitana di Napoli. Attuazioni e sviluppo", Electa per ACEN, Napoli.

Demeuse Y., Marek A., Veithen A.M. (2008), *Étude de cas concrets: Le redéploiement de la vallée sérésienne et Lyon Confluence*, Professeur Teller J., Année académique 2007-2008, Master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire, Université de Liège, May 2008.

Farinella R. (2003) *Lione e Bordeaux. Strategie e progetti urbani per due città fluviali*, in "Paesaggio urbano", marzo-aprile pagg. 36-46.

Ferrari L. (2004), *Acqua che ri-corre nei luoghi*, "Quaderno della Ri-vista Ricerche per la progettazione del paesaggio", Università di Firenze, n. 1, vol. 2, Firenze University Press.

Ferrari, L. (2005) *L'acqua nel paesaggio urbano: letture esplorazioni ricerche scenari*, Firenze University Press, http://eprints.unifi.it/archive/00001330/

Ferilli G., Pedrini S., (2007) *Il distretto culturale evoluto alla base dello sviluppo sostenibile delterritorio.* Pre-Atti del Convegno "Volontà, libertà e necessità nella creazione del mosaico paesistico-culturale". Cividale del Friuli, Udine, 25-26 Ottobre 2007.

Giovinazzi O., Moretti, M. (2009), *Città portuali e waterfront urbani trasformazioni e opportunità*, in "TeMa", n. 3.

Matteini, T. (2008) *Complessità, integrazione e diversità nel paesaggio urbano di Bordeaux,* "Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio", Università di Firenze.

Marchigiani E.(2003), *Lyon 1992-2010. Strategies and urban projects for the contemporary city*, "Planum", http://www.planum.net/journals/lyon.html

Martone, A., Sepe, M. (2011), *Il progetto di rivitalizzazione delle rive della Garonna: un caso di rigenerazione urbana, economica e sociale*, in "Urbanistica" n. 148.

Palazzo A. L. (2011), *Governance multilivello e intercomunalità nell'agglomerazione lionese, Multilevel governance and intermunicipal action in the agglomeration of Lyon*, in "Urbanistica", n. 145.

Palazzo E. (2010), *Il paesaggio nel progetto urbanistico*, Università di Firenze, EDA ebook.

Scaramuzzi I. (a cura di) (2005), *La Metropole à la Lyonnaise, Resoconto del viaggio studio Audisa Lyon*, Documento COSES n.632.

Sepe, M. (2009), *Creative Urban Regeneration between Innovation, Identity and Sustainability*, "International Journal of Sustainable development", 12 (2-3-4).

Sepe M. (2013a), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, "Planning Perspectives Journal", 28 (4), pp. 595-613.

Sepe, M. (2013b) *Planning and place in the city. Mapping place identity*. Routledge, London-New York.

Tsiomis Y., Ziegler V., (2007) *Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Editions de la Villette, Paris.

Virányi Zoltán G. (2010), U*rban Renewal in Lyon Confluence, how to transform an unused industrial area to the new eco-quarter?,* VIA University College, Horsens, Denmark.

Zukin S, (1995), *The Culture of Cities*, Blackwell, London.