

5. Strumenti e pratiche di intervento a sostegno delle politiche ambientali

Fare la città attraverso il cittadino. Progettualità alternative e temporanee nella città di San Francisco

Sara Caramaschi

Gentrification e micro interventi nello spazio pubblico. Il quartiere Bergpolder a Rotterdam

Maurizio Francesco Errigo

Urban commoning and its implication for urban planning: two case-studies from the Emilia-Romagna region (Italy)

Elisa Conticelli, Stefania Proli

Infrastrutturazioni leggere. Progetto urbano nelle città in trasformazione

Calogero Marzullo

Deindustrialization of Ostrava: conversion of the mining and metallurgical town over the 25-years period

Barbara Vojvodikova, Martin Vojvodik

Dismissioni militari e cambiamento d'uso del territorio

Federico Camerin, Luca Maria Francesco Fabris

Ricerca e sperimentazione didattica per la valorizzazione ed il recupero delle aree degradate e dismesse nel territorio del Comune di Como

Roberto de Paolis

Imbarcazioni a fine vita in zone costiere degradate. Ipotesi di riutilizzazione e riciclo di unità nautiche e suoli

Maria Maccarone

Fare la città attraverso il cittadino.

Progettualità alternative e temporanee nella città di San Francisco

Sara Caramaschi

Università degli Studi di Firenze

Dipartimento di Architettura

Email: sara.caramaschi4@gmail.com

Abstract

Nella città contemporanea la dimensione reale della quotidianità spesso contrasta con l'assoluta astrattezza dei territori in cui le comunità urbane abitano. Questo disallineamento tra spazio fisico e vita reale genera una molteplicità di esigenze e domande non sempre facili da soddisfare. Il contributo che segue ripercorre una storica svolta nella cultura urbanistica nord-americana e, attraverso il caso studio della città di San Francisco, esplora un *city making* alternativo che riconosce forme e modi di agire nello spazio urbano più pragmatici, veloci e, talvolta, più efficaci. Riconoscere l'esistenza e la rilevanza di forme trasformatrici nuove non sembra portare alla scomparsa dell'azione pubblica, né tantomeno della città in termini più generali. Semplicemente, invita a ripensare il ruolo del soggetto pubblico e a immaginare una nuova frontiera per la programmazione, l'attivazione e la gestione degli spazi collettivi.

In questo quadro, la città di San Francisco è emblematica, poiché è paradigma verso un modello di progetto (e trasformazione) più spontaneo, incrementale, multilivello, elastico e negoziale. A partire dal 2008, i paesaggi della città contemporanea sono tornati a rappresentare il teatro e i protagonisti della politica, della progettazione, del disegno e della ricerca sulla città, sconfiggendo l'immobilismo e le coalizioni d'interesse e coinvolgendo il più possibile tutti gli attori sociali nella definizione delle strategie di azione e intervento nella città. Dare ai cittadini la responsabilità diretta di plasmare alcuni spazi, esercitando una serie di competenze, non è una prospettiva scontata, tuttavia sembra facilitare un ritorno alla cura del territorio e alla costruzione di comunità.

Parole chiave: Public spaces, urban practices, participation

1 | Letture per il progetto di spazi pubblici. Da Jane Jacobs al Tactical Urbanism

La complessità delle questioni urbane ha, da qualche tempo, posto le premesse per accendere una spia di attenzione sulle funzioni, sulle pratiche e sulle attività capaci di riportare la gente a usare gli spazi e a farli propri, affrontando la desertificazione funzionale e la conseguente desertificazione sociale di molti territori. Questa urgenza di osservare e analizzare la dimensione sociale della città ha radici profonde che risalgono agli anni Sessanta del secolo scorso, quando un primo gruppo di studiosi ha iniziato a guardare all'uso che le persone facevano della città e dei suoi spazi¹. Queste preziose ricerche sono divenute progressivamente essenziali nella definizione di modelli di lettura e osservazione della realtà, da cui sono emersi strumenti, politiche e soluzioni progettuali capaci di incidere sulla fruizione, sulla frequentazione e sulla vitalità degli spazi pubblici (fig.1).

La prima voce critica è stata quella di Jane Jacobs (2000, c. 1961) che ha mosso un deliberato attacco ai metodi di pianificazione e intervento urbanistico nella città di New York, avviando una polemica contro i principi e gli obiettivi che caratterizzavano l'urbanistica di stampo modernista di quegli anni. È da qui che parte un filone ben preciso di studi e ricerche, in cui il tema degli spazi pubblici – la loro forma, i contenuti, l'utilizzo funzionale – diventa oggetto di una molteplicità di riflessioni (Alexander et al., 1977; Appleyard, 1981; Cooper-Marcus, Francis, 1998; Newman, 1995; Whyte, 1988). Questo primo fronte si è arricchito sempre di più negli anni successivi, fino al momento in cui gli elementi di base della vita sociale sono stati convertiti in strumenti e strategie da applicare alla pratica della progettazione (Bosselmann, 1998; Gehl, Gamzoe, 1996; A. Jacobs, 1993). Il punto centrale di alcuni di questi testi sta nell'essere stati ciclicamente assunti a compendio paradigmatico e simbolico da parte di coloro che hanno sostenuto e rivendicato l'importanza dell'individuo e della socialità, in periodi in cui gli strumenti tradizionali e gli obiettivi disciplinari hanno mostrato essere

¹ Questo modo di osservare e interpretare la socialità ha avviato un filone di studi, ricerche e progetti, prevalentemente di matrice anglo-americana, che ha aperto una riflessione sulla sua importanza come principale elemento e carattere degli spazi pubblici. Sono questi gli anni in cui, negli Stati Uniti, iniziano a prendere corpo il disagio e l'insoddisfazione di una parte della cultura urbanistica rispetto agli strumenti e agli obiettivi disciplinari ufficiali: per troppo tempo la «vita tra gli edifici» (Gehl, 1987), era stata dimenticata, soffocata dal «modello città-macchina» (Lynch, 1984), dal razionalismo compositivo, dal funzionalismo (Cullen, 1961; Gehl, 1987), dalla «sindrome dell'automobile» (Hall, 2001).

insoddisfacenti, (Calthorpe, Fulton 2001). Altri, invece, hanno attraversato un arco di oltre trent'anni con una sostanziale continuità (Gehl, Svarre, 2013).

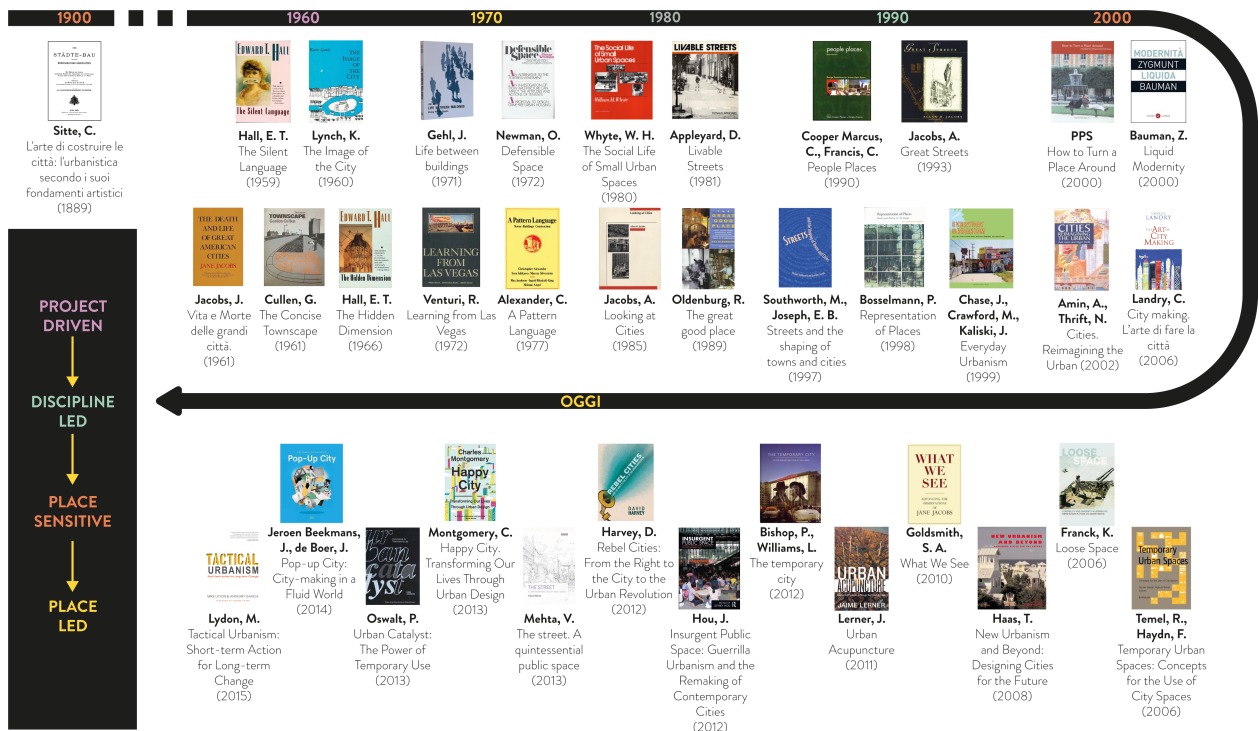


Figura 1 | Alcuni dei testi di riferimento per la lettura della vita sociale e il progetto degli spazi pubblici. ©Sara Caramaschi

In epoca recente, il dibattito sociologico e urbanistico nord-americano ha proposto un'ulteriore lettura di questi autori, facendo riaffiorare una serie di parole d'ordine a fronte dei processi contemporanei di consumo e trasformazione metropolitana². Temi e concetti alla base dell'*urban design* hanno riportato al centro del dibattito l'individuo e le sue necessità sociali, scatenando una serie di scintille che hanno promosso la cura o il riscatto dell'identità dei luoghi (Chase et al, 1999; Crawford, 2013; Mehrotra, 2005). L'argomentazione portante di questi movimenti verte sull'idea che l'urbanistica dovrebbe sforzarsi di individuare piccoli interventi mirati per infondere energia a comunità e porzioni di città, evitando di soffocare il capitale sociale, i luoghi, la creatività ordinaria e quotidiana, ma, al contrario, motivando e rilanciando il coinvolgimento degli individui o di piccoli gruppi nei processi di riqualificazione a scala di quartiere (fig.2).



Figura 2 | Schema esemplificativo del *Tactical Urbanism*. ©The Street Plans Collaborative

² Ciò è dovuto al fatto che molte grandi città americane stanno vivendo una fase di transizione di grande portata, una di quelle fratture in cui mutano in modo determinante gli aspetti spaziali, culturali, operativi e gestionali di interi territori. Infatti, il passaggio dall'espansione della città alla sua trasformazione ha portato lo spazio urbano a divenire una risorsa da scoprire e reinterpretare, grazie al sistema di spazi e di interstizi che possono contribuire alla qualità della vita di diverse popolazioni urbane.

È questo in sostanza il tratto più convincente e coinvolgente di ciò che oltreoceano ha preso il nome di ‘Urbanesimo Tattico’, un movimento che attiva progetti a breve termine e a basso costo orientati a dimostrare la necessità di politiche o trasformazioni urbane a lungo termine per promuovere la vivibilità dei quartieri (Gadanho, 2014; Street Plans, 2012). Per *Tactical Urbanism* si intende un approccio intenzionale che aiuta le comunità locali a catalizzare il proprio capitale sociale in assenza di capitale economico e/o in alternativa a grandi progetti trasformativi. Questo avviene attraverso idee e progetti di rapida realizzazione, in grado di migliorare la qualità della vita urbana in precisi territori, in particolare nello spazio pubblico, dando sfogo all’energia positiva che giace nei cittadini (fig. 3-4).

La familiarità di queste forme controllate di micro-pratiche con lo spazio pubblico e il concetto di temporaneità hanno consentito l’adattabilità delle soluzioni a una pluralità di ambiti urbani e hanno aperto la strada al pragmatismo, alla possibilità di testare, osservare, valutare e ricalibrare. Inoltre, l’avvicinamento di queste formule programmate d’intervento al contesto normato ha permesso il progressivo rinnovamento degli strumenti progettuali e l’utilizzo di pratiche temporanee e scalabili nella previsione delle politiche pubbliche (Courage, 2013; DUSP 2013; Haydn, Temel, 2006; Lydon et al., 2015; Per et al., 2011; Pfeifer, 2013). È così che la pianificazione dal basso ha cessato di essere spontanea e imprudente ed è divenuta strategica, favorendo da un lato la condivisione di un’idea alternativa di città e dall’altro una sperimentazione collettiva che arricchisce le regole della pianificazione in funzione della partecipazione.

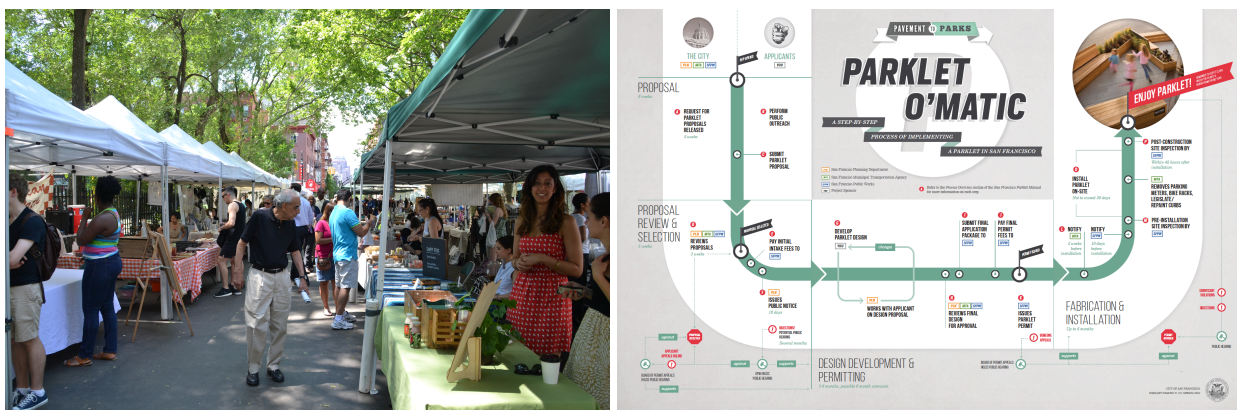


Figura 3-4 | Esempi di Urbanesimo Tattico. In fig. 3 Hester St. Fair a New York City (©Sara Caramaschi), in fig. 4 l’infografica del San Francisco Planning Department che mostra il processo per realizzare un *parklet*, uno spazio pubblico temporaneo gestito da soggetti privati e allestito con semplici elementi di arredo (©SF Planning Department)

2 | Fare spazi pubblici attraverso i cittadini: la necessità di buone regole

La situazione di nuovo urbanesimo e la diffusione del modello economico e sociale contemporaneo hanno dato lo slancio a movimenti di protesta che hanno difeso, seppur debolmente, in modo episodico, o collegati a reti più ampie, una serie di diritti. Harvey (2012) individua nella crisi del 2008 il momento cardine di questo nuovo ciclo: la crisi dell’urbanistica razional-comprensiva e l’incompletezza insita nel progetto pubblico hanno fatto riemergere il diritto alla città (Lefebvre, 1976, c. 1968), portando alla maturazione di pratiche di contestazione, appropriazione e attivazione che hanno proposto usi alternativi e riconsiderato la vita sociale come elemento che favorisce l’essere e il vivere insieme (Chase et al, 1999; Crawford, 2013; Douglas, 2011; Hou, 2010; Mehrotra, 2005).

Everyday Urbanism, *Guerrilla Urbanism* e *Do-It-Yourself Urban Design* hanno contrastato principi e regole vigenti, proponendo una riappropriazione dello spazio non prevista dal paradigma tradizionale della pianificazione. Purtroppo, per motivi e circostanze differenti³, queste iniziative non sono riuscite a mobilitare un supporto ampio e duraturo nelle comunità, né tantomeno a proporre modelli formali d’intervento. Tuttavia, hanno rappresentato un primo tentativo di riconoscere (e regolare) il potere trasformativo di usi, pratiche e attività temporanee (fig. 5-6). Infatti, chi si occupa professionalmente di città ha intravisto una condizione alternativa fatta di progettualità leggera che incidono sull’abitabilità dei paesaggi urbani dove, ai diversi gradi di conflitto e incompletezza, si affiancano spesso squilibri funzionali nei luoghi preposti alle attività di aggregazione e servizio. Riattivare questi territori, renderli di nuovo abitabili con la partecipazione di chi li usa quotidianamente o aspira a farne uso, è divenuto un pretesto capace di riscoprire un principio di urbanità dimenticato e l’ipotesi di un nuovo campo d’indagine, riflessione e progetto per la città.

³ Le forme di socialità leggera si riuniscono per uno scopo per poi disperdersi, oppure lasciano poche tracce nello spazio su cui agiscono. Questa carenza di dimensione e consuetudine mette in luce come il quotidiano, la prossimità e le pratiche umane assumano senso, spazialità e durata quando raggiungono un equilibrio e un’integrazione con la stabilità richiesta da programmazione e pianificazione.



Figura 5-6 | Esempi di Guerrilla Urbanism ed Everyday Urbanism.

In fig. 5 Guerrilla Wayfinding a Raleigh, North Carolina (©Matt Tomasulo), in fig. 6 alcune donne allestiscono lo spazio per pratiche sociali informali nel quartiere di Chinatown, San Francisco (©Sara Caramaschi)

È così che il tema della temporaneità ha ripreso senso, vigore e applicabilità nel momento in cui è stato ripensato formalmente in funzione di usi e servizi nello spazio collettivo, contribuendo poi ad affinare categorie e dispositivi d'intervento sulla città pubblica. L'incontro della temporaneità con gli strumenti tradizionali della trasformazione ha costretto a predisporre una struttura regolativa tale da essere flessibile ed elastica, un operare in modo condiviso in contesti di incertezza, scarsità di risorse o complessità socio-spaziale. Sul piano operativo, programmi, progetti e, più raramente, politiche di questa natura nascono da forme di partenariato pubblico-private, dalla cooperazione tra dipartimenti e soggetti terzi nell'agire pubblico. Questo progressivo coinvolgimento degli attori sociali nell'esercizio di un potere pubblico mette sotto una nuova luce la centralità delle pratiche partecipative nella definizione di progetti e iniziative più urgenti (e desiderate) da avviare, perché permette la sperimentazione di soluzioni sostenibili di reale interesse (fig. 7-8).

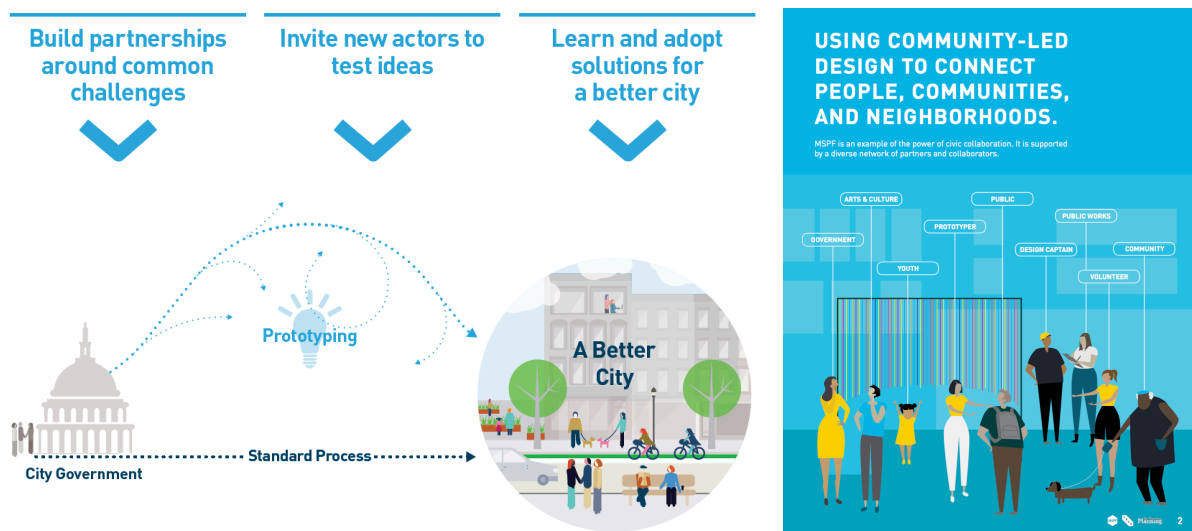


Figura 7-8 | Il coinvolgimento delle comunità di San Francisco in due grafiche. ©Gehl Studio San Francisco per la fig. 7, ©San Francisco Planning Department per la fig. 8

3 | Il caso di San Francisco: verso una pluralità di azioni

Riuscire a incorporare la temporaneità alle strategie di piano non è ovviamente una prospettiva semplice ma può condurre ad approcci più consapevoli, poiché fornisce una risposta proattiva alla lenta burocrazia amministrativa, aiutando in parallelo le comunità locali a sviluppare soluzioni progettuali negli spazi collettivi. L'esperienza di San Francisco è particolarmente interessante, perché racconta come sia possibile ed efficace adottare e applicare una programmazione flessibile che legittima la temporaneità e il suo utilizzo nei processi urbani di trasformazione. È così che la città californiana e i cittadini hanno migliorato insieme i luoghi, portando alla progressiva sperimentazione di ritrovati spazi pubblici che, temporaneamente, prendono forma e hanno tutte le caratteristiche di luoghi identitari. In queste situazioni, le 'progettualità leggere' hanno agito da punto di aggregazione di una comunità dinamica e sono divenute uno strumento che permette innesti, varietà, densità d'uso e frequentazione. Il successo di queste iniziative risiede nella collaborazione di più 'pubblici' e

nella possibilità data ai cittadini di fare incontrare la dimensione più prettamente fisica dello spazio con quella più immateriale della vita sociale (fig. 9).

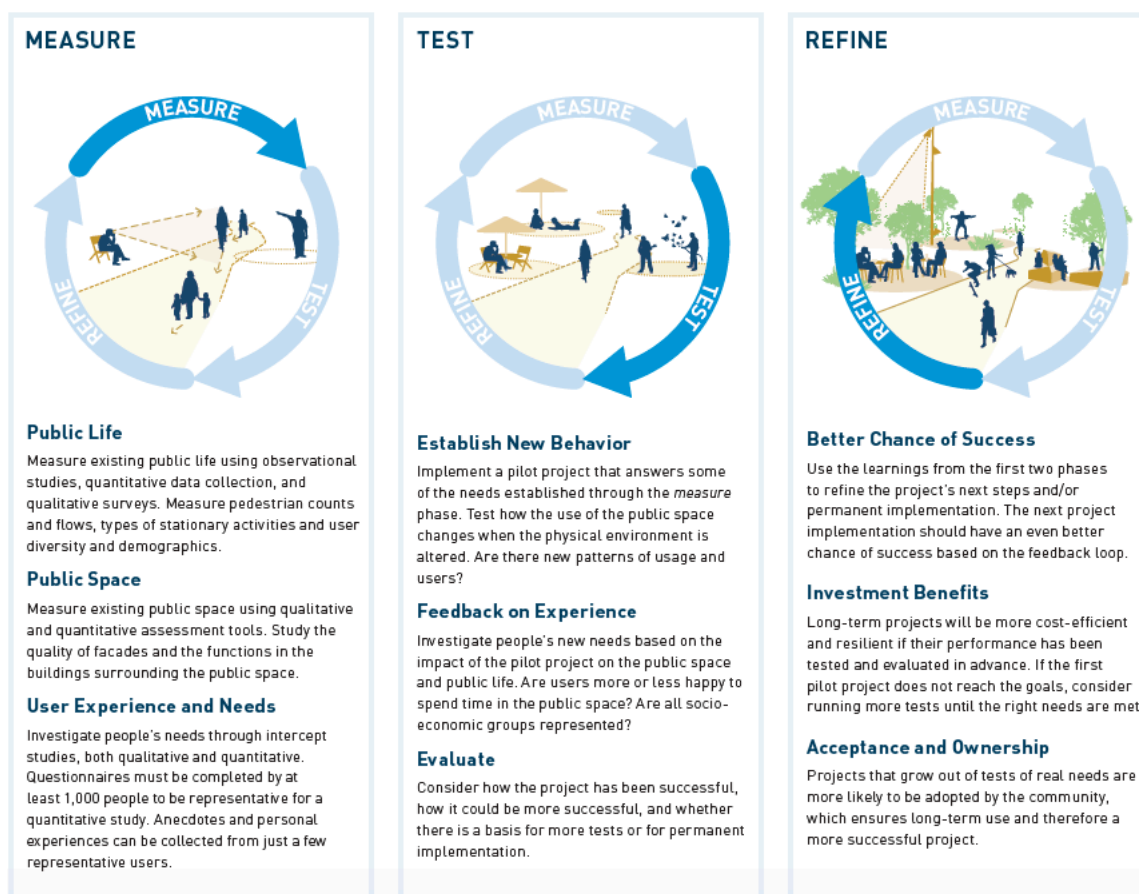


Figura 9 | *Iterating for Public Life*. L'Action-Oriented Planning usa un metodo che si basa sui concetti di *measure-test-refine*, in modo da valutare i processi senza rischi e con il massimo grado di partecipazione da parte dei soggetti coinvolti. Grazie a questo processo, la temporaneità è testata e valutata, garantendone la continuità. ©Gehl Studio San Francisco

I *Tactical Urbanism Projects*⁴ messi a punto dal Planning Department si sono dimostrati fondamentali nel potenziare il processo partecipativo dinamico: attraverso questi progetti le comunità hanno preso coscienza dell'interesse collettivo e hanno iniziato a partecipare in modo più attivo e propositivo alla riqualificazione della città. Quest'aspetto, unito alla possibilità di testare, valutare e apprendere che connota l'approccio del *Tactical Urbanism*, mostra come l'intervento pubblico possa essere elastico e incrementale, capace cioè di adattarsi alle richieste di cambiamento o alla spinta che l'esperienza diretta può dare. Dall'inizio di questo programma, progetti e iniziative hanno avuto una sorprendente risonanza su scala locale e globale e hanno contribuito a promuovere la vivibilità dei quartieri e la più generale qualità della vita urbana (fig. 10-11). Il Planning Department ha posto una particolare cura nella ricerca e nella scelta dei *partner*, individui o gruppi capaci di mobilitarsi, in grado cioè di catalizzare le energie collettive in spazi e momenti strategici. Questi soggetti terzi svolgono un ruolo da intermediario tra dipartimento da un lato e cittadinanza dall'altro, motivo che spinge la ripartizione flessibile delle competenze a non essere né definitiva, né tantomeno incontrollata, ma a rappresentare un passo verso il processo di ridefinizione e raggiungimento di obiettivi complessi di lungo periodo.

⁴ Per una panoramica completa e approfondita si rimanda al sito ufficiale e ai materiali raccolti su <http://groundplaysf.org> e al sito del San Francisco Planning Department <http://sf-planning.org>.



Figura 10-11 | I *Tactical Urbanism Projects* di San Francisco in due grafiche. In fig. 10 un *parklet*, ©San Francisco Parklet Manual; in fig. 11 *Groundplay*, un programma che lavora con i cittadini per garantire la costruzione e la successiva gestione di installazioni temporanee. ©City & County of San Francisco

Attraverso queste *partnership* il dipartimento è riuscito progressivamente a evolversi e ad adeguare il processo partecipativo alle trasformazioni gestionali suggerite dall'emergere delle nuove situazioni. Oggi i *community meetings* sono finalmente tornati a essere utili e veramente inclusivi, portando la città californiana a rispondere in modo più adeguato alle necessità collettive, a mediare i conflitti e a tutelare gli interessi. Questa compresenza di pubblico e privato non soffoca le idee, ma, al contrario, permette di catalizzare le energie positive e di intervenire puntualmente in modo più veloce e adeguato. I *Tactical Urbanism Projects* insegnano, infatti, che l'atteggiamento sussidiario è carattere fondante di un nuovo paradigma ibrido che non vede più il solo potere pubblico o privato, ma i due poteri insieme in mano alla collettività per raggiungere i propri obiettivi.

Come sostenuto dallo stesso dipartimento in una serie d'interviste⁵, questi progetti mettono in luce un agire condiviso attraverso processi flessibili, situazione questa che garantisce ai *partner* di esercitare in modo più efficiente e adeguato le proprie competenze, e al Planning Department di avviare operazioni più coerenti e durature. Sul piano pratico, questo nuovo paradigma si evidenzia in processi e trattative che vedono gli attori pubblici (dipartimenti) e privati (cittadini) coinvolti insieme nella gestione o nella cura di alcuni particolari spazi e nella ricerca di soluzioni alle problematiche e ai cambiamenti repentini che possono sorgere (fig. 12).

⁵ Le interviste sono state raccolte nell'estate 2016 durante un periodo di ricerca svolto presso la Berkeley University. Si veda Caramaschi S. (2017), *Beyond Street Food. Regole e sotto-regole del commercio mobile. Lezioni americane di rivitalizzazione: il caso di San Francisco*, XXIX ciclo di dottorato in 'Paesaggi della Città Contemporanea. Politiche, tecniche e studi visuali', Università degli Studi di Roma Tre, pp. 390-421.

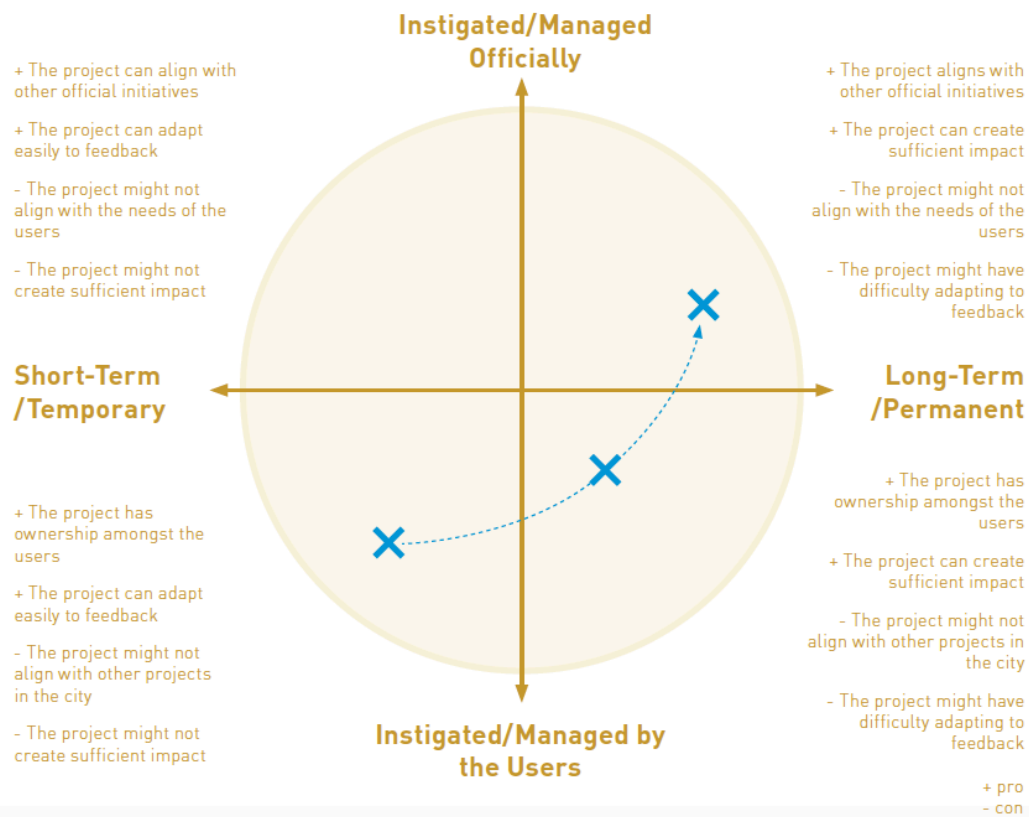


Figura 12 | *Scope Compass*, uno strumento sviluppato dallo studio Gehl Architects per il Planning Department, aiuta a capire come sviluppare, valutare e migliorare un progetto temporaneo. ©Gehl Studio San Francisco

San Francisco sembra dunque aver trovato una possibile strada per ridurre la rigidità gestionale e trasformativa di alcune parti di città senza introdurre troppi elementi d'incertezza che possono rallentare la formulazione di obiettivi di medio e lungo periodo. Due aspetti appaiono rilevanti: da un lato, la capacità del dipartimento di cedere certe funzioni di uso e controllo degli spazi a utenti e sistemi organizzati di cittadini che mostrano essere più informati, interessati e capaci; dall'altro la responsabilità dei soggetti terzi che, oltre all'impegno verso un luogo, devono rispondere positivamente alle richieste collettive.

Quanto emerge da questo caso nord-americano è che non si tratta più di auto-gestione, quanto piuttosto di una compresenza di pubblici diversi, una co-gestione che vede istituzioni e soggetti sociali sostenersi e collaborare per la complessa e coerente attivazione e rivitalizzazione della città. San Francisco e i suoi organi gestionali hanno accettato i confini aperti su cui i diritti si sovrappongono o sono momentanei, mettendo in luce come la proprietà temporanea di certi spazi corrisponda a qualcosa che spesso è già una realtà.

4 | Alcune riflessioni conclusive

La richiesta corale di azione e intervento negli spazi pubblici e il concetto «short term action to long term change» (Lydon et al., 2015; Street Plans, 2012) consentono l'adattabilità del *Tactical Urbanism* a una pluralità di paesaggi urbani e aprono la strada al pragmatismo, alla possibilità di testare, osservare, valutare e ricalibrare le trasformazioni. La situazione d'interdipendenza che si forma tra parti di città e soggetti terzi consente al progetto urbano di riscoprire significati e valori sociali: questi territori sanno infatti accogliere attività temporanee che sostengono servizi o usi di base, migliorando la sensazione di sicurezza, l'uso attivo e la miscela di funzioni organicamente e coerentemente diversificate.

Ciò che emerge è che l'urbanistica nord-americana ha trovato significati e formule nuove per la sua missione nella società contemporanea: i *Tactical Urbanism Projects* rappresentano una svolta importante, improntata all'articolazione temporale degli spazi sia in senso percettivo, sia processuale. Il modello di progettazione urbana che si delinea fa riferimento all'organizzazione temporale di tutti quegli usi e quelle funzioni in grado di catalizzare una trasformazione transitoria e implementabile dei luoghi. Questa strada permette ai cittadini di seguire schemi semplici e di esprimere la propria capacità immaginativa di risolvere questioni (o rispondere a bisogni) volti al bene collettivo. In altri termini, questa condizione racconta di come le comunità possano, talvolta, attivare e gestire luoghi pubblici in modo più soddisfacente e duraturo attraverso strade alternative che si distaccano da quelle *mainstream*.

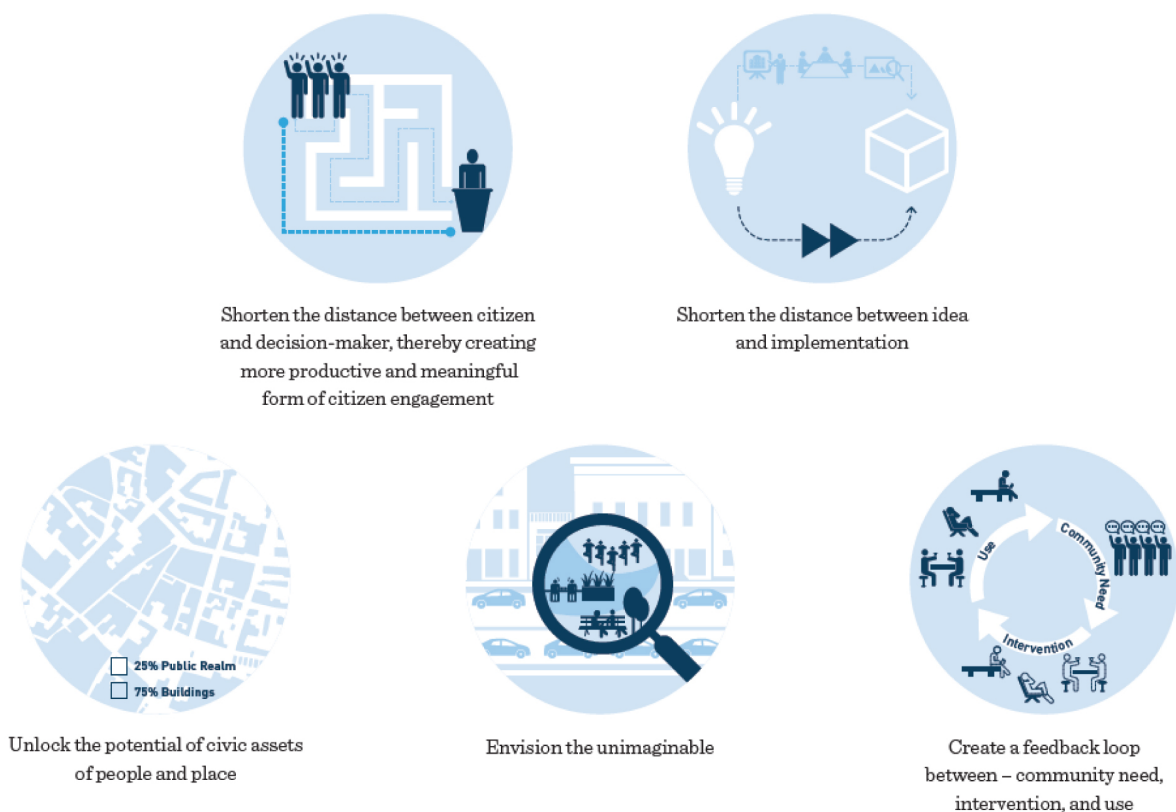


Figura 13 | *Planning by Doing*. Come i piccoli progetti partecipativi e temporanei possono ispirare e indirizzare le decisioni di piano e di intervento nella città. ©Gehl Studio San Francisco

Fare la città attraverso i cittadini – trasmettendogli consapevolezza e responsabilità – può infondere energia e fornire una direzione all’urbanistica contemporanea, una disciplina che ricerca, da tempo, maggiore efficienza e migliore efficacia (fig. 13). Ridare valore alla temporaneità e reinvestire sulla cittadinanza attiva sono due azioni necessarie e urgenti, perché sebbene in alcune aree la trasformazione urbana richieda nuove architetture o il recupero dell’esistente, non si può ignorare la richiesta di modi di vivere la città che sono lì da sempre, di usi e pratiche, spesso temporanee, che sostengono servizi e attività di cui fanno uso i residenti di una piccola comunità.

Riferimenti bibliografici

- Alexander C., Ishikawa S., Silverstein M. (1977), *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York
- Appleyard D. (1981), *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley
- Bosselmann P. (1998), *Representation of places: Reality and realism in city design*, University of California Press, Berkeley
- Calthorpe P., Fulton W. (2001), *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*, Island Press, Washington
- Caramaschi S. (2017), *Beyond Street Food. Regole e sotto-regole del commercio mobile. Lezioni americane di rivitalizzazione: il caso di San Francisco*, XXIX ciclo di dottorato in ‘Paesaggi della Città Contemporanea. Politiche, tecniche e studi visuali’, Università degli Studi di Roma Tre, pp. 390-421
- Chase J., Crawford M., Kaliski J. (1999), *Everyday urbanism*, Monacelli Press, New York
- Crawford M. (2013), “Everyday Urbanism”, in Oswald P., Overmeyer K., Misselwitz P. (a cura di), *Urban catalyst: The power of temporary use*, Dom Pub, Berlin, pp. 151-154
- Cooper Marcus C., Francis C. (eds., 1998), *People places: Design guidelines for urban open space*, John Wiley & Sons, New York
- Courage C. (2013), “The Global Phenomenon of Tactical Urbanism as an Indicator of New Forms of Citizenship”, in Raney K. (a cura di), *Engage 32: Citizenship and Belonging*, The National Association for Gallery Education, London, pp. 88-97
- Cullen G. (1961), *The Concise Townscape*, Van Nostrand Reinhold, New York
- Douglas G. (2011), *Do-It-Yourself Urban Design. ‘Improving’ the City through Unauthorized, Creative Contributions*. Disponibile online <http://bit.ly/2e4ZMrq>.

- DUSP (2013), *Places in the Making: How placemaking builds places and communities*, MIT Department of Urban Studies and Planning.
- Gadano P. (2014), *Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*, The Museum of Modern Art, New York City
- Gehl J. (1987), *Life between buildings: Using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York
- Gehl J., Gamzoe L. (1996), *Public spaces, public life*, Danish Architectural Press, Copenhagen
- Gehl J., Svarre B. (2013), *How to study public life*, Island Press, Washington
- Hall E. T. (2001), *La dimensione nascosta. Vicino e lontano: il significato delle distanze tra le persone*, Tascabili Bompiani, Milano
- Harvey D. (2012), *Rebel cities. From the right to the city to the urban revolution*, Verso, London, New York
- Haydn F., Temel R. (2006), *Temporary urban spaces: Concepts for the use of city spaces*, Birkhäuser, Basel
- Hou J. (2010), *Insurgent Public Space: Guerilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*, Routledge, New York
- Jacobs A. (1993), *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge MA
- Jacobs J. (2000, c. 1961), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Edizioni di Comunità, Treviso
- Lefebvre H. (1976, c. 1968), *Il diritto alla città*, Marsilio Editori, Padova
- Lydon M., Garcia A., Duany A. (2015), *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington
- Lynch K. (1990), *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, ETASLIBRI, Milano
- Mehrotra R. (2005), *Everyday Urbanism: Margaret Crawford vs. Michael Speaks*, Distributed Arts Press, Miami
- Newman O. (1995), "Defensible Space: A New Physical Planning Tool for Urban Revitalization", in *Journal of the American Planning Association*, no.2, vol. 61, pp.149-155
- Per A.F., Arpa J., Mozas J. (2011), *Strategy and Tactics in Public Space*, a+t architecture publisher, Álava
- Pfeifer L. (2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, disponibile online <http://bit.ly/2hHZg19>
- Street Plans (2012), *Tactical Urbanism. Vol.2*, disponibile online <http://bit.ly/2hMhJJu>
- Whyte W.H. (1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, The Conservation Foundation, Washington, D.C.

Sitografia

Sito di riferimento dei *Tactical Urbanism Projects* della città di San Francisco

groundplaysf.org/all-projects/

Pagina ufficiale del San Francisco Planning Department

sf-planning.org

Presentazione e materiali del volume *Public Space Stewardship Guide*, disponibile su

sf-planning.org/article/san-francisco-planning-releases-public-space-stewardship-guide

Presentazione e materiali del volume *Planning by Doing: How small, citizen-powered projects inform large planning decisions (Volume II)*

groundplaysf.org/publication/planning-by-doing-how-small-citizen-powered-projects-inform-large-planning-decisions-volume-ii/

Gentrification e micro interventi nello spazio pubblico. Il quartiere Bergpolder a Rotterdam

Maurizio Francesco Errigo

Università degli Studi di Enna Kore

Facoltà di Ingegneria e Architettura

Email: maurizio.errigo@unikore.it

Abstract

Sono i risultati di una ricerca sullo spazio pubblico, avviata all'interno dei corsi 'Analysis and Design of City Form' e 'Socio-Spatial Processes in the City' del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Oggetto dello studio, svolto in stretta collaborazione con la municipalità di Rotterdam, è la rigenerazione urbana, con strumenti economici e partecipativi innovativi, del quartiere *Bergpolder*, attraverso il riuso e la rifunzionalizzazione del tratto urbano di un viadotto ferroviario dismesso, *l'Hoflijn*, che collegava Rotterdam con Den Haag. Lo studio ha seguito alcuni elementi chiave quali le sperimentazioni di Van Eyck (Van Lingen and Kollarova, 2016) utilizzate nei *playgrounds* di Amsterdam e le teorizzazioni di Hertzberger (Hertzberger, 2000) sul concetto dell' 'in between', in cui lo spazio è progettato tenendo conto delle interazioni spaziali degli utenti. Si è cercato di convertire un elemento lineare dismesso in un contenitore di opportunità urbane, grazie alla diversificazione dell'uso degli spazi sia a livello stradale che sulla sommità dell'infrastruttura, favorendo nuove forme di creatività nei volumi edilizi dismessi, attraverso la specializzazione delle funzioni e la creazione di laboratori di sperimentazione architettonica. Il progetto segue gli obiettivi della vision di 'Rotterdam Creative City' e di 'Rotterdam Child Friendly City' e interviene sia sullo spazio pubblico, che sul tessuto edilizio storico, che sui processi sociali e urbani. Una sorta di *new gentrification* che privilegia e stimola l'attrattività dei luoghi generata da spazi urbani appetibili soprattutto per le famiglie con bambini, in linea con le tematiche urbane della città al 2050.

Parole chiave: Urban regeneration, public spaces, creativity

Il quartiere Bergpolder: spazi pubblici e trends in atto

I Paesi Bassi sono spesso considerati, dal punto di vista urbanistico, un modello sperimentale, un laboratorio urbano dove testare soluzioni che in altri Paesi risultano più di difficile introduzione; i risultati qui proposti sono gli esiti di una ricerca sullo spazio pubblico, avviata all'interno dei corsi 'Analysis and Design of City Form' e 'Socio-Spatial Processes in the City' del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Oggetto dello studio, svolto in stretta collaborazione con la municipalità di Rotterdam, è la rigenerazione urbana, con strumenti economici e partecipativi innovativi, del quartiere *Bergpolder*, un quartiere storico del tessuto urbano della città, posto nella zona nord est, nelle immediate vicinanze del centro storico; *l'Hofplein*, il maggiore nodo urbano di Rotterdam, separa il quartiere dal centro storico.

Bergpolder è un quartiere residenziale con una densità di popolazione molto alta pari a più di 17.000 ab/kmq; è costituito prevalentemente da edifici residenziali ed è abitato per il 60% da olandesi e per il 40% da immigrati; gli immigrati sono in prevalenza turchi e marocchini; l'atmosfera è quella di un quartiere molto tranquillo ma che necessita di una trasformazione fisica e sociale in virtù delle connotazioni strategiche che gli appartengono.

Per ciò che concerne gli spazi pubblici o ad uso pubblico, nel quartiere è presente una piazza *Bergweg square* e numerosi *schoolyards* o *playgrounds* e *Bergpolder* è delimitato ad est da un canale, il *Bergsingel*, che è uno dei principali spazi pubblici del quartiere.

Il viadotto *Hoflijn* è stato costruito agli inizi del XX° secolo per collegare la città di Rotterdam con Delft e Den Haag, probabilmente è stata la prima ferrovia elettrificata nei Paesi Bassi; si estendeva per una lunghezza di 28,5 km (oggi rimangono i circa 2 km urbani all'interno di Rotterdam) e fu un'infrastruttura strategica per l'espansione urbana di Rotterdam e per l'incremento della qualità della vita nelle zone ad esso prospicienti (fig.1).

Bergpolder è quindi caratterizzato sia da una forte valenza strategica per la prossimità con il centro storico, che da problemi di ordine sociale dovuti alla presenza di diverse etnie, che da problemi relativi alle condizioni architettoniche degli edifici, degli spazi pubblici e dell'ambiente costruito.

La popolazione residente è occupata prevalentemente in lavori tradizionali per cui durante l'orario lavorativo (8-17) non è nel quartiere ma vi ritorna dopo le 17; le persone non occupate trascorrono la maggior parte del loro tempo dentro i confini delle abitazioni o utilizzando i pochi spazi pubblici disponibili; sono proprio gli immigrati meno eruditi quelli che utilizzano maggiormente gli spazi di quartiere, e sono in prevalenza donne. I più giovani

preferiscono trascorrere il loro tempo libero all'esterno del quartiere, ricercando quei servizi che a Bergpolder sono carenti (fig.2). Il reddito medio di un abitante di Bergpolder è medio-basso e questo spiega anche perché i servizi presenti sono quelli basilari.



Figura 1 | La rigenerazione degli spazi pubblici, Bergweg square. Fonte: "Transforming Bergpolder Zuid" lavori del corso 'Socio-Spatial Processes in the City' del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Elaborazione di: Epiphanie Barli Lie, Nieng Ping Huang, Fatemeh Torabi Kachousangi, Arjan Smiths.

Oggi il quartiere è sprovvisto di spazi pubblici adeguati, è un quartiere che ha numerose barriere architettoniche (l'Hoflijn ad esempio), è un quartiere insicuro che non offre molti servizi e la cui qualità ambientale è in forte crisi, così come è in crisi il mercato immobiliare, con una netta svalutazione del valore medio delle abitazioni. Il quartiere si sta progressivamente spopolando; sta subendo un esodo verso l'esterno soprattutto di famiglie con bambini e di popolazione giovane; le statistiche dicono che il quartiere è interessato dalla perdita di circa 40-50 famiglie l'anno con conseguenze devastanti sulla forma urbana e sul tessuto sociale. Il residente medio vive solo (65%), lavora nei servizi commerciali e non possiede un'auto.

L'Hoflijn è al momento una barriera fisica in quanto divide in quartiere in due parti che non dialogano tra di loro, esso contiene al suo interno numerosi volumi che potrebbero essere riutilizzati e una superficie sulla sommità, che potrebbe essere oggetto di una progettazione simile a quella avvenuta a New York per l'High Line in quanto la sua quota è, anche in questo caso, il carattere che deve essere valorizzato in quanto contribuisce alla creazione di un nuovo punto di vista sulla e nella città.

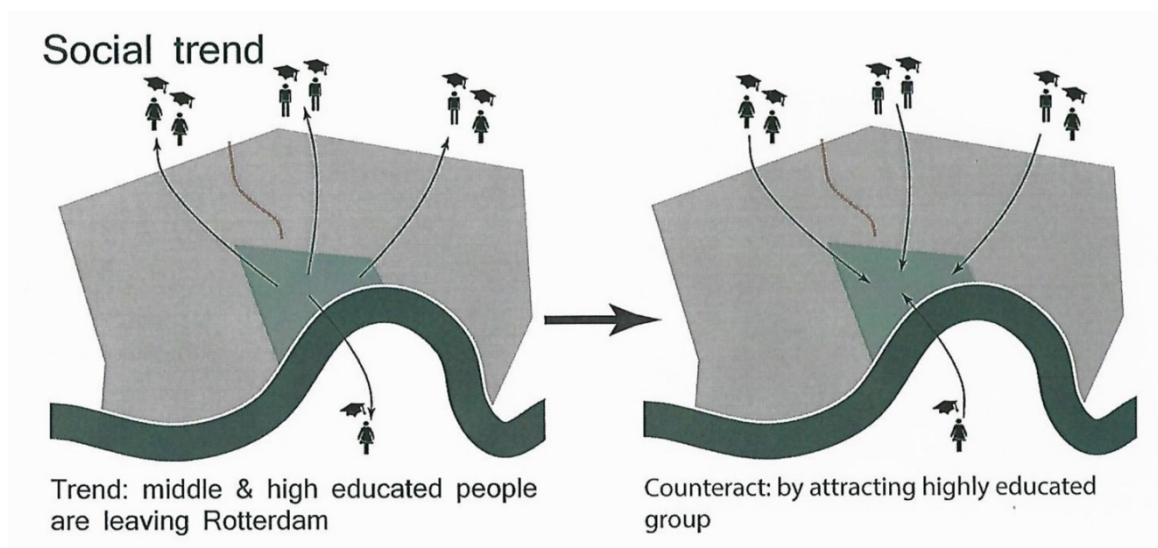


Figura 2 | Social trends a Bergpolder. Fonte: "Transforming Bergpolder Zuid" lavori del corso "Socio-Spatial Processes in the City" del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Elaborazione di: Eiphanie Barli Lie, Nieng Ping Huang, Fatemeh Torabi Kachousangi, Arjan Smiths.

Vision e Strategie per la rigenerazione del quartiere

La città non è costituita solo da edifici ma è soprattutto formata da un ambiente connettivo che circonda le residenze; strade, piazze, infrastrutture di servizio, parcheggi, luoghi destinati al commercio ed al *leisure time* sono elementi che compongono la rete degli spazi pubblici o di uso pubblico e che danno un'idea della qualità urbana della città. Elementi utili per la rivitalizzazione degli spazi pubblici, sono considerazioni che riguardano l'illuminazione pubblica come elemento di sicurezza urbana (fig.3), la progettazione di playgrounds dotati di *safety routes*, l'inclusività sociale, lo studio degli accessi e le dinamiche del trasporto pubblico locale. La strategia che può essere promossa per la rigenerazione urbana del quartiere è basata su interventi di agopuntura urbana piuttosto che su interventi di larga scala; il quartiere è denso di aree da individuare come risorse per l'implementazione delle strategie urbane; le principali aree sono: a) gli spazi pubblici; b) le aree scolastiche; c) gli edifici residenziali; d) il viadotto *Hoflijn*.

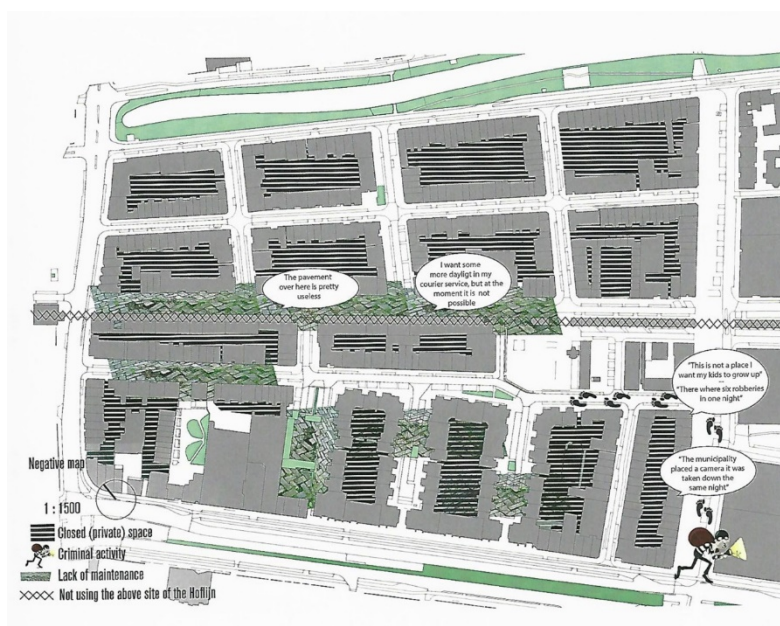


Figura 3 | Negative map del quartiere. Fonte: "A communal center for Agniesebuurt", lavori del corso "Socio-Spatial Processes in the City" del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Elaborazione di: Klaas Akkerman, Emilia Bruck, Arjan Dekkers

Le aree di edilizia scolastica ed i relativi playgrounds sono elementi strategici per la rigenerazione urbana e sociale del quartiere; tali elementi sono al momento sottoutilizzati e necessitano di politiche urbane e di azioni progettuali che favoriscano un potenziamento d'uso di tali spazi anche prevedendo un piano dei tempi che

consenta un uso diverso nelle diverse ore e nei diversi giorni della settimana; a tal proposito è opportuno ricordare che la municipalità di Rotterdam ha varato nel 2010 il programma 'Rotterdam Child Friendly City' con il quale vuole incentivare la creazione di quartieri per la migliore fruizione delle fasce più giovani della popolazione (fig. 4); tali quartieri devono avere alcune caratteristiche che riguardano sia la dimensione degli alloggi che la qualità degli spazi pubblici e dei servizi.



Figura 4 | Playgrounds lungo l'Hoflijn. Fonte: 'Transforming Bergpolder Zuid' lavori del corso 'Socio-Spatial Processes in the City' del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Elaborazione di: Epiphanie Barli Lie, Nieng Ping Huang, Fatemeh Torabi Kachousangi, Arjan Smiths.

Il programma individua quattro elementi chiave: edifici, spazio pubblico, servizi ed infrastrutture, e detta alcune norme per ognuno di essi; gli edifici devono avere una superficie minima di 85 mq, devono essere provvisti di una camera per ciascun bambino presente e devono avere l'ascensore; gli spazi pubblici devono contenere alberi ed arbusti che non arrechino problemi di sicurezza (ad esempio non spinosi); per ciò che concerne i servizi deve essere presente almeno una scuola per ogni quartiere, l'ambiente scolastico deve essere sicuro (anche in termini di accessibilità) e devono essere previsti playgrounds di almeno 300 mq per ogni scuola; nelle infrastrutture devono essere previsti elementi per la riduzione della velocità carrabile e deve essere garantita, almeno lungo un lato di ogni strada, la presenza di un marciapiede largo almeno 3 metri.

I concetti alla base della strategia urbanistica sono stati: la connessione funzionale tra l'area della piazza e l'*Hoflijn*; rendere la piazza un ambiente smart, più vivibile e dinamico; riutilizzare le volumetrie esistenti inserendo funzioni ed attività propri dei tessuti della città contemporanea; considerare lo spazio in quota della *Hoflijn* come uno spazio ad alto valore strategico; aumentare l'ampiezza dei marciapiedi esistenti ed il senso di sicurezza urbana del quartiere; rimuovere le barriere architettoniche e culturali presenti nel quartiere e fomentare la creazione di un ambiente urbano stimolante per alcune classi sociali (gender city); riutilizzare gli edifici esistenti promuovendo una manutenzione e riqualificazione delle facciate. In generale, tramite minuziosi interventi di agopuntura urbana, governati da un piano strategico, si sono promosse ed intraprese azioni di riqualificazione edilizia, ambientale e sociale che hanno cercato di creare un quartiere fortemente interconnesso caratterizzato da un tessuto multifunzionale e fruito da un'eterogeneità sociale; è stata ipotizzata la creazione di un *urban living laboratory*, una sorta di *strategical urban experience* capace di innescare dei procedimenti virtuosi per la realizzazione di spazi di qualità che incontrino le esigenze ed i bisogni della comunità urbana.

Si è voluta creare una 'Pleasant walking experience' creando una nuova identità per il viadotto *Hoflijn* attraverso una progettazione urbana che ha visto nel riuso degli spazi la sua azione di maggior successo (fig.5). Il viadotto è stato scomposto in due parti; nella parte 'on the roof' sono state create delle *urban farm* utilizzate quotidianamente dai residenti, un percorso ecologico fruito nel tempo libero e degli spazi gioco, playgrounds, che hanno permesso di estendere la superficie degli *schoolyards* già presenti nel quartiere; a livello stradale, quota 0, sono stati promossi il diverso uso degli spazi chiusi ed incentivata l'apertura di porzioni di viadotto per la migliore integrazione nel quartiere.

È stato operato anche un lavoro progettuale sugli spazi prospicienti, siano essi spazi pubblici o edifici privati, con un progetto di rigenerazione urbana che ha interessato anche le principali piazze e i prospetti degli edifici ed ha previsto la progettazione di una serie di scale per collegare l'*Hoflijn* con la rete infrastrutturale di quartiere ed

umentarne l'accessibilità. In questo modo l'infrastruttura è divenuta un landmark di quartiere che conferisce riconoscibilità al tessuto urbano che attraversa.

Nella progettazione è stata posta molta attenzione al rapporto tra pubblico e privato; in particolare si è cercato di rinforzare questo rapporto laddove se ne è ravvisata una carenza che influiva sulla funzionalità e sull'uso dello spazio. Alcuni edifici avevano un carente rapporto con lo spazio pubblico, non avevano nessun elemento capace di mediare il gradiente tra spazio privato e spazio pubblico e questo si ripercuoteva sulla carenza urbanistica dell'intero isolato urbano, per esempio c'era la mancanza di finestre lungo il lato stradale o mancavano backyards o cortili. La progettazione si è interrogata su questo problema ed è intervenuta operando alcuni interventi architettonici che creassero l'apertura della facades sullo spazio pubblico¹ ed anche restringendo la sezione delle due strade che costeggiano l'*Hoflijn*, *Insulindestraat* e *Voorburgstraat*, trasformandole in strade a traffico lento, per lo più utilizzate per gli spostamenti di pedoni e ciclisti.



Figura 5 | Positive map del quartiere. Fonte: “A communal center for Agniesebuurt”, lavori del corso ‘Socio-Spatial Processes in the City’ del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Elaborazione di: Klaas Akkerman, Emilia Bruck, Arjan Dekkers

Per ciò che concerne la progettazione sostenibile, in particolare riferita al regime delle acque molto importante in Olanda, si è progettato un sistema di raccolta delle acque piovane, posizionato sui tetti di alcuni edifici prospicienti la *Hoflijn* che ha permesso di raccogliere l'acqua disponibile per la creazione della city farm, rendendola sostenibile.

I benefici delle azioni progettuali proposte sono di tipo sociale, ambientale ed economico. I benefici sociali sono: l'appetibilità del quartiere per residenti più giovani e per le famiglie con bambini (gender city), il miglioramento delle interazioni sociali tramite l'implementazione delle attività proposte, la creazione di un tessuto urbano multitasking, il miglioramento dei luoghi della socialità tramite la rigenerazione dell'*Hoflijn* e delle principali piazze. I benefici ambientali sono: il miglioramento della qualità ambientale e l'incremento dell'indice di piantumazione di alberi e arbusti, il miglioramento dei public space tramite una progettazione bioecologica, la presenza di impianti tecnologici per il riuso delle acque piovane, l'implementazione della urban city farm (fig.6) sulla sommità dell'*Hoflijn*, la creazione di aree più sicure per i bambini, la riduzione del traffico carrabile nelle zone interne del quartiere a vantaggio del TPL e della mobilità lenta. A livello economico i benefici sono: la creazione di nuovi posti di lavoro in attività creative, l'attrazione di nuovi investimenti, la creazione di nuove forme di economie territoriali, la riqualificazione di edifici e spazi pubblici tramite la progettazione basata su fondi governativi e comunitari. È stato anche ipotizzato un *timeframe* per la realizzazione di tutte le azioni

¹ Spesso sono stati ipotizzati degli elementi che servissero da zona filtro tra ambiente privato e strada pubblica, come ad esempio giardini e cortili di ingresso alberati, questo è stato fatto grazie alla sottrazione di spazio alle due strade parallele alla *Hoflijn*.

proposte; l'inizio è stato stimato nell'ottobre 2013 ed i lavori si dovrebbero concludere, secondo le indicazioni fornite, entro il 2027.

Lo studio ha seguito alcuni elementi chiave quali le sperimentazioni di Van Eyck (Van Lingen and Kollarova, 2016) utilizzate nei *playgrounds* di Amsterdam e le teorizzazioni di Hertzberger (Hertzberger, 2000) sul concetto dell'“in between”, in cui lo spazio è progettato tenendo conto delle interazioni spaziali degli utenti. Si è cercato di convertire un elemento lineare dismesso in un contenitore di opportunità urbane, grazie alla diversificazione dell'uso degli spazi, favorendo nuove forme di creatività nei volumi edilizi dismessi, attraverso la specializzazione delle funzioni e la creazione di laboratori di sperimentazione architettonica.

Il progetto prevede meccanismi di concertazione nella selezione delle scelte e di cofinanziamento privato per la realizzazione delle opere previste, attraverso un meccanismo implementativo che prevede meccanismi di premialità se vengono realizzate opere inserite in visioni urbane promosse dalla municipalità; ad esempio se si opera sugli spazi pubblici seguendo i dettami della *child friendly city* o se si interviene sullo stock abitativo privato secondo la *Climate Strategy* per favorire la resilienza urbana. Il privato offre la disponibilità dei propri elementi architettonici, siano essi edifici, cortili o spazi aperti, le PMI (che sono il 99% delle imprese industriali in Olanda) intervengono direttamente nella trasformazione fisica, il comune di Rotterdam riconosce le innovazioni introdotte e realizzate e stabilisce un set di parametri di premialità da attribuire sia ai proprietari che alle PMI. Il meccanismo è stato sperimentato nel programma olandese “Energiesprong” e prevede, dietro tutto il lavoro implementativo, la presenza di un forte ruolo di coordinamento tra banche, assicurazioni, aziende costruttrici e associazioni di categoria, che riesce ad attivare un meccanismo di finanziamento virtuoso senza incentivi pubblici e senza anticipazioni di capitale da parte dei proprietari. Queste azioni sono anche relazionate al sistema di ricerca scientifica promosso dal NAI che prevede ulteriori finanziamenti per casi di ricerca sperimentale ed applicata. Il limite principale della sperimentazione è riassumibile nel concetto di democrazia, nel grado di coinvolgimento della società nelle scelte; il suo superamento è affidato alla responsabilità del progettista ed alla sua capacità di essere mediatore sociale e facilitatore tecnico. Il progetto segue gli obiettivi della *vision* di “Rotterdam Creative City” e di ‘Rotterdam Child Friendly City’ e interviene sia sullo spazio pubblico, che sul tessuto edilizio storico, che sui processi sociali e urbani. Una sorta di *new gentrification* che privilegia e stimola l'attrattiva dei luoghi generata da spazi urbani appetibili soprattutto per le famiglie con bambini, in linea con le tematiche urbane della città al 2050.



Figura 6 | City farm sulla Hoflijn. Fonte: ‘Transforming Bergpolder Zuid’ lavori del corso ‘Socio-Spatial Processes in the City’ del MsC in Urbanism della Delft University of Technology. Elaborazione di: Epiphanie Barli Lie, Nieng Ping Huang, Fatemeh Torabi Kachousangi, Arjan Smiths.

Riferimenti bibliografici

- Ford L.R. (2000), *The Spaces between Buildings*, The John Hopkins University Press, Baltimora and London.
- Gemeente Rotterdam (2010) “Bouwstenen voor een kindvriendelijk Rotterdam. Stedenbouwkundige Visie”. Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam (2011), “Masterplan Bergpolder Zuid” Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam (2008), “Urban vision 2030”. Rotterdam.
- Van Lingen A., Kollarova D. (2016), *Aldo Van Eyck - Seventeen Playgrounds*, Lecturis, Eindhoven.
- Tops P. (2007), *Regimewerandering in Rotterdam. Hoe een stadsbestuur zichzelf opnieuw uitvond*. Atlas, Amsterdam.
- Wacquant, L. (2008), “Relocating Gentrification: the Working Class, Science and the State in Recent Urban Research”. In *International Journal of Urban and Regional Research* n.32.1, pp.198-205.
- Wekker, G. (2002), *Nesten bouwen op een winderige plek. Denken over gender en etniciteit in Nederland*. Oratie Universiteit Utrecht, Utrecht.
- Zukin, S. (2010), *Naked city. The death and life of authentic urban places*. Oxford University Press, Oxford/New York.

Sitografia

- Vision urbana: Rotterdam Child friendly city. City of Rotterdam (2010), “Rotterdam, city with a future. How to build a Child Friendly City”.
- <https://www.scribd.com/.../Rotterdam-City-With-a-Future>
- Statistische demografische olandesi - Statistics of CBS: Statistics Netherlands.
- www.cbs.nl

Urban commoning and its implication for urban planning: two case-studies from the Emilia-Romagna region (Italy)

Elisa Conticelli

Università di Bologna
DA - Dipartimento di Architettura
Email: elisa.conticelli@unibo.it

Stefania Proli

Università di Bologna
DA - Dipartimento di Architettura
Email: stefania.proli@unibo.it

Abstract

In a world that is rapidly and continuously changing, the widespread of design practices performed by multi-faced bodies (e.i. individuals, associations, enterprises, public authorities) are a possible answer to urban and social needs which seems to be not effectively and rapidly addressed by the “traditional” planning approach. Urban planning has thus become more multi-faceted rather than focused exclusively on physical design, more bottom-up than top-down, and more oriented to participation, stakeholder engagement, local identity and to urban commons.

Since then, urban commoning practices are representing a challenge for urban planning: even if they are now effective tools and procedures to regenerate already built up areas where official planning practices have shown to be not well equipped, the relationship between bottom-up and formalised planning processes is still ambiguous. Therefore, including such practices within the official planning framework may help strengthening their role and implementation. After a brief analysis of the recent shift that invested urban planning towards small, low-cost and diffused urban interventions instead of wide redevelopments or new developments, the paper focuses on two case-studies within the Emilia-Romagna Region that show different approaches and tools for regulating bottom-up practices in the planning process: the Regulations on collaboration between citizens and the city of Bologna for the care and regeneration of urban commons, and the Municipal Operative Plan for the regeneration of Ravenna City Dock through temporary uses. The expected contribution is to understand the way urban commoning can be embedded within the institutional planning practice, and how these changes in the planning system directly alter planning relationships and lead to new patterns of governance.

Parole chiave: Urban regeneration, participation, urban policies

Informal vs formalised planning: the Italian context and the peculiarities of Region Emilia-Romagna

Recently in Italy the field of urban planning have been deeply affected by a series of cuts and reforms that *de facto* weakened the urban agenda and other local development policies from the debate and public programming in favour of urban policies targeted as a ‘natural’ place for jump-starting economic growth (e.g. selling of public real estate assets, new smart-city initiatives, building retrofitting etc.) (Ponzini, 2016). This circumstance paradoxically gave more space to the spontaneous initiatives of citizens, who replaced the role of public administration in the care and regeneration of the urban space, in particular to the so-called ‘wasted space’, like underused public space or vacant private lots (Persall and Lucas, 2014).

Unlike the ‘traditional planning practices’, these experiences are often centred on a specific physical space (public or private) that need to be regenerated with a new urban form or with new functions and uses and that act as the ‘activator’ of the planning process (Németh and Langhorst, 2014).

The main characteristics of these strategies are that they are bottom-up (often self-organized) and mainly based on new forms of social enterprises; that they are distinguished by new forms of professionalism and multidisciplinary expertise; and, most of all, that they are aimed at the regeneration, care and management of the ‘urban commons’ (Foster and Iaione, 2016), which can be defined as «the goods, tangible, intangible and digital, that citizens and the Administration, also through participative and deliberative procedures, recognize to be functional to the individual and collective wellbeing » (Municipality of Bologna, 2014, p. 6).

The many informal planning practices that emerged during this period demonstrated that main problems associated to the neoliberal transformation of the city space, most notably the decrease in public space and

its deterioration which is associated to the failure of top-down urban regeneration programmes, could be simply addressed through creative solutions that not only better include emerging themes such as social and technological innovation, sharing economy etc., but also foster a new mode of interaction between citizens and the local administrations (Certomà, 2016).

This change of roles has made planners and planning systems to deal with a dilemma, the one of combining the rigidity of norms and rules with flexibility, which recently started to be perceived as a quality in planning (Silva 2016). At the same time, the absence of government planning control over many degraded urban resources has highlighted the need to change the function of public administrations from a direct provider authority to a more flexible entity with an enabling-role (Foster, 2011).

During the last years, some municipalities of the Emilia-Romagna Region are experimenting new policies that are including the main topics related to informal planning (e.g. temporary uses, urban commons management, social innovation) in their regulatory framework. Local administrations are reviewing their planning tools with the aim of including the complex array of phenomena that are investing nowadays the urban environment, in light of the inefficacy of public intervention through traditional planning instruments (e.g. land use plans, zoning etc.). Within this attempt, public administrations are basically adopting two approaches. The first one is centred on making patterning-instruments more adaptable and flexible, and to increase participation and dialogue in their development. The second one is shifting the emphasis to new framework-instruments (such as *ad hoc* regulations) in order to provide both public authorities and citizens with suitable tools able to support and to foster private initiatives (Moroni, 2015). These two approaches are represented by two case studies – the cities of Bologna and Ravenna – selected within the Emilia-Romagna territory. In both the cases the focus is on those urban commons, such as abandoned or underutilised public and private land or structures as well as ordinary and everyday spaces, which cannot find an adequate planning strategy within the traditional policy framework.

The case-studies have been selected to understand in practice how these processes of urban commoning interact with traditional planning in the development of the urban environment, by offering a double perspective: on the one hand, by shaping traditional land-use regulation tools towards a more inclusive and equitable form of city-making; on the other hand by experimenting new regulatory instruments that not only can regulate and sanction urban commons initiatives, but can also shift the role of municipalities from provider to enabler, by means of planning tools that leave options open to the society.

The case of the city of Bologna is an emblematic example where the Regulation represents not just an answer of the municipality to the demand of active citizenship initiatives, but also an experimental, adaptive, iterative governance and legal tool for including citizens-led actions among the ‘official’ urban regeneration strategies. An example of ‘collaborative city model’ where urban commoning has been included in a dedicated tool that has been developed after three main phases: mapping, experimenting and prototyping (Foster and Iaione, 2016).

The case of the city of Ravenna shows an effective attempt of innovating traditional planning tools through temporary planning, a strategy that has been used in this case as an alternative for filling the voids left over by previous failed policies. The topic of temporary uses is gaining high interest in urban planning theory and practice, but is still rather new if compared to other planning approaches; many municipalities are still not familiar with temporariness in urban redevelopment because more used to ‘implementing’ rather than to ‘testing’ (Silva, 2016). In this respect, this case-study can provide insights on the strengths and weaknesses of temporary uses strategies that apply a participative model to the design and care of urban commons.

Collaboration agreements and temporary uses for the care and regeneration of urban commons: the case of Bologna and Ravenna

Both the case studies are examples of policies and tools that arise from public deliberation in public forums, entailing community or city-wide necessities; in this respect they shall provide information to assess the potential of urban commoning initiatives in promoting a sustainable urban environment.

The ‘Collaboration agreement for the care and regeneration of urban commons’ is a response of the municipality to the implementation difficulties faced by formal associations and informal groups of citizens in developing bottom-up projects. The strongest barriers were mainly due to fragmented competences within the municipality, a lack of proper sanctioning procedures able to easily support this type of interventions and a proper way of supporting and financing these initiatives.

In particular, the Regulation is the result of a participatory process that the Municipality started in 2012 in collaboration with LABSUS – Laboratory for Subsidiarity¹, and developed for providing the city with a suitable, efficient and flexible tool for managing and sanctioning citizens' initiatives. Then a testing phase followed: three territorial workshops have been set up to give citizens the opportunity to express their ideas for improving three public spaces in the city. The workshops allowed not only to test a new collaboration between citizens and the municipality, but also to highlight the main regulatory barriers linked to the development of active citizenship initiatives: a regulatory framework which was lacking rules for active citizenship initiatives and which was increasing constraints and responsibilities to public officers; the lack of coordination between the diverse citizens' activities and the difficulty of identifying a single referent for any relations with the municipality; and a degree of suspicion or jealousy between the different associations already engaged on the territory.

The Regulation, approved in June 2014, has therefore been conceived as a tool for managing the cooperation between public administration and citizens. The object of the tool is the collective management of the urban commons that the Municipality divided in three main categories: 'Collaboration agreements of care', 'Shared management agreements' and 'Regeneration agreements'. The 'Collaboration agreements of care' collect those agreements through which abandoned spaces are returned to the community; often they represent the first decisive step to initiatives of active citizenship. In 'Shared management agreements' the decisive element is the ability to include other people and organizations. In these agreements it becomes more relevant the co-design relationship with the local administration to achieve the objectives through inclusive actions. 'Regeneration agreements' are all those initiatives that have an impact on improving city's liveability in the city through collaborations on tangible and intangible goods, also boosting social economic processes.

Collaboration is also an aspect of the implementation process of the agreements. The administration supports the initiatives by providing materials, services and all the facilities that do not represent direct costs, such as advertising on the municipality website, the free use of public spaces to organize meetings, a simplify procedure for the organization of events, the providing of services from professionals which are sometimes required to activate workshops or to re-design the public spaces. In order to favour the implementation process of the collaboration agreements, the Regulation foresees all the characteristics that an agreement should have to be considered as eligible and thus approved.

To assure the veracity and the effectiveness of the Regulation and collaboration agreements, the municipality is constantly implementing a transparent monitoring system. All the activities foreseen by each agreement are posted on the municipality website, where citizens can also present objections or observations. This step is crucial both to collect any eventual objections and to find other supporters or sponsors. The proposal is published for two weeks, then, if the municipality regards it as feasible and valuable, the phase of co-design starts. During this phase the limits and opportunities of the proposal are explored, as well as possible synergies with other actors or projects, and the object of the agreement is defined. Once the agreement is signed and it is published, the implementation phase can start, alongside a continuous monitoring of the progress through photos, newspaper articles etc. Periodical reports are also produced to give account of the progress of the agreements' implementation.

After two years from the approval of the Regulation, the feedback has been very positive, exceeding all expectations: nearly 300 agreements were signed, going to affect very simple actions (as can be the installation of a bulletin board in one of the streets of the city) but also more integrated actions. The interesting aspect is that even those that seemed at the first sight as less significant brought broader effects to the city on the social and the identity sphere (Municipality of Bologna, 2016).

¹ www.labsus.org/

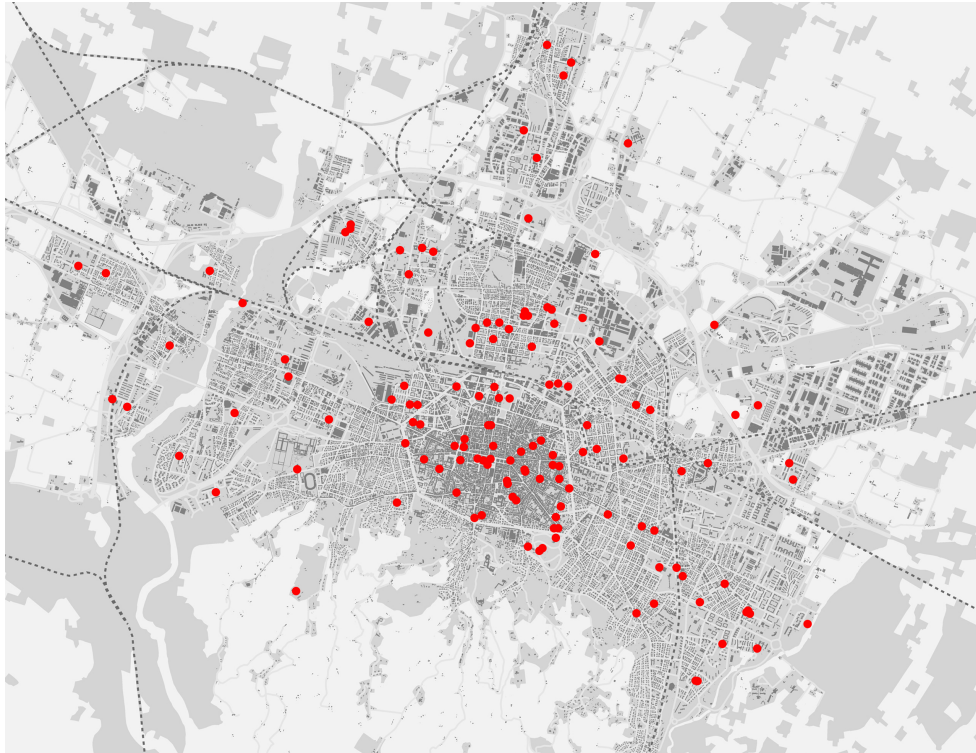


Figura 1 | The geographical distribution of the collaboration agreements in the city of Bologna.
(Source data: Municipality of Bologna)

The urban renewal programme ‘City Dock’ covers an area of over 136 hectares which includes the old port district along the Candiano Canal, east of Ravenna city centre and its railway station. By the 1980s the port began a slow decline and, since 1995, when most of the activities closed, several urban renewal projects have been developed with the aim of transforming this area into a new urban sector with mixed uses and green spaces (Vittorini et al., 2005). Among the 330.000mq of grass floor area foreseen by this project, only a limited part of the urban transformations have been accomplished due to the big financial investments required. In particular, the high environmental remediation costs, along with the fragmentation of the properties, the heterogeneity of existing uses and future expectations of the landowners, and the difficulties related to the reuse of such abandoned industrial areas, signed the failure of all the projects that, since 1995, have been proposed for the redevelopment of this part of the city (Orioli, 2013).

In 2012 the public administration decided to elaborate a ‘Plan of objectives and actions’ for re-thinking the future of the area. At the same time a participative process was launched to gain ideas and to open this restricted area to the city and its inhabitants, with the aim of building a new identity and fostering a sense of belonging and cure which is crucial for the success of an urban regeneration process.

The participative process highlighted the importance of rethinking the urban regeneration of the City Dock in discernable stages, with the direct involvement of the local community. It was also an occasion for organizing in the Dock some important pop-up events, such as art exhibitions, concerts etc., thus opening, after many years, some abandoned building and spaces to the public. A final report was produced with the aim to collect new strategies for the redevelopment of the area. The report highlighted the inhabitants’ need of living this central zone of the city soon, claiming for effective urban regeneration actions.

In sight of this renovated interest, in 2015 the Municipality finally approved a new urban plan for the City Dock. ‘The Municipal Operative Plan (POC) City Dock’, which will last until 2020, offers the opportunity to intervene in the unused areas by means of a calibrated reutilization of open spaces, and by using temporary structures that enable the creation and flexible arrangement of new activities (Municipality of Ravenna, 2015).

The peculiarity and innovative character of this Plan is the inclusion of a temporary (re)use strategy within a planning tool which is traditionally conformative and rigid for what concerns land-uses and building rights. The aim is, in the short-term, to open the area to local inhabitants by offering enterprise and employment opportunities for cultural associations, artisans, low cost tourism, start ups etc.

Temporary uses are applicable not only to public spaces but also to private properties (with different contractual arrangements) and feasible from the adoption of POC until the approval of the final implementation plan for each specific area. Temporary activities can include cultural, social, recreational, sporting and public-use services that can be allocated in abandoned buildings through the use of different levels of installation, ranging from ‘light furniture’ to ‘light interventions’ that need primary plant infrastructure installations or light architectures structurally independent from the main building (lofts, ‘box in the box’ spaces, containers). In open spaces temporary uses are allowed for cultural and recreational, exhibitions, sports, games activities, through the installation of kiosks, *dehors*, platforms for concerts, shows, etc. Public areas are also eligible for hosting initiatives that involve and enhance activities already implemented along the canal.

The ‘POC City Dock’ represents the first attempt to formally include temporary uses within an urban plan in Italy and anticipates a specific legislation about reuse that is actually in its implementation phase at Regional level.

Since several months until now this place has become a new urban hub, a public urban space where important city events and initiatives occurs. Many are the temporary use projects, already implemented, that are located in the public areas and in the main historical sites of industrial archaeology.

Among the diverse projects included in ‘POC City Dock’, the most effective and engaging is ‘Dock Pop Up’ (*Darsena Pop Up*)²: the re-use project of a private area into a site for sports and recreational activities, with also the possibility of using it to house students. This project is part of a wider redevelopment bottom-up process promoted during the last years by the Association *Naviga in Darsena* (‘Sail in the dock’), a project of social activation which aims to create new community services to the neighbourhood and to implement the connection between the city center and this part of the port town, through the creation of new spaces for sporting, cultural and leisure-time, integrated into a context that provides commercial services, spaces for associations and professionals related to the research and to the cultural creative world. The key feature of this project is the use of off-grid containers that recall the soul of the industrial and port dock and at the same time allow great flexibility.

For the further regeneration development of the City Dock two actions are currently under implementation by the Municipality: the website *Ravenna Riusi* (‘Re-uses in Ravenna’)³, which is conceived as an exchange platform to create a virtual space between who is offering and who is searching, that means citizens, event planners, owners, public administration and whoever is interested for various reason on the urban regeneration process; and the ‘technical board’, an organizational body with coordination tasks, such as the management of inquiries and other issues related to the presentation of the proposals for temporary use initiatives.

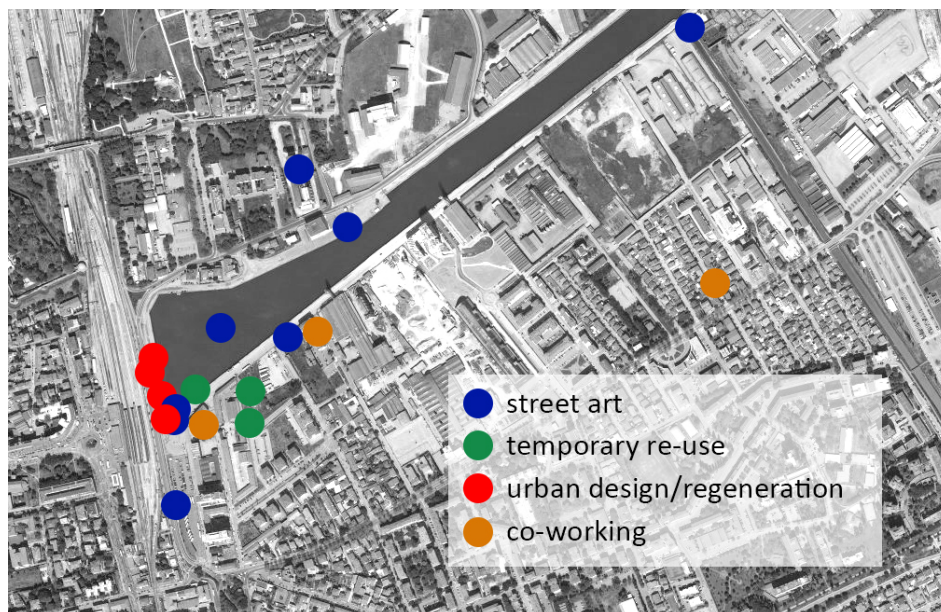


Figura 2 | Types of project implemented in the City Dock since 2012.
(Source data: Municipality of Ravenna)

² www.popupdarsena.com/il-progetto/

³ rup.comune.ra.it/Darsena-RIUSI

Conclusions

The two case-studies were presented with the aim to assess the role of participatory initiatives in the revitalisation and management of urban commons, in particular to evaluate whether bureaucratized planning control can threaten the ‘spirit’ that urban commoning is intended to inject and whether the incremental, small-scale changes that such practices achieve are effective on its own or need to be better integrated in the planning process (Talen, 2015).

The idea of commoning, in which people work together to build, sustain and benefit from urban spaces and resources, offers innovative approaches for the planning process in the promotion of the sustainable development of urban environments (Birmingham-Hall, 2016). In particular, bottom-up participation in the form of urban commoning complement traditional planning processes to create a more sustainable city by challenging “one-size-fits-all” solutions in favour of tailored regulatory responses to specific needs (Smorto, 2016).

In the case of Bologna, the Regulation allows now all kind of informal groups of citizens to collaborate with the local administration without necessarily being part of recognized associations, while the decision to include temporary uses in its traditional planning tools (POC) allows the municipality of Ravenna to obtain effective results in the short-term and to cover the timeframe until the approval of the definitive urban implementation plan. In both the cases, local administrations have changed their structures and framework to include such new activities: the commoning approach requires in fact a profound change in the way of working and organizing planning offices (e.g. more flexible working hours for meeting the need of citizens, or intersectoral skills) to create the necessary immediate and intermediate benefits and support an incremental process of urban transformation.

References

- Bingham Hall, J. (2016), “Future of cities: commoning and collective approaches to urban space”, Future of cities, Government Office for Science, London, UK. Available at: eprints.lse.ac.uk/69849/4/BinghamHall_Future%20of%20cities%20urban%20commons%20and%20public%20spaces_published_2016%20LSERO.pdf
- Certomà C. (2016), “‘A new season for planning’: urban gardening as informal planning in Rome”, in *Geografiska Annaler*, no98B, vol.2, pp.109–126. DOI: 10.1111/geob.12094.
- Foster S.R. (2011) “Collective action and the urban commons”, in *Notre Dame Law Review*, no.87, vol. 1, pp. 57–134. Available at: scholarship.law.nd.edu/ndlr/vol87/iss1/2.
- Foster S.R., Iaione C. (2016), “The City as a Commons”, in *Yale Law and Policy Review*, no.34, vol. 2, Article2. Available at: digitalcommons.law.yale.edu/ylpr/vol34/iss2/2.
- Moroni S. (2015), “Complexity and the inherent limits of explanation and prediction: Urban codes for self-organising cities”, in *Planning Theory*, no14, vol. 3, pp. 248–267. DOI: 10.1177/1473095214521104.
- Municipality of Bologna, 2014. “Regulation on collaboration between citizens and the city for the care and regeneration of urban commons”. Available at: www.comune.bologna.it/media/files/bolognaregulation.pdf.
- Municipality of Bologna, 2016. “2014–2016. Due anni di patti di collaborazione”. Available at: www.comune.bologna.it/media/files/due_anni_di_patti_di_collaborazione.pdf.
- Municipality of Ravenna, 2015. “POC Tematico Darsena. Relazione –DPQU”. Available at: rup.comune.ra.it/POC/Darsena/Elaborati/ELABORATI-DESCRITTIVI/POC-D1-Relazione-DPQU.
- Németh J., Langhorst J. (2014), “Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land”, in *Cities*, vol. 40, pp.143–150. DOI: 10.1016/j.cities.2013.04.007.
- Orioli V. (2013), “Ravenna, la darsena e la città”, in *InBo: Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura*, no.4, vol.6, pp.135–148. DOI: 10.6092/issn.2036-1602/3948. Available at: in_bo.unibo.it/article/view/3948.
- Pearsall H., Lucas S. (2014), “Vacant land: The new urban green?”, in *Cities*, vol. 40, pp.121–123. DOI:10.1016/j.cities.2013.10.001.
- Ponzini D. (2016), “Introduction: crisis and renewal of contemporary urban planning”, in *European Planning Studies*, no.24, vol. 7, pp.1237–1245. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2016.1168782>.
- Silva P. (2016), “Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities’ approach?”, in *Environment and Planning B: Planning and Design*, no,43, vol. 6, pp. 1040–1051. DOI: dx.doi.org/10.1177/0265813516657340.

- Smorto, G. (2016), “The sharing economy as a means to urban communing”, paper presented at the 1st IASC Thematic Conference on Urban Commons. The City as a Commons: Reconceiving Urban Space, Common Goods and City Governance, November 6-7th, 2015, Bologna, Italy. Available at: <http://confrontations.org/wp-content/uploads/2016/12/8.-G.-SMortot-article-2016.-sharing-commoning.pdf>
- Talen E. (2015), “Do-It-Yourself Urbanism: A History”, in *Journal of Planning History*, no14, vol. 2, pp.135–148. DOI: 10.1177/1538513214549325.
- Vittorini M. et al., 2005. *Le carte del gufo. Vol. 5: Ravenna nel Novecento: urbanistica, economia, società*, Longo Angelo, Ravenna:.

Infrastrutturazioni leggere. Progetto urbano nelle città in trasformazione

Gero Marzullo

Università degli studi di Enna “Kore”

Facoltà di Ingegneria e Architettura

Email: calogero.marzullo@unikore.it

Abstract

Verso la fine degli anni '60, il transito da una fase di sviluppo legata all'industrializzazione ad una nuova fase post-industriale, ha incrementato nuovi scenari economici che hanno reso le aree portuali e quelle industriali ad esse connesse, il punto di partenza di vasti processi di trasformazione delle città. Ma non solo, il cambio modale dello stoccaggio e trasporto prodotti verificatosi alcuni anni dopo, da misto su nave a mono prodotto in container, ha frenato ancor di più l'attività dei porti centrali rendendo depositi, magazzini, hangar, banchine e tutti gli spazi vuoti annessi alle aree portuali, dei luoghi da ripensare nel più breve tempo, per integrarli alla vita e alle esigenze funzionali espresse dal tessuto urbano a loro adiacente. I tempi lenti della rigenerazione urbana - spesso motivati da contesti che recano su di loro la sedimentazione di decenni di sottoutilizzo o di abbandono - hanno determinato in alcune circostanze le condizioni utili per sperimentare, soprattutto in fase iniziale, l'idea di una 'infrastrutturazione leggera'. Attraverso questo scritto vorremmo, quindi, richiamare le esperienze di riutilizzo avviate presso la darsena NDSM del porto di Amsterdam e presso il PopUp Darsena di Ravenna, a seguito delle quali si stanno sviluppando, su solide basi culturali, dei 'processi dal basso' che suggeriscono una significativa integrazione alla tradizionale attività progettuale.

Parole chiave: Spazi pubblici, progetti urbani, infrastrutture

1 | Premessa



Figura 1 | NSDM, immagine della darsena prima del 1960. Fonte: www.evadeklerk.com/en/kunststad/

Verso la fine degli anni '60, il gruppo inglese degli Archigram, per reagire alle condizioni culturali emergenti dell'epoca, come la mobilità e la richiesta di maggior flessibilità, iniziò a propagandare interventi minimi e provocatori facendo riferimento ad architetture mobili e temporanee: utilizzando strutture portatili, facilmente smontabili ed eventi locali per stimolare dibattito e fare città, essi ipotizzarono una città diffusa e 'in rete', *Instant city*, unita da una comunanza di idee e 'infrastrutture leggere'.

In quegli stessi anni, il transito da una fase di sviluppo legata all'industrializzazione ad una nuova fase post-industriale ha aperto nuovi scenari economici che hanno reso le aree portuali e quelle industriali ad esse connesse, il punto di partenza di vasti processi di trasformazione delle città. Ma non solo, il cambio modale dello stoccaggio e trasporto prodotti verificatosi alcuni anni dopo, da misto su nave a mono prodotto in container, ha frenato ancor di più l'attività dei porti centrali rendendo depositi, magazzini, hangar, banchine e tutti gli spazi

vuoti annessi alle aree portuali, dei luoghi da ripensare nel più breve tempo, per integrarli alla vita e alle esigenze funzionali espresse dal tessuto urbano a loro adiacente.

La dei-industrializzazione e l'esaurirsi dell'efficacia urbana di alcune grandi strutture ottocentesche, sono temi epocali che, in questi ultimi anni, stanno evidenziando le loro problematiche ma anche il loro potenziale nel migliorare la fruizione, l'aggregazione e la sicurezza delle città. In relazione a tali circostanze, in Europa, le amministrazioni locali delle città portuali - come Amburgo, Rotterdam, Marsiglia, Le Havre, Saint-Nazaire e Dunkerque - hanno avviato vistosi processi di 'trasformazione', delineando scenari a venire più sostenibili e più partecipati, senza ricorrere a un ulteriore consumo di suolo. In Italia, dall'entrata in vigore della legge n.84 del 1994¹ - finalizzata a disciplinare l'integrazione tra piani portuali e piani urbanistici - le nostre città marittime hanno sempre di più assunto i connotati di *territori -snodo e città -porta*, delle *gateway cities* (Carta M. 2014: 59-99), dove lo scopo prefigurato è quello di costruire un futuro per lo più suddiviso tra sviluppo portuale e riqualificazione urbana, oppure indirizzato a determinare possibili forme di interazione tra gli interessi del porto e quelli della città.²

Ciò detto, nonostante questo scenario sia in costante evoluzione, i tempi lenti della rigenerazione urbana stanno determinando in alcune circostanze le condizioni utili per collaudare l'idea di una 'infrastrutturazione leggera', conseguita attraverso degli apprezzabili interventi di riuso temporaneo. Progetti che, in sostanza, per tali spazi hanno assunto una doppia matrice: 'situazionista' perché correlata ad azioni artistiche che di norma hanno lo scopo di riavviare un dialogo con lo spazio urbano abbandonato; 'partecipata', in quanto, sebbene l'obiettivo del riutilizzo è perseguito nel rispetto del quadro giuridico e normativo locale, concettualmente si associa a un filone di ricerca che da Buckminster Fuller, si collega agli attuali progetti di autocostruzione abitativa di Alejandro Aravena in Cile e ai centri comunitari di *Architecture for Humanity* nei paesi in via di sviluppo. (Inti, Cantaluppi, Persichino, 2014: 135-136). Quindi, nel proseguo di questo scritto, per discutere tali argomenti, prenderemo spunto dai progetti di riuso temporaneo avviati presso la darsena NDSM del porto di Amsterdam e presso il PopUp Darsena di Ravenna. Due progetti, attraverso i quali si stanno sviluppando su solide basi culturali, dei 'processi dal basso' che suggeriscono una significativa integrazione alla tradizionale attività progettuale.

1.1 | Il modulo guscio

Partendo dal presupposto che il progetto urbano contemporaneo si concretizza in un 'processo', il collettivo berlinese *Urban Catalyst*, nel 2012, ha concluso un'interessante ricerca sul riuso temporaneo dei territori in abbandono stimando che questa tipologia di spazi - nel 'periodo di attesa' che intercorre tra il collasso di un utilizzo precedente e l'avvio di nuove occasioni di valorizzazione - produce dinamiche talmente imprevedibili per cui è sconsigliabile realizzare da subito un progetto definitivo, ma è più vantaggioso 'progettare la domanda'. Essi suggeriscono, altresì, di sperimentare preventivamente nuovi usi temporanei e nuove relazioni con il contesto circostante.

Nell'area portuale di Amsterdam, a nord del fiume IJ, questa è la strategia che, in parte, si sta ancora perseguendo per riattivare la darsena NSDM³. Nel 1998, infatti, in questa città, molti artisti olandesi furono sfrattati dai loro centri sociali. Un cospicuo numero di essi si spostò altrove in Europa, provocando conseguentemente la migrazione dell'indotto che si alimentava grazie alla loro presenza; altri invece, costituirono un movimento di rivendicazione di spazi in abbandono (*Vrij plaatsen*) che si formalizzò sia attraverso una mappatura puntuale degli spazi e degli edifici vuoti della città⁴, sia con una campagna - condotta a mezzo stampa - per sensibilizzare la comunità locale rispetto questo problema. Il successo dell'iniziativa provocò una tale risonanza mediatica, che in previsione di un futuro sviluppo immobiliare dell'area, l'Amministrazione locale decise di bandire un concorso d'idee per realizzare spazi temporanei per la cultura e il tempo libero a canoni ridotti. Dunque, nel 2000, l'Associazione *Kinetisch Nord* - composta da architetti, artisti, urbanisti e skaters locali - vinse il bando per la gestione e la riattivazione della darsena NSDM, mentre la pubblica amministrazione, avvalendosi della consulenza di artisti e attivisti, pensò di creare un 'incubatore di creatività' per la città, il *Bureau Broedplaatsen*, a cui fu affidato il compito di fornire accompagnamento e supporto finanziario ai singoli progetti di riuso temporaneo.

¹ La legge n.84 del 1994 è stata più recentemente aggiornata dal D.L. 4 agosto 2016 n.169.

² Tra queste: Napoli, che per il rilancio del porto sta puntando su un sistema multifunzionale, Ancona, che promuove processi di integrazione tra porto storico e tessuto urbano in un'ottica di valorizzazione del patrimonio storico-archeologico a fini turistici, Taranto, che accanto al consolidamento come hub logistico intermodale sta lavorando alla riqualificazione del *waterfront*. Modelli alternativi di sviluppo, ciascuno coerente con gli indirizzi dettati dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica emanato nel 2014. Cfr. Giovanazzi O. (2015), "Porti italiani, ruolo nel Mediterraneo e scenari futuri", in *Trasporti & Cultura*, 41 (pp.45-51).

³ L'NSDM è un'area che all'epoca del suo totale abbandono comprendeva circa 56.000mq di spazi aperti e 20.000mq di capannoni e hangar liberi.

⁴ Si può osservare questa mappa nel sito www.vrijeruimte.nl.



Figura 2 | NSDM, foto aerea della darsena. Fonte: www.evadeklerk.com/en/kunststad/

L'Associazione *Kinetisch Nord*, guidata da Eva De Klerk - memora, non soltanto del *Fun Palace* di Cedric Price, delle utopie pop degli Archigram, dell'attività dei Cobra, delle teorie di Aldo Van Eyck, di John Habraken e della *New Babylon* di Costant - aveva vinto la gara avanzando una proposta sperimentale fondata sull'idea della *'Die stad als casco/città come guscio'*⁵: una teoria di pianificazione urbana e progettazione dal basso che comprendeva la definizione di un sistema infrastrutturale leggero composto da un *mammoth project* - per acqua, luce, riscaldamento, messa in sicurezza - e da un *'sistema Casco'*, determinato dal ripetersi di un *'modulo guscio'*, ovvero una struttura scatolare in acciaio e cemento, flessibile e adattabile alle diverse circostanze.

La realizzazione di questo sistema, difatti, ha consentito a numerose persone, di realizzare degli studio-box, degli uffici, degli atelier auto costruibili, dei depositi e innumerevoli altre attività. E non solo, ma nell'ottica di definire un *'nuovo paesaggio'* concretamente abitabile all'interno di questi hangar, il progetto di rifunzionalizzazione ha posto una particolare attenzione anche alle specifiche proprietà architettoniche dello spazio: i progettisti, hanno rimodellato il suolo predisponendo un teatro, delle aree per musicisti e per mostre, e hanno ragionato sulla *'sezione'* sospendendo a 10 metri di altezza, mediante una struttura in acciaio, uno *skatepark*. Negli spazi aperti, invece, si sono allestiti diversi container, molto colorati, allo scopo di fornire abitazioni per studenti e spazio per giovani creativi.

Grazie al lavoro di rete, in questi anni, è stata offerta una possibilità a circa 300 realtà imprenditoriali, e i fattori che hanno favorito la riuscita del progetto si possono riconoscere tanto nella costante attenzione riservata alla componente economica con particolare riferimento all'analisi del reale fabbisogno delle funzionalità individuate, quanto nel ruolo che hanno conseguito tre attori fondamentali: il Comune di Amsterdam, che ponendo un freno alla fuga degli artisti locali ha impedito una grave privazione culturale ed economica per la città; l'Associazione *Kinetisch Nord* che ha avviato il progetto e rappresenta ancora oggi l'intermediario economico tra gli affittuari di questi spazi e l'Amministrazione locale; la società civile, che ha appoggiato l'azione di rivendicazione degli spazi e che partecipa tutt'oggi alle attività socio-culturali offerte.

⁵ Alla cui definizione aveva partecipato la stessa De Klerk che, nel 1996, era stata membro del collettivo Gilde. Il manifesto della *'città come guscio'* si può trovare su <http://www.evadeklerk.com/de-stad-als-casco/>



Figura 3 | NSDM, immagine dello spazio interno con i ‘gusci’. Fonte: <http://www.evadeklerk.com/en/kunststad/>

A conferma della bontà del ‘processo’ intrapreso, l’esperienza dell’NDSM non si conclude qui. Considerato che la darsena NDSM è ormai valutata da tutti come un sito dinamico e creativo, *Kinetisch Nord* ha messo in moto un progetto di *crowdsourcing* urbano per acquistare queste aree. L’NDSM, infatti, è un contesto, dove si svolgono ripetutamente prestigiosi eventi artistici che richiamano un ampio flusso di visitatori. Un luogo che, di conseguenza, sta rivelandosi un ‘catalizzatore’ d’interessi che ha sollecitato prestigiose aziende come MTV, Red Bull, IDTV a recuperare ulteriori strutture della darsena, come ad esempio l’imponente Kraanspoor (273 mt di lunghezza), per l’installazione dei loro uffici e la realizzazione di alberghi.



Figura 4 | NSDM, immagine dello skatepark. Fonte: www.evadeklerk.com/en/kunststad/

1.2 | Il PopUp Darsena

La Darsena è un vecchio quartiere portuale di Ravenna che prospetta sulla parte terminale del Canale Candiano. Quest’area occupa una superficie di circa 136 ha e per lungo tempo è stata il cuore economico della città: qui, si svolgevano ogni tipologia di commerci; c’erano attrezzature, magazzini, industrie e piccoli isolati residenziali abitati dagli operai che lavoravano nell’area portuale. Tuttavia, negli anni ’50, le nuove esigenze del trasporto marittimo configurarono la richiesta di costruire un nuovo porto industriale/commerciale in un’altra area più adatta a compensare i nuovi bisogni, e di conseguenza questo comparto fu gradualmente abbandonato. Tale periodo durò fino al 1990, quando, un insieme di fattori – quali la vicinanza dal centro città e il ruolo identitario che questo quartiere continuava a mantenere nell’immaginario collettivo della cittadinanza – divenuti nel frattempo significativi nella concezione di una città ‘in trasformazione’, incoraggiarono la pubblica amministrazione a farsi promotrice del processo di riqualificazione complessiva dell’area. Nel 1993, fu dunque redatto un nuovo PRG, con lo scopo di realizzare un sistema territoriale unico che si sarebbe dovuto sviluppare dalla città al mare. Però, malgrado i buoni propositi, da un lato la crisi economica e quella del mercato

immobiliare resero ben presto evidente che l'attuazione del piano - articolato su un arco temporale trentennale - sarebbe stata molto incerta; dall'altro il degrado in aumento su tutta l'area accelerò la necessità di predisporre provvedimenti urgenti per riattivarla. Così, dal 2012, si cominciarono a promuovere un insieme di eventi temporanei finalizzati al riavvicinamento dei cittadini e al reciproco confronto sulle criticità. Al contempo, fu attuata sia una prima sistemazione della testata della Darsena mediante un impianto di illuminazione e nuovi arredi e pannelli storici-fotografici, sia la rimozione della recinzione che delimitava l'area portuale. Nel 2015, l'Amministrazione comunale, sulla scorta di un intenso dibattito locale, suscitato dal riscontro positivo di queste prime attività, richiese che il PRG del 1993, fosse integrato da un nuovo strumento urbanistico dedicato all'area della Darsena: il Piano Operativo Comunale "Darsena di Città" all'interno del quale fu predisposta un'apposita normativa sui 'Ri-usi'.



Figura 5 | Pop Up Darsena, Ravenna, 2016 Fonte: www.popupdarsena.com

Il progetto *Darsena PopUp*, ideato dal collettivo ravennate Officina Meme e promosso dall'Associazione Naviga in Darsena, di fatto s'inserisce in questo contesto di esperienze, progetti e memorie. Si tratta di un progetto di 'attivazione sociale' che ha come obiettivo quello di creare un nuovo ambito di servizi al quartiere, di sviluppare un percorso condiviso tra investimenti privati ed enti locali, e di favorire, altresì, l'eterogeneità funzionale come elemento fondamentale per ridare vita alla Darsena (Gianfrate V., Longo D., 2017: 111-113). Quindi, qui come ad Amsterdam, le progettiste dell'Officina Meme non hanno rinunciato a definire un interessante impianto architettonico il quale, distinto in tre macro sistemi, dimostra di dialogare efficacemente, alla scala urbana, con il contesto adiacente, e adotta soluzioni, alla scala del dettaglio, per ragionare sui concetti di luminosità, di intimità, di profondità visiva, di alternanza di materiali caldi e freddi. La 'quinta urbana' che si attesta su via dell'Almagià, è il punto di contatto con la città, ne riprende i caratteri e le funzioni, diventando elemento di mediazione fra la natura residenziale e direzionale del tessuto esistente e le nuove funzioni che si distribuiscono nel nuovo comparto ricreativo; la parte sportiva, invece, è l'elemento che offre la possibilità di fornire servizi e attività che diventino catalizzatori dell'attenzione di famiglie, scuole, società sportive; infine, la piazza e la spiaggia, sono i luoghi ricreativi e commerciali a servizio dell'area. La spiaggia, in particolare, è il vero diaframma fra la banchina e l'inizio delle installazioni temporanee di container, e offre opportunità di utilizzo differenziate: da elemento per la sosta e il gioco, a zona dedicata a manifestazioni temporanee ed eventi culturali e sportivi. Concepite in questo modo, le parti sono funzionalmente interdipendenti tra loro, ma al contempo possono sussistere autonomamente dato che la realizzazione del Pop Up è avvenuta per fasi⁶.

⁶ La prima fase, inaugurata a fine settembre 2016, è stata quella della realizzazione degli spazi sportivi, ossia funzioni capaci di richiamare diverse fasce di utenti fin da subito; la seconda fase, in atto, è quella che, in un ambiente che mostra già una rinnovata vitalità, prevede il completamento delle attività di servizio e delle attività insediabili (scuola di cucina, letture, corsi di ballo,..).



Figura 6 | Pop Up Darsena, Ravenna, 2016 Fonte: www.popupdarsena.com

Quindi, ancora al pari di Amsterdam, la bontà del progetto e il successo che ne è derivato hanno creato i presupposti adatti per raggruppare attorno ad un tavolo i referenti dell'Amministrazione comunale per discutere, in un'ottica di pianificazione strategica e integrata, del prossimo progetto di riuso di questo comparto. Da questi incontri ne è conseguito, così, che Pop Up 2 darà maggiore risalto alla ricerca ambientale legata alla tutela del mare e alla bonifica delle acque dello stesso Canale Candiano, tramite piattaforme galleggianti per il monitoraggio e la filtrazione dell'acqua da trasferire poi in una piscina aperta al pubblico, mentre il progetto del raddoppio dell'area riutilizzabile è stato inserito nello scorso programma (2016) presentato dal Comune di Ravenna nell'ambito del Bando per la riqualificazione delle Periferie della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

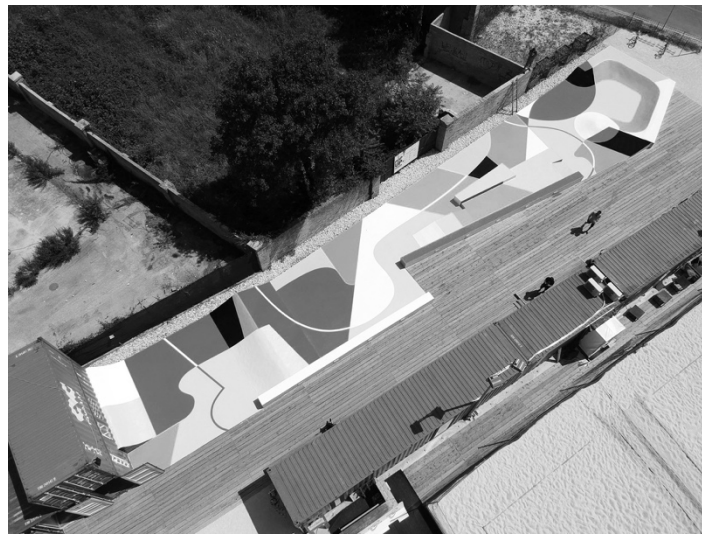


Figura 7 | Pop Up Darsena, lo spazio del nuovo skatepark, Ravenna, 2017 Fonte: <http://icondesign.it/places/skatepark-ravenna-gue/>

1.3 | Conclusioni

Il confronto tra i tempi lunghi della rigenerazione urbana e quelli più rapidi del riuso temporaneo rende manifesto alcune considerazioni di fondo e di conseguenza pone nuovi interrogativi. A fronte di quanto osservato nei due casi presi in esame, se per un verso emerge che le città in cui abitiamo non sono più città in 'espansione' ma città in 'trasformazione' che richiamano innanzitutto 'processi', che lo spazio urbano rappresenta una delle nuove fonti di ricchezza a cui tutti possono attingere e che il progetto architettonico, in tempi di crisi, assume sempre più significato come indispensabile strumento economico; dall'altro, per coerenza, quanto osservato ci sollecita a chiederci fino a che punto 'l'iperframmentazione' del processo progettuale potrà garantire un concreto rapporto con il futuro? Fino a che punto il progetto potrà esercitare il ruolo di guida alla conoscenza selettiva delle problematiche e delle potenzialità dei luoghi, tra la scala della città e la misura architettonica? Il progetto architettonico e urbano potrà ancora essere regia in grado di assicurare la qualità nei processi di rigenerazione urbana? Evidentemente sono tutte questioni molto aperte, benché nei progetti discussi diverse risposte, in effetti, sono già presenti. Non v'è dubbio, infatti, che l'idea di progettare un sistema infrastrutturale leggero, per riattivare non solo ciò che è preesistente fisicamente ma anche ciò che è altrettanto vivo

nell'immaginario collettivo della cittadinanza, ha consentito, in entrambe le occasioni riportate, di dare risposte rapide e concrete ai bisogni posti da una 'città in trasformazione', ossia un contesto plurimo, in cui la viscosità del sistema economico, la rete infrastrutturale a grande scala, gli aspetti percettivi e sensoriali, e gli stili di vita conseguiti recentemente dai suoi abitanti stanno mutando il punto di vista e l'approccio alla risoluzione dei problemi che la riguardano.



Figura 8 | Archigram, *Instant city concept*, 1968. Fonte: <https://urban.hsc.ru/announcements/181596439.html>

Infatti, ad Amsterdam, l'idea di un sistema infrastrutturale leggero come quello che si può cogliere nella 'città come guscio', ha consentito ai progettisti di radicare saldamente il processo rigenerativo alle dinamiche topologiche del luogo, e di conseguenza realizzare qualcosa che sarà spendibile anche nel futuro per corrispondere anche a eventuali ulteriori e nuove funzionalità. A Ravenna, per contro, pur senza poter contare su un medesimo dinamismo culturale ed economico che in Olanda, alternando i ragionamenti tra la media scala dell'area presa in esame e quella più ampia che riguarda la città e le sue interconnessioni territoriali, si è visto che, oggi, è indispensabile affiancare alla tradizionale prassi pianificatoria il 'progetto della domanda', e l'ipotesi di un sistema infrastrutturale leggero - costituito in questo caso dalla *mixité* funzionale dislocata tra gli edifici preesistenti e lungo le sponde della darsena - può rappresentare un elemento di continuità durante la fasi di sviluppo di un processo che, per forza di cose, è probabile che tenderà a frammentarsi sempre più. D'altronde, se i grandi vuoti sono molto più diffusi e articolati nella tipologia di quello che normalmente si pensa (Boeri S., 2001: 200-201), il loro recupero non si può certamente risolvere con una scelta e un atteggiamento politico e finanziario omogeneo, perché mentre quelle stesse aree erano state costruite in un momento in cui la società era di fatto oligo-politica, in quanto c'erano pochi poteri che costruivano lo spazio, oggi siamo in una società poliarchica dove il sistema di poteri è molto più articolato, per cui le energie che oggi servono per riappropriarci di questi spazi non sono più 'poche e potenti' ma plurime e che maturano dal 'basso'.

Il caso di Ravenna è dunque, altrettanto interessante di quello di Amsterdam perché dimostra che con una pianificazione strategica quale quella che si sta concretizzando - contribuendo ad un migliore ridisegno delle zone maggiormente strategiche e adottando tecniche innovative di *urban design* quali quelle descritte - si può conseguire uno sviluppo urbanistico integrato in grado di strutturare nuovi elementi di riqualificazione sociale, ambientale e ovviamente anche economici.

Di fatto, attraverso scelte flessibili e conseguite per fasi successive, l'architettura dimostra di potersi adattare al cambiamento urbano e sociale, divenendone protagonista. Gli Archigram, negli anni '60, avevano intuito tutto ciò, ma come in ogni tradizione utopica, essi avevano escluso un dato determinante: il confronto con il luogo, che invece oggi si dimostra imprescindibile.

Riferimenti bibliografici

Boeri S. (2011), *L'Anticittà*, Ed. Laterza, Roma- Bari.

Breek P., de Graad F. (2001), *Laat 1000 vrijplaatsen bloeien. Onderzoek naar vrijplaatsen in Amsterdam*, Ed Vreij Ruimte, Amsterdam.

Careri F. (2001), *New Babylon, una città nomade*, Testo & Immagine, Roma.

Carta, M. (2014), *Reimagining urbanism. Città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano*, List lab laboratorio, Trento.

Gianfrate V., Longo D. (2017), *Urban micro-design. Tecnologie integrate, adattabilità e qualità degli spazi pubblici*, Franco Angeli Edizioni, Milano.

- Giovinazzi O. (2015), "Porti italiani, ruolo nel Mediterraneo e scenari futuri" in *Trasporti & Cultura*, 41 (pp.45-51).
- De Klerk E. (1997), "Die stad als casco/the city as a hull", in *Het Kerend Tij/ The Turning Tide*, Ed De Appel, Amsterdam.
- Inti I., Cantaluppi G., Persichino M. (2014), *Temporioso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia*, Ed. Altreconomia, Milano
- Oswalt P., Overmeyer K., Misselwitz P. (2012), *Urban Catalyst. The power of temporary uses*, DOM publishers, Berlino.
- Raumlaborberlin, Meier J. (2008), *Acting in public*, Ed. Jovis verlag, Berlino
- de Solà-Morales I. (1995), "Terrain Vagues", in *Anyplace*, MIT Press, Cambridge, pp.118-123.
- Lerner J. (2007), *Acupuncture Urbaine*, Harmattan, Parigi.

Deindustrialization of Ostrava: conversion of the mining and metallurgical town over the 25-years period

Barbara Vojvodíková

IURS - Institute for Sustainable Development of Settlements

Email: *iurs@email.cz*

Telephone: +420 725 117 244

Martin Vojvodík

IURS - Institute for Sustainable Development of Settlements

Email: *mvojvodik@zobo.com*

Abstract

Ostrava is the third largest city in the Czech Republic. It is situated in the southern part of the Upper Silesian Coal Basin. The mining began in the 17th century, followed by construction of ironmongeries, blast furnaces, steelworks and coking plants. By 1989, the city was considered one of the centers of heavy industry in the Czech Republic. In 1993 the mines were shut down and in 1998 part of the steelworks has been closed. The article describes the process of transformation of Ostrava from the moment of abandoning of industrial sites. The evaluation defines the objectives to be achieved, the reasons for setting such targets, and a subsequent description of whether these objectives have been achieved or why the targets have not been met. One example of the steps outlined in the article is the story of the two city plans of Ostrava that have been approved over the last two decades. The article describes different approaches to the elaboration of the land use plan in 1996, i.e. in times of rapid structural changes, and in 2012, where the former industrial sites still existed in the structure of the city, but there has already been experience with their gradual elimination. The evaluation is mainly focused on an approach to those post-industrial localities. In the second part, the case study presents examples of solutions applied to specific former industrial sites.

Keywords: Planning, industrial site, urban regeneration

Introduction

Structure of cities and their prosperity have always been dependent, in addition to geomorphological constraints, above all, on the possibilities of work and earnings. Changes in the way of work always required some readiness and also a little vision. On the territory of Czech Republic we can find a number of former mining cities, which were blooming wealthy cities at the time of the mining, while today they are no more than small forgotten towns. There were prosperous cities that have rejected the rail and today they are just small provincial towns. Ostrava is one example of a city that has undergone a de-industrialization process.

Ostrava is the third largest city in the Czech Republic. Despite the fact that the first mentions of it date back to 13th century, it is not a city having many historical monuments. In the 18th century Ostrava turned into a mining city, first mines were founded, what lead to rapid growth of the city's agglomeration. Connecting the city to the Emperor Ferdinand North Railway in 1847 caused Ostrava to become one of the most important industrial centers of the Austro-Hungarian monarchy in the second half of the 19th century. We can see city growing progressively, which is very similar, for example, to the process of great London development as described by (Hall, 2002). In London, industrialization and improving of the transport network lead to gradual extending of the city to its neighborhood. In Ostrava it was more about growing and merging of individual city parts – formerly separate towns and villages – into one unit. Each part had its own industrial production. Industry - or better said - gradual industrialization had had an undisputable impact on the population which grew rapidly. This trend is known also from other traditional industrial regions in Europe (e.g. UK or Germany) where the most significant population increase in coal mining areas was recorded during the initial phase of industrial development (Wrigley, 1998). It was in these areas where they first realized potential effects of the decline or even complete abandoning of mining (Parent, 2000; Kretschmann, 2013). Ostrava-Kunčický district (former Malé Kunčice village) can be mentioned as a quite obvious but at the same time in some sense also a rather extreme case in Ostrava. In this village a mine was founded at the end of 19th century, activity of which

was gradually decreased in the 70's and 80's of the 20th century, leading to its final closure in 1993. (Klusáček et al., 2011).

Below graph shows long-term changes of the population affected by industrial activities: on the example of the cadastral territory of Kunčický (district of Slezská Ostrava) (Fig.1). From the chart it can be seen that the population shrank to almost just one fourth of the maximum population in the district.

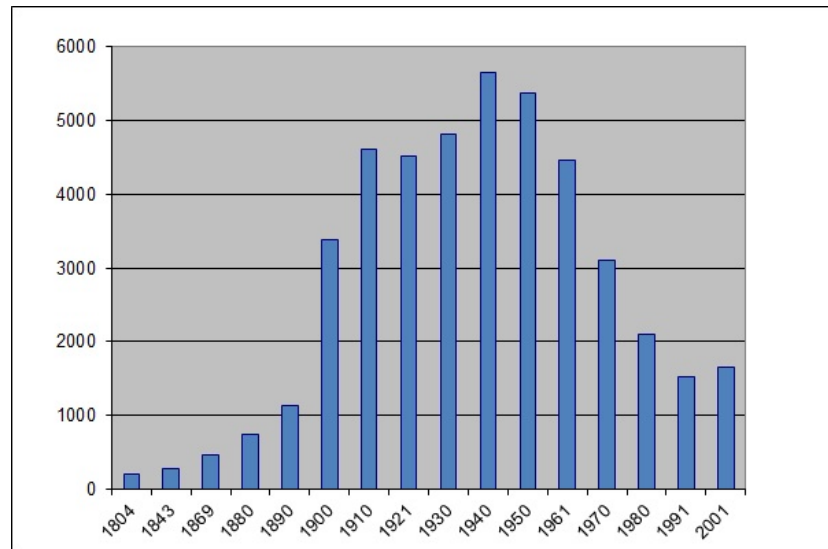


Figure 1 | Development of the population of the cadastral territory of Kunčický in the period 1804-2001
Source: (Vojvodíková et al., 2012)

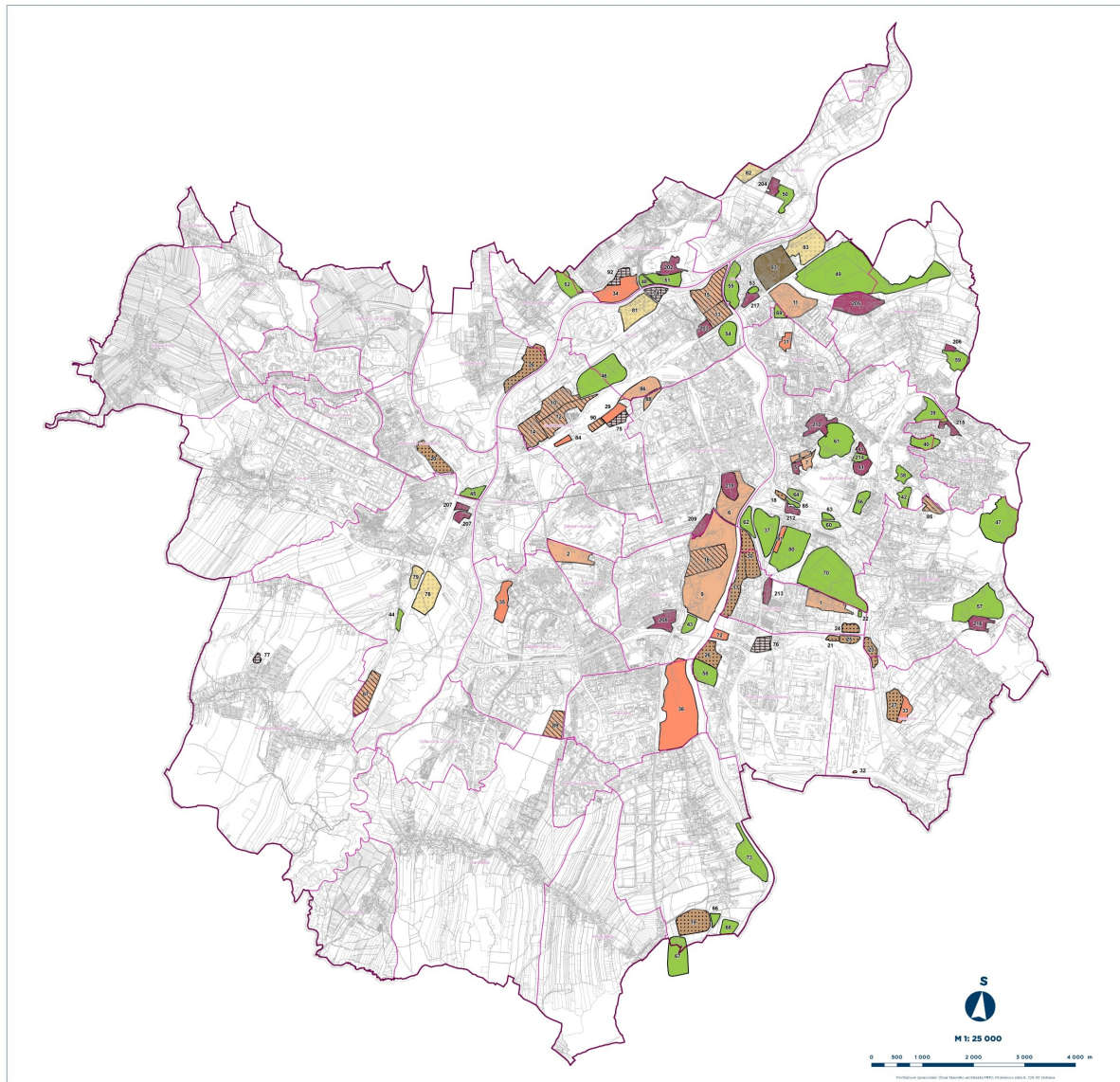
Another important aspect of the industrial city is employment structure. In a centrally managed economy, until 1989, the operation of the enterprises was characterized by their maximal centralization. That is why most of the enterprises were merged into large corporations so that in 1989 we can actually find just four dominant employers in Ostrava. Mining as such was concentrated in Ostrava-Karviná Mines in Ostrava (encompassing all the mines in in the whole Ostrava-Karviná region), the metallurgical industry was merged into the Klement Gottwald's Vítkovice Ironworks, (Vítkovice Ironworks were originally founded in 1828) with over 31 thousand employees, separately built was the metallurgical plant Klement Gottwald's Nova Hut construction of which started in 1951 (Klement Gottwald was the first communist president of the Czech Republic and the main person in communists' taking over the Czech Republic government). This plant had, back in 1989, approximately 18 thousand employees. Among other important industries, it is possible to name the Moravian Chemical Works with 2500 employees which was a merger of several chemical plants not only in Ostrava but also in the surroundings. Remaining industries such as textile, food or wood processing industries have put together less than 20% of employees. That is why these other sectors are not addressed further in this article.

1 | The process of deindustrialisation

The process of gradual change of production structure started in 1989 or 1990 respectively, together with the transition from a centrally managed economy to a free market in the Czech Republic. The first sector which had been impacted by these changes was mining. In 1990, coal mining in the whole Ostrava-Karvina mining district provided job for over 68 thousand of miners (Černý, 2003). As stated by Martinec 2003. the Ostrava sub-basin represents highly unprofitable mining where sales revenues are not able to cover the costs. That is why the government in 1993 by governmental resolution 691/1992 closed mines in the Ostrava sub-basin, which lead to decrease in direct employees in mining sector to just 30 thousand in 1995. By 2000 their number further decreased to 18 thousand (Černý, 2003) in the region of Ostrava. For Ostrava as such the number of employees fell from approx. 22 thousand of employees in 1989 to practically none in 2016.

Apart from mining, the process of de-industrialization affected also heavy industry, chemical industry and iron production (Antušáková, 2013). Klement Gottwald's Vítkovice Ironworks, including machinery division, began step by step transformation and individual units have been scaled down and eventually closed. The declared count of employees in the successor companies of Vítkovice Ironworks totaled to

2500 in 2015. (Ostrava website). So called brownfields appeared – in Fig.2 you can see some units which had belonged to the production area but they were closed by the end of the millennium.



- areas of industrial enterprises with terminated industrial production
- areas that would emerge after the production termination
- tailing ponds
- industrial waste dumps and chemical waste dumps
- coal mine heaps
- waste dumps and soil dumps
- finished landscape reclamation for elimination of consequences of mining effects
- other localities
- areas of mines with terminated mining activity

Figure 2 | Brownfields in the Ostrava city area – in 2000

Source: Map was elaborated by the Division of the main architect of the Ostrava City – ing. T. Linart

Klement Gottwald's Nova Hut exists today in the slimmed form as part of Arcelor Mittal corp. Declared count of employees was about seven thousand in 2015 which makes it now the biggest employer in Ostrava.

Moravian Chemical Works divided from perspective of its destiny into two main parts – the first one, now being Borsodchem joint-stock company, remained in operation with about 300 employees. The second important part – Hrusov Chemical Works were closed and they have been brownfield ever since.

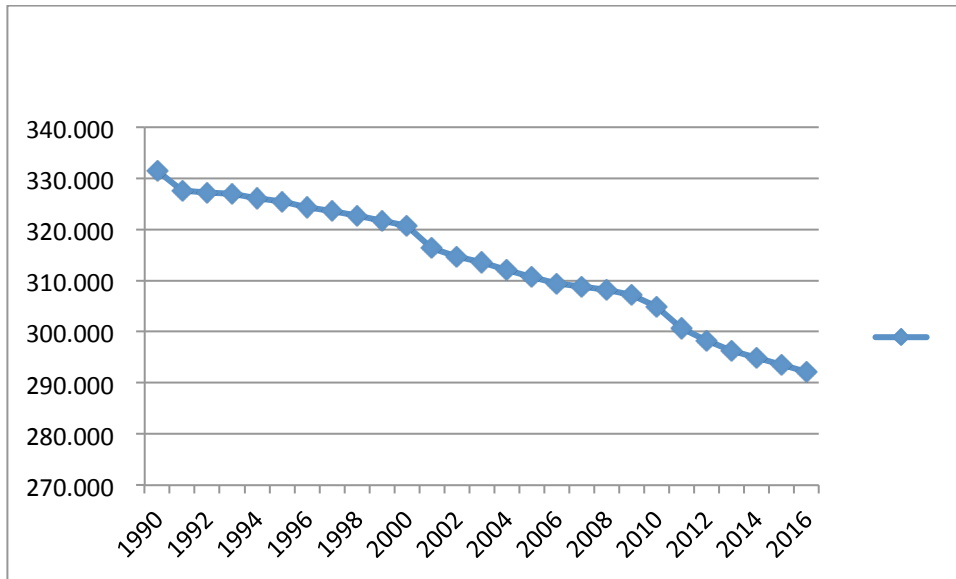


Figure 3 | Number of inheritance in Ostrava (1990-2016)
 Source: on the data from Czech Statistical Office prepared Vojvodikova

The whole situation has significant influence on the number of inhabitants of Ostrava itself (the gradual decrease in the number of inhabitants is evident from Figure 3) as well as on rise in unemployment – description of the graph on Figure 4.

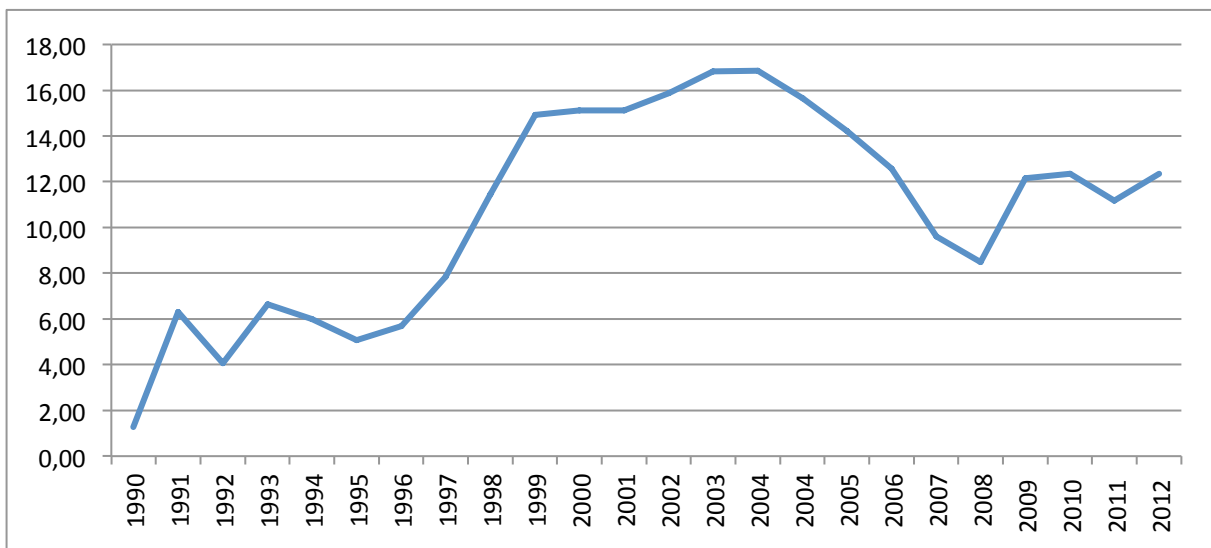


Figure 4 | Unemployment rate in Moravian Silesian region (Ostrava is biggest city an rate is very similar) (1990-2016)
 Source: on the data from Czech Statistical Office prepared Vojvodikova

2 | Master Plan and closed industrial plants - Remnants of mining enterprises

Location of the main coal mines in Ostrava, which were closed in 1993, can be seen on the map in Fig.5 (Martinec.2003). They represent sites inside city's urban area which are mostly surrounded by built up areas. As mentioned by (Alekseev, Samoylova 2017), industrial cities which at the peak of mining activities were characterized by population density significantly higher than the average, having at the same time sound infrastructure developed, have quite a good chance not to become ghost towns (as Ostrava almost looked like back around 1998) but rather step by step transform themselves into a new modern city.

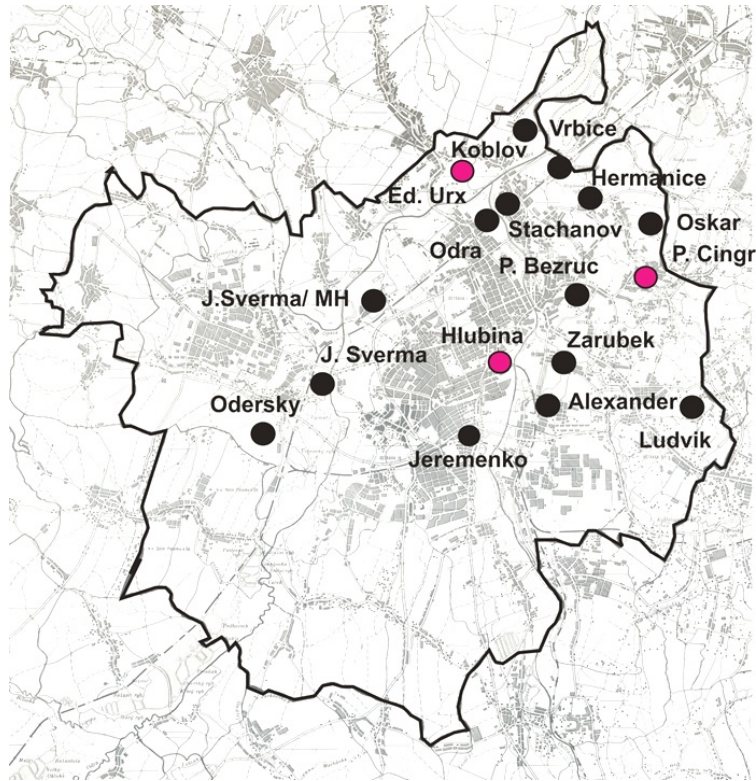


Figure 5 | Map of former coal mine in Ostrava which was closed in 1993 (black – Master Plan indicates light industry, purple – Master Plan indicates museum)
Source: based on information from Master Plan prepared Vojvodikova:

During 1993-1996 period, the Master Plan of Ostrava was prepared. In the legislation of the Czech Republic, the Master Plan was governed by the Act 183/2006 Coll., today as amended by Act 350/2012 Coll. which stipulates that the urban plan determines functions of individual plots in accordance with sustainable development of the city. Sites of former mining areas are mostly designated for a light industry. It was expected that the invisible hand of the free market will take over and will find meaningful use for these sites. Unfortunately majority of them became a brownfield – for at least some time. Problematics of brownfields is addressed for example by (Ferber Grimsky, 2002; Petříková 2011; Doleželová 2015; Vojvodíková Zamarský, 2014)

By resolution of the city council No. 2462 / ZM1014 / 32 dated 21st May 2014 a "new" Master Plan of Ostrava was issued, which replaced the Master Plan of the City of Ostrava from 1994. The situation should somewhat improve.

Newly it inserted into the Master Plan areas for decontamination - which are the sites that either the owner has to clean up, otherwise they can be expropriated in the name of a public interest. It also introduced the institute of an "Urbanist study" which means that in order to obtain a building permit on a plot with such limitation, one must submit this kind of study to the city council for approval.

Table I | The list of former mining sites in Ostrava

Mine (name)	Master Plan 1994	Master Plan 2014	Brownfield (eventually for how long)
Heřmanice I	LP	urbanistic study, area for decontamination, LP	abandoned
Heřmanice - Petr Cingr	museum	civic amenities	Museum – never become brownfield
Hlubina	museum	civic amenities	abandoned for 15 years, today museum
Jan Šverma II Svinov	LP	urbanistic study, P, LP	abandoned for 20 years, today industrial site
Jan Šverma Mariánské Hory	LP	LP	abandoned for 15 years, today industrial site
Odra	LP	LP	abandoned for 10 years, today industrial site
Oskar	LP	biocentre	abandoned
Ostrava- Petr Bezruč	LP	mixed use – housing and civic amenities	partially utilized as industrial site

Ostrava- Zárubek	LP	LP	abandoned
Trojice	LP	civic amenities	construction company
Oderský	LP	biocentre	abandoned
Jeremenko	LP	urbanistic study, LP	water pit
Ludvík	LP	P□ LP	abandoned for 15 years, today partially industrial site
Stachanov	LP	urbanistic study, LP	abandoned for 10 years, today industrial site
Vrbice	LP	LP	abandoned for 10 years, today industrial site
Koblov	LP	LP	abandoned
Eduard Urx	museum	civic amenities	museum
Alexandr	LP	LP	utilized

As can be seen from the table, most areas were indicated for light industry and three were designated for museums. The museums were gradually established and they are in operation today. Several areas have been step by step utilized (Alexandr, Ludvík, Stachnov or Vrbice). For the Oderský site, the biocentre concept was chosen, despite the fact that the locality is ideally suited for the light industry. The location of the Trojice was indicated for civic amenities, despite the fact that since 1998 there have been premises of a construction company. For many years abandoned site of Petr Bezru□ began to be occupied by companies slowly. Unfortunately this development had been stopped by a change in the Master Plan, where this site was newly selected for civic amenities. The companies therefore can not perform any construction work there, such as finishing of the new factory hall.

Another paradoxical situation occurred at He□ manice site. This is a 10 hectare plot of land, out of the built up area with good transport connections, unfortunately, its utilization is virtually impossible by being designated for decontamination. This obligation applies to the whole site, regardless of the fact that most of the land is not contaminated and does not pose a risk. The only option how to change it is to ask the department of Principal Architect to change the Master Plan, prepare a risk analysis, prepare an urbanistic study and wait for the approval of the city council. Even if the process was smooth, it would take at least one year to finish.

3 | Master Plan and closed industrial plants - Former heavy industry sites

The picture (Fig.6) shows a distinct belt of sites starting with the former Karolina coking plant through the iron and steel plants of the former KG's Vítkovice ironworks to the former Hrabova heap which served for dumping dross and other waste materials.



Figure 6: Location of the former heavy industry sites
Source: basemap <https://mapy.cz>

3.1 Brief description of each site

"*Coking chemistry unit*" - the location has been unused for almost 20 years. Area of 20 hectares of the former metallurgical production of VÍTKOVICE joint stock company. It still has one private owner. The owner has an old contract from the privatization era with the state, which declares state as the originator of the contamination, that the land remediation will be funded from state resources. The Master Plan from 2014 classifies this site as a civic facility, while the original Master Plan from 1994 prescribed light industry use. Nowadays it is still a brownfield site.

"*Division 500*" – (25 ha) - currently, there is a number of unused halls in the D 500 area, from which the machinery was removed. Places where machines have been placed in the past are contaminated with oil. The urban plan from 2014 determines this site for a light industry same as the original Master Plan from 1994 did. Nowadays it is still a brownfield site.

"*Agglomeration*" - this area of 55 hectares was used for the storage and basic processing and preparation of raw materials needed for iron processing and steel production. There were extensive ore and coke storages with appropriate infrastructure such as dumpers, belt halls, sintering bands, etc. Today the complex is abandoned, the buildings are in a very bad state. It is owned by one private subject and the Master Plan determines this site for light industry. Nowadays it is still a brownfield site.

"*Gravel track*" - is part of the non-production zone of the Dolní oblast VÍTKOVICE joint stock company. The territory has served in the past to store finished products or sub-parts. d. The site occupies area of 8.5 hectares and according to the latest Master Plan from 2014 it is a functional landscape greenery, a territorial system of ecological stability, while the original Master Plan from 1994 prescribed light industry use. Nowadays it is still a brownfield site.

"*Excavated heap Hrabová*" - the area after heap excavation, with newly grown grass, with partially planted woods, occupies 23.7 hectares of almost flat area. The latest Master Plan determines the site for inter-regional bio-corridor and landscape greenery. Technical attributes of the area make it suitable also for construction, networks are near the boundary of the area. The original Master Plan from 1994 prescribed light industry use. Nowadays it is still a brownfield site.

Conclusions

The Master Plan represents an important long term document, which determines possibilities of future utilization. From the example of Ostrava it is obvious that in times of big changes in the landscape the land use needs to be thoroughly considered.

The Master Plan from year 1994 assumed just a transformation of the industrial production, but without utilizing formerly industrial plots for any other use. The Master Plan, which should have contributed to sustainable development, thus became partially more its barrier.

One possible solution for this situation would be to not mention in the Master Plan specific function for brownfield area, but only mention excluded functions (e.g. heavy industry as impossible inside the housing area) and leave the investors relatively flexible choice on these sites which could lead to faster revitalization of brownfield areas.

References

- Alekseev, Yu. V., Samoylova N. A., (2017), Feature of Urban Development Planning of Old Industrial Territories in Coal Mining Areas, in *Russian journal of building construction and architecture*, □ 1(33), 2017 ISSN 2542-0526, pp 74-90
- Antušáková M. (2013), *History and today of Ostrava industry*, MS Masarykova univerzita, Brno.
- Czech Republic (2012). Act no. 183/2006 Coll., On Urban Planning and Building Code (Building Act), as amended by Act no. 350 of 19th Sept. 2012, in *Collection of laws*. Czech Republic. 2012, No. 130, pp. 4634-4695. ISBN 978-80-7208-979-6. (In Czech)
- erný I. (2003), *Uhelné hornictví v ostravsko-karvinském revíru*, Anagram, Ostrava, ISBN 80-7342-016-3.
- Doleželova L. (2015). *Brownfield Regeneration: development of policies and examples of implementation*, IREAS, The Institute for Structural Policy, o.p.s., Prague, ISBN 978-80-86684-96-3. (In Czech)
- Ferber U., Grimski D. (2002), *Brownfields and redevelopment of urban areas. A report from the contaminated land rehabilitation network for environmental technologies*, Federal Environment Agency Austria, Vienna
- Hall P. (2002), *Urban and Regional Planning*, Taylor & Francis Ltd, London
- Klusacek P., Krejčí T., Kunc J., Martinat S., Novakova E. (2011). "The post-industrial landscape in relation to local self-government in the Czech Republic", in *Moravian Geographical Reports.* , Vol. 19, No. 4., pp. 18-28

- Kretschmann J. (2013), "Stakeholder orientated sustainable land management: The Ruhr Area as a role model for urban areas", in *Internationale Journal of Mining Science and Technology*, no. 23, pp. 659-663.
- Martunec, P.(2003), *Atlas map vlivu útlumu hlubinné těžby černého uhlí v české části hornoslezské pánve na povrch a životní prostředí* [CD-ROM]. Prague: Milan Čermák Publishers., ISBN 80-86360-36-9.
- Ostrava website – The most important employers [online]. [cit. _09_08_2017]. Available at: www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/ekonomicky-profil-mesta/nejvyznamnejsi-zamestnavatele/nejvyznamnejsi-zamestnavatele
- Parent T. (2000), *Das Ruhrgebiet: vom "goldenen" Mittelalter zur Industriekultur*, MairDuMont, Ostfildern
- Petríková D. (2011): *Klasifikácia a hodnotenie možností regenerácie brownfieldov (Classification and evaluation of brownfields regeneration)*, Urbanita, Bratislava, ISSN 0139-5912, 2011
- Vojvodíková B., Martinát S., Dvořák P., Frantál B., Klusáček P., Kunc J., Kuchtová R., Marková B., Tichá I., Kráma I., Jankovka L., Zezula K., Potušík M. Kiszka, J. (2012), *Brownfields - souvislosti a příležitosti, Díl Alexander - zrcadlo minulosti příležitost budoucnosti Kuník ek*, Professional Publishing, Prague, ISBN 978-80-7431-089-8.
- Vojvodikova, B., Zamarsky, V. (2014), "Brownfields: a liability or a potential?", in *Entrepreneurship Studies*. 2014, Vol. 1, No. 1, pp. 20-29, ISSN 1802-0453.
- Wrigley E. A. (1988), *Continuity, Chance and Change: The Character of the Industrial Revolution in England*. Cambridge University Press, New York

Acknowledgment

This paper was also supported by the research project „Implementation of Sustainable Land Use in Integrated Environmental Management of Functional Urban Areas“ – LUMAT- CE89, funded by European Regional Development Fund program Interreg CENTRAL EUROPE.



Dismissioni militari e cambiamento d'uso del territorio. Una lettura attraverso il caso dell'ex caserma Trieste a Casarsa della Delizia, Friuli Venezia Giulia

Federico Camerin

Universidad UVA de Valladolid
IUU - Instituto Universitario de Urbanística
Email: federico.camerin@uva.es

Luca Maria Francesco Fabris

Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: lucamariafrancesco.fabris@polimi.it

Abstract

In Friuli Venezia Giulia la militarizzazione del territorio è stata una pratica storicamente diffusa dal secondo dopoguerra, tuttavia, a partire dalla caduta del muro di Berlino del 1989 è iniziato un lento e graduale processo di restituzione al territorio delle strutture militari non più utili ai fini della difesa nazionale che, per la maggior parte, ancora oggi non sono state riconvertite ad usi civili.

Lo scritto si prefigge l'obiettivo mettere in luce lo stato dell'arte aggiornato dei procedimenti di riconversione del patrimonio militare in Friuli Venezia Giulia e le (poche) buone pratiche di riuso portate a termine. La tesi è che le aree militari dismesse presentino le medesime caratteristiche delle aree industriali dismesse e che la loro reimmissione nel tessuto urbano vivo passi per una serie di azioni (sia legali sia urbanistiche sia sociali, progettuali e di recupero) del tutto simile. Il riuso e la reintegrazione di un'ex caserma nel tessuto urbano e nella vita quotidiana di una comunità locale permette di tracciare un approfondimento sulle molte questioni attuali e irrisolte in molti contesti (friulani e non solo). Come (ri)pensare aree di così ampie dimensioni in un periodo di mancanza di risorse pubbliche e crisi del settore immobiliare? Quali potrebbero essere gli scenari sostenibili per il futuro di una comunità? Queste risposte "locali" potrebbero essere lette come una soluzione pratica a varie situazioni ereditate dalla fine della Guerra Fredda e della sua forza ideologia.

Gli autori si avvarranno anche delle analisi dei risultati di un workshop di progettazione architettonica e urbanistica svoltosi nel 2015 sul caso dell'ex caserma Trieste di Casarsa della Delizia (Pordenone) e proporranno una rilettura critica delle azioni, tutt'ora in atto, dell'Amministrazione locale casarsese per ottenere la restituzione dell'area demaniale e farne occasione di cambiamento attraverso usi temporanei e permanenti.

Parole chiave: patrimonio militare dismesso, riconversione, Casarsa della Delizia .

1 | Introduzione

In Friuli Venezia Giulia la militarizzazione del territorio è stata una pratica storicamente diffusa che ha raggiunto il suo apice nel periodo posteriore alla Seconda Guerra Mondiale, quando è stata considerata dalla NATO l'ultima difesa contro una possibile invasione comunista. Questo fatto storico ha trasformato il suo territorio in un tessuto di caserme, polveriere e bunker occupato da una cospicua parte dell'esercito nazionale. La presenza militare in Friuli, al 2006, rappresentava l'1,3% della superficie territoriale, corrispondente a 93,098 kmq (Ministero della Difesa, 2006)¹. Quarant'anni di Guerra Fredda hanno perciò inciso sulla morfologia del territorio, con forti ripercussioni sullo sviluppo agricolo e industriale della Regione. Quando, dopo il 1989, i Paesi della UE (cui dal 2007 hanno aderito anche i Paesi dell'Est Europa) hanno avviato un lento e progressivo processo di ristrutturazione dei propri strumenti di difesa, anche le Forze Armate italiane si sono adeguate alle mutate esigenze strategiche. Con la Legge 331/2000 è stata stabilita la graduale sostituzione dei militari di leva con i volontari, fissando una diminuzione dell'organico

¹ Per quanto riguarda le servitù, quindi territori estranei al demanio militare, ma gravati da limitazioni alla libera fruizione, al 2006 in Italia esse occupavano in media lo 0,15% del territorio nazionale. In questo caso il Friuli era gravato da 26,107 kmq, pari allo 0,365% della superficie regionale, una percentuale molto più alta rispetto alla media nazionale.

dalle 270 mila unità del 2000 alle 190 mila del 2007, poi ridotte a 174 mila nel 2016², con l'obiettivo, per l'anno 2024, di raggiungere i 90.000 militari con la chiusura di 87 enti e la riorganizzazione di altri 127 (Pennino, 2014: 13). Il risultato di tale contrazione ha portato dalla polverizzazione delle Forze Armate e dalla loro dislocazione nella Regione del Friuli Venezia Giulia (confine considerato nevralgico)³ ad una progressiva concentrazione in pochi siti sostenibili sia economicamente sia dal punto di vista logistico e ambientale.

Il tema della presenza militare e la dismissione del suo comparto infrastrutturale in Friuli è stato affrontato dalla ricerca di Corde Architetti Associati 'Un paese di primule e caserme' (2011-2014) e dal saggio 'Fortezza FVG' curato da Baccichet (2015b). In particolare, la prima analisi ha portato alla mappatura di 245 siti militari, la cui cessione da parte del Ministero della Difesa (prima alla Regione e, successivamente, agli enti locali) è iniziata con il D. Lgs. 237/2001, cui sono seguiti il D. Lgs. 35/2007 e numerosi decreti interdirettoriali tra 2012 e 2013.

Questo scritto prosegue e approfondisce gli studi sul patrimonio militare del Friuli Venezia Giulia fin qui condotti mettendo in luce, in primo luogo, lo stato dei procedimenti in corso d'opera sul territorio regionale e, in secondo luogo, presentando un caso-studio relativo al riuso della caserma Trieste ubicata nel Comune di Casarsa della Delizia (Pordenone). La tesi è che le aree militari abbandonate presentino le medesime caratteristiche delle aree industriali dismesse e che la loro reimmissione nel tessuto urbano vivo passi per una serie di azioni (sia legali sia urbanistiche sia sociali, progettuali e di recupero) del tutto simile. Il riuso e la reintegrazione di un'ex caserma nel tessuto urbano e nella vita quotidiana di una comunità locale permetterebbe di tracciare un approfondimento su molte questioni attuali e irrisolte in molti contesti (friulani e non solo). Come (ri)pensare aree di così ampie dimensioni in un periodo di mancanza di risorse pubbliche e crisi del settore immobiliare? Quali potrebbero essere gli scenari sostenibili per il futuro di una comunità? Queste risposte "locali" potrebbero essere lette come una soluzione pratica a varie situazioni ereditate dalla fine della Guerra Fredda e della sua forza ideologia.

2 | Questioni di riuso delle aree militari dismesse

Gli immobili militari costituiscono un patrimonio vasto, articolato e disperso territorialmente, spesso abbandonato o sottoutilizzato, le cui strutture, ancorché in uso attivo alle Forze Armate, talvolta sono caratterizzate da obsolescenza, scarsa integrazione nel territorio, degrado e potenziali passività ambientali. I comprensori militari, così come le aree industriali, sono insediamenti che hanno influenzato il disegno territoriale, stabilendo o precludendo relazioni fra parti di territorio (urbano o rurale) visibili anche dopo la loro dismissione. La mancanza di manutenzione e gli inevitabili atti di vandalismo possono portare ad un serio livello di degrado (figura 1).



Figura 1 | Degrado e abbandono all'interno della caserma Trieste di Casarsa della Delizia.
Fonte: fotografia di Federico Camerin

² Per un approfondimento si rimanda all'allegato B 'Funzione Difesa – Situazione del personale militare' del Documento Programmatico Pluriennale per la Difesa per il triennio 2014 - 2016 del Ministero della Difesa.

³ Baccichet (2015a) descrive bene la storia della costruzione di una "fortezza porosa" in Friuli, così come il dibattito sulla presenza di insediamenti e servizi militari tra lo Stato e gli enti locali, le cui posizioni divergevano sulle opportunità per lo sviluppo economico in base alla militarizzazione del territorio.

Le infrastrutture ubicate in contesti non urbani si possono considerare come gli ultimi “baluardi” di un territorio soggetto a un grave impoverimento ambientale e di profonda trasformazione del paesaggio (Marmiroli, 2016). Riutilizzarli e reintrodurli nel ciclo economico rende necessario, in modo particolare per questo tipo di immobili, uno sforzo di analisi e di prefigurazione di scenari di riuso capace di coinvolgere anche i soggetti privati. Se alcuni elementi possono avvicinare questo tema a quello del riuso delle aree industriali dismesse, tuttavia la mancanza di un soggetto economico, quale un’azienda che si rilocalizza, pone ulteriori problemi che richiedono azioni specifiche (Pollo, 2012). Oltre ai classici fattori oggettivi che influenzano i processi di riconversione dei cosiddetti *brownfield*⁴, secondo uno studio della BICC (1997) i nodi principali del processo di trasformazione e recupero dei siti militari sono la rimozione degli agenti inquinanti e degli ordigni inesplosi; la definizione complessiva e la valutazione delle ipotesi di riuso; il processo di valutazione economica; il finanziamento e il coinvolgimento di investitori interessati.

Ad ogni modo, se da un lato all’abbandono generato dalla crisi del fordismo e l’avvento della globalizzazione è corrisposto una riqualificazione delle aree dismesse industriali (Oliva, 1988; Indovina, 1995; Russo, 1998), dall’altro lo stesso non si può dire per le ex aree militari. Come sottolineato da Gastaldi e Camerin (2017) sebbene gli immobili ex Difesa presentino tipiche caratteristiche da aree interdette (problemi di inquinamento, mancanza di relazione con il contesto di riferimento, presenza di vincoli da parte delle Sovrintendenze) esistono diversi elementi di criticità che contribuiscono alla persistenza dell’abbandono (Vaciago, 2007). Ad una normativa eterogenea si aggiunge la sovrapposizione di ruoli e competenze di diversi soggetti istituzionali statali e locali e la mancanza di informazioni relative allo stato di manutenzione delle aree, oltre alla persistente crisi delle finanze pubbliche e del settore immobiliare.

3 | Patrimonio militare in Friuli Venezia Giulia: tra (molti) abbandoni, (poche) riconversioni e procedimenti in itinere

Dalla ricerca “Un paese di primule e caserme” si evince che la superficie totale dei siti militari dismessi in Friuli-Venezia Giulia è pari a 9.811.245 mq⁵. Ad oggi, a fronte di varie iniziative di matrice sia europea (tra cui i progetti Perifra e Konver degli anni Novanta e degli anni Duemila) sia nazionale (protocolli d’intesa, Programmi Unitari di Valorizzazione Territoriale, detti ‘PUVaT’, articolo 26 del D. L. ‘Sblocca Italia’ per progetti di recupero a fini di edilizia residenziale pubblica e iniziative di autorecupero⁶, *Federal building* per la razionalizzazione ed efficientamento degli uffici pubblici⁷ e consultazioni pubbliche) attualmente sono pochi i casi di riutilizzo portati a termine⁸. In seguito si farà un breve riassunto sullo stato di attuazione dei vari procedimenti in Regione.

In merito ai progetti di riconversione finanziati dall’Unione Europea, nonostante la programmazione dei Perifra e dei Konver sia stata un importante banco di prova in Europa, in Italia non si è saputa cogliere l’occasione in quanto la maggior parte dei comprensori abbandonati era ancora di proprietà della Difesa. Uno dei pochi casi di successo riguarda la caserma Bevilacqua di Spilimbergo (Pordenone) trasformata in un centro per imprese locali, un parcheggio ed un laboratorio per mosaico e in spazi espositivi per il Centro di Ricerca e Archiviazione della Fotografia. Tra i progetti ‘falliti’ si annovera la mancata

⁴ La posizione geografica, il contesto socio-economico, lo stato di conservazione degli edifici; il grado di contaminazione e le passività ambientali; infrastrutturazione del territorio; la qualità di gestione del progetto; il processo di pianificazione a scala urbanistica; i meccanismi di finanziamento; la qualità del *marketing* e della comunicazione.

⁵ Le strutture militari sono state suddivise in sei categorie: caserme ed aree annesse, la cui superficie dismessa ammonta a 3.716.371 mq (38%); singoli edifici militari, 3.049.570 mq (31%); fortificazioni, 1.502.661 mq (15%); infrastrutture militari (percorsi utili al passaggio dei mezzi militari e aviosuperfici), 1.176.712 mq (12%); aree militari generiche (siti di esercitazione, addestramento e altre), 184.700 mq (2%); polveriere e depositi munizioni, 181.231 mq (2%).

⁶ Contenuto nella Legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione del D.L. 133/2014 recante “Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”.

⁷ Iniziativa promossa ai sensi dell’articolo 24 del D.L. 66/2014 sulla *Spending review*.

⁸ Tra i complessi militari riconvertiti, si annoverano la parziale trasformazione dei 62.000 mq dell’ex caserma Amadio di Cormons (Gorizia) in parco pubblico (<http://www.studiotandem.it/prendiposto>), l’installazione di un parco fotovoltaico di 170 mila mq al posto dell’ex caserma De Gasperi a Vacile (Pordenone), a Trieste il riuso dell’ex caserma Duca delle Puglie (23.000 mq) a polo museale e la riqualificazione dell’ex Direzione Artiglieria (30.000 mq) a struttura museale e mercato ortofrutticolo.

riconversione dell'ex caserma Radaelli di Latisana (Udine) in un centro servizi per le imprese della nautica all'interno del progetto F.a.t.e. (*From army to entrepreneurship*)⁹.

Dopo la progressiva assegnazione delle aree militari dismesse agli enti territoriali friulani e una fase di stallo dei procedimenti di riconversione legata alla crisi del 2008, nel 2014 la creazione della *task force* di collaborazione tra Agenzia del Demanio e Ministero della Difesa sembra aver dato uno slancio verso la messa in opera di procedimenti di razionalizzazione e valorizzazione del comparto militare in abbandono.

Una prima iniziativa ha riguardato il protocollo d'intesa firmato nel dicembre 2014 a Trieste tra Agenzia del Demanio, Comune e Ministero della Difesa su 10 beni, per la maggior parte non più utili per fini militari, il cui recupero prevede funzioni commerciali, residenziali, terziarie e ricettive ai fini della rivitalizzazione e rigenerazione del tessuto urbano del capoluogo friulano. A tre anni di distanza dall'accordo, a fronte dell'individuazione delle nuove destinazioni d'uso, non sono state ancora avviate le operazioni per l'effettiva riconversione dei siti.

La seconda fa riferimento alla città-fortezza di Palmanova (UD). Nel luglio 2015 è stato siglato un accordo tra Agenzia del Demanio, Comune, MIBACT e Regione per avviare un PUVaT: sono stati individuati 21 immobili pubblici, 7 di proprietà statale e 14 dell'ente locale che presentano un alto valore storico-artistico, per un totale di 1.374.698 mq, che rappresentano più del 10% del territorio comunale (5.400 abitanti per una superficie territoriale di 13.320.000 mq). Al momento ci si trova ancora nelle fasi iniziali: dopo il riconoscimento di Palmanova quale patrimonio UNESCO (2017), la vera sfida sarà individuare una linea di azione che possa riconvertire tutti questi compendi in un Comune di così piccole dimensioni.

La terza operazione riguarda l'applicazione dell'articolo 26 del Decreto 'Sblocca Italia', grazie al quale sono stati individuati, tra 2014 e 2015, 14 immobili ex militari sul territorio italiano, tra cui due ubicati nel comune di Udine. Si tratta delle ex caserme Cavarzerani e Friuli (figura 2) le cui superfici si attestano rispettivamente a 156.046 mq e 10.505 mq. In entrambi i casi ogni prospettiva di riqualificazione è stata bloccata. Dapprima, dall'inserimento dell'ex comprensorio militare Cavarzerani nel Piano Accoglienza 2016 del Ministero dell'Interno quale centro di accoglienza per profughi; in seguito, a fronte della continuità dell'emergenza, anche nel caso della caserma Friuli è stata disposta la stessa destinazione d'uso¹⁰.



Figura 2 | Entrata dell'ex caserma Cavarzerani di Udine nel 2015, che dal 2016 è diventata temporaneamente centro di accoglienza per migranti.

Fonte: fotografia di Federico Camerin

⁹ Tra 2009 e 2011 la Regione Friuli Venezia-Giulia è stata capofila di tale iniziativa. Il Comune di Latisana (Udine) è stato individuato per un'azione pilota incentrata sulla riconversione in tre fasi distinte dei 10.000 mq della caserma Radaelli per la realizzazione di un centro servizi per le imprese della nautica. Dopo aver stanziato 3 milioni di euro con fondi regionali per la bonifica dell'area, i lavori di riconversione sono stati interrotti nel 2013 per i limiti di indebitamento imposti dal Patto di Stabilità, oltre al fatto che le aziende destinate ad insediarsi nel nuovo centro hanno dimostrato il loro disinteresse nel progetto a lavori già iniziati.

¹⁰ Attualmente l'altra caserma adibita a centro di accoglienza è la Monti di Pordenone.

Sul fronte *Federal building* si è prevista un'operazione di riorganizzazione delle attuali sedi distaccate della prefettura nella caserma Reginato di Udine, che entrerà a regime nel 2020 con una spesa di 1,6 milioni di euro finanziati dall'Agenzia del Demanio per un risparmio del canone attualmente corrisposti pari a 250 mila euro annui.

Infine si segnala che, talvolta, il procedimento decisionale sulle nuove destinazioni d'uso è stato accompagnato da una consultazione pubblica promossa dall'Agenzia del Demanio. Da metà 2016 sono state avviate tre iniziative per gli immobili ricompresi nel PUVaT di Palmanova, l'ex caserma Toti-Bergamas a Gradisca d'Isonzo (Gorizia) di 50.500 mq e infine la caserma Lamarmora di Tarvisio (Udine) di 85.326 mq¹¹. Quest'ultima, dopo essere stata temporaneamente utilizzata per far fronte all'emergenza migranti, è stata dismessa nel 2016.

4 | La caserma Trieste di Casarsa della Delizia

La caserma Trieste e l'aeroporto Francesco Baracca sorgono dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale su parte del campo di aviazione dei dirigibili realizzato a Casarsa durante la Prima Guerra Mondiale. Quattro decenni di utilizzo militare hanno segnato profondamente il territorio casarsese¹² e il sottoutilizzo della caserma (235.000 mq di superficie) è cominciato nell'aprile 1991, quando il 'Reggimento Cavalleggeri Guide' è stato trasferito a Salerno. Successivamente nella struttura si è insediato il '41° Reggimento di artiglieria Cordenons'. L'uso della Trieste sembrava confermato da importanti lavori di riqualificazione avviati nel 1994, ma con la fine del servizio di leva nel 2001 è cominciato un progressivo ed inesorabile abbandono del comprensorio militare, pur al contempo prevedendo la conservazione del contiguo aeroporto militare (Senato della Repubblica, 2003). Il trasferimento del '41° Reggimento di artiglieria Cordenons' a Sora (Frosinone) è avvenuto nel 2007 (Senato della Repubblica, 2007).



Figura 3 | Casarsa, ex-caserma Trieste, vista dell'esterno dell'edificio mensa truppa.

Fonte: fotografia di Luca Maria Francesco Fabris

Molte ipotesi sono state formulate per il possibile riutilizzo della struttura, ma è stato con il workshop internazionale di progettazione architettonica, urbanistica e ambientale *'Restarting from Bacchus and Dionysus, with the help of Oyamatsum'* organizzato dal Politecnico di Milano (settembre 2015) e la successiva presentazione dei suoi risultati presso il Padiglione 'Vino - A taste of Italy' all'EXPO di Milano 2015, che

¹¹ Le consultazioni, i cui parziali risultati sono disponibili su <http://www.agenziademano.it/opencms/it/consultazionipubbliche/>, hanno previsto la valutazione sia degli aspetti di natura urbanistica, architettonica e paesaggistica (soluzioni di recupero, riqualificazione, trasformazione, etc.), sia di quelli di natura funzionale e gestionale. Nelle proposte pervenute (ma non consultabili sul sito) dovrebbero essere stati indicati tutti i principali elementi che sostengono la fattibilità tecnica, gestionale, giuridica ed economico-finanziaria degli interventi prospettati.

¹² Negli anni Settanta del secolo scorso, la sola caserma Trieste arrivava ad ospitare più di 4.000 militari, un numero maggiore di quello dei residenti di Casarsa capoluogo tra cui erano a loro volta inclusi anche i componenti delle famiglie del personale in servizio nella caserma (ufficiale e sottoufficiali). Una presenza significativa che negli anni ha influenzato gli aspetti sociali, economici ed urbani della comunità locale, la cui economia, sino a trent'anni fa, era fortemente caratterizzata dalla presenza nel proprio ambito di una delle più grandi caserme d'Italia.

la comunità locale ha mostrato un ampio interesse per un'azione di recupero da promuovere sull'area dismessa, in modo che dal vuoto del nulla si possa attivare una trasformazione urbana attivata da nuove potenzialità in grado di intercettare la ripresa economica e migliorare il tessuto sociale della cittadina. I lavori del workshop sono ruotati attorno ai temi di EXPO 2015 ('Scienza e tecnologia per l'agricoltura e la biodiversità' e 'Cibo e stili di vita') coniugando saperi differenti quali la pianificazione urbanistica, l'architettura, il paesaggio e l'enologia per fare risaltare i valori del territorio casarsese. Le ipotesi progettuali hanno definito nuovi processi per integrare la sostenibilità in un programma che comprendesse un museo del vino e un vigneto pilota, per promuovere l'agricoltura biologica e la storia della locale cantina sociale cooperativa (una realtà viti-vinicola di scala europea) e un museo dedicato alla Guerra Fredda. I progetti presentati dagli studenti, ideati attraverso un programma transdisciplinare coadiuvato da un'equipe di esperti¹³, reiventano il recinto dell'ex caserma per definire un nuovo futuro rurale basato sul cibo di eccellenza per una società post-industriale ferita dalla crisi globale, ma capace di ricordare e preservare il proprio passato. Oggi, a due anni di distanza da questo workshop, l'Amministrazione¹⁴ ha avviato un iter burocratico attraverso la Commissione Paritetica Stato-Regioni per ottenere il passaggio della ex-caserma Trieste dal Demanio Militare all'Agenzia del Demanio, promuovendo in parallelo nuove attività didattiche e di ricerca con il Politecnico di Milano per definire in dettaglio, attraverso progetti funzionali e inclusivi, quali potrebbero essere gli scenari sostenibili per il futuro dell'area militare dismessa tenendo conto della mancanza di risorse pubbliche e della attuale crisi del settore immobiliare.

5 | Conclusioni

La trattazione sul problema della dismissione del patrimonio immobiliare destinato alla difesa nazionale è *una conditio sine qua non* per ottenere risultati positivi in termini di riconversione ovvero un'auspicabile intesa tra le amministrazioni statali e locali. Oggi, in una situazione di carenza di risorse pubbliche e di difficoltà del mercato immobiliare, è più che mai necessario il massimo concorso di tutti gli enti per assicurare un riassetto territoriale laddove giacciono le aree militari in abbandono. Le procedure di restituzione alle comunità locali degli immobili ex Difesa dovrebbero tendere ad inserirsi armonicamente nel disegno territoriale ed urbano esistente. Per l'individuazione di soluzioni articolate, ma coerenti, e per la complessità della gestione del territorio parrebbe opportuno che Ministero della Difesa, Agenzia del Demanio e gli Enti territoriali collaborino sia ad un progetto di piano generale di dismissioni e rilocalizzazioni sia alle successive singole operazioni attivando processi dai tempi certi che permettano di progettare soluzioni *ad hoc* collegate a piani di investimento innovativi che sappiano legare gli interessi d'impresa con le esigenze locali. La reinterpretazione degli spazi militari interdetti dovrebbe focalizzare l'attenzione sia sul concetto di spazio-identità, inteso come patrimonio della memoria collettiva e senso di appartenenza alla comunità, sia sulla definizione di nuove funzioni e destinazioni d'uso in cui investimenti pubblici e privati trovino un momento di sintesi e di reciproca convenienza e coesistenza.

In Friuli Venezia Giulia ci sono stati alcuni casi di recupero e anche occasioni sprecate. Il *brief* progettuale che il Politecnico di Milano propone all'Amministrazione casarsese per il futuro della ex-caserma Trieste prevede, all'interno di un recinto poroso che definisce un grande parco pubblico, un mix funzionale basato sulle potenzialità turistiche della Città del Vino (musei della memoria militare e della viti-vinocultura uniti a varie tipologie di ricettività alberghiera) e sulle potenzialità legate alle nuove imprenditorialità glocal (incubatore di start-up di ultima generazione). Il riuso della Trieste a Casarsa, date le sue dimensioni e le sue caratteristiche storiche, potrà diventare un modello di rigenerazione e progettazione ambientale pubblica integrata ad un modello imprenditoriale neo-industriale attivato dalla partecipazione privata. Un esperimento importante che sarebbe di stimolo per il riuso delle tante aree ex-militari in attesa di una nuova vita nel nostro Paese.

¹³ Per un approfondimento sui contenuti si rimanda a Fabris e Camerin (2017).

¹⁴ Intervista al Sindaco di Casarsa della Delizia dott.ssa Lavinia Clarotto del 4 settembre 2017.



Figura 4 | Vista dell'ex-area militare (2015), a destra i dormitori per la truppa.
Fonte: fotografia di Luca Maria Francesco Fabris

Riferimenti bibliografici

Baccichet, M. (2015a), “Disegno e crisi della pianificazione militare lungo la cortina di ferro: il caso del Friuli Venezia Giulia” in Baccichet M. (a cura di), *Fortezza FGV. Dalla guerra fredda alle aree militari dismesse*, Edicom Edizioni, Monfalcone (Go), pp. 11-80.

Baccichet M. (a cura di, 2015b), *Fortezza FGV. Dalla guerra fredda alle aree militari dismesse*, Edicom Edizioni, Monfalcone (Go)

Fabris L. M. F., Camerin F. (a cura di, 2017), *Ripartire da Bacco e Dioniso con l'aiuto di Oyamatsumi. Proposte sostenibili per la riqualificazione dell'ex caserma Trieste di Casarsa/Restarting from Bacchus and Dionysus, with the help of Oyamatsumi. Sustainable proposals for the renewal of former Trieste Barracks in Casarsa*, Lions Club Sesto al Reghena in Sylvis, Fossalta di Portogruaro.

Gastaldi F., Camerin F. (2017), “Processi di dismissione degli immobili militari. Temi e problemi aperti per la rigenerazione urbana in Italia”, in *Scienze Regionali*, no. 1, vol. 16, pp. 103-120.

Marmioli S. (2016), “Monte Mamaor”, in: Treu M. C., Meneghelli F. (a cura di), *Fortezze e vie d'acqua. Esperienze di recupero in Italia e in Europa*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN), pp. 207-216.

Indovina, F. (1995), “Vuoti... molto pieni”, in *Archivio di studi urbani e regionali*, no. 58, pp. 5-8.

Oliva, F. (1988), “Milano, Torino e Genova: aree dismesse e piano”, in *Urbanistica*, no. 93, pp. 104-121.

Pennino A. (2014), “Infrastrutture e aree demaniali militari a Milano tra passate e future destinazioni d'uso, sempre al servizio della collettività”, in: Neri R. (a cura di), *Caserme e aree militari*, Maggioli Editore, Milano, pp. 13-16.

Russo, M. (1998), *Aree dismesse. Forma e risorsa della “città esistente”*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.

Vaciago G. (2007), “Gli immobili pubblici... ovvero, purché restino immobili”, in Mattei U., Reviglio E., Rodotà S. (a cura di), *Invertire la rotta. Idee per una riforma della proprietà pubblica*, Il Mulino, Bologna, pp. 325-339.

Sitografia

Resoconto stenografico della seduta n. 67, Interrogazione, 4^a Commissione Permanente Difesa, Senato della Repubblica, XIV legislatura, 12 marzo 2003

<https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/89102.pdf>

Resoconto stenografico della seduta n. 114, Interrogazione Senato della Repubblica, XV legislatura, 22 febbraio 2007

[http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?](http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=Resaula&leg=15&cid=00253533&part=doc_dc-allegatob_ab-sezionetit_i&parse=si&stampa=si&toc=no)

[tipodoc=Resaula&leg=15&cid=00253533&part=doc_dc-allegatob_ab-sezionetit_i&parse=si&stampa=si&toc=no](http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=Resaula&leg=15&cid=00253533&part=doc_dc-allegatob_ab-sezionetit_i&parse=si&stampa=si&toc=no)

Presentazione e materiali dell'*Indagine conoscitiva del 25 ottobre*, disponibile su Commissione IV del Ministero della Difesa, anno 2006

http://www.camera.it/_dati/leg15/lavori/stencomm/04/indag/militari/2006/1025/s000r.htm

Presentazione e materiali dell'iniziativa *Prendi Posto*, disponibile su Studio Tandem, anno 2009

<http://www.studiotandem.it/prendiposto>

Presentazione materiali del progetto *Un paese di primule e caserme*, disponibile su Corde Architetti Associati, anni 2011-2014

<http://www.primulecaserme.it/>

Presentazione e materiali e allegati del *Documento Programmatico Pluriennale per la Difesa per il triennio 2014 - 2016*, Ministero della Difesa

https://www.difesa.it/Content/Documents/nota_aggiuntiva/01_DPP_2014_2016.pdf

Presentazione e materiali dell'indagine *Fronte Sud e cessioni, così cambia la Difesa*, disponibile su La Repubblica, 23 febbraio 2015

http://inchieste.repubblica.it/it/repubblica/rep-it/2015/02/23/news/caserme_-_quadro_nazionale-105504735/

Presentazione e materiali del *Piano accoglienza 2016. Tavolo di coordinamento nazionale*, disponibile su Ministero dell'Interno

[https://www.google.it/url?](https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiEsqKl-vrVAhUHWBQKHSKzAF0QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.vita.it%2Fattachment%2Fd601c9b0-b314-46ba-b708-d4341546c2d9%2F&usg=AFQjCNHslEyS50BmnoAfU0ECaSkedTGS5A)

[sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiEsqKl-](https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiEsqKl-vrVAhUHWBQKHSKzAF0QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.vita.it%2Fattachment%2Fd601c9b0-b314-46ba-b708-d4341546c2d9%2F&usg=AFQjCNHslEyS50BmnoAfU0ECaSkedTGS5A)

[vrVAhUHWBQKHSKzAF0QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.vita.it%2Fattachment%2Fd60](https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiEsqKl-vrVAhUHWBQKHSKzAF0QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.vita.it%2Fattachment%2Fd601c9b0-b314-46ba-b708-d4341546c2d9%2F&usg=AFQjCNHslEyS50BmnoAfU0ECaSkedTGS5A)

[1c9b0-b314-46ba-b708-d4341546c2d9%2F&usg=AFQjCNHslEyS50BmnoAfU0ECaSkedTGS5A](https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiEsqKl-vrVAhUHWBQKHSKzAF0QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.vita.it%2Fattachment%2Fd601c9b0-b314-46ba-b708-d4341546c2d9%2F&usg=AFQjCNHslEyS50BmnoAfU0ECaSkedTGS5A)

Presentazione e materiali delle *Consultazioni pubbliche*, disponibile su Agenzia del Demanio, anni 2015-2017

<http://www.agenziademanio.it/opencms/it/consultazionipubbliche/>

Ricerca e sperimentazione didattica per la valorizzazione ed il recupero delle aree degradate e dismesse nel territorio del Comune di Como

Roberto de Paolis

Politecnico di Milano

Dipartimento di Design

Email: roberto.depaolis@polimi.it

Tel: 02.23997550

Abstract

Il contributo presenta una raccolta di sperimentazioni e ricerche progettuali compiute nell'ambito dei percorsi formativi di Design del prodotto industriale presso il Polo Territoriale di Como del Politecnico di Milano aventi per oggetto la scala della progettazione degli arredi e degli allestimenti urbani e dei sistemi di comunicazione visiva, con particolare riguardo alla riqualificazione di aree urbane critiche o assoggettate a profondi processi di riorganizzazione e rifunzionalizzazione anche conseguenti alla dismissione di siti ex-industriali e dei vuoti urbani. Il contributo valorizza il ruolo del design come disciplina integrata offerta e resa disponibile a enti e istituzioni preposte alla gestione e al governo del territorio per riportare l'attenzione alla centralità degli utenti, alla percezione del paesaggio urbano come entità valoriale e identitaria e veicolo della trasmissione di contenuti culturali e socializzanti, all'incremento della fruizione creativa dei luoghi con il diffondersi di nuove pratiche d'uso, all'instaurarsi di una città della gioia attraverso la riprogettazione dello spazio collettivo della città. La varietà di interventi proposti spazia dalla scala di dettaglio del prodotto d'arredo urbano e di allestimento transitorio legato ad eventi temporanei e performativi fino a progetti strategici di comunicazione e valorizzazione alla scala territoriale e consente di documentare la ricchezza delle soluzioni proposte e la varietà nella molteplicità dei contributi originali molti dei quali confluiti in tesi di laurea. La metodologia adottata nell'elaborazione della ricerca è quella tipica del design e si inquadra in un processo di "fertilizzazione incrociata" tra ambiti che pertengono all'architettura, all'urbanistica, ai beni culturali e ambientali, alle ingegnerie, alle discipline demo-etno-antropologiche ed economico-produttive e sociali.

Parole chiave: Urban regeneration, urban projects, urban design

1 | Inquadramento disciplinare e contesto di riferimento della ricerca e degli ambiti problematici

Le ricerche condotte nell'ambito del design impiegano metodologie derivate da altre discipline e assimilate attraverso processi di ridefinizione e ricontestualizzazione che conducono ad una ibridazione di prassi finalizzate ad introdurre nel progetto di nuovi prodotti, servizi e strategie un catalizzatore di innovazione. La struttura metodologica del design consente di intervenire efficacemente anche in ambito urbano, dove è più urgente trovare risposte a nuovi bisogni o ad anticipare nuovi scenari con una velocità di risposte e rapidità di interazione con il contesto in quegli ambiti nei quali l'architettura e l'urbanistica a causa della complessità dei processi estrinseci che ne determinano la realizzazione scontano un ritardo rispetto alle aspettative delle comunità insediate. L'inquietudine crescente nell'opinione pubblica così come la frustrazione per la mancata risoluzione – che talvolta si trascina per decenni e che molte generazioni vedono trascorrere senza una soluzione concreta – di "vuoti" urbani o dismissione di ampie aree un tempo vocate alla produzione industriale ora in abbandono, intaccano profondamente quell'istanza di bellezza e di dimensione estetica del vivere, quella *venustas* di vitruviana memoria, che è imprescindibile per una collettività che nella forma urbana vuole non soltanto abitare ma anche riconoscersi e, responsabilmente, tramandare alle future generazioni. L'esperienza didattica integrata con attività di ricerca condotta nel corso di laurea in design del prodotto industriale orientamento arredo presso il Polo territoriale di Como del Politecnico di Milano si colloca in questo contesto, esemplare per essersi potuta sviluppare con un serrato confronto tra esigenze dei cittadini e riconfigurazione degli assetti morfologici, tipologici e tecnologici del paesaggio urbano, sperimentando la progettazione di prodotti-servizi per la città che, utilizzando strumenti e metodi transdisciplinari (analisi urbana, ricerca sociologica e

antropologica, scenaristica di design, attenzione alle nuove tecnologie e alla sostenibilità ambientale, ecc.) è divenuto catalizzatore di partecipazione sociale, mettendo al centro gli utenti e le loro esigenze. Agli elementi tradizionali dell'arredo urbano, quali sedute, pensiline, contenitori, indicatori e supporti di segnaletica, apparecchi d'illuminazione, delimitatori e dissuasori, ecc. - sostanzialmente "atopici" perché ideati per luoghi indifferenziati e collocati nello spazio urbano spesso a catalogo, indifferenti al contesto e alle preesistenze ambientali - si affaccia un nuovo concetto di oggetti metropolitani, dispositivi urbani declinati alla scala sistemica, segni nel territorio che veicolano una forte identità dei luoghi capaci da una parte di valorizzare le caratteristiche dello specifico contesto, dall'altra di tenere conto delle potenzialità delle risorse creative e produttive locali (artigianali, industriali, economiche, storiche, culturali, ecc.) che di quel territorio sono specifica espressione e tradizione da conservare e tramandare alle future generazioni.



Figura 1 | Analisi e mappatura dei processi di elaborazione concettuale e analisi di *benchmarking* compiuti nelle varie aree degradate analizzate. Schemi concettuali dell'analisi e riferimenti a *best practices*, progetto di F. Roverato, F. Pizzi, V. Tomezzoli, M. Rougeaux (in alto); Analisi delle problematiche e delle criticità riscontrate nel parterre antistante l'Hotel Due Corti, progetto di M. Mugnai, M. Pocobelli, G. Rizzato, V. Vivaldi (in mezzo a sinistra); Mappa concettuale per una città interattiva, progetto di G. Salvadori, E. Monzani, P. Maggi, A. Triglia (in mezzo a destra); Analisi urbana e nuovi scenari d'uso dell'area di piazza Verdi, tra la ex-Casa del Fascio, il Teatro Sociale e l'abside del Duomo, progetto di Jessica Baccarin, Anna Giovenzana, Alejandra Iturri Soliz, Pasquale Lauria (in basso a sinistra). Successivamente su quest'area e il sistema spazi aperti l'Amministrazione Comunale ha indetto un concorso di progettazione ed ha proceduto alla riqualificazione delle piazze; Analisi dei flussi e dei transiti per tipologia di utenti dei giardini antistanti il Palazzo di Giustizia, la ex-chiesa di San Francesco - Fondazione Antonio Ratti, lungo le mura medievali meridionali. Progetto di Marina Biblioteca, Milena Boni, Qi Chen, Valentina Blandino (in basso a destra).

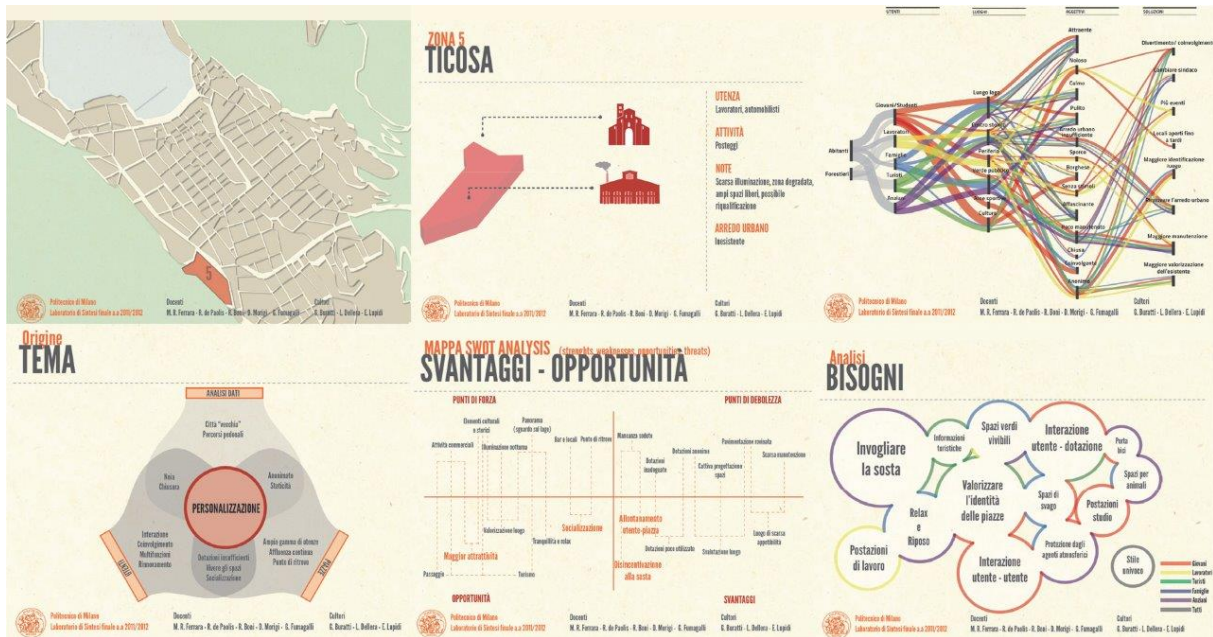


Figura 2 | Diagrammi relativi ad analisi urbana, lettura morfologica, analisi quali-quantitative, indagini con utenti e interviste, analisi SWOT, analisi dei bisogni, riclavorazioni, visualizzazione dati e mappatura concettuale dei dati raccolti, definizioni del brief di progetto. Progetto di Pegah Janghorban, Davide Quagliani, Nicolò Romagnolo, Laura Vassena.

Di seguito si elencano gli ambiti problematici proposti che hanno preceduto l'individuazione degli ambiti territoriali di intervento, cui si è pervenuti anche sulla scorta di laboratori *outdoor* che hanno coinvolto la popolazione residente, attraverso interviste, video, questionari, ecc. in una attività di raccolta, memorizzazione e reinterpretazione contemporanea e partecipata al destino e allo sviluppo degli ambienti urbani anche con azioni di denuncia delle problematiche più urgenti.

Active welfare: prevenzione e cura della salute, assistenza alle utenze deboli, sostegno alla fragilità, città accessibile e partecipata a misura di bambino, di anziano, di disabile, progettare per un'utenza ampliata e le fragilità sociali, emarginazione e inclusione.

Connecting places: contrastare il degrado delle aree dismesse e le dinamiche di abbandono degli spazi collettivi della città, rivalutare le connessioni, le ricuciture del tessuto urbano restituendoli alla dimensione civile e collettiva, percorsi di riannodamento tra luoghi fisici e fruizione urbana.

Food and agricultural: ripensare all'alimentazione e al cibo come risorsa della prossimità, da connettere con i luoghi della produzione al di fuori delle regole del mercato globale, rivalutando la filiera locale garantendo l'accessibilità dei prodotti agroalimentari avvicinando produttori e consumatori alla valorizzazione dei caratteri enogastronomici del territorio anche grazie ad esperienze di tipo didattico, culturale e di autoproduzione (orti urbani, serre, ecc.), connessioni tra rurale e urbano.

Multi-mobility: il problema della mobilità sostenibile va affrontato implementando il servizio pubblico aumentandone la qualità, quantità e accessibilità, definendo nuove formule di fruizione ad alto contenuto prestazionale, affinché il servizio pubblico, attraverso nuovi servizi, nuove interfacce, nuove modalità d'uso che valorizzino anche la dimensione conviviale e le relazioni sociali, sia percepito come una risorsa efficacemente alternativa al trasporto privato individuale.

Allestimenti urbani: il ricorso al prototipo di architetture leggere, reso possibile dagli strumenti del progetto generativo parametrico offre importanti opportunità di "allestire" temporaneamente lo spazio urbano costituendo un'occasione per intervenire creativamente con installazioni leggere (tessili, coperture, strutture smontabili e collassabili) che stravolgono la percezione consolidata dei luoghi, strumento di sollecitazione della curiosità e di gestione dell'imprevisto come catalizzatore di rinnovamento del contesto.

Wayfinding Design and Accesibility: il design può aiutare a creare sistemi di orientamento per un'utenza ampliata, non soltanto per utenti normodotati. Con *wayfinding accessible design* si intende indicare il progetto grafico, visivo, tattile, materico e sensoriale che rappresenta un supporto all'orientamento nello spazio, nell'ambiente naturale e nel territorio per l'utente "diversamente abile".

Servizi urbani per il turismo: servizi essenziali per un turista e le sue esigenze, anche fisiologiche, oppure anche soltanto per il cittadino. L'assenza di servizi igienici pubblici ad esempio o di bagni con servizi doccia/ristoro/igiene personale rappresenta una sfida per il progettista per trovare nuove soluzioni che si inseriscano in maniera discreta valorizzando l'ambiente.

Comunicazione visiva integrata: la città pullula di comunicazione ma questa è spesso s coordinata e confusionaria, anche perché soggetta ad autorizzazioni e iniziative degli enti più disparati. Un progetto di coordinamento dell'immagine coordinata della città non può che favorire la comprensione e la lettura della città e del suo patrimonio storico-artistico e la valorizzazione ambientale, naturale e paesaggistica.

Aree di sosta e di ristoro: Spesso la fruizione della città contrasta con la fatica che le percorrenze tra i vari luoghi comportano. Attrezzare area di sosta per il riposo, la lettura, favorendo l'incontro, la conversazione e la interazione tra le persone, definendo spazi per la percezione visiva dello spettacolo naturale e architettonico è un tema pertinente l'arredo.



Figura 3 | Tintostamperia TICOSA: analisi storica documentale, fotografica e d'archivio, planimetria assetto dell'insediamento industriale al 1919, vista aerea del fabbricato a "C", demolito nel 2007, l'edificio tutelato come reperto di archeologia industriale a struttura in conglomerato cementizio armato "Santarella", l'attuale stato di degrado.

Analisi compiute da Pegah Janghorban, Davide Quagliani, Nicolò Romagnolo, Laura Vassena, Francesca Durini.



Figura 4 | A sinistra: Concorso a inviti indetto dal Comune di Como nel 1993, per il ridisegno urbanistico del Comparto S. Rocco-S. Rocchetto-Scalo FF.SS., progetto di Roberto Gabetti e Aimaro Isola, modello; a destra: progetto di Marco Casamonti per la società olandese Multi Development, 2007.

2 | Obiettivi didattici e individuazione degli ambiti territoriali di intervento

La didattica ha avuto l'obiettivo di verificare sperimentalmente l'approccio disciplinare ibridato tra architettura, design, ingegneria e ambiente. Un campo di intervento – lo spazio collettivo della città – carico di stratificazioni di senso storicamente consolidate, particolarmente suscettibile alla sperimentazione di un approccio multidisciplinare tipico della contemporaneità, caratterizzato da una “fertilizzazione incrociata” frutto delle molteplici influenze provenienti dagli ambiti della sociologia dei processi culturali e comunicativi, dalla diffusione delle pratiche sociali indotte dai *social network*, mutate su un contesto storicamente consolidato, quale è appunto lo scenario evolutivo dello spazio urbano.

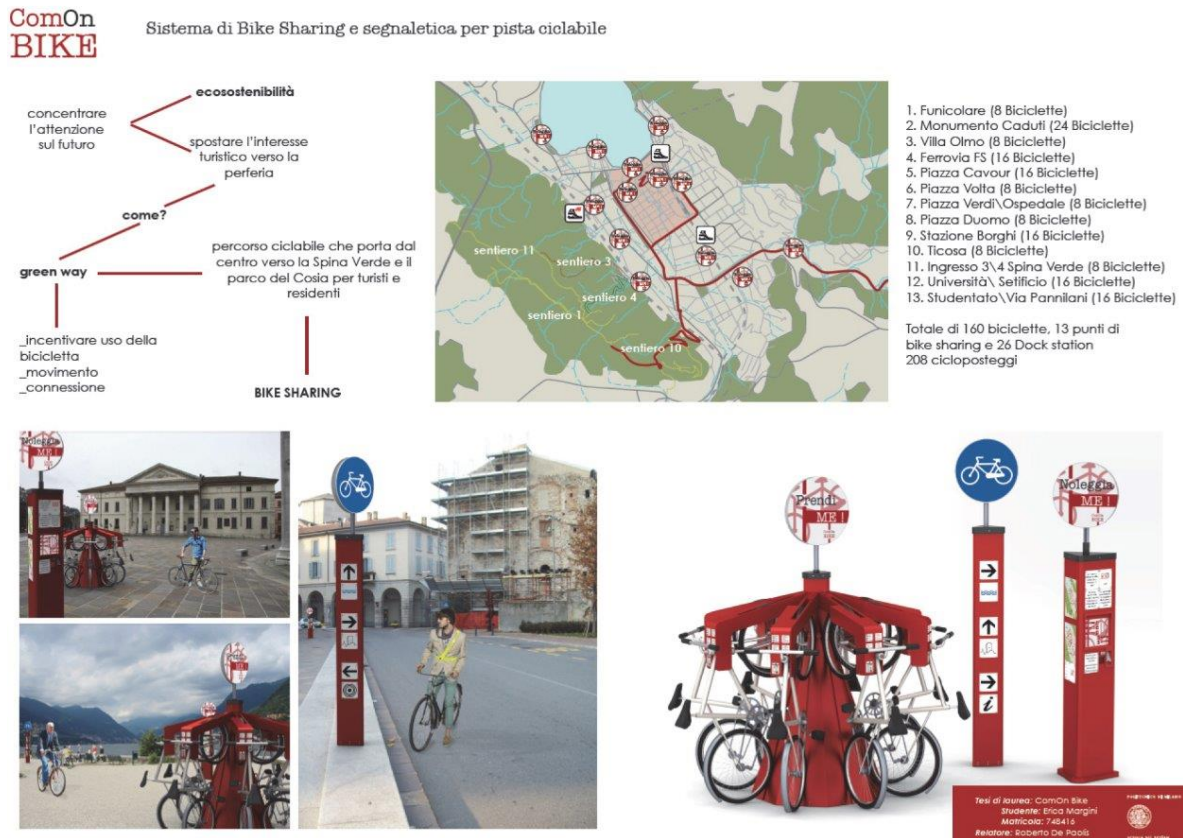


Figura 5 | “ComOn BIKE” Sistema di Bike Sharing e segnaletica per pista ciclabile. Progetto di Erica Margini.

L'approccio metodologico con il quale sono state affrontate le tematiche è stato sviluppato:

- partendo e proponendo il punto di vista dei soggetti e delle comunità direttamente coinvolti (*user/ community centred design*)
- individuando categorie di utenti (*target/ audience*)
- operando una attenta lettura e restituzione dell'ambiente e del territorio, della stratificazione storica dei significati e dei valori che sono stati trasmessi e giunti fino a noi per rappresentare lo stato di fatto delle situazioni (*visualizing/ representation*)
- mettendo in gioco le proprie capacità creative di risoluzione dei problemi (*problem solving*) e di comunicazione proponendo nuovi scenari (*visioning / building scenarios*)
- delineando nuove narrazioni e tracciando linee interpretative di sviluppo (*storytelling/ draft storyline*) che facessero leva sull'immaginario collettivo, sull'intelligenza delle emozioni, sull'interpretazione di culture.

Si è trattato di un design di oggetti “relazionali” che connette luoghi, persone, istituzioni, microinvasivo ma pervasivo, che individui strutture e sistemi-prodotto, artefatti comunicativi e allestimenti come agenti e sistemi attuatori di riqualificazione e di rinnovamento, vettori di trasformazione dell'artificiale, capaci di diffondere intelligenza, bellezza, servizio, nell'ambiente, mettendo a disposizione delle comunità il portato degli avanzamenti e ricerche sia nel campo scientifico-tecnologico quanto delle discipline artistico-umanistiche, capace di riscattare e contrastare il degrado, l'abbandono, la residualità, la frattura, il non-senso e le contraddizioni dei non-luoghi della città contemporanea.

L'esperienza didattica condotta ha coinvolto oltre 200 studenti a partire dall'a.a. 2011/12 e fino all'a.a. 2013/14 ed è stata condotta, oltre che dall'autore, dai docenti Maria Rita Ferrara, Roberto Boni, Danilo Morigi, Nicola Crea, Gabriele Fumagalli e dai cultori della materia Giorgio Buratti, Luca Dellerà e Emanuele Lupidi.

Gli studenti hanno lavorato su 10 siti della città, dapprima in gruppo e poi individualmente.

Le aree di Como individuate sono state:

- 1) piazza Cavour
- 2) il lungolago dall'Hangar dell'Aeroclub e la passeggiata verso la neoclassica Villa Olmo;
- 3) gli spazi aperti di Piazza Vittoria e la Porta Torre medioevale;
- 4) le mura medioevali ed i giardini lungo viale Varese;
- 5) i giardini a lago, il monumento ai caduti futurista di Antonio Sant'Elia e il Tempio Voltiano eclettico-storicista di Federico Frigerio;
- 6) il Castel Baradello e le alture della Spina Verde
- 7) l'area dismessa ex-Ticosa e il raccordo tra la zona universitaria di Sant'Abbondio e il borgo storico della via Milano;
- 8) il sistema di spazi aperti della piazza Verdi con la ex Casa del Fascio di Giuseppe Terragni, l'abside del Duomo e il pronao del neoclassico Teatro Sociale
- 9) la piazza del Popolo e le aree verdi residuali tra gli impianti viabilistici, ferroviari e le fermate dei bus;
- 10) il lungo fiume nella valle del Cosia e la via Pannilani con le residenze universitarie.

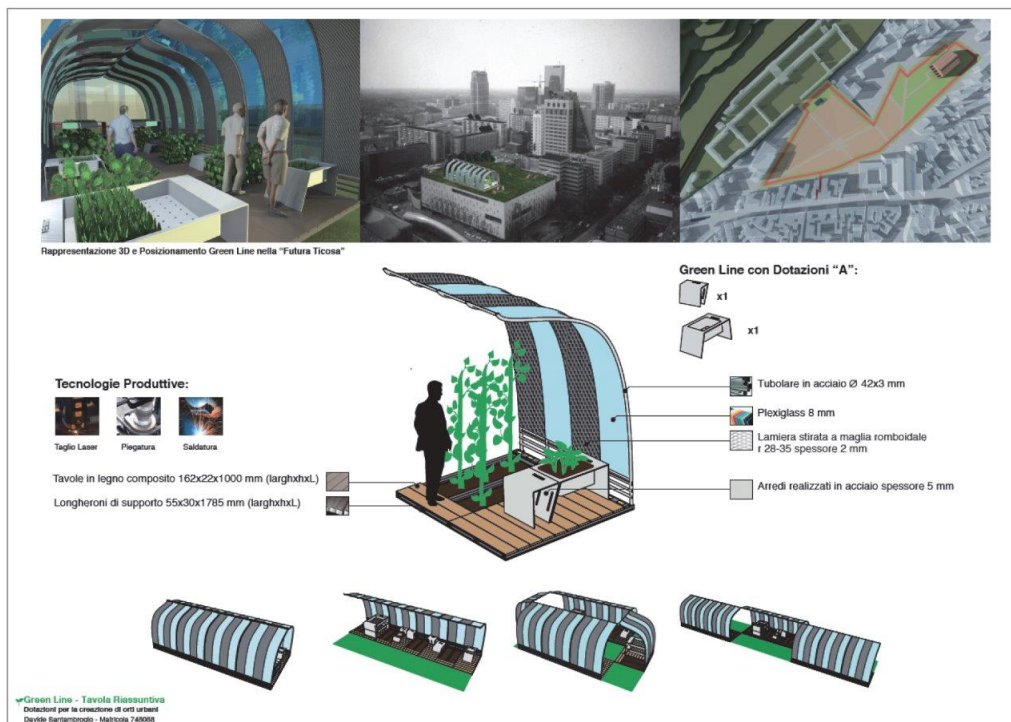


Figura 6 | "Green Line", progetto per dotazioni per la creazione di orti urbani nell'area ex-Ticosa. Progetto di Davide Santambrogio.

3 | Processo metodologico e articolazione in fasi

Gli strumenti e i metodi di indagine hanno riguardato: lettura dell'ambiente e della realtà fisica della città e dei comportamenti, analisi quali-quantitativa dei punti di forza, criticità e opportunità riscontrate, analisi dei settori merceologici e delle potenzialità tecnologico-produttive anche con riguardo ai distretti industriali tipici del territorio comasco (tessile e legno-arredo), indagini con utenti e amministrazioni coinvolte, costruzione di scenari di evoluzione e generazione di *concept*, raccolta di *best-practice* e attività di *benchmarking*, definizione dei *brief* di progetto, sviluppo di progettazione di dettaglio costruttivo, disseminazione dei risultati con eventi dedicati (mostre, esposizioni, dissertazioni, tesi di laurea, presentazione degli esiti a *call for paper* o partecipazione a convegni, pubblicazioni).



Figura 7 | “Ticosas.Villaggio Urbano”. Progetto per la rivalutazione dell’area ex-Ticosas e aree limitrofe, creazione di spazi per lo svolgimento di spettacoli, laboratori, punti di ristorazione, strutture mercatali temporanee, luoghi per l’arte, connessioni con il tessuto urbano e l’insediamento universitario. Progetto di Fabrizio Cimò, Erika Distefano, Elisa Erbetta, Francesca Durini.

Questa sintesi ha prodotto una nuova generazione di elementi e sistemi d’arredo progettati per rispondere ad esigenze emergenti nella vita di relazione dei cittadini e alle rinnovate istanze di fruizione estetica, comunicativa, relazionale ed esperienziale dei luoghi del vivere contemporaneo.

L’ipotesi di lavoro è stata verificare come l’approccio del design nell’ambiente urbano, affrontato secondo una metodologia induttiva a partire dalle condizioni contestuali e situate possa contribuire, attraverso il sistema degli oggetti, a generare nuove significazioni dello spazio della città, per creare benessere e qualità della vita nello scambio di relazioni. La scala oggettuale e di dettaglio è stata una componente imprescindibile delle strategie progettuali volte ad elevare qualitativamente il valore percepito dello spazio antropizzato e le sue ripercussioni sull’ambiente naturale, sempre più orientato alla sostenibilità e all’uso consapevole delle risorse energetiche.

La finalità didattica è stata quella di trasferire agli studenti coinvolti nel laboratorio la consapevolezza di una progettazione mirata al contesto, che potremmo chiamare “design situato” perché attento alle peculiarità del sito, del contesto, del paesaggio, del *genius loci* pur introducendo nelle proprie determinazioni morfologiche, tipologiche e tecnologiche i fattori di innovazione desunti dall’avanzamento delle culture ingegneristiche, energetiche e dei materiali.

Il lavoro è stato organizzato in fasi.

La prima fase di analisi e di ricerca pre-progettuale, effettuata anche sul campo, ha avuto l’obiettivo di acquisire informazioni dello stato di fatto e dell’individuazione di situazioni critiche rilevate nel contesto urbano e ambientale, accoppiando gli strumenti classici del rilevamento e della rappresentazione cartografica a quelli tipici dell’analisi multifattoriale sociale, quali interviste a campioni di utenti, individuazione del target di riferimento, riprese video, sondaggi, utilizzo di social network e partecipazione a *focus group*. All’individuazione dei siti ha corrisposto la costruzione di scenari di riferimento, scaturiti dalle analisi SWOT effettuate, individuando, per ciascun campo analizzato, i punti di forza e di debolezza, le minacce e le opportunità.



Figura 8 | “CO modO” Sistema di Arredo Urbano modulare. Progetto di Nicolò Romagnolo.

In sintesi la fase di analisi è stata articolata in:

- analisi del contesto urbanizzato, territoriale e ambientale
- studio dei *trends* a medio e lungo termine, relative al design europeo (moda, grafica, prodotto, arte, trasporti e mobilità, cibo, tempo libero, *entertainment*, ecc.,);
- studio di *best practises* in aree urbane dove l’approccio *design oriented* è più sviluppato
- analisi ergonomica dei requisiti d’uso dei prodotti, *user centred design* e diversi approcci nei vari paesi europei e nelle culture extra-europee (*Ethnographic study*);
- analisi merceologica e metaprogetto, individuazione dei bisogni dei consumatori; indagini sugli utenti finali (*target*); raccolta di informazioni su stampa settoriale e specialistica, analisi di *benchmarking*, analisi merceologica e settoriale su prodotti, processi e tecnologie di produzione, materiali, semilavorati, componenti e processi di nobilitazione; ricostruzione di genealogie evolutive di sistemi di oggetti; analisi delle potenzialità tecnologiche e delle risorse aziendali dei distretti produttivi; analisi dell’offerta del sistema fieristico settoriale di riferimento e anche di settori estranei a quello osservato; analisi dei competitors.



Figura 9 | “sTREEt” Spazio per l’attesa. Pensilina ed elemento di seduta alimentato con fonti energetiche sostenibili con dotazioni interattive a servizio degli utenti in attesa. Progetto di Laura Vassena.



Figura 10 | “T-COSA?”, progetto di riqualificazione dell’area ex-Ticosa, informato ai principi di maggior partecipazione dei cittadini, instaurando processi laboratoriali di autocostruzione e recupero materiali dismessi anche in collaborazione con associazioni di ciclofficine, definendo aree di sosta con attrezzature verdi, realizzando percorsi sonori sensibili al transito delle biciclette nella pista ciclabile di attraversamento e collegamento con il contesto urbano. Progetto di Erika Distefano.

Al termine della fase di analisi tutte le informazioni raccolte hanno costituito la base per la formulazione di un *brief* di progetto che ha determinato il sistema di requisiti attorno ai quali i gruppi hanno definito i diversi scenari di riferimento, articolati attorno alle seguenti tematiche:

- incremento e potenziamento della vocazione turistica della città (accentuazione dell’identità e attrattività internazionale);
- la città interattiva; la città come luogo di incontro, socializzazione e integrazione (moltiplicazione delle opportunità di relazione e scambi);
- la riappropriazione dello spazio pubblico (contro la desolazione dello spazio aperto) con strutture ambientalmente ed energeticamente sostenibili;
- valorizzazione e rafforzamento delle relazioni tra lo spazio urbano ed il lago e i corsi d’acqua (l’affaccio a lago, i bacini idrici torrentizi e affluenti)
- riqualificazione del lungolago e delle presistenze monumentali storiche e moderne (il Neoclassico e la città del razionalismo)
- il recupero delle aree dismesse (riconnettere i vuoti urbani con il tessuto costruito)
- riorganizzazione degli spazi per la sosta e la fruizione del paesaggio naturale
- valenza sociale della dotazione di infrastrutture per il ricovero e l’accoglienza di un’utenza disagiata e creazione di strutture per il tempo libero rivolta alla terza età
- riorganizzazione della mobilità a basso impatto ambientale.

Ogni sito ha prodotto possibili scenari di riferimento corrispondenti ad altrettante visioni future di possibili sviluppi che hanno generato una pluralità di *concept*, cui gli studenti hanno atteso nella seconda fase di elaborazione concettuale.

Infine nella terza fase, dedicata allo sviluppo del progetto costruttivo, gli studenti hanno elaborato individualmente, a partire dal *concept* di gruppo, singole proposte progettuali arrivando alla progettazione di dettaglio costruttivo ed elaborando modelli di studio delle opere progettate. Gli esiti progettuali hanno prodotto una pluralità tipologica difficilmente riconducibile ad un’unica categoria e in tal senso confermando che, per quanto disciplinarmente i processi e metodi del design siano i medesimi, non possa costituirsi un’unica via espressiva al design situato.

4 | Risultati raggiunti ed esiti della ricerca-didattica

In sintesi è possibile raggruppare i risultati ottenuti intorno alla seguenti tipologie di intervento corrispondenti alle aree individuate:

1. creazione di aree verdi attrezzate in piazza Cavour, panchine ludiche morfologicamente articolate nello spazio, chioschi per innamorati romantici, punti informativi per turisti, corpi illuminanti con pannelli informativi alimentati da pannelli fotovoltaici
2. passeggiata di Villa Olmo riarredata con sedute trasformabili dagli utenti, punti di stazione per artisti e paesaggisti, fontane della memoria dei mestieri e del lavoro, pensiline utilizzando membrane metalliche e memoria di forma, passeggiata alternativa percorribile su zattere sull'acqua e zone di soste e raccoglimento ;
3. ridisegno di Porta Torre con strutture che valorizzano l'integrazione etnica e sociale, pensiline per l'attesa dei bus, attrezzature spaziali per favorire il ricovero, la socializzazione e l'integrazione dei clochard e di un'utenza disagiata
4. viale Varese segnato da fornic di passaggio intelaiati con tensostrutture, sedute ludiche rivolte ad un'utenza delle scuole di infanzia;
5. i giardini a lago e l'area monumentale corredata di postazioni interattive per proiezioni personalizzate sulle facciate esterne, bolle-spazio temporanee per l'aggregazione giovanile protetta, sistemi per il fitness e l'esercizio ginnico all'aria aperta
6. il Castello Baradello e le alture della Spina Verde, sistema di osservazione di inquadrature personalizzate dello scenario paesaggistico e del panorama del lago, riqualificazione dell'area di sosta dei visitatori
7. riqualificazione dell'area ex Ticosa con sistemi di sedute per skatepark , riscio per lo studio individuale, sedute/striscioni urbani per graffiti, panchine con abatjour integrata e seduta in legno riscaldato, creazione di una pista ciclabile con percorso sonoro interagente, realizzazione di laboratori per autocostruzione, strutture mercatali, aree verdi di sosta, creazione di orti urbani
8. sistema di spazi aperti della piazza Verdi riarredato con sistemi integrati di pensiline/sedute, creazione di un sistema-prodotto servizio di *bike/sharing*, con punto di raccolta, totem, segnaletica coordinata, sedute dotate di grafica idrocromica, punti di ricarica ginnica di dispositivi portatili elettronici
9. piazza del Popolo e le aree verdi residuali trasformato in museo sensoriale ed esperienziale delle forme d'acqua
10. valorizzazione delle sponde e dei percorsi pedonali del lungo fiume Cosia e della zona residenze universitarie degli studenti con costellazione di corpi illuminanti ruotanti e canali d'acqua luminosa.



Figura 11 | Mostra finale dei progetti del Laboratorio di Sintesi Finale tenutasi presso lo spazio mostre del Polo territoriale di Como del Politecnico di Milano,.

Riferimenti bibliografici

- Bosoni G., Rebaglio A., Scullica F. (a cura di, 2012), *The contemporary Interior Landscape*, Abitare, Milano.
- Caniggia G. (1963), *Lettura di una città: Como*, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma.
- de Paolis R. (2009), *Design a Como. L'impatto del sistema design politecnico nel distretto comasco*, New Press, Como.
- de Paolis R., Ferrara M., Morigi D. (2014), "Happiness in the city. Experimental teaching and research in the methodological design of the collective space of the city", in Bovati CM., Caja M., Floridi G., Landsbergities M. (a cura di), *City in transformation. Research & Design*, Il Poligrafo, Padova, pp. 351-369.
- de Paolis R. (2017), "Strategic Design for the Enhancement of Cultural Itineraries and Related Territories. "Via Regina": A European Cultural Itinerary", in Amoruso G. (a cura di), *Putting Tradition into Practice: Heritage, Place and Design*, Springer, Cham.
- Florida R. (2002), *L'ascesa della nuova classe creativa*, Mondadori, Milano.
- Gausa M., Guallart V., Müller, Soriano F., Porras F., Morales J. (ed.) (2003), *The metapolis dictionary of advanced architecture: city, technology and society in the information age*, Ingoprint, Barcelona.
- Gianoncelli M. (1975), *Como e la sua convalle: indagine storica sull'origine ed evoluzione urbanistica dei borghi e Corpi santi di Como*, New Press, Como.
- Mau B. (2004), *Massive Change*, Phaidon, London.
- Rowe C., Koetter F. (1981), *Collage City*, Il Saggiatore, Milano.

Imbarcazioni a fine vita in zone costiere degradate. Ipotesi di riutilizzazione e riciclo di unità nautiche e suoli

Maria Maccarrone

Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: *mariam@iuav.it*

Abstract

L'ordine economico e geopolitico degli ultimi anni ha prodotto modificazioni nell'aspetto e nell'uso di alcune zone costiere che sono diventate luoghi degradati e di abbandono anche per la presenza di barche a fine vita, unità da diporto, piccole e grandi navi ritenute non più interessanti. Questi relitti inquinano terra ed acqua, compromettendo la salute e la sicurezza delle comunità locali. Il fenomeno è allarmante per l'incidenza e l'impatto su società e natura. Che fare? L'insieme delle imbarcazioni a fine vita costituisce comunque un originale patrimonio nautico che può essere trattato attraverso approcci eco-sistemici innovativi che trasformino tratti costieri degradati in paesaggi rigenerati, sostenibili e democratici.

Parole chiave: Urban theory, heritage, waterfront & harbors

La pratica dell'abbandono di imbarcazioni a fine vita

L'argomento è ampio, dalle implicazioni complesse per l'incidenza sulla società e per l'impatto sulla natura. È oggetto della trattazione indagare il fenomeno dell'abbandono delle imbarcazioni in rapporto ai principali contesti costieri degradati e proporre dei possibili nuovi cicli di vita per unità nautiche desuete su suoli depauperati.

Al confine tra l'ambiente acquatico e quello terrestre, la zona costiera vive il perenne rapporto tra uomo e natura nel fornire servizi e benefici per le comunità. Negli ultimi anni i rapidi cambiamenti geopolitici e sociali, le migrazioni con tutto il carico di umanità, la fragilità degli ecosistemi stanno mutando anche i modi di vivere il rapporto con la costa, modificando l'aspetto originario dei suoli e creando spesso complesse forme di abbandono come nel caso di relitti di imbarcazioni arenate. Molti margini costieri degradati, infatti, portano il carico di questi ingombranti avanzi ritenuti non più interessanti dalle *societas* che tanto assimilano e parimenti rigettano. Nel caso di specie, si tratta di resti di tipologie varie di natanti, unità da diporto, stampi di costruzioni desuete arenati sulle coste o accatastati in luoghi di fortuna, relitti di mezzi navali faticosamente censibili affondati per avaria o deliberatamente inabissati. Secondo una stima della Commissione Europea, le unità obsolete da diporto di piccola dimensione ammontano a circa 25.000 per anno, pari a 1-2% del totale, di cui il 95% sono costruite in resina rinforzata che, mediante un processo termoindurente con fibra di vetro e/o carbonio, sono difficilmente riciclabili (European Commission DG Environment, 2011). Molte di queste unità desuete occupano contesti in sé degradati, anche a seguito di un utilizzo spesso inadeguato ed inefficiente della costa e di lacunosi interventi da parte di amministrazioni pubbliche. Così resti di natanti ingombrano porzioni di coste, porti e cantieri in attesa di provvedimenti, depauperano gli ecosistemi ed alterano la percezione del paesaggio, sovraccaricandolo del peso del rudere. È il caso delle barche di migranti accatastate in luoghi temporaneamente destinati dalle amministrazioni al loro ricovero, come a Lampedusa (Figura 1), dove tuttavia le carene dei relitti si trasformano spesso in tavolozze dipinte di sogni come pure a Portopalo di Capo Passero sulla costa meridionale della Sicilia (Figura 2). Questa pratica di abbandono si evolve in una visione altra capace di reinventare oggetti e luoghi. Il relitto diventa «un frammento galleggiante di spazio, un luogo senza luogo, che vive per se stesso, che si auto-delinea» (Michel Foucault, 1998) in grado di raccontare quel che accade e di cui siamo partecipi.



Figura 1 | Deposito temporaneo di carrette dei migranti. Lampedusa, Italy
Fonte: Maria Maccarrone



Figura 2 | Carena di imbarcazione dipinta da sogni. Portopalo di Capo Passero, Italy
Fonte: Maria Maccarrone

Il fenomeno dell'abbandono dei mezzi nautici è palese anche nel caso delle grandi navi adibite alla navigazione marittima, navi da carico, mercantili, petroliere, navi da crociera o traghetti che, giunte ad una vita media di trent'anni, per ragioni economiche vengono condotte nella maggior parte dei casi in zone povere del pianeta destinate alla dismissione e al recupero di materiali come l'acciaio. Secondo i dati elaborati da organizzazioni mondiali, nel 2016 sono state smantellate 862 navi a fine vita nel mondo, di cui 87% dell'India, Bangladesh, Pakistan, Mauritania, regioni che per i bassi prezzi di mercato e per la non osservanza delle regolamentazioni internazionali sono ancora la destinazione principale del tonnellaggio obsoleto di navi negli ultimi due decenni, con notevoli ripercussioni sull'ambiente e sulla salute (Shipbreaking Platform, 2016). Tali ambiti costieri sono contaminati da ingombranti mezzi nautici che arrivano per spiaggiamento, trasportati da rimorchiatori fino al limite delle zone limose e lì abbandonati alle flebili correnti di marea che trascinano lo scafo fino a riva dove una moltitudine di uomini-formica si adopera per smembrare il mezzo arenato. Qui, i resti di natanti diventano materia di organizzazione geografica dei luoghi, tra la dimensione antropica e gli elementi naturali. La più grande area dedicata alla demolizione degli scafi è il sito di Alang sulla costa del Gujarat nell'Oceano Indiano, che si estende per circa 7 miglia, con quasi 160 luoghi deputati al riciclaggio e 30.000 persone stimate coinvolte (Figura 3). Questa pratica di disassemblaggio si ripete in luoghi che presentano caratteri morfologici e sociali analoghi, come le distese fangose di Nouadhibou sulla costa della Mauritania (Figura 4), o il sito di Chittangon in Bangladesh (Figura 5-6).



Figura 3 | Una parte del sito di Alang sulla costa del Gujarat, India
Fonte: Google2017



Figura 4 | Spiaggiamento di navi a fine vita a Nouadhibou, Mauritania
Fonte: Google2017



Figura 5 | Tratti del sito di Chittagong, Bangladesh
Fonte: Google2017



Figura 6 | Uomini a lavoro nel sito di Chittagong, Bangladesh
Fonte: Edward Burtynsky

L'Organizzazione Internazionale Marittima ha adottato nel 2009 la 'Convenzione di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente', con cui il riciclaggio è stato definito come «l'attività di demolizione totale o parziale di una nave presso un impianto destinato al riciclaggio delle navi al fine di recuperare componenti e materiali per il trattamento e il riutilizzo, prestando al contempo attenzione ai materiali pericolosi e di altro tipo, comprese le attività associate quali lo stoccaggio ed il trattamento di componenti e materiali sul posto, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati». È stato altresì disposto che ciascuna nuova nave debba avere a bordo un inventario dei materiali pericolosi a cui riferirsi durante le fasi di movimentazione per lo smantellamento (Hong Kong International Convention, 2009). Ciononostante, solo una frazione del totale di navi smantellate nel mondo è a tutt'oggi gestita in modo sicuro e sostenibile. Nel 2016, la Commissione Europea ha elaborato una prima lista di 18 cantieri, invero solo il 35% dell'obiettivo di capacità di riciclaggio delle navi, autorizzati ad effettuare attività di demolizione navale in Europa in quanto valutati sicuri per i lavoratori e compatibili con l'ambiente.

Ipotesi per rigenerare unità nautiche a fine vita e suoli costieri degradati

L'insieme delle imbarcazioni a fine vita costituisce, comunque, un originale patrimonio nautico che può essere trattato attraverso approcci eco-sistemici finalizzati a cercare soluzioni innovative e favorire la trasformazione di tratti costieri degradati in paesaggi sostenibili e democratici. Gli ambiti costieri sono una risorsa vitale, ma anche limitata che va tutelata dai bruschi cambiamenti causati dall'azione umana. Gli orientamenti comunitari indicano una politica marittima integrata nella pianificazione costiera allo scopo di «garantire che la pressione collettiva di tutte le attività sia mantenuta entro livelli compatibili con il conseguimento di un buono stato ecologico e che non sia compromessa la capacità degli ecosistemi marini di reagire ai cambiamenti causati dalle attività umane, contribuendo nel contempo all'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini da parte delle generazioni presenti e future» (DIRETTIVA 2014/89/UE). La pianificazione sostenibile dello spazio marittimo deve pertanto tenere conto delle interazioni terra-mare per la conservazione dell'ambiente di vita, la fragilità degli ecosistemi costieri, e i fattori sociali ed economici. Per questo si ritiene necessario includere la questione dei mezzi nautici a fine vita abbandonati su zone costiere degradate, non ancora oggetto di prassi progettuali, dentro al governo del territorio al fine di assicurare un uso responsabile delle risorse naturali vitali e delle implicazioni sulle azioni umane come diritto comune, specialmente in contesti apparentemente marginali.

La rigenerazione delle imbarcazioni a fine vita e dei suoli degradati implica cimentarsi in modo integrato e sinergico in pratiche e tecnologie in grado di produrre benefici ambientali, economici e sociali, innovando anche processi gestionali e di *governance*. È un'attività che richiede misure adeguate per proteggere l'ambiente marino, garantire una gestione sicura e sana dei rifiuti pericolosi e assicurare gli standard di salute e di sicurezza per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. Si ritiene pertanto che le azioni su beni galleggianti e zone costiere degradate riguardino: interventi locali sul bene galleggiante, sulle connettività terra-mare, sulla transcalarità degli spazi serviti. In particolare, la progettazione di cantieri navali per gli interventi sulle unità nautiche a fine vita deve essere finalizzata ad attivare modelli eco-sostenibili per il riutilizzo dei materiali e la valutazione dei costi ambientali del ciclo di vita, ovvero delle fasi di costruzione, esercizio e riciclo (LCA), per realizzare un'economia circolare ed una crescita virtuosa (*circular economy*). La progettazione riguarda anche il trattamento di bonifica dei suoli costieri occupati dalle unità nautiche attraverso soluzioni ispirate e sostenute dalla natura, economicamente vantaggiose in termini ambientali, sociali ed economici e che contribuiscono alla resilienza (*nature-based solution*).

La riconversione delle imbarcazioni a fine vita può innescare meccanismi virtuosi di connettività terra-mare per una gestione integrata delle fasce costiere interessate. Mettere a valore gli spazi costieri degradati da imbarcazioni a fine vita è una sfida per la maggior parte delle amministrazioni pubbliche che per lo più dispongono di limitate risorse finanziarie per riqualificare i beni patrimoniali. Parimenti, è un'opportunità per recuperare parti di paesaggio costiero altrimenti abbandonato e per sperimentare nuove forme di sviluppo economico e culturale per le comunità. La cooperazione pubblico-privata, i raggruppamenti di associazioni, di imprese e professionisti in spazi di co-working e centri di produzione culturale, si ritengono le principali forme organizzative attraverso cui dare vita alle trasformazioni innovative di suoli costieri degradati e di mezzi navali desueti. Un uso temporaneo ai fini creativi del bene costiero può essere l'azione per reinventare spazi ed oggetti, prefigurando inediti ecosistemi di lavoro e di imprese, e ritessendo relazioni tra persone e natura. È un esempio la trasformazione di un traghetti della città di Lisbona in un padiglione flottante e spazio di lavoro presentato in occasione della Esposizione Internazionale d'Arte del 2013, in cui per un breve periodo è stata offerta l'esperienza di un altrove geografico e metaforico (Figura 7).



Figura 7 | Padiglione flottante 'Trafaria praia', 55 Esposizione Internazionale l'Arte
Fonte: Biennale di Venezia, 2013

Come per questo caso, si ritiene necessario elaborare forme altre, trascolari per l'appunto, che possano curare unità nautiche a fine vita e suoli degradati. Occorre pensare ad una nuova prospettiva secondo la quale il motore della loro rigenerazione sia la cultura ovvero una dimensione immateriale dello sviluppo. La nozione di cultura così come «nel suo ampio senso etnografico, è quell'insieme complesso che include la conoscenza, le credenze, l'arte, la morale, il diritto, il costume, e qualsiasi altra capacità e abitudine acquisita dall'uomo come membro di una società» (Tylor 1871). La cultura intesa nelle sue declinazioni è in grado di rigenerare i contesti degradati, legittimando valutazioni e gerarchie. L'azione umana che tenta di significare la vita quotidiana con abilità, con quella *techné* aristotelica, cioè la capacità all'occasione messa in atto (Agamben, 2014), può creare, infatti, un patrimonio culturale che trova forma in spazi eterotopici, effimeri, costruiti e allo stesso tempo non compiuti, in cui è possibile intravedere forme radicalmente diverse del nostro quotidiano. Si rinsalderebbe così quel rapporto tra cultura e patrimonio, necessario per assicurare il progresso culturale della persona e della comunità civile. Operare attraverso la cultura in quei tratti costieri degradati significa, dunque, recuperare un patrimonio comune abbandonato per riconsegnarlo ad una generazione che chiede di esprimere se stessa e di costruire un nuovo capitale culturale ed una nuova società. Il futuro dei paesaggi costieri degradati da mezzi nautici a fine vita risiede nella capacità di combinazione culturale con l'esistente, che si fonde e si confonde nella dinamica quotidiana, creando nuovi spazi di relazioni e di ibride interazioni modellate sui luoghi e sugli individui. La zona costiera trasformata e rigenerata può così diventare per la nuova *societas* una parte fruibile, sostenibile e democratica di una più vasta area territoriale tutelata nell'assetto paesaggistico, luogo d'innovazione in grado di auto-generarsi e di garantire uno sviluppo economico e culturale alle comunità.

Riferimenti bibliografici

- Agamben G. (2014), *Il fuoco e il racconto*, Nottetempo, Roma
- Convenzione di Basilea (1992), *Controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione*
- COM/2012/0494, *Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social committee of the regions, Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth*
- Direttiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, *Maritime spatial planning*
- Direttiva 2008/98/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, *Rifiuti*
- European Commission DG Environment (2011), *Recovery of obsolete vessels not used in the fishing trade*
- Fabian L., Munarin S. (a cura di) 2017, *Re-cycle Italy, Atlante*, Lettera Ventidue Edizioni
- Foucault M. (1998), *Eterotopie*, Archivio Foucault, Feltrinelli, Milano
- Gallese V., Guerra M. (2015), *Lo schermo empatico. Cinema e neuroscienze*, Raffaello Cortina Editore, Milano
- G.U. n. 260 del 07/11/2016
- International Maritime Organization (2009), *Adoption of the final act and any instruments, recommendations and resolutions resulting from the work of the conference, Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ship*, SR/CONF/45
- Santagata W., Segre G., Trimarchi M. 2007, *Economia della cultura: la prospettiva italiana*, Il Mulino
- Shipbreaking Platform 2016, *List of ships dismantled worldwide*
- Smith L. (2006), *Uses of Heritage*, Routledge, London-New York
- Tylor E. B. (1871), *Primitive Culture*. Murray, London
- Vergetti M. (a cura di, 2007), *Platone. La Repubblica*, Biblioteca Universare Rizzoli, Milano
- Zanatta F. (a cura di, 2013), *Platone. Simposio o sull'Amore*, Feltrinelli Editore, Milano

urbanpromo

urbanpromo

Convegno Internazionale / International Conference

Un futuro affidabile per la città

Apertura al cambiamento e rischio accettabile nel governo del territorio

XIV EDIZIONE PROGETTO PAESE / Triennale di Milano, 21 novembre 2017

urbanpromo