

n° 3/4 2009 € 10,00

le carré blanc

feuille internationale d'architecture

Maurizio Russo
Stefano Maria Cimino
Jone Guezo
Muriel Rouhana
Nicola Di Biase
Giulia Dragoni
Tareck Maroun El Kassouf
Luciana de Rosa
Hillary Brown
Jaime López De Asiáin

projet de *“Déclaration des devoirs des hommes”* et construction de la ville contemporaine

le carré bleu

fondateurs (en 1958)

Aulis Blomstedt, Reima Pietilä, Heijo Petäjä, Kyösti Alander,
André Schimmerling *directeur de 1958 à 2003, président d'honneur depuis 2006*

responsable de la revue et animateur (de 1986 à 2001)

avec A.Schimmerling, Philippe Fouquey

directeur Massimo Pica Ciamarra

Cercle de Rédaction

Kaisa Broner-Bauer, Luciana de Rosa *réducteur en chef*,
Claire Duplay, Georges Edery, Päivi Nikkanen-Kalt,
Juhani Katainen, Pierre Lefèvre Massimo Locci,
Luigi Prestinenza Puglisi, Livio Sacchi, Bruno Vellut

collaborateurs

Allemagne	Claus Steffan
Autriche	Liane Lefaivre, Anne Catherine Fleith
Belgique	Lucien Kroll, Henry de Maere d'Aertrike
Espagne	Jaime Lopez de Asiain, Ricardo Flores
Estonie	Leonard Lapin
Angleterre	Jo Wright, Cécile Brisac, Edgar Gonzalez
Etats-Unis	Attila Batar, Stephen Diamond, James Kishlar, Alexander Hartray
Finlande	Räili Pietilä, Severi Blomstedt, Kimmo Kuismanen,
Veikko Vasko, Matti Vuorio	
France	Jean-Marie Dominguez, Edward Grinberg, Veneta Avramova-Charlandjeva, Michel Martinat, Jean-Louis Veret, Agnès Jobard, Mercedes Falcones, Roger Aujame, Anne Lechevallier, Pierre Morvan, Frédéric Rossille, Michel Mangematin, Maurice Sauzet, Dominique Beaux, Michel Parfait, Michel Sabard
Jordanie	Jamal Shafiq Ilayan
Hollande	Alexander Tzonis, Caroline Bijvaet, Tjeerd Wessel
Hongrie	Katalin Corompey
Italie	Paolo Cascone, Aldo M. di Chio, Francesco Iaccarino Idelson
Portugal	Jorge Cruz Pinto, Francisco De Almeida
Cuba	Raoul Pastrana
Chine	Lou Zhong Heng, Boltz Thorsten

en collaboration avec

INARCH - Istituto Nazionale di Architettura - Roma
Museum of Finnish Architecture - Helsinki

archives iconographique, publicité secretariat@lecarrebleu.eu

traductions Gabriella Rammairone, Adriana Villamena
révision des textes français : F.Lapied, A.Lechevallier, C.Lechevallier
mise en page Francesco Damiani

abonnement www.lecarrebleu.eu/contact
édition nouvelle Association des Amis du Carré Bleu, loi de 1901
Président François Lapied
tous les droits réservés / Commission paritaire 593
"le Carré Bleu", feuille internationale d'architecture
siège social 165 rue S. Martin- 75003 Paris
www.lecarrebleu.eu
lecarrebleu@lecarrebleu.eu

distribution CLEAN edizioni
via Diodato Loy 19 - 80134 Napoli
www.cleanedizioni.it
imprimerie Officine Grafiche F. Giannini & Figli
via Cisterna dell'Olio 6/8 - 80134 Napoli
www.gianninispa.it



6 **Projet de "Déclaration des Devoirs des Hommes"**
conçu et promu par le Carré Bleu

9 **Projet de "Déclaration des Devoirs des Hommes"
et construction de la ville contemporaine.
Quelques bonnes pratiques en Europe**
Maurizio Russo

introduction

13 **HELSINKI**
• qualité de la vie et compétitivité
• le concours "Greater Helsinki Vision 2050"

17 **ZURIGO**
• la primauté du transport public
• "Strategien Zürich 2025"

22 **BILBAO**
• effet Guggenheim
• Projets urbains

28 **SESTO SAN GIOVANNI**
• la transformation d'une grande zone industrielle
• Le projet pour Sesto entre densité urbaine et paysage

31 **LE NOUVEAU PLAN D'URBANISME EN ITALIE:
REGGIO D'EMILIE ET SALERNE**
• Le plan de la Commune de Reggio d'Emilie
• Salerne: la méthode des projets urbains

41 conclusions

47 notes / images

90 **résultats du concours édition 2008/2009** **Luciana de Rosa**
appel international à idées - une idée pour chaque ville

projets lauréats :

- | | |
|------------------------------|--------|
| • Stefano Maria Cimino | Italie |
| avec Valentina Chiappa Nunez | |
| • Julie Guezo | France |
| avec Adrien Raff | |
| • Muriel Rouhana | Liban |

mentions :

- | | |
|---|--------|
| • Nicola Di Biase | Italie |
| avec Fernando Cipriani | |
| • Giulia Dragoni | Italie |
| avec Arianna Amato, Francesca Zaffaroni | |
| • Tareck Maroun El Kassouf | Liban |
| avec Aline Raad | |

105 **Les livres** **Luciana de Rosa**

- Hillary Brown, *High Performance Infrastructure*
- Jaime López De Asaín, *Arquitectura, ciudad, medioambiente*

le carré bleu
feuille internationale d'architecture

3/4. 09

Ce numéro étant déjà à l'imprimerie, nous avons appris, avec une grande douleur et un regret encore plus grand, que notre ami depuis presque toujours André Schimmerling s'est éteint, à l'âge de 97 ans – nous l'avions cru immortel.

Il a été pour nous un grand exemple et c'est grâce à lui que nous avons eu le courage d'accepter son héritage.

A Rome, en octobre 2006, il a lui même annoncé que « cette nouvelle rédaction s'occupe toujours de discuter, à travers cette même forme carrée dépliant, de l'amélioration et de la transformation de l'espace urbain..... Trois pôles géographiques – Finlande, France et Italie – contribuent à cette nouvelle impulsion du Carré Bleu pour mieux traiter de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement près de 50 ans après la création de la revue ».

**Profondément cosmopolite, humaniste et de culture juive,
il nous a tous marqués par ses idéaux et ses actions désintéressées.**

Il avait la capacité et l'énergie, l'intelligence, la force, la passion et la volonté de concevoir et réaliser un numéro tout seul : ce qui explique sa présence extraordinaire au sein de la revue qu'il a dirigé depuis son commencement jusqu'à l'an 2006 : une revue qui prétend avoir un regard critique sur ce qui se fait, sur ce qui se pense, sur ce qui se propose

Serons-nous capables de poursuivre son chemin sur les thèmes nouveaux de notre contemporanéité?



C'est à Philippe Fouquey - l'un des Amis qui a longtemps accompagné André dans son travail - que nous avons demandé d'écrire des mots qui puissent rappeler à nous tous l'esprit et l'enthousiasme qu'il nous a transmis avec le Carré Bleu.

André a été pour moi l'exacte personne, découverte par hasard au Centre de Recherches d'Urbanisme, à Paris, où il était chercheur et où j'étais stagiaire, que, sans le savoir, je recherchais. Mes études étaient à peine terminées, nous étions au début des années 60.

Par un autre hasard bienheureux, j'ai également découvert, à la librairie la Hune à Saint Germain des Prés, que ce même André Schimmerling présidait aux destinées d'une revue sur l'architecture et l'aménagement de nos espaces de vie.

Et cette revue, humaniste, internationale, constituée d'articles critiques, cette revue atypique en un mot, abordait sans tabou et courageusement tous les aspects des thèmes de réflexion qui m'intéressaient particulièrement, y compris les thèmes sociaux.

Tous ces sujets, et combien d'autres, étaient à l'époque ignorés ou évités par l'enseignement officiel de l'école des Beaux-arts et peu traités par celui de l'Institut d'urbanisme.

Et ces thèmes - leur choix et leur hiérarchie - étaient cohérents entre eux, parce que regroupés grâce à une véritable philosophie éthique.

Bref, j'avais enfin trouvé, de façon inespérée, un homme et une équipe qui éprouvaient la même soif et la même passion que moi pour découvrir, dans notre très vaste domaine, les vraies questions, et espérer approcher de réponses satisfaisantes.

Pendant une assez longue période, je me suis contenté d'absorber les nourritures intellectuelles du Carré Bleu, tout en me familiarisant avec André, avec Tynne son épouse et sa source d'énergie, avec Lucien Hervé, avec Jean-Louis Véret (Montrouge), avec bien d'autres, puis, au hasard de séminaires à la Maison Le Corbusier ou à l'Institut Finlandais, avec nos alter egos, italiens, belges, hollandais, écossais, finlandais, américains, et une foule d'autres membres du Carré Bleu formant un groupe très homogène, qu'André avait l'art de faire sortir de son chapeau, avec son air un peu lunaire et de ne pas y toucher.

En vérité, André avait, en plus de son extraordinaire culture, une énergie peu commune et l'art de fédérer les énergies et les personnalités grâce à son humanité et à sa simplicité.

Bref, il y a trente cinq ans à peu près, j'ai commencé à participer à la vie de la revue, puis je m'y suis investi tout à fait...

Un joli pied de nez à l'enseignement de l'école des Beaux-Arts d'avant 1968. Non pas que l'enseignement d'après 68 soit sans problèmes, mais le Carré Bleu s'en occupe!

Qu'André, qui vient de nous quitter, soit tranquille.

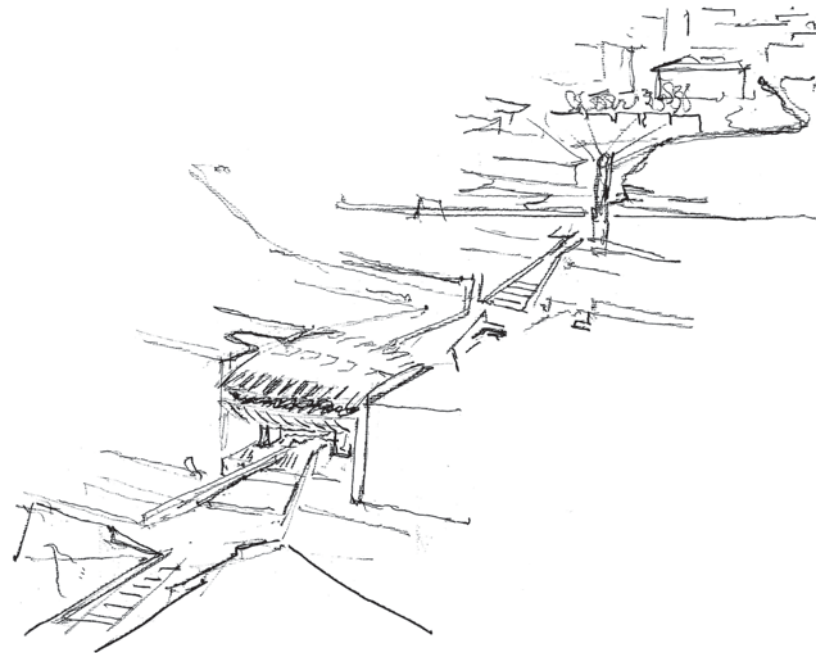
L'ambition du CB est de conclure l'année 2009 dans la lignée du projet de « Déclaration des devoirs des hommes » en présentant des réalisations en cours, choisies pour leur respect des bonnes pratiques définies par cette déclaration.

Retrouvant un peu de la ligne combative qui était celle du CB il y a quelques années, il faut tout d'abord signaler toute l'importance prise en France par le projet du « Grand Pari(s) ». Cette consultation originale a réuni dix équipes internationales dûment rétribuées pour leurs propositions d'une vision future de l'agglomération parisienne. En gros, 50 personnes (architectes, urbanistes, sociologues, historiens) pour chaque équipe, ce n'est pas rien.

Mais, tout cela avec un très lourd problème de gouvernance : une équipe « gouvernementale » semble prendre la place d'une onzième équipe imposant ses choix de façon autoritaire comme l'a dénoncé il y a peu Jean Nouvel dans Le Monde (« Le projet du Grand Paris est menacé de s'enliser dans la confusion », 21 octobre 2009).

Sans faire de politique, on peut regretter le seul choix (étatique) d'une couronne nouvelle de transport, sans consultation honnête des communes concernées, et en l'absence d'une analyse globale des propositions des dix projets.

Dans ce numéro du Carré Bleu, la contribution de Maurizio Russo apporte un point de vue optimiste à travers une lecture du développement récent de villes telles que Helsinki, Zurich, Sesto San Giovanni, Reggio d'Emilie et Salerne. Maurizio Russo –



sociologue et urbaniste – réalise la mise à plat de différents projets emblématiques d'une bonne gouvernance (consultations des autorités locales et des populations) et d'une recherche militante d'un certain respect des « Devoirs ». Ce faisant, il rapporte une simple mais très efficace affirmation de Richard Rogers :

« Une structure efficace de transports sera utile à la société pour des décennies, probablement pour des siècles. Ses coûts doivent être comparés avec les bénéfices à long terme pour la ville, pour sa main d'œuvre et pour ses familles [...] Elle peut rendre notre ville plus conviviale et belle ».

Dans le même temps, Russo considère que tout devoir, pour aboutir à des résultats concrets, doit devenir une conviction courante, une pratique quotidienne de notre société plutôt que la soumission à des lois écrites face à des intérêts bien établis et des héritages culturels difficiles à surmonter.

Cette contribution stimulante de Maurizio Russo reprend les idées développées dans sa thèse, *Il progetto urbano tra visione globale e trasformazione locale. Il caso di Salerno nel panorama europeo*, (Le projet urbain entre vision globale et transformation locale: le cas de Salerne dans le panorama européen) à paraître chez Clean éd.

La troisième édition de L'« Appel International à idées – une idée pour chaque ville », participait du même mouvement. Bien sûr à une plus petite échelle et donc bien différentes, les propositions de jeunes architectes, européens ou de pays

de la Méditerranée, nous proposent d'autres suggestions qui méritent d'être étudiées.

La confrontation en tant que méthode nous a suggéré deux notes de lecture simultanées : le guide opérationnel de Hillary Brown sur les espaces vides de la ville de New York et les considérations sur l'architecture pour la ville de Jaime Lopez de Asiain.

Ces deux livres - le premier centré sur l'étude des infrastructures urbaines et sur les bonnes pratiques, le second sur des exemples d'une qualité élevée - portent le même regard en considérant l'exigence d'équilibre entre les droits des hommes (avoir des espaces faciles à vivre) et leurs devoirs (garder ces espaces dans des conditions conformes à l'esprit de leur conception).

EDITORIAL

5

projet de Déclaration des Devoirs des hommes

conçu et promu par le Carré Bleu à l'occasion des 50 ans de la fondation de la revue: Paris, Palais de Chaillot, décembre 2008

La "Déclaration universelle des Droits de l'Homme" qui a fixé les droits individuels, civils, politiques, économiques, sociaux, culturels de tout être humain a été approuvée, il y a 60 ans - en 1948, à Paris, Palais de Chaillot. En 1948 la population mondiale était 30% de celle d'aujourd'hui, différemment caractérisée et distribuée sur la surface de la planète: sa croissance n'a atteint son ampleur actuelle avec un rythme effréné qu'au cours des dernières décennies.

A présent, 80 millions d'individus s'ajoutent chaque année à la population mondiale qui transforme avec rapidité ses styles de vie et évolue avec de disparités réciproques dramatiques. En conséquence l'exigence de logements, de villes, d'alimentation, d'énergie se multiplie sans arrêt. Aujourd'hui il est nécessaire de mettre à côté des droits les devoirs des individus; un code éthique qui concerne toute action sur 1 l'habitat 2 les styles de vie et 3 les différences culturelles, socio-économiques et spirituelles des peuples. Le but étant un futur durable, visant à améliorer rapports sociaux, interrelations, culture.

La première Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain (Stockholm 1972) a reconnu que, face au droit inaliénable «à la liberté, à l'égalité et à des conditions de vie satisfaisantes, dans un environnement dont la qualité lui permettra de vivre dans la dignité et le bien-être» l'homme doit s'inscrire dans un développement durable en donnant la priorité aux contextes locaux. Il est pourtant indispensable d'éclaircir «les devoirs des hommes par rapport à l'habitat, le paysage et l'environnement».



1 Le patrimoine de l'humanité est constitué par les ressources naturelles, les paysages et les transformations que les civilisations successives ont produites au cours des ans et produiront au futur: il affirme la continuité, mais en même temps est riche de discontinuité.

En découle le devoir - individuel et collectif - d'évaluer toute action de transformation ou de construction de l'habitat dans ses conséquences sur l'environnement, paysages et stratifications culturelles.

- chaque intervention - quelle qu'en soit l'échelle et la dimension, qu'elle concerne des actions collectives ou/et individuelles - est toujours un fragment de plus grands ensembles: dans ce sens il est prioritaire d'évaluer son rôle dans les contextes (culturels, économiques, sociaux et autres) dans lesquels elle intervient.

- chaque transformation doit réduire, voire éliminer, tout gaspillage dans la production et la consommation (collecte, tri, recyclage des déchets et matériaux) et les émissions polluantes.

- le but social des transformations physiques du territoire doit s'exprimer en évitant tout obstacle à la connexion entre les différentes parties. Pourtant il faut éviter tout obstacle physique qui puisse consolider les barrières psychologiques et culturelles entre les individus ainsi que les différentes collectivités.

2 Chaque individu - libre de suivre son style de vie - est obligé à prendre en compte l'exigence collective de réduire toute consommation et d'éliminer tout gaspillage. Dans ce sens toutes les collectivités soutenant la recherche, favorisent les agrégations, utilisent les innovations technologiques et télématiques, tout en évitant qu'elles ne deviennent dispersion et perte de contacts sociaux.

- une économie rendue relationnelle peut faire profiter équitablement l'humanité des bienfaits d'une imagination marchande capable de transformer la pénurie onéreuse en production abondante, et de potentialités technologiques, notamment de communication par Internet ; doit réconcilier la citoyenneté et l'entreprise dont les objectifs d'intérêt respectivement général et privé sont opposés.

- la solidarité entre les individus et les collectivités est un devoir primaire avec des modalités opportunes dans et entre les différentes régions.

La «Déclaration Universelle des Droits de l'Homme» proclame: «tous les êtres humains doivent agir les uns envers les autres dans un esprit de fraternité. Toute personne a le droit de prendre part à la direction des affaires publiques de son pays, soit directement, soit par l'intermédiaire de représentants librement choisis; a le droit de prendre part librement à la vie culturelle de la communauté, de jouir des arts et de participer au progrès scientifique et aux bienfaits qui en résultent; elle a des devoirs envers la communauté, au sein de laquelle est seulement possible le développement libre et complet de sa personnalité »

- le temps est l'une des ressources à utiliser dans la forme la plus consciente et dont il faut réduire le gaspillage: chaque transformation dont le but est l'amélioration de la condition de l'homme, et qui est capable de modifier les comportements, doit être bien programmée, prévue dans son projet, rapidement achevée.

3 Toute communauté et toute personne doit soutenir les diversités culturelles ainsi que les processus d'intelligence collective.

Dans ce sens il faut respecter les objectifs de vie sociale, de convivialité solidaire en favorisant la communication, l'accès au savoir, la mixité culturelle et sociale, l'égalité, l'intégration et la solidarité qui en découlent, ainsi que la participation décisionnaire publique à toutes les échelles de l'établissement humain.

- les organes de gouvernement de toute collectivité doivent favoriser la réflexion sur les processus de transformation physique des territoires, tout en rendant clairs les principes et rapides les actualisations par des pactes sociaux et des règles partagées qui soient adaptées aux contextes et visant au bien être collectif et à la diffusion de la qualité environnementale et de la beauté

- les différentes identités qui caractérisent les différentes régions de la planète - avec leurs présences et leurs coexistences dans les mêmes aires territoriales ou urbaines - impliquent des différentes visions et ambitions du futur. La défense de son identité est l'un des droits des individus ; elle génère des conflits que toute collectivité a le devoir de régler par des formes de coexistence dynamique.

- biodiversité et anthropocène: tout être vivant est patrimoine de l'humanité: par leur propre nature les ambiances de vie se stratifient, participent d'un processus irréversible significatif même en termes géologiques : elle met en cours une nouvelle transformation de la composition des sédiments après celle qui a marqué le passage du pléistocène à l'holocène à l'époque où - il y a 10.000 ans - la fin de la grande glaciation impliqua la végétation et la composition de la terre. Il est indispensable d'en prendre conscience.

Ces devoirs des individus se reflètent sur les responsabilités de ceux qui dessinent les transformations physiques et de ceux qui gouvernent le territoire, en envisageant son futur et en articulent les règles avec lesquelles il faut agir. Dans ce sens la participation des habitants, la possibilité de partager des choix importants, a une importance essentielle. Pour cette raison toute communauté a le devoir de diffuser la connaissance et de former à celle-ci dans la même mesure où chaque individu a le devoir de multiplier sa propre connaissance et d'exalter sa propre capacité de comprendre.

Ces sont les conditions de base pour partager une conscience écologique et un style de vie durable en suivant un modèle économique où le profit, l'attention à l'environnement et au social puissent vivre ensemble.

C'est l'essence spirituelle de l'homme, la spiritualité en l'homme, qui est en cause aujourd'hui et la cause d'aujourd'hui. Naturellement cela concerne l'architecture aussi parce que l'architecture est la création de l'homme, un produit de la pensée de l'homme. Ce que nous pensons, ce que nous croyons, ce que nous sommes - et qu'est-ce qui en transcende - tout cela se reflète dans l'expression architecturale, et vice versa, notre environnement bâti est le reflet de notre société, et de nous mêmes.

Quelques décennies passent entre la prise de conscience des « limites du développement » et celle de l'exigence de « décroissance » avec les différentes retombées de ce credo dans les différents contextes : c'est l'un des devoirs d'aujourd'hui de contribuer à l'accélération de la mutation de la mentalité de notre temps.



décembre 1948



Projet de Déclaration des Devoirs des Hommes et construction de la ville contemporaine

Quelques bonnes pratiques en Europe

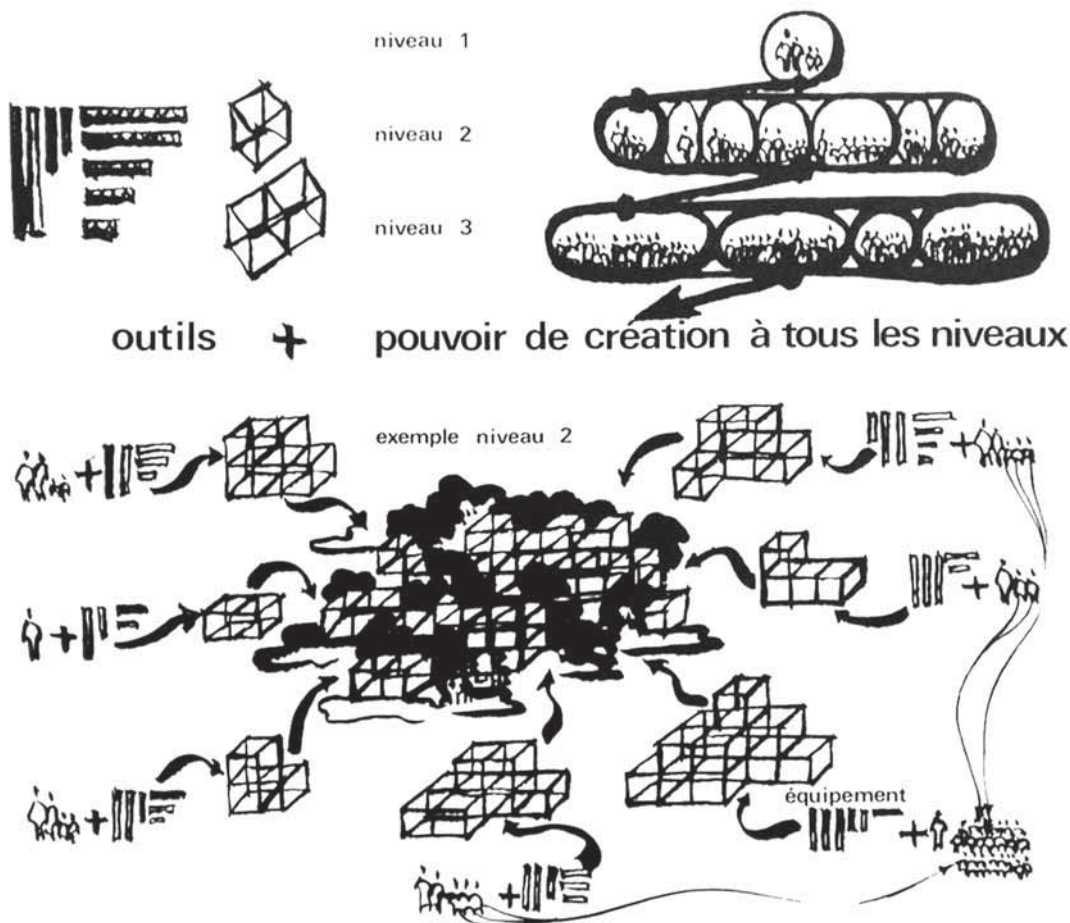
Maurizio Russo

INTRODUCTION

Quelques 60 ans après la « Déclaration universelle des droits de l'homme » les principes et les droits qu'elle contient ne sont pas tous universellement reconnus et appliqués même dans les pays les plus avancés et ayant une longue tradition démocratique.

A 50 ans de sa fondation, *Le Carré Bleu*, feuille internationale d'architecture, a voulu réaffirmer ces principes et ces droits en faisant appel à la responsabilité que nous avons tous – à partir du *Carré Bleu* même – dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. C'est ainsi qu'est née la « Déclaration des devoirs de l'homme », présentée à Paris le 8 décembre 2008.

la création collective du tissu urbain par les systèmes d'éléments combinatoires



4.72

3 F -

Prix de l'abonnement annuel : 30 F

C. C. P. Paris 10.469-54

IMP. EDIMPA - PARIS

Numéro réalisé par : Michel et Claire Duplay
Groupe de recherche d'éléments architecturaux et de
structures urbaines - 4, rue hautefeuille 75006 Paris

Textes de
M et C Duplay - Anne Hublin - Yves Raynaud - Louis Fruitet

Notre premier devoir est de nous demander ce que chacun de nous, ainsi que notre revue, pouvons faire, tout en disposant de ressources limitées, pour faire avancer notre conscience et celle des autres sur les grandes priorités auxquelles nous devons faire face en tant que défis de notre temps. De notre point de vue, la première chose qu'une revue comme *Le Carré Bleu* doit faire, sa « tâche primordiale », selon la définition de Attila Batar, est « la recherche de nouvelles conceptions de l'environnement et de l'urbanisme »¹ pour répondre aux anciens et aux nouveaux besoins à satisfaire. Jamais dans l'histoire il n'y a eu autant de sources de connaissances et d'informations qu'aujourd'hui pour accomplir nos devoirs de la meilleure façon et affirmer plus complètement les droits déclarés.

En effet, dans les notes qui précèdent, nous avons déjà fait référence à deux tournants majeurs des dernières décennies : d'un côté, la conscience que les ressources à notre disposition ne sont pas illimitées, mais rares, et qu'il faut les utiliser avec attention ; d'un autre côté, l'ouverture extraordinaire des barrières physiques et culturelles par ce que l'on appelle la « mondialisation », un phénomène qui offre des opportunités créatives immenses auxquelles s'opposent avec force de vieux préjugés et des intérêts consolidés.

C'est la raison pour laquelle, comme Philippe Fouquey le rappelle, l'une des tâches du *Carré Bleu* est de « dénoncer les anomalies, les insuffisances, les injustices [...] en ce qui concerne le domaine bâti et l'environnement »².

En définitive, à la lumière de ces deux grandes transformations – ressources limitées et mondialisation – nous allons présenter quelques expériences internationales de gouvernance du territoire qui nous semblent particulièrement indiquées pour éclaircir nos droits, vieux et nouveaux, dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, et nos devoirs que ces droits imposent, d'abord aux gouvernants et aux professionnels de l'aménagement de l'espace. Cela pour avancer dans le « projet de Déclaration des devoirs de l'homme » à travers « les actions de recherche sur l'écologie urbaine et territoriale [,] les projets concrets et les réalisations exemplaires d'urbanisme et d'architecture indissolublement liées »³.





Quelques bonnes pratiques en Europe

HELSINKI

13

Qualité de la vie et compétitivité

La ville où *Le Carré Bleu* a été fondé en 1958 s'est distinguée dans les dernières décennies comme l'une des plus dynamiques au monde dans les secteurs avancés des nouvelles technologies et de la recherche, capable, en même temps, d'offrir une bonne qualité de vie quotidienne à ses citoyens, dans une perspective de développement durable.

Comme le montre la recherche comparée conduite par l'European Economic Research Consortium (ERECO), au titre « Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network »⁴ (2005), la ca-



2



3



4

La capitale finlandaise présente des taux élevés de croissance économique associés à un accroissement démographique constant, surtout dans l'agglomération métropolitaine. Tandis que la ville est passée d'environ 370.000 habitants en 1950 aux alentours de 560.000 en 2005, avec un accroissement de 52%, la population de l'agglomération (Helsinki Region), constituée de 14 municipalités, a augmenté dans la même période de 500.000 à 1,3 millions d'habitants – environ 25% de toute la population finlandaise – avec une augmentation de 157%. Le bilan démographique est aussi positif, avec des taux de jeunes jusqu'à 15 ans et de personnes âgées de plus de 65 ans en adéquation avec ceux des autres capitales scandinaves mais comparativement plus favorable que dans les principales villes d'Europe centrale et orientale.

La croissance économique d'Helsinki, dans la période 1995 - 2003, a été entraînée de façon significative par l'expansion des secteurs liés aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC). Le domaine des biotechnologies aussi est considéré comme l'un des plus prometteurs pour l'économie finlandaise, grâce au développement d'une coopération étroite entre centres de recherche, entreprises et institutions publiques, qui a favorisé la naissance de nombreuses firmes spécialisées dans ce secteur.

En même temps, la ville veut également garantir une haute qualité de vie à ses citoyens, et, par conséquent, être un lieu capable d'attirer des entreprises et du personnel hautement qualifié.

Les sociétés étrangères déjà présentes dans la capitale finlandaise (contrôle étranger supérieur à 50%) emploient environ 60.000 personnes, pour un chiffre d'affaires de plus de 20 milliards d'euro. En fait, Helsinki est considéré comme l'un des milieux les plus favorables au monde pour les activités industrielles et de recherche. Selon l'« Enquête d'opinion sur la qualité de la vie dans 75 villes européennes »⁵, lancée par la Commission Européenne (2007), Helsinki est la première dans le transport public, l'une des plus sûres et des plus vertes parmi les villes considérées, et l'une de celles où il n'est pas trop difficile de trouver un emploi. De plus cette ville recherche des services sociaux de qualité, de hauts standards de formation et des basses consommations d'énergie. Enfin elle est considérée parmi les moins sujettes à corruption dans le monde.

Selon les prévisions pour les prochaines années, la croissance économique continuera à soutenir l'accroissement de la popula-

tion de la région métropolitaine d'Helsinki, qui devrait se stabiliser entre 1,6 et 2 millions d'habitants vers 2050. Mais comment faire en sorte que cette croissance de la population, et du volume bâti afférent, soit durable à la fois du point de vue économique, environnemental et de la qualité de vie pour ses citoyens?

Le concours « Greater Helsinki Vision 2050 »

La ville a abordé cette question, et d'autres, avec le concours international « Greater Helsinki Vision 2050 »⁶, lancé par les 14 municipalités de l'agglomération métropolitaine en collaboration avec le Ministère de l'Environnement finlandais, dont les conclusions ont été publiées en décembre 2007. L'analyse de l'avis de concours et des résultats peuvent nous aider à comprendre quelles sont les questions considérées prioritaires dans un territoire visant à garder à la fois un niveau élevé de production de richesse et une haute qualité de vie, et quelles solutions les plus innovantes ont été proposées par les projets lauréats.

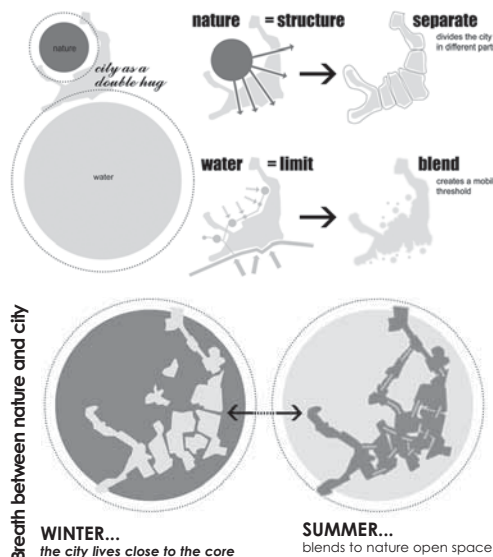
L'avis de concours « Greater Helsinki Vision 2050 », publié à la fin de 2006, en parlant des prévisions d'augmentation de la population jusqu'à 2 millions d'habitants en 50 ans, et d'accroissement du bâti d'environ 70 millions de mètres carrés, considère que « la structure physique d'ensemble du Grand Helsinki peut être redessinée de façon à renforcer sa position de centre culturel et technologique prééminent de la région baltique »⁷. Pour que cela puisse se produire de façon durable du point de vue économique, social et environnemental, les

questions suivantes sont posées :

- ***Quels types de lieux répondent activement aux changements climatiques ?***
- ***Quels types de lieux minimisent les pressions sur notre écosystème ?***
- ***Comment créer la richesse nécessaire pour réaliser nos rêves et nos besoins dans l'avenir ?***
- ***Quels types d'entreprises vont nous soutenir dans l'avenir ?***
- ***Dans quel genre de lieux désirons-nous vivre pour nous alimenter physiquement et mentalement ?***
- ***Quel genre de lieux peut nous offrir simultanément tension créative, spontanéité et facilité de contacts ?***
- ***Quel genre de lieux peut offrir une vision concrète d'humanisme et de tolérance, de justice et d'équité, de potentialités réalisées et de chances pour l'avenir ?***
- ***Quel genre de lieux peut offrir à tous les enfants une idée de ce qu'ils pourraient être ou faire ?***

Relativement à ces questions, les organisateurs considèrent le concours comme une « aventure visionnaire », pour imaginer le Grand Helsinki de l'avenir comme « un laboratoire urbain, un centre d'excellence et un symbole d'espoir et d'inspiration »⁸.

Plus concrètement, les organisateurs proposent aux participants deux objectifs principaux : d'un côté, la nécessité d'augmenter la « masse critique urbaine » pour favoriser la localisation de services de plus en plus rares, diversifiés et spécialisés ; de l'autre côté, donner une réponse au problème du logement, considéré comme crucial sous



5



6

plusieurs aspects. D'abord, les nouvelles habitations vont représenter la plus grande partie des 70 millions de mètres carrés à bâtir dans la ville métropolitaine de Helsinki⁹, aussi bien pour faire face à la croissance de la population que pour répondre aux exigences sociales de plus en plus variées, comme l'augmentation des familles monoparentales et le vieillissement de la population. A cela il faut ajouter les exigences liées à l'arrivée de migrants, dans une société de plus en plus multiculturelle.

En outre, le processus de planification à long terme devrait permettre de réconcilier les exigences de densification, même pour raisons d'efficacité énergétique, avec le rapprochement à la nature et la mixité des fonctions urbaines, en évaluant des solutions innovantes comme les « villages urbains » et de « nouvelles cités jardin », visant ainsi à améliorer constamment les conditions de vie dans les banlieues. Le but est donc de renforcer l'organisation polycentrique de la région métropolitaine d'Helsinki.

Le 14 décembre 2007 les lauréats du concours international d'idées « Greater Helsinki Vision 2050 » ont été désignés. Le premier prix est attribué au projet de l'agence WSP Finlande appelé « Emerald ».

Le deuxième prix a été partagé par 3 propositions : « Towards City 2.0 », conçue par une autre équipe finlandaise ; « Boundary Strips », de l'allemand Frank Gorge et « Holistic Uniqueness », d'un autre groupe allemand. Enfin, 5 projets ont été mentionnés : parmi lesquels, « Line TM », présenté par une équipe du Polytechnique de Lausanne, et « Orlando », du groupe italien TSPON.

Bien que parfois le côté imaginaire et visionnaire l'ait emporté, on peut tirer certaines indications utiles sur des thèmes comme le rapport entre expansion et voies de communication, formes de la densification, proximité de la nature et sauvegarde des différences.

Pour ce qui concerne la première question, dans les projets il y a constamment le souci de donner une forme contrôlée et une direction à l'expansion prévue pour les 50 prochaines années. Le projet « Emerald », propose de distinguer le territoire métropolitain en deux parties : « Densité métropolitaine le long de la côte et un tissu régional dans l'arrière-pays constitué de petites villes et villages ruraux le long des chemins de fer »¹⁰.

Il y a donc l'idée de soutenir étroitement l'expansion, aussi bien dans sa partie dense le long de la côte que dans la partie intérieure des petites villes et des villages ruraux, avec de forts investissements

en infrastructures ferroviaires. L'avantage évident des densifications de type linéaire est qu'elles peuvent être mieux desservies par les transports en commun. Dans la version annulaire elles permettent de ne pas trop augmenter les distances, avec la possibilité de maintenir un lien avec les centres urbains préexistants, en particulier ceux de petite taille. Dans ce type d'expansion, la proximité de la nature et du paysage, le long les bords des établissements, est favorisée.

Dans le projet « Emerald », le rapport entre la terre et l'eau se renverse : la densification a lieu sur la mer, les îles de l'archipel d'Helsinki étant préservées et devenant les parcs verts des nouveaux quartiers édifiés sur pilotis. Moins discutable est la proposition du même projet d'instituer une « carte de bonus climatique », qui mesure les comportements vertueux des habitants – par exemple l'utilisation des moyens de transport collectif – attribuant des prix comme des voyages gratuits et d'autres avantages. En plus, une idée assez fréquente dans tous les projets est celle d'un retour à la production agricole en ville et en proximité de la zone urbaine, pour réduire les coûts économiques et environnementaux des transports et pour avoir un meilleur contrôle sur la qualité des aliments.

Enfin, les thèmes de la diversification morphologique et fonctionnelle des établissements, et de la préoccupation pour les identités typiques des différentes parties de la ville métropolitaine, sont largement abordés par les différentes propositions du concours.

ZURICH

La primauté du transport public

« Une structure efficace de transports sera utile à la société pour des décennies, probablement pour des siècles. Ses coûts doivent être comparés avec les bénéfices à long terme pour la ville, pour sa main d'œuvre et pour ses familles [...] Elle peut rendre notre ville plus conviviale et belle »¹¹.

C'est ce concept qui doit avoir inspiré les responsables du transport public de la ville de Zurich dans les dernières décennies, étant donné que le réseau de tramway et bus géré par VBZ Züri-Linie est un fleuron de la capitale économique Suisse et une des raisons les plus importantes qui expliquent la primauté de cette ville dans les classements internationaux relatifs à la qualité de vie, comme le « Mercer's Quality of Living Survey »¹².

Pourtant, il faut être capables d'anticiper l'avenir si on veut garder, voire augmenter, les niveaux actuels de qualité urbaine, aussi bien en ville qu'en banlieue, en évaluant avec précision les besoins futurs en termes de trafic. C'est justement pour répondre à cette question qu'est né le programme « VBZ Linienkonzept 2025 »¹³, le plan de développement du transport urbain de Zurich jusqu'à 2025.

Le programme « VBZ Linienkonzept 2025 » se fonde sur les piliers suivants. D'abord, « coordonner le développement du réseau de tramway et bus avec les objectifs de développement de la ville, des communes voisines, des investisseurs et de la planification régionale »¹⁴. Cela veut dire



que le réseau de transport public accompagne, voire précède, le développement de la ville, qui est prévu surtout dans trois zones : dans la vieille zone industrielle de Zurich Ouest, au Nord et au Sud.

Ces objectifs seront réalisés d'ici 2025, mais des hypothèses d'expansions successives sont déjà à l'étude à l'échelle métropolitaine. Plus précisément, à la base du « VBZ Linienkonzept 2025 » il y a trois principes d'efficacité et de satisfaction de la clientèle : 1°) Le plus grand nombre de voyageurs doivent arriver à destination sans changer de moyen de transport ; 2°) Pour arriver partout dans la ville, il ne faut pas changer de moyen de transport plus d'une fois : dans ce but on prévoit 4 nœuds centraux d'échange ; 3°) Les nouvelles zones de développement doivent être directement reliées entre elles.

La zone de développement plus importante et dynamique, déjà en phase de réalisation, est Zurich Ouest, au milieu de la vieille friche industrielle. Ici on prévoit des logements pour 8.000 personnes et 30.000 nouveaux emplois, ainsi que la réutilisation de vieux bâtiments abandonnés pour d'autres usages.

Vue l'importance et la rapidité de transformation de cette zone, la première étape du « VBZ Linienkonzept 2025 » sera une nouvelle ligne de tram pour Zurich Ouest. « Pour canaliser immédiatement le développement vers la qualité de vie, le projet pour le tram de Zurich Ouest doit être achevé en 2010, et il faut convaincre le plus grand nombre de gens d'utiliser le transport public »¹⁵.

D'ici 2020 on réalisera la ligne de tram reliant directement Zurich Ouest avec le pôle de développement du Nord (sans passer par le centre). D'ici 2025 la liaison directe entre Zurich Ouest et la zone de développement au Sud sera terminée.

A l'occasion du référendum qui a eu lieu le 17 Juin 2007, 69% des habitants de Zurich ayant participé au vote ont accepté de financer 59 millions de francs pour la construction de la nouvelle ligne de tram de Zurich Ouest, qui devra être opérationnelle le 12 décembre 2010.

Strategien Zürich 2025

Il est évident qu'un programme comme « VBZ Linienkonzept 2025 » suppose une vision d'ensemble de la ville et des choix précis de développement à long terme. En effet le plan d'expansion du réseau de transport public de la ville de Zurich répond, d'une part, au choix de favoriser les investissements dans certaines zones de densification (en premier lieu, Zurich Ouest) et, d'autre part, fait référence à des orientations plus générales, comme la réduction du trafic routier, de la pollution et du bruit, le soin apporté aux espaces publics et aux zones résidentielles, l'égalité d'accès pour tous les citoyens et la cohésion sociale, l'efficacité énergétique, la protection des espaces verts et naturels, etc..

A côté du plan pour le transport public à l'horizon 2025 il faut donc considérer le document « Strategien Zürich 2025. Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der Stadt Zürich »¹⁶ (Stratégies pour Zurich 2025. Objectifs et actions pour le développement de la ville de Zurich), élaboré par la Municipalité de Zurich. Ce document aborde de nombreux thèmes prioritaires pour les vingt prochaines années, par la méthode des « plans stratégiques » utilisés dans de nombreuses villes européennes.

Dans les scénarios souhaitables pour l'avenir, on entrevoit quelques stratégies répondant aux questions suivantes :

- **De quoi vivons-nous aujourd'hui et demain ?**
- **Comment vivons-nous ?**
- **Comment nous nous organisons ?**

En conclusion on formule une « vision », développée en imaginant comment sera la ville en 2025, synthétisée par le slogan suivant :

Zurich – Métropole orientée au développement durable.

Parmi les plus grands défis auxquels la ville de Zurich doit faire face pour garder et renforcer le haut niveau de qualité urbaine atteint, en premier il y a, significativement, la nécessité d'assurer **une bonne cohésion sociale de la ville, grâce à l'intégration des différents groupes sociaux, ethniques et démographiques la peuplant**¹⁷. Il s'agit de reconnaître et de lutter contre toute forme de polarisation ou de ségrégation. La seconde nécessité est d'**exploiter de façon créative les nouvelles technologies, en prévoyant les adaptations requises par le marché du travail** : en dehors des employés dans la « société de la connaissance » – toujours plus nombreux –, il faut garder une offre d'emploi diversifiée et à la portée de tous. Le troisième défi est celui d'**éviter l'expansion urbaine à l'extérieur en privilégiant la densification à l'intérieur** (construire dans la ville construite) sans sacrifier la qualité urbaine et environnementale et la demande croissante de mobilité de la population.

Pour faire face à ces défis, le document « Strategien Zürich 2025 » requiert une solide base économique d'où tirer les contributions fiscales nécessaires au financement des infrastructures et des institutions sociales. Pour dire autrement, la qualité de la vie et la cohésion sociale de la ville dépen-

Rosen? Garten? Strasse!



8



9



10

dent d'une bonne gestion financière des impôts, et donc de la prospérité d'entreprises compétitives et de secteurs économiques dynamiques, que la ville s'engage à soutenir.

A la question « **De quoi vivons-nous aujourd'hui et demain** », le document stratégique répond par la combinaison d'activités instituées et innovantes, représentant autant de « terrains d'actions » stratégiques (Handlungsfelder) à l'horizon 2025.

Pour la place financière – une des plus importantes en Europe – et les services avancés afférents, l'administration publique projette de pourvoir de bonnes conditions environnementales et opérationnelles pour en assurer la compétitivité internationale, et en être les partenaires dans des projets communs. En général, la ville vise fortement à soutenir la recherche scientifique et technologique, un système de santé d'excellence, la création d'entreprises innovantes et un renforcement du tourisme culturel et de congrès.

A la question « **Comment vivons-nous?** », le document « Strategien Zürich 2025 » répond par une série de politiques matérielles et immatérielles qui visent à améliorer la vie en commun et la cohésion sociale, à défendre le haut niveau de qualité urbaine déjà atteint et à continuer la conversion de la ville des voitures et de l'énergie polluante en ville de l'espace public et des ressources renouvelables.

Grâce aux niveaux élevés de qualité de vie et de dynamisme économique, Zurich attire des gens et des entreprises du monde entier, qui y trouvent des conditions excellentes pour vivre, étudier et travailler. Actuellement 170 nationalités y sont présentes, en l'absence de phénomènes significatifs de polarisation ethnique ou sociale¹⁸. Les institutions soutiennent activement une attitude de tolérance, considérant les différences comme enrichissement des potentialités humaines et de créativité. « La diversité culturelle donne une impulsion forte et novatrice et est une caractéristique fondamentale de la vie urbaine à Zurich »¹⁹.

A ce propos il est utile de rappeler que Zurich possède un réseau de « centres de communauté » (Gemeinschaftszentren²⁰) dans tous les quartiers de la ville, qui offrent plusieurs initiatives de socialisation pour tous les âges, services pour la personne et pour les familles, activités sportives et culturelles, réunions de participation aux problèmes du quartier, qui entretiennent un haut niveau de sécurité et des bonnes conditions de vie pour les citoyens.

Concernant sa qualité physique, la Ville s'est engagée à garantir une offre résidentielle de plus en plus attrayante et un soin méticuleux des espaces publics et du paysage urbain. Pour faire face à la demande d'habitations due à l'accroissement démographique constant, la Ville s'engage à la fois à rénover les immeubles anciens et à en bâtir de nouveaux.

Les constructions résidentielles publiques et privées, ou réalisées en coopération, doivent d'abord répondre à la demande urgente d'habitations bon marché, ainsi qu'aux exigences de qualité des projets de construction et de l'environnement, et de la diversité architecturale, déjà activement poursuivie. De ce point de vue, on encourage la densification dans les différentes zones de la ville et dans les friches industrielles où l'on peut expérimenter de nouveaux modèles de haute qualité urbanistique et architecturale. La recherche vise à la formulation de modèles capables de réconcilier le peu d'espace disponible avec un rapport équilibré entre pleins et vides, entre espaces publics et privés, entre surfaces perméables et imperméables, entre la réduction des autos et l'augmentation des parcours piétons et cyclables, tout en considérant la mixité des usages entre résidences, commerces, bureaux et services. En outre, les quartiers – appelés “chambres de la ville” (Zürichs Zimmer) – doivent garder leurs identités particulières et doivent rester clairement identifiables. Ils sont enrichis en “phares” architecturaux : « Des nouvelles constructions publiques, sortes de “phares” architecturaux, renforçant l'image de Zurich en tant que ville des sciences et de la culture »²¹ .

Enfin, à la question « **Comment nous nous organisons?** », le document « Strategien Zürich 2025 » répond par certains choix de « gouvernance » et de saine gestion administrative.

En jouant un rôle d'orientation et de réglementation, mais aussi d'impulsion au développement, la Ville s'engage à promouvoir le partenariat entre institutions publiques et sujets privés, surtout en ce qui concerne la réalisation de grandes œuvres publiques et d'infrastructures.

Par rapport à ces tâches, et aux autres devoirs administratifs, les 24.000 employés de la Commune de Zurich travaillent pour fournir des services de haute qualité, cherchant le meilleur rapport qualité/prix et la meilleure utilisation possible des contributions fiscales disponibles. Cela nécessite une bonne gestion administrative qui doit s'adapter aux changements des exigences, et donc une gestion flexible, engagée et compétente de la part des fonctionnaires de la ville. C'est pour cette raison que la structure et les activités administratives sont périodiquement vérifiées et, le cas échéant, modifiées ou simplifiées.

De plus, chaque période administrative concentre ses efforts dans le temps pour atteindre les objectifs fixés. Pour la période 2006-2010 le programme mis en œuvre est « La ville de Zurich : orientée sur le client, qui prend des initiatives, et compétente ».



11

BILBAO

Effet Guggenheim

Bilbao est universellement renommée pour le Guggenheim Museum de Frank O. Gehry. A la fin des années 90, cet édifice extraordinaire s'est imposé à l'attention mondiale comme « un coup de canon lancé aux usagers à travers le monde des médias »²² par une ville qui était jusqu'à ce moment là considérée en plein déclin industriel, polluée et violente. Plus de dix ans après l'inauguration du Guggenheim de Bilbao, qui a eu lieu le 19 octobre 1997, qu'en est-il de son énorme succès initial ?

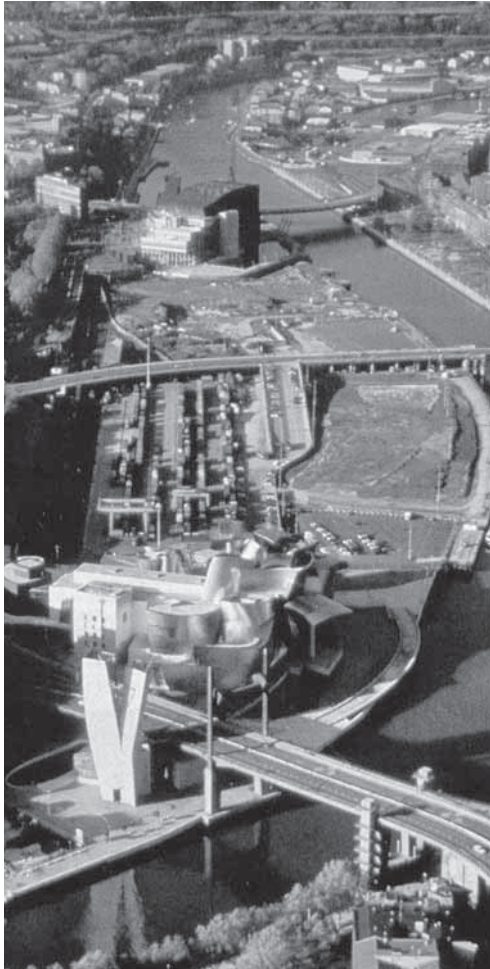
Dans les 12 premiers mois d'activité, le musée a attiré 1.360.000 visiteurs, dont 27% étrangers, et parmi eux 33% ne venant pas de l'Union Européenne. Dans les années suivantes aussi le succès sensationnel du Guggenheim de Bilbao a continué, en totalisant plus de 10 millions de visiteurs en dix ans. Dans l'ensemble, l'activité du musée a produit en une décennie, 1,7 milliards d'euros de PIB et presque 290 millions d'euros de recettes fiscales, contribuant à garder une moyenne annuelle de 4.370 emplois.

Mais le Guggenheim est-il vraiment arrivé du ciel comme un astronef dans le vide sidéral d'une ville en crise ? S'agit-il vraiment d'un prodige sans fondements, d'une cathédrale dans le désert ?

Ce n'est pas toute la vérité. En réalité, l'édifice dressé sur les bords du fleuve Nervión est une partie, quoique exceptionnelle, d'une stratégie à long terme qui avait déjà commencé dans la deuxième moitié des années 80.

Le premier acte de ce qu'on peut considérer, sans rhétorique, comme une véritable « révolution » urbaine²³ est le « Plan de Réhabilitation de Bilbao », de 1987, « qui [...] se limite essentiellement à la ville centre »²⁴. Mais la dimension métropolitaine du Grand Bilbao – constitué de 35 communes – s'impose tout de suite comme l'échelle d'urbanisme la plus adaptée à la dimension et à l'homogénéité des problèmes à aborder. En ce sens, le premier « Plan stratégique »²⁵ de l'agglomération, promu en 1989 par les institutions locales en collaboration avec l'Etat espagnol, est décisif.

Le « Plan stratégique de la Métropole de Bilbao », approuvé définitivement en 1992, aborde une variété complexe de thèmes économiques, sociaux et environnementaux, pour arriver à for-



12

muler un nouveau projet global de développement, résumé enfin en une « vision », en une idée de futur vers laquelle coordonner dans le temps les efforts de nombreux acteurs : « Dès le début, le Plan relevait le défi de dessiner la Métropole de Bilbao du XXI^{ème} siècle avec les caractéristiques suivantes : **ouverte, plurielle, inclusive, créative, sociale et culturelle** »²⁶. Pour atteindre ce résultat à multiples facettes, « le Plan [...] a identifié huit questions critiques, sur lesquelles concentrer les efforts pour revitaliser Bilbao »²⁷ :

1. Investissements dans les ressources humaines ;

2. Métropole de services avancés dans une moderne région industrielle ;

3. Mobilité et accessibilité : un système de transport public compétitif, efficace et moderne comme alternative écologique de transport ; déplacement du port ; nouveau terminal de l'aéroport ;

4. Régénération environnementale

5. Régénération urbaine : le fleuve comme système vertébral et intégrateur de la métropole qui soit facteur de différenciation de l'attraction de Bilbao ;

6. Centralité culturelle : Musée Guggenheim Bilbao, Palais Euskalduna des Congrès et de la Musique, Centre Culturel ;

7. Gestion coordonnée des administrations publiques et du secteur privé. Disponibilité d'un schéma directeur pour la région métropolitaine de Bilbao ;

8. Développement de l'Action Sociale.

Pour la réalisation de ces objectifs, deux agences publiques créées au début des années 90 ont joué un rôle très significatif : *Bilbao Metropoli-30*²⁸, constituée en

1991 avec le but de donner une impulsion constante au partenariat public-privé et aux processus de gouvernance, et Bilbao Ría 2000²⁹, société de transformation urbaine fondée en 1992.

Déjà avant l'approbation du « Plan Stratégique de la Métropole de Bilbao » (1992), certaines œuvres de grande importance pour l'ensemble de l'agglomération étaient en construction : le métro, le nouveau terminal pour l'aéroport et le port construit à l'extérieur de l'estuaire.

Actuellement le métro de la métropole basque relie le centre de la ville à la mer, côtoyant le fleuve en traversant différentes communes de l'agglomération. Très populaires sont les sorties du Metrò en forme de chenille, appelées « fosteritos », du nom de l'auteur du projet Norman Foster, lauréat du concours international de 1998.

Encore plus important – pour les conséquences économiques, logistiques, environnementales et foncières – a été le déplacement du port à l'extérieur de l'estuaire du Nervión. Situé depuis toujours sur les bords du fleuve, jusqu'au centre ville, et mélangé à de nombreuses activités industrielles, le port de Bilbao était déjà saturé et obsolète depuis la moitié des années 80.

A l'époque une longue négociation a commencé entre l'état espagnol, l'autorité portuaire, les institutions basques et les 9 communes concernées, négociation qui a conduit à la décision de désaffecter les quais anciens d'ici 2015, dont les terrains seront cédés gratuitement aux communautés locales. Aujourd'hui le nouveau port a donné raison à ses tenants : pour la première fois dans l'histoire, l'escale de



13



14



15

Bilbao a atteint le niveau de 40 millions de tonnes de marchandises échangées, avec une croissance constante depuis 2002.

Dans la ville contemporaine, des facteurs comme la qualité de vie, la compétitivité économique et le développement durable ne sont plus en contradiction les uns avec les autres ni destinés à rester séparés dans l'espace. Au contraire, ils se renforcent mutuellement dans la proximité urbaine. Il est donc naturel que la Ría de Bilbao, une fois libérée des activités industrielles obsolètes et polluantes, devienne le scénario idéal pour un nouveau modèle de développement. Ce qui était encore considéré ces dernières années, comme le « derrière »³⁰ de la ville, « territoire inconnu et inaccessible aux habitants même de Bilbao »³¹, représente aujourd'hui une opportunité extraordinaire.

Un premier élément de rupture avec le *statu quo*, une sorte de tête de pont pour rendre le fleuve à la ville et indiquer les contenus du développement futur, est justement la décision de placer le Guggenheim Museum près d'un terminal conteneurs, qui a continué pendant des années fonctionner à côté de l'œuvre de Gehry, tout près du centre urbain.

Projets urbains

Le long de l'axe structurant de la Ría, progressivement débarrassé des infrastructures industrielles et portuaires désaffectées, on a placé certains parmi les principaux projets urbains destinés à donner une nouvelle forme à la ville de Bilbao. Premièrement le projet pour la zone d'Abandoibarra, là où se trouve le Guggenheim Museum : une surface d'environ 350.000 m² précédemment occupée par un chantier naval et par un terminal conteneurs.

En 1993, l'architecte argentin César Pelli gagne le concours international pour le schéma directeur de cette zone. Les fonctions sont mixtes, avec deux édifices pour l'Université (la bibliothèque de Rafael Moneo et la « paranymphe » de Alvaro Siza), la tour triangulaire à bureaux de 165 mètres de haut de César Pelli (en construction), un centre commercial et une série de 5 bâtiments résidentiels.

Ensuite, le Palais des Congrès et de la Musique, de Federico Soriano et Dolores Placios, inauguré en 99. Plus de 110 000 m² sont consacrés aux espaces verts. Il est aussi important de souligner que

la promenade bordée d'arbres le long du fleuve est flanquée de la ligne de tramway, en fonction depuis 2002, dont les bilbaisiens sont très fiers³².

Un peu plus au Sud-est, vers le Casco Viejo (Quartier Ancien), la promenade fluviale et le trajet du tramway continuent, en croisant un nouveau segment transversal, constitué par le pont piéton de Calatrava et par le quartier mixte de Isozaki (promoteur privé).

Encore plus intéressant, pour ce qui nous concerne ici, est le projet urbain pour Ametzola, une zone située sur le bord méridional de l'expansion de 1900 (Ensanche), où trois gares de marchandises étaient placées sur environ 110.000 m². Le déplacement des gares de marchandises a permis de réaliser un projet très complexe, qui a combiné la rénovation du chemin de fer et la couverture des voies – opération appelée « Variante Sur » – avec un mix d'affectations urbaines différentes dans la construction d'un nouveau quartier. Celui-ci est constitué de 900 logements autour d'un parc de 36.000 m² relié directement au nouveau réseau de chemin de fer métropolitain et régional. Le quartier est doté, entre autre, d'un système pour l'envoi pneumatique des déchets à une centrale souterraine pour leur élimination. « Le succès de l'opération a encouragé les initiatives privées – 820 logements supplémentaires réalisés aux environs, portant la population du nouveau quartier à 5.000 habitants »³³.

Le projet d'Ametzola a une valeur particulière aussi parce que c'est le premier qui a été entamé et terminé par la société de transformation Bilbao Ria 2000. Fondée en

1992 de façon paritaire par des institutions centrales – Ministerio de Vivienda, Société des chemins de fer et Autorité Portuaire de Bilbao – et par les communautés locales – Gouvernement Basque (15%), Province de Gascogne (15%), Municipalité de Bilbao (15%) et de Barakaldo (5%) –, la tâche de Bilbao Ria 2000 est de mettre en valeur les terrains de propriété publique occupés par les industries et les infrastructures désaffectées, et de les préparer pour les investissements privés. La forme juridique de société anonyme permet d'agir de façon rapide et flexible, même si « ses projets [...] doivent se conformer aux directives de planification urbaine décidés par les autorités locales »³⁴.

Dans le cas d'Abandoibarra, l'Autorité portuaire a cédé seulement 115.000 m², mais de grande valeur stratégique, tout près du centre ville (Guggenheim Museum), tandis qu'à Ametzola, comme on l'a vu, la compagnie des chemins de fer a mis à disposition les terrains occupés par trois gares de marchandises. Ces cessions sont compensées par des ouvrages réalisés par Ria 2000 même, comme la « Variante Sur » et ses nouvelles gares. Cette façon particulière de travailler explique le petit financement initial de Bilbao Ria 2000 (1,8 millions d'euros à peine), la propriété des terrains étant le vrai capital social, en plus des ressources propres des administrations et des fonds européens. C'est le cas, par exemple, du programme Urban, mis en place dans la commune de Barakaldo³⁵. L'évolution positive du marché immobilier et l'effet Guggenheim ont certainement permis de réaliser des projets avantageux aussi bien pour les sujets publics que pour les privés.



Justement à propos du projet d'Ametzola, Pablo Otaola, directeur de Bilbao Ria 2000 de 1993 à 2000, affirme: « En 1993, aucun investisseur ne se présentait et les institutions refusaient de garantir des emprunts. Pourtant, il fallait commencer. Nous avons choisi le pragmatisme : phaser les opérations en fonction de la libération progressive des terrains et des disponibilités financières qui se dégageraient. L'opération d'Ametzola a été lancée en premier : d'abord les logements, faciles à réaliser car la demande est très importante dans le centre, puis le parc et enfin la gare, phase la plus coûteuse. La tactique a ses inconvénients – le phasage allonge la durée des opérations – mais aussi ses avantages : les aménagements peuvent commencer à être utilisés avant d'être achevés, ce que la population apprécie, par exemple pour le parc d'Ametzola. [...] Une fois les travaux commencés, nous avons gagné en crédibilité. La Caisse d'épargne de Bilbao et de Biscaye a accepté un prêt sans garantie, à de très bonnes conditions car elle souhaitait être partie prenante du processus »³⁶.

Bilbao Ría 2000 est actuellement engagée, non seulement dans la zone d'Abandoibarra, où la tour de Pelli est en construction, mais aussi dans d'autres lieux de l'agglomération métropolitaine³⁷. Enfin, les interventions déjà prévues à la fin des années 90 pour le quartier historique de Bilbao la Vieja et pour la commune de Barakaldo, au nord-ouest du chef-lieu, sont très intéressantes.

En conclusion, cela vaut la peine de s'arrêter sur un projet en pleine phase d'élaboration, très important pour la ville de Bilbao et l'agglomération entière, qui concerne la péninsule de Zorrotzaurre, au nord-est de l'expansion de 1900 (Ensanche), et qui se pose en continuité avec la zone d'Abaindobarra et avec la ribera du Guggenheim Museum.

Zorrotzaurre est une langue de terre longue de deux kilomètres et large de 250 m., actuellement reliée à la rive droite du fleuve Nervión, traditionnellement destinée à de nombreuses activités portuaires et industrielles. Aujourd'hui ce territoire, habité par seulement 500 personnes dans de vieux bâtiments dégradés, représente une précieuse réserve de surface plate pour le futur développement de la ville.

Les critères fondamentaux à la base du schéma directeur, confié en 2004 à Zaha Hadid, sont les suivants : quartier mixte essentiellement résidentiel (15.000 habitants) avec activités tertiaires et indu-

strielles compatibles; axe routier central avec une ligne de tramway, berges consacrées à la circulation piétonne et cycliste ; ouverture sur l'eau et sur le paysage environnant, avec beaucoup d'espaces verts, d'équipements de sport et de loisir ; conservation des constructions existantes et de certains éléments d'archéologie industrielle à reconverter pour de nouveaux usages.

Déjà en 2003, tout de suite après la naissance de la « Commission de gestion » du projet pour Zorrotzaurre, un groupe de résidents aguerris s'est mobilisé pour exprimer son point de vue sur l'avenir de la zone. C'est ainsi qu'est né le « Forum pour un Zorrotzaurre soutenable »³⁸, qui au cours de la même année a été reconnu par les autorités locales.

Face au danger d'« Une Manhattan à l'échelle de Bilbao »³⁹ qui apparaît dans les premières élaborations de la célèbre architecte, le Forum se prononce en faveur d'un « développement de la péninsule selon des critères environnementaux [...] où l'on donne la priorité au vert et à la régénération des milieux naturels, et aux [...] piétons. »⁴⁰.

Le Forum propose aussi « un projet concret dans un lieu concret, la pointe au nord de la péninsule, un site clef pour l'identité future de l'agglomération, où l'on propose la création d'un centre de connaissance et d'apprentissage écologique en vue de promouvoir le développement durable [...] et orienter le développement de Zorrotzaurre et Bilbao d'une façon compatible avec l'environnement »⁴¹.

La version définitive du projet de Zaha Hadid, en septembre 2007, « contient les changements proposés par les Admini-

strations, les groupes politiques, les propriétaires, les résidents et les associations de voisinage »⁴². On y prévoit plus d'espaces verts ou destinées aux activités économiques, plus d'équipements publics, 4,5 millions d'euro consacrés à la réhabilitation des bâtiments résidentiels existants, une attention plus importante portée à l'archéologie industrielle, un fort engagement en faveur de la mobilité soutenable, basée surtout sur le tram et les zones à trafic limité.

Enfin, la nouvelle version du schéma directeur libère la pointe nord de la péninsule : elle ne prévoit pas explicitement l'hypothèse d'un « centre écologique », mais en envisage la possibilité, « comme une lame dirigée contre une [...] croissance économique incontrôlée »⁴³.



17

SESTO SAN GIOVANNI

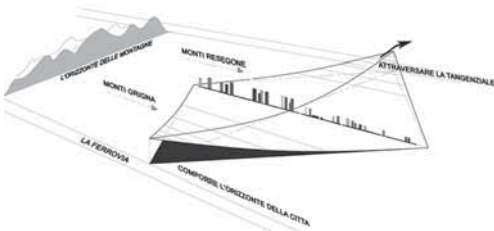
La transformation d'une grande friche industrielle

La conception du projet comme « partage d'intentions avec un territoire » est au centre de la réflexion de Michel Corajoud, l'un des paysagistes majeurs en activité, lauréat du Grand Prix de l'Urbanisme 2003. Dès la première prise de contact avec le site du projet, son attitude est celle de l'écoute et de la recherche de syntonie avec ce qui préexiste. Dans un célèbre aphorisme Corajoud compare l'art du paysage à une conversation dans laquelle on n'entre pas en imposant son propre point de vue mais en attendant d'avoir compris le sens des dynamiques en cours⁴⁴. De cette position dérive aussi une nette condamnation de la table rase comme méthode de travail, considérée comme « la plus grande dévastation que l'on ait jamais connu [...] qui a créé d'énormes problèmes dont on voit les effets aujourd'hui à la périphérie des villes. Tout cela parce que on a coupé des fils, effacé des traces »⁴⁵.

Au contraire aujourd'hui il s'agit, dans les villes tout comme dans les vastes territoires métropolitains, de recomposer des relations, renouer des liens, dépasser les déchirements et fragmentations que les erreurs du passé, la civilisation industrielle et son abandon actuel ont produit.

Pour mieux illustrer l'idée de « palimpseste » (traces) et « interrelation » (frames) qui sont typiques du projet urbain, mais aussi du projet de paysage, nous ferons référence au grand dessin de transformation de Renzo Piano et Michel Corajoud pour les friches industrielles de Sesto San Giovanni, près de Milan, l'un des plus grands centres de production industrielle italienne de 1900.

La proposition de Piano et Corajoud⁴⁶, personnellement illustrée par l'architecte de Gênes le 28 janvier 2008⁴⁷, concerne une surface d'environ 1,3 millions de m², située entre l'ancien centre de Sesto et le chemin de fer à l'Ouest, et le parc Lambro au delà de l'autoroute à l'Est. Le plan directeur du projet se base sur un schéma très simple qui croise un axe existant Nord-Sud – Viale Italia – avec un axe plus court – Est-Ouest – provenant de la gare, redessinée pour enjambrer les voies ferrées comme un pont. Le premier axe, rebaptisé « La rambla », alternera des équipements d'intérêt général (écoles, bibliothèques, marchés) avec des bâtiments dénommés par Renzo



18

Piano « maisons hautes » : des immeubles pour habitations et bureaux de 70 mètres de haut, revêtus en carreaux de céramique de couleurs vives. Le second axe, orthogonal par rapport au premier, appelé « La Traversa », sera le fil conducteur de fonctions mixtes : commerciales, résidentielles et tertiaires d'excellence, telles que des universités et des centres de recherche, installées dans des constructions à cour fermée ou ouverte.

Toute la zone au nord de la Traversa, sur les deux côtés de La Rambla, sera consacrée à la réalisation d'un grand parc de verdure et d'archéologie industrielle. Le projet, présenté par Michel Corajoud à Sesto San Giovanni le 18 mars 2008⁴⁸, commence par le constat que la fermeture des usines a provoqué la renaissance spontanée de la végétation entre la zone de la gare à l'ouest et le parc Lambro à l'est. Donc les premières observations suggèrent que « symboliquement ce projet doit créer une relation entre la ville de Sesto, son centre, et la nature »⁴⁹.

La végétation repoussée spontanément dans l'usine abandonnée ne peut pas être conservée parce que les terrains sont pollués et doivent être bonifiés à fond.

Mais on peut garder la mémoire de l'émotion suscitée par les ruines industrielles de nouveau dominées par la nature, comme dans une gravure piranésienne⁵⁰. Certains bâtiments industriels seront adaptés à des usages nouveaux, tandis que d'autres seront transformés en purs « objets de paysage », au milieu du parc. De plus, on gardera la trace laissée sur le terrain par les longs

hangars dans lesquels avait lieu la production. « Le projet du parc – explique encore Corajoud – doit garder en tous les cas en mémoire au moins la direction, l'organisation directionnelle de ces grandes usines [...] et les traces laissées de ces grandes usines doivent être intégrées dans la conception même du parc »⁵¹. Cela se produira sous forme de canaux navigables pour la plaisance, qui seront fonctionnels pour la bonification du terrain et à l'exploitation géothermique de l'eau de la nappe, et qui rappellent ainsi la tradition des Navigli de Milan et les systèmes d'irrigation de la plaine du Po.

En définitive, Corajoud observe « qu'en faisant seulement l'inventaire de cet état de choses on commence à tisser la trame structurelle du parc, avec toutes ces lignes qui sont les lignes de la direction des grandes usines, la ligne des montagnes lointaines, la ligne qui relie le centre de la ville au parc Lambro. Tout ça [...] fabrique un maillage qui, géométriquement, a une sorte d'intelligence »⁵².

Le projet pour Sesto entre densité urbaine et paysage

Le nouveau quartier conçu par Renzo Piano est étroitement lié au territoire du parc. Sur la base d'une nouvelle trame routière orthogonale, le projet de Piano croise deux différentes structures : l'une, traditionnelle, caractérisée par des alignements routiers et par une continuité du bâti avec des constructions à cour, ouverte ou fermée, de 28 m de haut ; l'autre constituée d'une série de bâtiments à « tour »,



19

que Piano appelle « maisons hautes », librement situés aux deux côtés de l'axe majeur du boulevard Italia (La Rambla). Ceci permet de libérer une part considérable d'espace, sans toutefois renoncer à la densité typiquement urbaine.

« Qu'est-ce que les maisons hautes? Si nous mettons toutes les constructions horizontalement par terre, nous occupons tout l'espace »⁵³. Il s'agit donc de constructions de 72 m. de haut, avec une assise de 25 x 25 m., reposant sur le terrain par le seul pilier central et laissant ainsi passer le regard jusqu'à la hauteur de 12 m. (env. celle des arbres). Les toits sont végétalisés, et à ceux-ci s'ajoutent des jardins d'hiver. La destination est résidentielle, avec la possibilité de bureaux aux étages inférieurs.

La densité discrète et paysagère des maisons hautes n'est pas toutefois suffisante pour produire un « effet ville » : c'est pour cela qu'on y juxtapose la trame plus traditionnelle autour de l'axe transversal – appelé « La Traversa » – provenant de la nouvelle gare à pont et donc du vieux centre de Sesto. Ici se dérouleront des fonctions résidentielles, commerciales, universitaires et tertiaires d'excellence alignées à la route.

Aux deux trames de la Rambla et de la Traversa il faut en outre superposer les espaces éclectiques structurés par les éléments d'archéologie industrielle, qui sont conservés et reconvertis à d'autres utilisations. Dans l'ensemble il en résulte une suite d'espaces publics – routes, places, boulevards, cours, espaces verts – extrêmement riche, qui pénètre dans plusieurs édifices grâce à une importante variété de fonctions publiques et privées.

Il est évident que la qualité d'un projet urbain comme celui pour Sesto San Giovanni dépend de la distribution des densités, du rapport entre les pleins et les vides, de l'alternance des espaces serrés et ouverts, de l'utilisation savante des signes et des éléments déjà présents sur le territoire et de la relative attribution de fonctions, que les paramètres d'urbanisme ne peuvent pas déterminer en tant que tels. En plus, une densité insuffisante – souvent revendiquée idéologiquement – est erronée tout comme une densité excessive.

A ce propos, Renzo Piano affirme : « Nous avons toujours travaillé en suivant le critère qu'il fallait obtenir la juste densité. Une ville n'est pas un village. Si l'on fait trop peu on se trompe, parce que la ville est un lieu urbain où il y a la bonne densité, la juste in-



20



21

tensité. Ce serait encore pire, et cela se passe souvent, de faire trop, parce qu'ainsi on crée des conditions invivables. Il faut faire ce qu'il faut, il ne faut pas faire un lieu trop dispersé. La ville n'est pas un village touristique. Elle a besoin d'une certaine intensité »⁵⁴.

LE NOUVEAU PLAN D'URBANISME EN ITALIE: REGGIO EMILIA ET SALERNE

Le plan structurel communal de Reggio Emilia

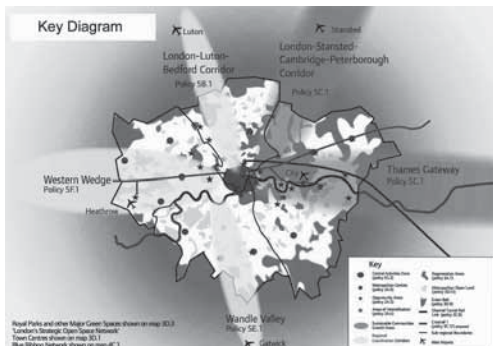
Depuis 15 ans environ, l'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) s'est engagé dans un vaste débat théorique et dans l'expérimentation pratique d'une réforme de l'urbanisme italien orientée vers une plus grande flexibilité des outils de planification par rapport à la loi approuvée en 1942.

« Le nouveau modèle de plan communal réformiste – écrit Campos Venuti – répartit en trois outils distincts l'organisation du plan »⁵⁵ : le Plan Structurel Communal (PSC), le Plan Opérationnel Communal (POC) et le Règlement d'Urbanisme et d'Édification (RUE).

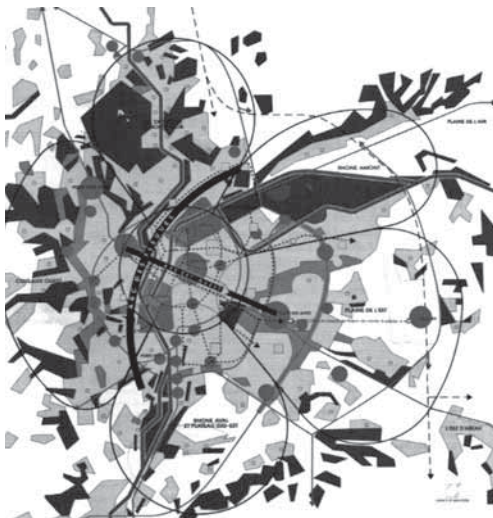
Le Plan Structurel Communal est un « plan d'orientations [qui] récupère l'identité du « master plan », typique de l'urbanisme moderne européen, et efface, avec la rigidité du plan général, la nécessité de faire recours très souvent à des « variantes » pour l'adapter aux transformations physiologiques de la réalité »⁵⁶. En d'autres termes, le PSC est un document d'orientation à moyen terme – en principe, 15 ans – du type « master plan » ou « schéma directeur », qui trace le scénario futur des transformations urbaines sans préciser au préalable et en détail le contenu de chaque projet de transformation. Par conséquent, le PSC, à la différence du PRG, n'établit plus au moment de son approbation les nouveaux droits de propriété connexes à toutes les transformations prévues. En tant que tel, le PSC se débarrasse de la rigidité du vieux plan, qui obli-



22



23



24

geait à de complexes procédures de « variantes » pour autoriser des projets pas tout à fait conformes à ses prévisions.

« Une fois éliminé le caractère prescriptif du plan général [,] celui-ci est attribué au Plan Opérationnel, dont les prévisions seront [...] traduites en outils d'exécution, c'est-à-dire en Plans Executifs d'Urbanisme (PUA), qui peuvent prendre la forme de véritables projets urbains »⁵⁷. Parmi les projets de transformation encadrés dans la vision d'ensemble du PSC, ceux que la municipalité identifie comme prioritaires, et qui sont soutenus par les entrepreneurs privés, sont insérés dans le Plan Opérationnel pour être mis en œuvre dans un délai péremptoire de 5 ans. Cette fois, le Plan Opérationnel fixe avec précision les caractères des transformations de tous les projets inclus et attribue les nouveaux droits d'utilisation du terrain.

« Un troisième outil complète le modèle réformiste : tandis que PSC et POC [s'occupent] des transformations urbaines de large envergure, le Règlement d'Urbanisme et d'Édification (RUE) s'occupe des transformations légères, et de la gestion ordinaire du patrimoine existant »⁵⁸. Le RUE est donc la partie du plan qui ressemble le plus à l'ancien PRG.

L'exemple le plus clair et le plus significatif du nouveau modèle d'urbanisme est, jusqu'à présent, celui qui est représenté par le Plan Structurel Communal de Reggio Emilia, présenté en 2008. La première nouveauté qui saute aux yeux est la forme de représentation graphique utilisée pour la « table de synthèse », tout à fait différente par rapport à un zonage de PRG et plus ressemblante du récent « master plan » de Londres.

Reggio Emilia est une ville italienne d'environ 160.000 habitants, à 65 km au nord-ouest de Bologne, qui a connu, dans les 15 dernières années, un extraordinaire essor économique. La tâche principale du PSC est donc celle de métaboliser et d'orienter le développement en cours et de préparer la ville à la croissance démographique prévue pour 2024, qui devrait aisément porter Reggio Emilia à 200.000 habitants.

Le **Plan Structurel Communal de Reggio Emilia (PSC)** est organisé en deux parties : une partie stratégique et une partie plus spécifiquement urbanistique et structurelle. La partie stratégique, élaborée à travers de nombreuses rencontres publiques, détermine 4 priorités pour le développement futur de la ville :

Reggio Emilia ville

- **du développement durable**
- **du capital social**
- **de la connaissance et de l'innovation publique**

La « vision » qui en résulte, « **de Reggio ville dans l'Europe à Reggio ville européenne** », veut exprimer une recherche d'excellence, aussi bien dans l'approfondissement des processus de gouvernance que dans l'affirmation de la qualité urbaine : « Il faut porter le regard sur les meilleures expériences européennes dans le domaine de la mobilité soutenable, de la qualité des constructions, de la connaissance et de l'innovation, de l'attention aux lieux de la quotidienneté »⁵⁹.

Il est donc intéressant de remarquer que la planification stratégique a été intégrée dans le processus d'élaboration des outils d'urbanisme communal, tout en améliorant la coordination entre deux niveaux qui restent souvent séparés. Cela a permis d'autre part au PSC de comprendre avec clarté la relation positive existante entre cohésion urbaine, cohésion sociale, développement économique et qualité de vie, en opposition au rapport qu'il y a souvent entre dégradation urbaine et fragmentation / désintégration / exclusion sociale. Dans ce sens, la partie urbanistique et structurelle du PSC a été affrontée comme une tentative de « reconstruire l'effet ville » en réaffirmant l'« ancienne relation entre urbs (la ville physique, le bâti) et civitas (la société, les citoyens), sans laquelle la ville devient étrangère au corps civil et irréparablement offensive et laide, voire incompréhensible et hostile »⁶⁰.

Considérée « complémentaire et cohérente avec la vision stratégique qui élabore l'idée de ville »⁶¹, la **partie urbanistique** du PSC a « la tâche de traduire cette vision en choix de projet qui définissent le *dessin de la ville* »⁶². On recherche cela surtout à travers « des politiques de reconversion des zones urbaines [...] que le plan entend résoudre en mettant au centre le projet urbain. Les projets urbains devront en effet constituer de points références essentiels du plan : le moment où les processus de renouvellement de l'espace physique de la ville prennent de la forme. Ces projets devront définir les formes et les contenus de parties considérables de la ville et représenter la base pour des parcours de dialogue avec la citoyenneté, même à travers la création de l'Urban Center, lieu d'information, de rencontre et de mise à jour sur les projets de la ville »⁶³.

En définitive, le Plan Structurel de Reggio Emilia, en tant qu'union d'une vision stratégique (dessein) et d'un dessin urbanistique-structurel à réaliser surtout à travers des projets urbains (dessins), tend à une « programmation » que le maire Graziano Delrio définit significativement « strabique », « qui regarde loin dans les visions et qui est capable en même temps de donner des réponses à brève échéance aux changements »⁶⁴. Donc, un **projet de ville entre vision globale et transformation locale**, qu'il vaudrait mieux définir « d'une vision correcte », c'est-à-dire de l'adaptation continue de la vision de la grande à la petite échelle, des relations systémiques à la qualité de la vie quotidienne des citoyens.



25

Salerne: la méthode des projets urbains

Un exemple des tentatives pour rendre les plans d'urbanisme en Italie plus flexibles et tangibles, est l'expérience de la ville de Salerne dans les 15 dernières années.

Le travail d'élaboration d'un nouveau plan général d'urbanisme de la ville de Salerne, confié en 1993 à l'urbaniste et architecte catalan Oriol Bohigas, a été précédé et accompagné de certains projets urbains dans différentes zones stratégiques de la ville, déjà en cours de réalisation avant l'approbation du nouveau plan général en décembre 2006. Il s'est agi d'une expérience tout à fait nouvelle dans le panorama l'urbanisme italien, celui-ci se caractérisant traditionnellement par un fort déterminisme hiérarchique entre plan général et réalisations partielles, ayant souvent conduit à des phénomènes de paralysie, illégalité et dégradation urbaine.

A Salerne, par contre, certains projets urbains conçus dès la première moitié des années 90 (baptisés « Aires d'action ponctuelle d'urbanisme », AAPU) ont déjà été achevés, d'autres sont en cours, d'autres encore se sont rajoutés, entamant une solution concrète aux nombreux et graves problèmes de la ville.

En toile de fond de ce travail, et même comme son point de départ nécessaire, voici que Salerne tente d'atteindre, comme beaucoup d'autres villes au monde, une nouvelle phase de développement, toujours plus caractérisée par les valeurs du développement durable, par des contenus de connaissance et de qualité de vie et par la diffusion de services de pointe, en accord avec les exigences d'une société de plus en plus complexe et immatérielle. En ce sens Salerne continue à perfectionner ses choix politiques de développement urbain à partir du « Document de programmation d'urbanisme »⁶⁵, approuvé par le Conseil Municipal le 20 avril 1994, fixant les objectifs de « Salerne ville touristique, commerciale et des services ». Ce travail a enfin trouvé une synthèse dans les tables du Plan Communal d'Urbanisme (PUC)⁶⁶, instrument d'encadrement d'ensemble des infrastructures (ponctuelles ou en réseau), d'amalgame des projets urbains déjà commencés, et d'orientation pour des nouvelles réalisations partielles.

Avant d'entrer dans le détail des projets urbains prévus à Salerne, il faut évoquer les principes généraux d'urbanisme proposés par Bohigas à partir de la moitié des années 90.



26

27



Dans son ensemble la structure de Salerne présente les caractères typiques de la ville maritime linéaire. Le principal élément unifiant de l'organisation urbaine est constitué par la bande côtière nord-ouest/sud-est, entourée par des hautes collines. Le principal axe de pénétration en ville depuis le nord a toujours été la vallée du fleuve Irno, entre le centre historique et l'expansion orientale de 1900.

Le premier principe général d'aménagement proposé par Bohigas est celui d'établir une distinction nette entre la partie plus dense et urbanisée de la ville – définie « ville compacte » – et la partie agricole des collines – définie « ville diffuse ». Cela avec deux buts : d'un côté celui de sauvegarder les collines, le paysage et les villages d'origine rurale d'une expansion urbaine sauvage ; de l'autre côté, celui de concentrer les transformations les plus importantes dans la « ville compacte » selon le principe de « reconstruire la ville existante », ou « bâtir le territoire bâti ».

Les interventions prévues dans la ville compacte sont de trois types : requalification des quartiers existants, transformation des zones libérées d'installations obsolètes – par exemple, friches industrielles ou zones militaires démenagées –, interventions sur des terrains vides ou à l'abandon. L'objectif est donc celui de donner à toute la ville compacte une densité urbaine adéquate, qui soit capable de fournir à chaque habitant un niveau élevé d'accessibilité, de services et de qualité des espaces. Comme l'affirme Bohigas : « Vivre dans une ville signifie participer à une centralité bien distribuée et dépasser la condition de la périphérie »⁶⁷.

Cela nous introduit aux deux autres principes généraux d'urbanisme proposés par Bohigas, qui sont la recherche de la complexité urbaine et la clarté de lecture de l'espace public. Comme nous l'avons déjà vu, la ville contemporaine vise à dépasser la banalité des zones monofonctionnelles à travers la coexistence de fonctions et d'activités différentes, telles que : résidences, commerces, productions compatibles, services, loisirs et culture, espaces verts et activités sportives. Dans ce sens, l'espace public joue un rôle essentiel d'orientation et d'articulation des différences.

Selon Bohigas, pour atteindre ces objectifs il faut recourir aux éléments traditionnels de l'organisation urbaine, comme les rues, les boulevards, les places, les parcs et jardins, les monuments, les portes de la ville et les lieux représentatifs de l'identité urbaine. Naturellement, la méthode pour réaliser les principes d'urbanisme indiqués n'est pas une vision générale et abstraite, mais l'exploration de parties délimitées de la ville, desquelles faire émerger les identités spécifiques et les potentialités de transformation, soit la « méthode des projets urbains ». Cette méthode permet en effet de planifier un programme complexe de transformations bien définies dans le temps et dans l'espace. Elle est aussi considérée par Bohigas comme la manière la plus adéquate pour associer les habitants aux choix d'urbanisme. Toutefois, les projets urbains doivent être non seulement de bons projets mais surtout de bonnes réalisations et de bons programmes de gestion successive. Un parc urbain bien projeté mais mal réalisé – ou mal géré – n'est pas un résultat désirable.



28

La partie de la ville à l'ouest du fleuve Irno est certainement la plus représentative et donc la plus aménagée de Salerne, par la présence du centre historique et du bord de mer.

Dans la partie basse du centre historique, les actions les plus importantes ont été concentrées dans la zone cruciale du croisement entre la route des Marchands et la rue transversale du Dôme. Ici il y a de nombreux monuments, parmi lesquels, outre le Dôme, le Palais Tarracena et le Temple de Pomona, qui ont été restaurés et destinés à de nouvelles fonctions administratives, d'exposition et de tourisme.

Un soin particulier a été réservé à l'espace public et à l'aménagement des ruelles, des passages et des escaliers qui traversent toute la ville ancienne, désormais en grande partie interdite à la circulation des voitures. Aujourd'hui la vieille ville de Salerne est devenue très vivante et agréable, avec beaucoup d'activités commerciales, artisanales et culturelles qui ont recommencé à se développer. La réhabilitation a toutefois provoqué la hausse des prix des immeubles et un certain changement social dans le quartier.

Pour ce qui concerne la partie haute du centre historique, l'administration communale de Salerne a lancé en 1997 un concours international d'idées pour récupérer certains grands volumes – principalement des couvents – appelés « Edifices Monde » à cause de leur articulation complexe. Les objectifs : améliorer l'accessibilité de cette partie du centre historique presque complètement isolée, récupérer l'espace public, les points de vue panoramiques et les parcours piétons à travers escaliers et jardins. Toutefois le concours n'a pas eu de suite jusqu'à maintenant.

29



La bande maritime qui va du port commercial à l'Ouest jusqu'au fleuve Irno revêt une importance stratégique pour l'image et l'avenir de Salerne. En effet celle-ci est appelée à jouer un rôle de premier plan, avec le centre historique, dans les programmes de croissance touristique indiqués par l'administration. On a prévu ici la modernisation et l'élargissement des deux ports de plaisance existants et la reconstruction de la plage. Le port le plus à l'Ouest – Santa Teresa – est relié à la ville par une grande place sur la mer, confiée à l'architecte espagnol Ricardo Bofill, qui a opté pour un grand édifice de type « Croissant ». Sur le côté occidental de la place, il y aura la nouvelle gare maritime de Zaha Hadid, lauréate d'un concours.

La réalisation d'une nouvelle route le long du fleuve Irno, destinée à devenir le raccordement principal entre le bord de mer et le nœud autoroutier au Nord de Salerno, permet de valoriser les bords du fleuve, les friches industrielles et les nombreux espaces vides ou sous-utilisés. Plus qu'un projet urbain la Lungo Irno est une infrastructure stratégique de la ville structurant plusieurs projets urbains.

Le premier de ces projets est celui qui concerne l'embouchure sur la mer de la Lungo Irno, où un grand hôtel a été construit sur les terrains d'une ancienne cimenterie relocalisée. Le résultat n'est pas très intéressant : peut-être une occasion perdue pour doter la ville d'une structure touristique plus innovante.

En remontant le nouvel axe le long du fleuve Irno, au-delà de la ligne ferroviaire surélevée, sur des vastes terrains anciennement utilisés comme gare de marchandises, la Citadelle Judiciaire de David Chipperfield est en voie d'achèvement.

Ici le problème principal sera l'augmentation de la circulation due à la présence du Tribunal.

Entre la Citadelle Judiciaire et l'hôtel sur le bord de mer, en proximité du faisceau de voies qui pénètrent la ville, on a placé un projet urbain de grande importance, confié au cabinet d'architecture Gnosis de Naples. Situé à la base de la nouvelle Lungo Irno, ce projet est conçu comme une plate-forme d'échange intermodale entre garages souterrains, terminaux de bus, gare ferroviaire et métro. Des services publics et privés y sont également prévus: un auditorium, un petit centre

commercial, un marché ethnique, une église et un terrain de football. On accède à la gare à travers un nouveau pont sur l'Irno.

Encore plus en amont sur la Lungo Irno, la première partie d'un nouveau parc urbain – le parc Pinocchio – a déjà été ouverte au public, tandis que son prolongement plus au nord, réalisé autour d'une ancienne usine reconvertie, est en voie d'achèvement.

Enfin, en remontant encore le fleuve, un nouveau quartier mixte, dessiné par Massimiliano Fuksas va surgir sur une autre friche industrielle. Deux autres projets urbains de grande importance sont situés à l'extrémité orientale et occidentale de la ville.

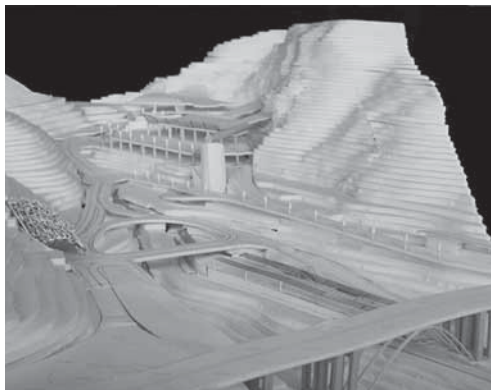
La partie orientale autour du stade, sera la principale zone d'expansion de la ville dans les prochaines années. Le Plan Communal d'Urbanisme, approuvé en 2006, y prévoit une vingtaine de sous-zones de transformations publiques et privées.

L'élément structurant fondamental du projet urbain originaire de Bohigas était un axe parallèle à la mer, rectifié par rapport au tracé actuel et terminant dans une place.

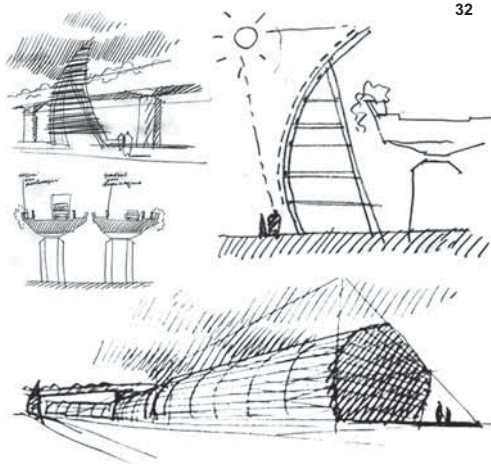
Ce principe est respecté par le projet vainqueur du concours « Salerno Porta Est », qui combine le thème du parc méditerranéen avec une suite de noyaux construits qui intègrent des fonctions résidentielles, productives et de loisir. Le projet prévoit déjà l'insertion d'un nouveau port de plaisance pour 1.000 bateaux sur le morceau de côte devant le stade, confié à Santiago Calatrava.



30



31



32

L'un des premiers projets urbains proposés dans le cadre des Zones de Transformation prévues par le PUC 2006 est celui pour une des friches industrielles les plus significatives de Salerne : l'ancien moulin, l'usine et les bureaux de la fabrique de pâtes alimentaires Amato. Sur la surface d'environ 17.000 m², la propriété Amato a décidé de réaliser un nouveau quartier mixte – résidentiel et tertiaire – qui garde l'édifice en briques à réhabiliter.

Le projet, confié à Jean Nouvel, a été défini comme une « proposition radicale » par l'auteur même. A côté de l'ancien moulin, qui est destiné à accueillir des habitations, des bureaux et un centre commercial, il y aura une série d'immeubles à cour, autour d'un parc vert semi-public qui sera fermé le soir. A l'intérieur du complexe sont prévus des services privés, parmi lesquels un restaurant, une piscine et un spa.

De l'autre côté de la ville est en cours la réalisation du projet de la « Porte Ouest » de Salerne, signé par Massimo Pica Ciamarra, lauréat de concours international. La proposition – d'une grande complexité et d'importance stratégique – vise surtout à assurer une meilleure communication entre le port commercial et le nœud autoroutier de Cernicchiara (une centaine de mètres plus en amont) éliminant ainsi une grande partie du viaduc existant pour récupérer le paysage de la colline et réduire la circulation des poids lourds dans le centre ville. Ce résultat est garanti par la déviation du viaduc dans un tunnel, pour un total de 1,7 km couverts.

La nouvelle bretelle de l'autoroute est disposée à côté d'une structure polyvalente pensée pour s'intégrer dans le paysage naturel de la vallée. Sa première fonction est celle du service portuaire (Transit Point), avec un garage pour au moins une centaine de TIR, bureaux d'accès au port et services pour les transporteurs (restauration, infirmerie, livres-services bancaires, lignes télématiques). A cela s'ajoutent les fonctions d'intérêt urbain plus général, parmi lesquelles un parking pour 600 voitures, le terminal du tram-navette électrique de communication avec le centre ville, des installations sportives.

Entre les deux terminaux – le port en aval et le nœud de Cernicchiara en amont – le projet pour la Porte Ouest de Salerne offre une réponse aux problèmes de mobilité et d'accessibilité pour cette zone urbaine, en réutilisant une ancienne ligne ferroviaire.

En définitive, le projet pour la Porte Ouest de Salerne montre qu'il est possible d'utiliser le palimpseste urbain et les technologies disponibles pour répondre aux nombreuses exigences d'efficacité et qualité urbaine.







CONCLUSIONS

On peut définir le « devoir », en tant que substantif, comme un comportement obligatoire ou approprié sur la base d'un ordre ou d'une conviction. Il a donc à la fois une nature juridique et morale. Dans ces conclusions nous favoriserons surtout le deuxième sens, c'est-à-dire celui de la conviction ou obligation morale dérivant de l'opinion commune, de l'expérience et/ou de l'élaboration scientifique. Dans ce sens, « devoir » coïncide avec « engagement » et « responsabilité ». Mais il faut également considérer les devoirs sanctionnés par les lois nationales et internationales.

Les expériences ci-dessus se fondent sur des convictions qui justifient l'adoption d'un décalogue de devoirs dans l'esprit du projet de « Déclaration des devoirs des hommes » promu par le Carré Bleu, en particulier dans les domaines de l'urbanisme à ses différentes échelles.



1. La première conviction fait référence à l'utilité de regarder les différentes réalités urbaines, au moins en Europe, pour en comparer les problèmes et les solutions adoptées. De notre analyse il en résulte que, même avec des différences, les villes européennes présentent des problèmes comparables et choisissent les mêmes instruments et solutions. Nous faisons référence, en particulier, aux contenus convergents à l'échelle continentale à la fois des plans stratégiques (ou Projets de ville) en tant que visions globales de développement des villes et des projets urbains comme instruments de mise en œuvre de ces visions et programmes généraux. Si les propositions et les solutions innovantes adoptées localement ne sont pas encore diffusées ailleurs, elles doivent être attentivement étudiées pour en vérifier les possibilités d'application même dans d'autres contextes.

Le **premier devoir** qui dérive de ces considérations peut donc être défini comme un **DEVOIR DE CONNAISSANCE**, c'est-à-dire de mise à jour constante et de débat international à la recherche de réponses novatrices aux problèmes communs. Un devoir que l'on donne comme acquis et qui n'est toutefois pas encore considéré comme une opportunité concrète par les professionnels du secteur et surtout par les élus de la planification territoriale.

2. La deuxième conviction est que l'on considère désormais conclue la phase d'expansion aveugle des villes et de consommation illimitée des ressources environnementales. Toutes les réalités examinées essaient, même si c'est de façon différente, de traduire l'explosion métropolitaine des dernières décennies dans des formes de nébuleuses reconnaissables, en privilégiant la récupération et la transformation de l'existant ou l'expansion de type linéaire ou linéaire-annulaire, en étroite correspondance avec les services de transport public collectif. Avec le concept de densification on essaie de restituer une dignité urbaine à toutes les banlieues actuelles et de réintroduire dans les villes de grands espaces verts naturels ou agricoles. En ce sens, les projets urbains se sont souvent servis, en formes conjuguées, de trames urbaines traditionnelles productives de l'effet ville, aussi bien que de schémas déduits de la modernité (*Charte d'Athènes*) pour un rapport plus serré avec le paysage. De plus, c'est surtout dans la proximité urbaine que sont employées rentablement les nouvelles technologies énergétiques, comme l'énergie solaire, mais aussi les centrales de cogénération ou d'exploitation de l'énergie géothermique.

Dans ce contexte, un rôle essentiel est joué par les réseaux du transport public collectif, qui passent du type presque exclusivement radial des décennies passées au type radial-concentrique d'aujourd'hui, dans lequel les banlieues sont directement liées entre elles. L'objectif n'est pas seulement celui de réduire la pollution et la circulation des voitures, mais aussi celui d'améliorer la qualité de l'espace public en privilégiant la mobilité alternative, surtout piétonne et cyclable.

Nous pouvons donc définir notre **deuxième devoir**, en termes généraux, comme un **DEVOIR ECOLOGIQUE**, qui vise à réduire la consommation du sol et des ressources naturelles pour une meilleure durabilité énergétique et environnementale des établissements.

3. La troisième conviction concerne le refus net des vieilles conceptions de zonage fonctionnel et social et de « table rase », considérées comme les principaux responsables de la condition de banlieue dans beaucoup de quartiers de la ville moderne.

Aujourd'hui, à l'inverse, on admet la nécessité d'étendre à toutes les parties urbaines des caractères adéquats de complexité autrement typiques des centres historiques, caractérisés par la richesse et le mélange des fonctions et activités, par la stratification urbaine et architecturale, et par la haute densité d'informations. Cela correspond d'ailleurs aux exigences du développement durable – évoqué au point précédent – étant donné que la proximité des résidences et des commerces, des activités productives compatibles et des servi-

ces pour la collectivité permet d'exercer beaucoup d'activités quotidiennes à pied ou en vélo, réduisant ainsi le recours aux voitures privées.

Qu'il s'agisse d'anciennes friches à reconvertir ou de quartiers à réaliser ex novo, l'objectif de la complexité urbaine peut être valablement poursuivi exclusivement à l'échelle rapprochée du projet urbain, à travers une lecture attentive des caractères naturels du site et du bâti humain. La nécessité de concentrer sur des surfaces relativement limitées des fonctions très différentes entre elles, comme les activités productives urbaines, les résidences, les espaces verts et de loisir, attribue une grande importance à l'espace public dans le but d'articuler et de distribuer les différences. En ce sens, le projet urbain peut être défini comme un constructeur de complexité, un édificateur de villes.

Cette complexité répond, entre autre, à l'extraordinaire diversification sociale de la ville contemporaine et aux droits émergents des nombreuses catégories démographiques et professionnelles qui la peuplent : des femmes, en passant par les personnes âgées, enfants et adolescents, jusqu'aux minorités civiles et ethniques. L'urbanisme a le devoir d'offrir à tous des espaces adéquats, en évitant toutefois les ghettos, selon le principe éthique de Heinz von Foerster : « Conduis-toi toujours de façon à augmenter le nombre des choix »⁶⁸.

Nous définissons donc le **troisième devoir** comme un **DEVOIR DE COMPLEXITE**, ou **DEVOIR DE PROJETER LA COMPLEXITE**.



4. La quatrième conviction est que, les choses étant ainsi, le projet de la complexité est lui-même un projet complexe, peuplé de nombreuses voies, avec une riche géographie sociale⁶⁹ et physique, à laquelle faire référence. Le point de vue des habitants de la ville, des résidents des quartiers qui font objet de transformation ou des quartiers voisins, est très important pour composer correctement la carte sociale des besoins et des intérêts impliqués et pour offrir des réponses pertinentes. La participation des citoyens se révèle particulièrement précieuse surtout à l'échelle du projet urbain, pourvu qu'elle soit sollicitée de façon sincère par des institutions fiables.

Plus généralement, le caractère contrôlé du développement urbain contemporain le long de lignes d'expansion et de densification bien définies, oblige à coordonner les efforts de nombreux acteurs et intérêts vers des objectifs partagés. Cela peut se produire seulement à travers des techniques adéquates de communication et de gouvernance capables de concilier les buts souvent opposés entre sujets publics, privés et de la société civile. Le projet de la complexité est donc en plus un projet de composition et de médiation d'intérêts différents, y compris les plus faibles ou minoritaires.

Communication et participation des citoyens sont fondamentales aussi pour orienter les comportements sur l'intérêt général de la communauté et améliorer constamment la qualité du fonctionnement urbain. Cela contribue aussi à la prise de conscience et au sens de la responsabilité des citoyens.

Le **quatrième devoir** est un **DEVOIR DE COMMUNICATION, DE PARTICIPATION ET DE « GOUVERNANCE »**.

5. La cinquième conviction est que la ville doit être belle et agréable à vivre. Pour la première fois après des décennies, la qualité de l'environnement urbain n'est plus en conflit avec la compétitivité économique grâce à la révolution tertiaire et aux nouvelles technologies. Au contraire, la qualité urbaine est justement le premier ingrédient du succès des villes comme lieux pour investir, vivre, étudier et travailler. Il faut toutefois passer de la philosophie du « trop beau pour être possible » à celle du « possible justement parce que beau »⁷⁰.

Qualité urbaine et compétitivité économique – phénomènes aujourd'hui étroitement liés entre eux – expliquent en grande partie la croissance démographique de certaines villes européennes.

Des recherches récentes montrent que la croissance de la population et un bilan démographique plus favorable (jeunes / personnes âgées) n'est pas imputable exclusivement aux immigrés, même s'ils sont nombreux, mais aux conditions de vie favorables pour tous⁷¹. Ce qui est important pour les villes est toutefois la capacité d'assimiler et de profiter des diversités, favorisant les sentiments de cohésion, de tolérance et de relation créative dans des sociétés de plus en plus diverses et multi-culturelles. Les occasions de travail pour tous – non seulement pour les plus instruits – et des services locaux efficaces contribuent à ces résultats.

Mais il y a une autre raison pour associer la qualité urbaine à la cohésion sociale. Nous estimons en effet que c'est la solidarité entre les différentes catégories de citoyens, la meilleure connaissance réciproque et la participation de tous à la gestion des villes qui représentent les bases d'une beauté non pas aseptique et abstraite mais dynamique et substantielle du milieu urbain. Ceci ne veut pas dire que les beaux projets ne doivent pas entraîner d'excellentes réalisations formelles.

Le **cinquième devoir** est donc un **DEVOIR DE COHESION, DE BEAUTE ET DE COMPETITIVITE URBAINE**.

6. La sixième conviction confirme le rôle irremplaçable que l'administration publique joue dans l'aménagement et la gestion du territoire. Parmi ses tâches les plus importantes il y a en effet celle de mettre au point les orientations fondamentales du développement futur à travers des techni-

ques adéquates de communication et de confrontation avec les *stakeholders*. Elle doit en plus conformer les réalisations à ces orientations, en promouvant la coordination publique-privée entre plusieurs sujets – propriétaires, entrepreneurs, professionnels et autres autorités – pour la réalisation des infrastructures et des projets urbains nécessaires. Les œuvres doivent être complétées à échéance raisonnable, de bonne qualité et gérées par la suite avec des ressources ordinaires adéquates.

Pour accomplir ces missions, les institutions doivent se montrer compétentes et capables d'utiliser au mieux les fonds publics à leur disposition. Le succès dépend en grande partie de la crédibilité dont elles jouissent dans l'opinion publique, de la perception tangible de l'action conduite et de la capacité d'écoute des utilisateurs pour améliorer les services.

Comme le maire de Salerne, Vincenzo De Luca, l'écrit « *le soutien des gens [...] s'obtient seulement avec les faits concrets. Aujourd'hui la confiance dans les changements naît seulement de la vérification du changement* »⁷².

Les institutions doivent en plus s'engager à rendre les lois qui régissent le territoire plus claires et flexibles, en restant toutefois inflexibles dans la répression des constructions non autorisées et des dégâts faits à l'environnement. Elles doivent être inflexibles dans la promotion intérieure du mérite et la correction des conduites administratives.

Le **sixième devoir** est un **DEVOIR DE BONNE ADMINISTRATION**.

Enfin, nous désirons rappeler qu'un décalogue de devoirs peut être complet mais jamais exhaustif, étant donné le caractère synthétique et changeant des problèmes considérés comme prioritaires à un moment donné. De plus ces devoirs, pour produire des résultats concrets, doivent entrer dans les convictions diffusées et dans les pratiques quotidiennes de la réalité, plus que dans les codes de loi. Ce résultat peut être atteint seulement en luttant contre les intérêts forts et contre des héritages culturels difficiles à surmonter. Parmi ceux-ci, l'idée que la production de la richesse doit forcément nuire aux autres ou à l'environnement.

Un projet comme celui de la « Déclaration des devoirs des hommes », promu par le Carré Bleu, ne peut donc qu'être un laboratoire permanent d'idées et en même temps une tranchée militante.

Maurizio Russo

est né à Naples. Il a obtenu une maîtrise en Sociologie auprès de l'Université de Naples Federico II et un doctorat en Architecture à l'Institut d'Architecture de l'Université de Genève (UNIGE).

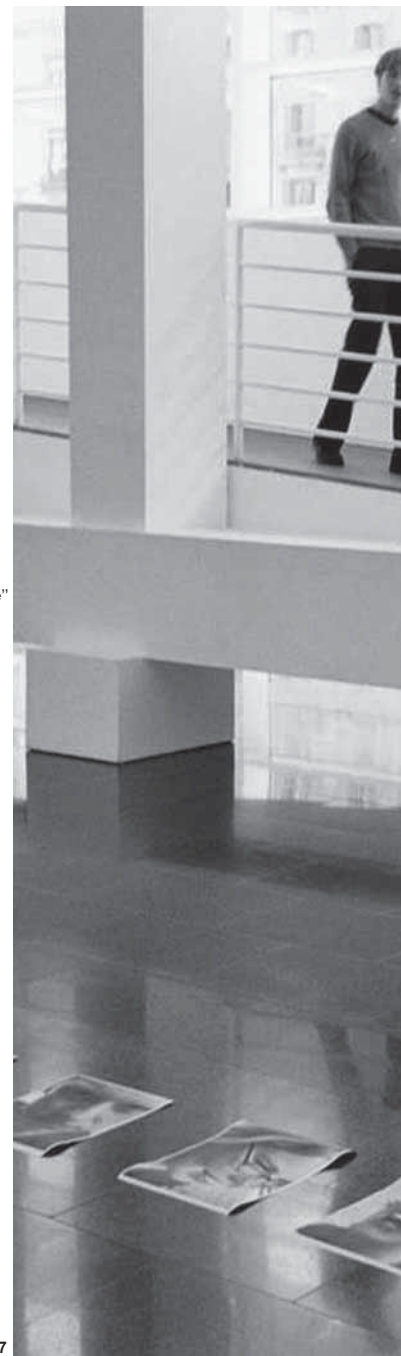
Il a publié les volumes « Wim Wenders, percezione visiva e conoscenza » (Le Mani Edizioni, Recco, 1997) et « *I piani regolatori di Napoli. Verso uno sviluppo urbano sostenibile* » (Tullio Pironti Editore, Napoli, 2001). En outre, il a traduit et présenté en italien le volume « *Les nouveaux principes de l'urbanisme* » (Tullio Pironti Editore, Napoli, 2007) de François Ascher, lauréat du Grand Prix de l'Urbanisme 2009. Actuellement, Maurizio Russo est Project Manager pour le développement local de la Région Campanie et chargé de cours à la faculté de Sociologie de l'Université de Naples.

- 1 Attila Batar, Le rôle du Carré Bleu au XXI siècle : www.lecarrebleu.eu
- 2 Philippe Fouquey, Le Carré Bleu, quel avenir, quel projet? : www.lecarrebleu.eu
- 3 Massimo Pica Ciamarra, Le projet de Déclaration des devoirs des hommes, Palais de Chaillot, Paris, 08.12.2008
- 4 City of Helsinki Urban Facts Office, The European Economic Research Consortium (ERECO), Cambridge Econometrics (UK), « Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network », Web Publ. n. 41/2005, Nov. 2005 : www.eukn.org
- 5 Commission Européenne, Direction générale politique régionale, "Enquête d'opinion sur la qualité de la vie dans 75 villes européennes", juin 2007 : <http://ec.europa.eu>
- 6 « Greater Helsinki Vision 2050. International Ideas Competition » : www.greaterhelsinkivision.fi
- 7/8 « Greater Helsinki Vision 2050. Competition Programme », p.3 : www.greaterhelsinkivision.fi
- 9 « The planning problem is very challenging because during the next 50 years or so there will probably be more new housing built than the whole of the existing housing stock », ibidem, p. 10.
- 10 "Greater Helsinki Vision 2050. International Ideas Competition", progetto primo classificato: "Emerald": www.greaterhelsinkivision.fi
- 11 Richard Rogers, Philippe Gumuchdjian, Città per un piccolo pianeta, Edizioni Rivista italiana di Architettura - Ed. Kappa, 1997, p. 120
- 12 "Mercer's Quality of Living Survey", juin 2008 : www.mercer.com
- 13 WBZ Züri Linie, "Was bringt die Zukunft? Das VBZ Linienkonzept 2025", 2007 : www.vbz.ch
- 14 Ibidem, p. 6.
- 15 Ibidem, p. 12.
- 16 Stadt Zürich, "Strategien Zürich 2025. Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der Stadt Zürich", 2007 : www.stadtzuerich.ch
- 17/18/19 Ibidem.
- 20 Le réseau des "Gemeinschaftszentren" de Zurich est équipé du site web suivant : www.gz-zh.ch
- 21 Stadt Zürich, "Strategien Zürich 2025. Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der Stadt Zürich", op. cit.
- 22 Giuseppe Campos Venuti, Per liberare le città dal caos c'è un unico rimedio: il metrò, interview de Daria de Seta, "Telèma", n. 15, hiver 1998-1999, p. 25.
- 23 Eduardo Leira, Bilbao: una rivoluzione urbana, "Economia della Cultura", Edizioni del Mulino, n. 4, décembre 2006, pp. 497-508.
- 24 Diane Saint-Pierre, La culture comme facteur de développement de la ville: les expériences étrangères, Direction de l'action stratégique, de la recherche et de la statistique, Ministère de la Culture et des Communications, Québec, Canada, 2002, p. 99.
- 25 Le "Plan estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano", est conçu comme l'extension stratégique et métropolitaine du précédent "Plan de revitalización de Bilbao", plan concernant le centre de Bilbao («[qui] a dû s'intégrer au plan stratégique et s'adapter aux étapes successives du projet de revitalisation»), ibidem.
- 26 "Plan de Revitalización": www.bm30.es
- 27 Ibidem.
- 28 Le site web de "Bilbao Metropoli-30" est à l'adresse: www.bm30.es
- 29 Le site web de "Bilbao Ría 2000" est à l'adresse: www.bilbaoria2000.org
- 30 Eduardo Leira, Bilbao: una rivoluzione urbana, cit., p. 498.
- 31 Eduardo Leira, Per Bilbao: una nuova città lineare lungo la Ría, "Casabella", n. 622, avril 1995, p. 24.
- 32 Voir, à ce propos, l'intéressant essai de Matti Siemiatycki, Return to the Rails: the Motivation for Building a Modern Tramway in Bilbao - Spain, Oxford University Centre for Environment, 2006 : www.geog.ox.ac.uk
- 33 Ariella Masbounji (sous la direction de), Bilbao. La culture comme projet de ville, Éditions de la Villette, Paris, 2004, p. 62.
- 34 Bilbao Ría 2000, "¿Que és?" : www.bilbaoria2000.org
- 35 Barakaldo est la deuxième commune la plus peuplée de l'agglomération (95.000 habitants en 2001) et confine au sud-est avec Bilbao.
- 36 Pablo Otaola, Un ambitieux processus de transformation, in : Ariella Masbounji (sous la direction de), Bilbao. La culture comme projet de ville, Éditions de la Villette, Paris, 2004, p. 52.
- 37 www.bilbaoria2000.org
- 38 "Foro para un Zorrozaurre sostenible" : <http://zorrozaurre.org>
- 39 Daniel Bacigalupe, Una Manhattan a escala bilbaína, "Bilbao", periódico municipal, n. 187, noviembre 2004, p. 4 : www.bilbao.net
- 40 Robert Alcock, Almudena Garido, Foro para un Zorrozaurre sostenible, "el ecologista", n. 47, 2006, p. 55.
- 41 Ibidem.
- 42 Communication relative au "Nuevo Master Plan de Zorrozaurre" sur le site web de la Ville de Bilbao : www.bilbao.net
- 43 Robert Alcock, Almudena Garido, Foro para un Zorrozaurre sostenible, cit., p. 55.
- 44 «Le compare souvent l'art du paysage à celui de la conversation : trois ou quatre personnes parlent entre elles, nous pouvons les interrompre pour imposer une autre parole, mais nous pouvons aussi prendre quelques minutes pour les entendre et avancer, ensuite, notre point de vue, de manière que nos idées trouvent leur place dans le cours général de la conversation», in: Michel Corajoud, Le paysage: une expérience pour construire la ville, texte destiné aux membres du jury du grand prix de l'urbanisme 2003, Paris, juillet 2003, p.15 : <http://corajoudmichel.neirim.net>
- 45 Michel Corajoud, Paysages urbains, in: Jean-Yves Chapuis, Evelyne Hardy, Julien Giusti (sous la direction de), Villes en évolution, La Documentation française, Paris, 2005, p. 124.

NOTE

47

- 46 La documentazione presque complète concernant le projet est disponible dans le site web de SestoSan Giovanni: www.sestosg.net
- 47 Renzo Piano, Conférence de présentation au conseil municipal de Sesto San Giovanni du projet pour la zone industrielle désaffectée Falck, 28 janvier 2008, vidéo : www.sestosg.net
- 48 Michel Corajoud, Conférence de présentation à Sesto San Giovanni du projet pour la zone industrielle désaffectée Falck, 18 mars 2008, vidéo : www.sestosg.net
- 49 Ibidem.
- 50 C'est Renzo Piano qui fait référence plusieurs fois à Piranesi dans sa conférence, sub note 47.
- 51 Michel Corajoud, Conférence de présentation à Sesto San Giovanni du projet pour la zone industrielle désaffectée Falck, cit.
- 52 Ibidem.
- 53 Renzo Piano, Conférence de présentation au conseil municipal de Sesto San Giovanni du projet pour la zone industrielle désaffectée Falck, cit.
- 54 Ibidem.
- 55 Giuseppe Campos Venuti, La grande innovazione della pianificazione strutturale, "Dedalo", rivista dell'Assimpredil-ANCE, n. 01.
- 56 Ibidem
- 57 Giuseppe Campos Venuti, La strategia riformista di Reggio Emilia, "Urbanistica", n. 137.
- 58 Giuseppe Campos Venuti, La grande innovazione della pianificazione strutturale, cit.
- 59 Piano strutturale comunale di Reggio Emilia, Un progetto per la qualità e la coesione sociale, "Documento preliminare. Primo quaderno", 2007, p. 17.
- 60 Ibidem, p. 19.
- 61 Ibidem, pp. 19-20.
- 62 Ibidem, p. 5.
- 63/64 Ibidem
- 65 Municipalité de Salerne, Salerne, nouvelle conscience d'identité, nouvelle exigence d'urbanité, "Document de programmation d'urbanisme", approuvé par le Conseil Municipal le 20 avril 1994.
- 66 La loi de la Région de la Campanie n° 16 du 22 décembre 2004, compétente sur le territoire de la ville de Salerne, a modifié la vieille appellation de "Plan Régulateur Général" (PRG) en "Plan Communal d'Urbanisme" (PUC). La loi régionale 16/2004 assimile les nouveaux pouvoirs conférés aux Régions par la loi de modification constitutionnelle n°3 du 18 octobre 2001.
- 67 Comune di Salerno, MBM Architetti, "Piano Urbanistico Comunale 2005", come approvato nel dicembre 2006, elaborato R1, Relazione illustrativa, p. 39. Il passaggio citato è già contenuto in : Bozza PRG 2000, Bozza PRG 2002, PRG 2003.
- 68 Heinz von Foerster, Costruire una realtà (1973), en: Paul Watzlawick (a cura di), La realtà inventata. Contributi di costruttivismo, Feltrinelli, Milan, 1988, p. 55.
- 69 Maurizio Russo, Il ritorno degli esclusi. Progetti urbani e politiche pubbliche a Ginevra 1996-2000, "Area Vasta", n. 10-11, 2005.
- 70 Eduardo Leira, Bilbao: una rivoluzione urbana, "Economia della cultura", cit., p. 500.
- 71 Mikko Myrskylä, Hans-Peter Kohler, Francesco C. Billari, Advances in Development Reverse Fertility Declines, "Nature", n. 460 (7256), pp. 741-743; Rita Quersé, Cresce il benessere, nascono più bambini, "Corriere della Sera", 6 août 2009, p. 11.
- 72 Vincenzo De Luca, Un'altra Italia. Tra vecchie burocrazie e nuove città, Editori Laterza, Roma-Bari, 1999, p. 4.





IMAGES

- 1 Vieux port d'Helsinki.
- 2 Région métropolitaine d'Helsinki.
- 3 Nouveau port commercial d'Helsinki ; source : www.eukn.org
- 4/38 « Emerald », projet lauréat du concours international d'idées « Greater Helsinki Vision 2050 » ; source : www.greaterhelsinkivision.fi
- 5/6 « Orlando », projet pour le concours international d'idées « Greater Helsinki Vision 2050 » ; source : www.greaterhelsinkivision.fi
- 7 Réseau du transport publique de la ville de Zurich.
- 8 Manifeste contre la pollution à Zurich.
- 9/39/42 Maurizio Russo, photos de centres de communauté à Zurich.
- 10 Rendering d'une nouvelle ligne de tram à Zurich ; source : www.vbz.ch
- 11/43 Guggenheim Museum Bilbao.
- 12 Transformation de la zone d'Abandoibarra à Bilbao entre le Guggenheim Museum et le Palais Eskalduna des Congrès et de la Music.
- 13/14/15 Réseau du Metro, sortie du Metro et ligne du tram à Bilbao.
- 16 Pont de Calatrava sur le fleuve Nervión à Bilbao.
- 17/18/19/20/21 Renzo Piano et Michel Corajoud, Master Plan pour la grande friche industrielle de Sesto San Giovanni (Milan, Italie) ; source : volume « Oltre il muro della Falck », Renzo Piano Building Workshop, Paris, 2006 ; source : <http://www.sestosg.net>
- 22/44 Plan Structurel de Reggio Emilia, table de synthèse ; source : www.municipio.re.it
- 23 London Key Diagram ; source : <http://www.london.gov.uk>
- 24 Plan de Lion 2010 ; source : <http://www.planum.net>
- 25/26/27/28/29/34/35/36/46 Libero De Cunzio, photos de Salerne ; source : volume « Salerno città globale » (en cours de publication par la maison d'Éditions CLEAN de Naples).
- 30 Maria Rosaria D'Ambrosio et alii, « L'isola che non c'è », projet pour la Porte Est de Salerne, 2007 ; source : <http://europaconcorsi.com>
- 31/32/33/40/45 Pica Ciamarra Associati et alii, projet pour la Porte Ouest de Salerne, 2007 ; source : Pica Ciamarra Associati : <http://www.pca-int.com>
- 37 Libero De Cunzio Musée de la science de Barcelone ; volume de Libero De Cunzio et Danilo Donzelli, « Visioni e Città. Barcellona, Bilbao, San Sebastian », Istituto Cervantes Napoli, 2008.
- 41 Danilo Donzelli, panorama de Bilbao ; source : volume de Libero De Cunzio et Danilo Donzelli « Visioni e Città. Barcellona, Bilbao, San Sebastian », Istituto Cervantes Napoli, 2008.

Project of DECLARATION OF HUMAN RIGHTS AND CONSTRUCTION OF THE CONTEMPORARY CITY

SOME BEST PRACTICES IN EUROPE

Maurizio Russo

HELSINKI

ZURICH

BILBAO

SESTO SAN GIOVANNI

**THE NEW TOWN-PLAN IN ITALY
REGGIO EMILIA
SALERNO**

CONCLUSIONS

INTRODUCTION

Some 60 years after the “Universal Declaration of Human Rights” not all its principles and rights are universally recognized and enforced, even in developed and traditionally democratic countries.

That is why Le Carré Bleu, feuille internationale d’architecture, 50 years from its foundation, felt the need to reaffirm and update those principles and rights by appealing to the responsibility we all have – starting from Le Carré Bleu itself – in the fields of architecture, town-planning and territorial management. The draft “Declaration of Human Duties” was thus presented in Paris on December 8th 2008. Our first duty is to wonder what each of us and our review can do, with the limited resources available, in order to increase our own and the others’ awareness of the great priorities facing us, which are the challenge of our time.

Well, from our standpoint, the first thing a review like Le Carré Bleu has to do, its prime duty, according to Attila Batar’s definition, is “the search for new concepts of the environment and of town-planning”¹ to meet old and new needs. Never as today in history we have unlimited sources of knowledge and information available to better fulfil our duties and firmly affirm the declared rights.

We have already made reference to the two main turning points of the last decades: on one side the awareness of acting with limited resources and the need to use them carefully; on the other,

the extraordinary lifting of physical and cultural barriers, characterized by the term “globalization”, which supplies enormous creative opportunities, which old prejudices and settled interests strongly oppose.

Thus, as Philippe Fouquey states, among Le Carré Bleu’s tasks there is also the one of “denouncing abnormalities, insufficiency, injustice [...] for what concerns the built heritage and the environment”.²

In short, in the light of these two great historic changes – limited resources and globalization – we will present some international experiences of territorial management which seem to us particularly apt to highlight the old and new rights we are faced with in the fields of architecture and town-planning, and the duties that those rights demand first of all of policy-makers and experts of space transformations. That will develop the “project of Declaration of Human Duties through research work on urban and territorial ecology [,] on concrete projects and on the intertwining exemplary town-planning and architectural products”.³

HELSINKI

Quality of life and competitiveness

The city where Le Carré Bleu was founded in 1958 has stood out in the last few decades as one of the most dynamic ones in the world of new technologies and research advanced sectors, able to provide at the same time a good quality of daily life to its citizens, in a comprehensive strong propensity to environmental sustainability.

As appears in the comparative survey of the European Economic Research Consortium (ERECO), entitled "Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network" ⁴. (2005), the Finnish capital has high levels of economic growth together with a steady population growth, above all in its metropolitan area. Whilst the city passed from 370,000 inhabitants in 1950 to some 560,000 in 2005, with an increase of 52%, the population of the metropolitan area (Helsinki Region), formed by 14 Municipalities, grew – in the same period – from 500,000 to 1.3 million inhabitants – some 25% of the whole Finnish population – with an increase of 157%. The population balance is also positive, with percentages of the young under 15 and of the elderly over 65 in line with the other Scandinavian capitals, but more favourable compared with the main central-eastern European cities.

As to Helsinki's economic growth, in the period 1995-2003 it was significantly driven by the expansion of the sectors connected with the new information

technologies and telecommunication. In the field of biotechnologies it is also considered one of the most promising ones for the whole Finnish economy, thanks to the development of a close cooperation between research centres, enterprises and public institutions which favoured the birth of many firms specialized in the sector.

At the same time, the city aims to grant a high quality of life to its citizens and consequently to be a point of attraction for highly qualified firms and personnel. The foreign firms already present in the Finnish capital (foreign control higher than 50%) employ some 60,000 people, with a turnover of over 20 billion euros. As a matter of fact, Helsinki is considered one of the most favourable locations in the world for enterprises and research activities. According to the "Opinion poll on the quality of living in 75 European cities" ⁵, promoted by the European Commission (2007), Helsinki ranks first as to the quality of public transportation; is among the safest and richest in green among the assessed ones and is a place where it is not difficult to find a good job.

It is also a city with high quality social services, high training standards, which aims at energy sustainability, besides being credited of having the lowest corruption level in the world.

According to the forecasts for the next few years, economic growth will continue to support population growth in Helsinki Metropolitan Area, which is supposed to reach 1,6 – 2 million inha-

bitants by 2050. How can such population growth and the corresponding built volume be made sustainable for citizens from the economic, environmental and quality of life standpoints?

The "Greater Helsinki Vision 2050" Competition

An answer to these and other questions has been attempted by the "Greater Helsinki Vision 2050" ⁶ international competition, announced by the 14 municipalities of Helsinki Metropolitan Area together with the Finnish Ministry for the Environment, whose conclusions were published in December 2007. The analysis of the announcement and of the results of this competition can help us understand which are the territorial planning questions considered the most outstanding in an area aiming to keep both wealth production and quality of living high, and which are the most innovative solutions suggested by the winners.

The "Greater Helsinki Vision 2050" competition, published at the end of 2006, starting from the estimate population growth up to 2 million inhabitants in 50 years, and the estimate building increase of some 70 million square metres, states that "the overall physical structure of Greater Helsinki can be re-shaped in a way that will reinforce its position as a leading cultural and technological centre in the Baltic area" ⁷.

For that to happen in a sustainable way from the economic, social and environmental standpoints some questions are asked:

- **What kind of places respond actively and wisely to global and seasonal climatic changes?**
- **What kind of places put a minimal strain on our eco-system?**
- **How do we create sufficient wealth to realise our future needs and dreams?**
- **What kind of enterprises will sustain us in the future?**
- **What kind of places do we wish to be in which nourish us both physically and mentally?**
- **What kind of places offer both positive creative tension, spontaneity and contact?**
- **What kind of places offer a concrete vision of humanism and tolerance, of justice and equality, of untapped potential and future possibilities?**
- **What kind of places offer every child a hint of what they might be or do?**

In connection with such questions, the organizers consider the competition a “visionary adventure”, to figure out the Greater Helsinki of the future as “an urban trail blazer, a centre of excellence and a symbol of hope and inspiration”⁸. More concretely, the organizers propose to participants two main objectives: on one side, the need for increasing the “urban critical mass” to favour the localization of rarer and rarer diversified and specialised services; on the other side, giving an answer to the housing problem, considered crucial from different standpoints.

First of all, the new houses will account for the bulk of the 70 million square metres to be built in the next 50 years in

Helsinki Metropolitan Area⁹, both to face the expected population growth and to meet the varied social needs, such as the increase in single person families and population ageing. The needs deriving from immigration flows will also be taken into account, for an increasingly multicultural society. Moreover, the long term planning process ought to reconcile the densification needs – also for energy efficiency reasons – with closeness to nature and mixed urban uses, conceiving innovative solutions such as “urban villages” and “new garden cities”, aiming thus to steadily improving living conditions in the suburbs. The goal is therefore to reinforce the polycentric organization of Helsinki Metropolitan Area.

On December the 14th 2007 the winners of the “Greater Helsinki Vision 2050” competition were announced. The first prize was awarded to the WSP Finland office’s project called “Emerald”.

The second prize was shared by 3 proposals: “Towards City 2.0”, signed by another Finnish team; “Boundary Strips” by Frank Gorge, a German architect, and “Holistic Uniqueness”, by another German team. Finally, 5 more projects were signalled out: among them, “Line TM”, by a team of the Lausanne Polytechnic and “Orlando”, by the Italian team TSPoon.

Even though the imaginary and visionary side predominates in the proposals, some useful indications can be drawn on questions such as the relation between expansion and communication ways, densification forms, closeness to nature and diversity safeguarding.

As to the first question, a constant concern of the projects is giving a composed form and a direction to the expansion expected in the next 50 years. The winning project, “Emerald”, proposes to distinguish Helsinki metropolitan territory into two parts: “Dense metropolis on the coast and regional frame of small towns and rural villages inland along the rails”¹⁰.

There is, therefore, the idea of carefully complement expansion, both in the dense part along the coast and in the inland part with small towns and rural villages, with strong investment in railway infrastructure. Linear densification has the sure advantage of being more efficiently served by collective transportation. If ring-shaped, distances are shortened, keeping a link with the already existing urban centres – also small ones.

This type of expansion makes closeness to nature and landscape easier, along the boundaries of the neighbourhood. In “Emerald”, the relation between land and water is reversed in the proposal of densification which concentrates building along the sea and preserves the islands of Helsinki archipelago, which become parts for the neighbouring districts on piles. Less questionable is the proposal, in the same project, of adopting a “Climate bonus card”, measuring virtuous behaviours of inhabitants – for instance the use of collective transportation means – awarding bonuses such as free travels and other benefits. Among the participants in the call for ideas the idea is also present of a return

to farming in the city and in the surrounds of the urban area, in order to reduce economic and environmental transportation costs and to have a better food quality control.

Finally, the theme of morphological and functional diversification of settlements, as well as the care for identities characterizing the different parts of the metropolitan area, are amply dealt with, with different solutions, by the various projects

ZURIGO

The pre-eminence of public transportation

"An effective transportation infrastructure will be useful to society for future decades, may be centuries. Its costs must be compared with long terms benefits for the city, for its labour force and for its households [...] It can make our city more convivial and beautiful"¹¹. That is the concept which is likely to have inspired the managers of public transportation in the city of Zurich in the last few decades, since the network of tramways, trolleybuses and traditional buses run by VBZ Zurich Line is one of the prides of the economic capital of Switzerland, and one of the most important reasons explaining the primacy of the city in the international surveys on the quality of living, as the "Mercer's Quality of Living Survey"¹².

A long sighted vision is necessary, however, to keep and possibly increase the present urban quality levels, both within urban boundaries and in the connections with surrounding areas, by exactly assessing the future needs in terms of traffic requirements and flows. That is the question to which the programme "VBZ Linienkonzept 2025"¹³, i.e. the urban transportation development plan for Zurich, is trying to give an answer.

The Programme "VBZ Linienkonzept 2025" is based on some cornerstones. First of all, "coordinating the development of the tramway and bus network with the development goals of the city, of neighbouring Municipalities, of investors and regional planning"¹⁴. That

means that the public transportation network accompanies, if not anticipates, the city's development, forecast in three particular areas: in the old industrial area of West Zurich, Northward and Southward. Such objectives are expected to be achieved by 2025, but are already considered as future expansion hypotheses in the metropolitan area.

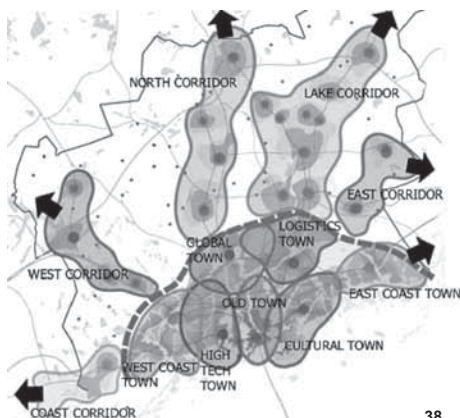
More specifically, some principles of efficiency and customers satisfaction underlie the "VBZ Linienkonzept 2025": 1. the highest number of travellers must reach their destination changing means not more than once; 2. to reach any district passengers will not change more than once: to this aim four interchange hubs have been arranged; 3. the new development areas must be directly connected to each other.

The most important and dynamic development area, already in progress, is West Zurich, at the core of the old industrial area, already largely decommissioned, where flats for 8,000 people, 30,000 new jobs, and the re-use of abandoned buildings for other activities are planned.

Given the importance and the development speed of this area, the first stage of "VBZ Linienkonzept 2025" will be the new tramway line to West Zurich.

"In order to rapidly direct development towards high quality of living, the project of West Zurich tramway must be already implemented by 2010, and it will be necessary to induce as many people as possible to use public transportation".¹⁵

By 2020 the tramway line connecting West Zurich with the Northern deve-



lopment area will be completed (without crossing the city centre). By 2025 the direct connection between West Zurich and the Southern development area will be ready.

In the referendum held on June the 17th 2007, 69% of Zurich citizens accepted to fund the new West Zurich tramway line with 59 million francs. The tramway line will be put in operation on December the 12th 2010.

"Strategien Zürich 2025".

It is absolutely clear that a programme as "VBZ Linienkonzept 2025" requires a comprehensive view of the city and precise long term development choices. Actually, the enlargement project of Zurich public transportation network is in line with the choice of favouring investment in some densification areas (first of all West Zurich) and also with more general trends, such as reducing car traffic and consequently pollution and noise, the care of public spaces and residential areas, equal access for all citizens and social cohesion, energy efficiency and the protection of green and natural spaces, and so on.

Together with the public transportation plan for 2025 it is also necessary to consider the document "Strategien Zurich 2025. Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der Stadt Zurich" ¹⁶ (Strategies for Zurich 2025. Goals and actions for the development of the city of Zurich"), drawn up by the Zurich Municipality. The document faces several questions considered to be priority ones in

the next two decades with the typical method of "strategic plans" adopted in many European cities. From the scenarios considered to be desirable for the future some strategies emerged responding to the following questions:

- **On what shall we live today and tomorrow?**
- **How do we live?**
- **How shall we get organized?**

And finally a "vision" is formulated, developed by imagining how the city will be in 2025, summarized by the following slogan:

Zurich – a Metropolis oriented to sustainable development

Among the greatest challenges that the city of Zurich has to face to keep and reinforce the high level of urban quality already achieved, the need of guaranteeing a **good social cohesion of the city through the integration of different social, ethnic and demographic groups** ranks first¹⁷. It is a matter of recognising and immediately fighting any rising form of polarization or segregation.

The need for **creatively exploiting new technologies, by predicting the adjustments required by the labour market** ranks second: besides the increasingly numerous employed in the "knowledge society" it is necessary to keep a diversified and handy job supply.

The third challenge is **preventing urban sprawl by favouring internal densification** (building in the built city): without

sacrificing town-planning and environmental quality and the growing demand for mobility of the population.

In order to face such challenges, the document "Strategien Zurich 2025" asks for a strong economic basis of which funds can be drawn to finance infrastructures and social facilities. In other words, the quality of living and the social cohesion of the city depend on a sound financial management of taxes, therefore from the prosperity of competitive firms and dynamic economic sectors that the city commits itself to support. The strategic document answers the question "**On what shall we live today and tomorrow?**" by a mix of policies for established and innovative activities, representing as many strategic "fields of action" by 2025. As to the financial market – one of the most important ones in Europe – and the advanced services connected to it, the public administration plans to provide good environmental and operational conditions to secure its international competitiveness and to be a partner in joint projects. More in general, the city tends to strongly support scientific and technological research, an excellent health system, the setting up of innovative firms, a stronger cultural and conference tourism.

The document "Strategien Zurich 2025" answers the question "**How do we live?**" by a whole range of material and immaterial measures aimed at improving living together and social cohesion, defending the high level of urban quality and converting the city of cars

and polluting energy into the city of public space and renewable resources.

Thanks to its high levels of quality of living and to its economic dynamism, Zurich attracts people and firms from all over the world, which find there excellent conditions to live, study, work. At present some 170 nationalities are represented, without any significant phenomena of ethnic or social polarization¹⁸. Public Institutions actively encourage tolerant behaviours, considering diversity an enrichment of human and creative potentialities. "Cultural diversity gives strong and innovative impulse and is a central feature of urban living in Zurich"¹⁹.

In this connection, it is useful to remark that Zurich has a network of "community centres"²⁰ in all the districts of the city, promoting many socialization activities for all ages, personal and family services, sport and cultural activities, meetings on the district's problems, which keep a high safety level as to the living conditions provided to citizens.

As to its physical quality, the city is committed to guarantee a more and more attractive residential supply and the minute care of public spaces and urban landscape. In order to meet the demand for dwellings due to the steady population growth, the city commits itself both to refurbish old buildings and to build new ones. Residential building by public and private subjects, also in co-operation, is encouraged if it meets first of all the urging demand for low-cost dwellings, as well as the needs of design, construction and environment qua-

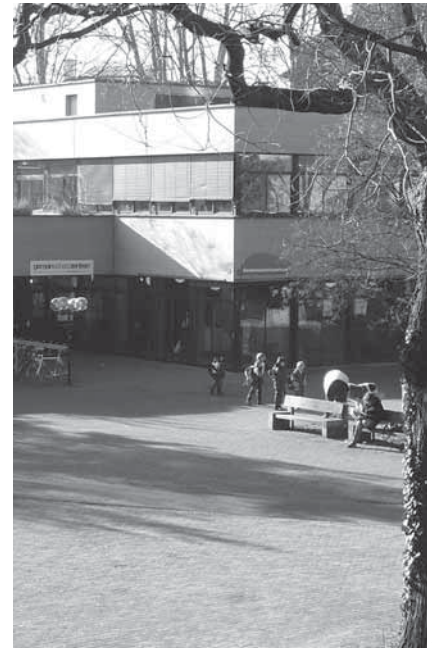
lity and architectural diversity, already actively pursued. From this standpoint, encouragement is given to the survey of the densification potentials in the various areas of the city and within the decommissioned industrial areas, in which innovative and high quality urban models can be experimented with. The research is aimed at formulating new models able to reconcile the little space available with a balanced ratio between full and empty spaces, between public and private spaces, between permeable and impermeable surfaces, between less carriage roads and more pedestrian and cycle paths, between dwellings, commerce, offices and services.

Moreover the districts defined as "city rooms" ("Zurichs Zimmer") have to preserve their particular identity and remain clearly recognizable, and are enriched with "architectural lighthouses": New public buildings as architectural "lighthouses" reinforce Zurich's profile as the city of science and culture"²¹.

Finally the strategic document answer the question **How shall we get organized?** by some "governance" and sound administrative management choices. Taking on the task not only of direction and regulation but also of impulse to development, the city commits itself to promote the partnership between public institutions and private subjects, above all in the implementation of big public works and infrastructures.

As to these tasks, and to all the other administrative duties, the 24,000 employees of the Municipality of Zurich work to

supply high quality services, pursuing the best quality/price ratio and the best possible use of citizens' taxes. That requires a good administrative management to be adjusted to the changing needs, and therefore flexibility, commitment and skill by those who work for the city. That is why the administrative structure and procedures periodically undergo checks, and, if necessary, are changed or simplified. Moreover, each administrative process concentrates efforts in time to attain the expected goals. For the period 2006-2010 the programme "**Die Stadt Zurich: kundenorientiert, initiative und kompetent** „ (The city of Zurich: customer-oriented, enterprising, skilled) is currently in progress.



BILBAO

Guggenheim effect

Bilbao is universally known for its Guggenheim Museum by Frank O. Gehry. In the late 1990's, this extraordinary building attracted interest at the world level as a "cannon shot launched to the user through the world of media"²² from a city that had been considered in full industrial decline, polluted and violent. More than ten years after the opening of Bilbao's Guggenheim, on October the 19th 1997, what about its early success?

In the first 12 months of activity, the museum was visited by 1,360,000 people, out of whom 27% foreigners, and of the latter 33% not coming from European Union countries. Also in the following years did the great success continue, with over 10 million visitors in ten years. On the whole, in a decade the museum activity produced 1.7 billion Euros of GDP and almost 290 million Euros of taxes, contributing to keep an yearly average of 4,370 jobs. But, has really the Guggenheim Museum landed as a space craft in the void of a city in decline? Is it really an unpredictable miracle, a "cathedral in the desert"? That's not the way it is. In fact, the building, on the banks of the Nervión River, is an integral part – though exceptional – of a long term strategy which began in the second half of the 1980's.

The first act of what can be considered a real urban "revolution"²³ is the "Rehabilitation Plan for Bilbao", in 1987, "which [...] is essentially restricted to the city centre"²⁴.

But the metropolitan dimension of Great Bilbao – formed by 35 municipalities- immediately proves to be the most adequate planning scale to face its great unitary problems. In this sense the first "Strategic Plan"²⁵ of the agglomeration is decisive. It was promoted in 1989 by local institutions in cooperation with the Spanish Government.

The "Strategic Plan for Metropolitan Bilbao", finally approved in 1992, faces a whole range of economic, social and environmental questions and draws up a new comprehensive development plan, summarized in a "vision", in an idea of development towards which the efforts of the different stakeholders had to be coordinated over time: "Since the beginning, the Plan set the goal of representing the Metropolitan Bilbao of the 21st century with the following features: **open, plural, integrating, creative, social and cultural**"²⁶. In order to attain this multifaceted result, "the Plan [...] identified eight critical themes, on which the efforts to revitalize the metropolis had to be concentrated"²⁷:

1. Investment in human resources

2. Advanced services metropolis in a modern industrial region

3. Mobility and access: a competitive public transportation system, effective and modern, as an ecological transportation alternative. Displacement of the port. New airport terminal;

4. Environmental regeneration

5. Urban regeneration: a river which will be the basic and integrating element of the metropolis and which will be a characterizing factor in Metropolitan Bilbao's amenities;

6. Cultural centrality: Bilbao Guggenheim Museum, Euskalduna Conference and Music Building, Cultural Centre;

7. Coordinated management by the public administration and the private sector: availability of a Territorial Planning tool for the Metropolitan Area;

8. Social Action Organization.

In order to attain those objectives, two public utility bodies were set up in the early 1990's: Bilbao Metropoli-30²⁸, formed in 1991 by public and private stakeholders with the task of giving constant momentum to partnership and governance processes, and Bilbao Ria 2000²⁹, a company of urban transformation founded in 1992.

Anyway, even before the approval of the "Plan Estratégico de Bilbao Metropolitano" (1992) some strategic works for the whole metropolitan area of Bilbao were already in progress: the underground, the new air terminal and the port built outside the estuary. Nowadays, the underground connects the centre of the capital with the sea, running along the river through various municipalities of the agglomeration. Some exits are caterpillar-shaped and called "fosteritos", after the name of Norman Foster, the winner of the international competition announced in 1988.

An even more important work – owing to the economic, logistic, environmental and landownership consequences – was transferring the port outside the Nervión estuary. The port of Bilbao had always been located along

the river's banks, down to the centre of the city, housing industrial activities: it was already crammed and obsolete in the mid 1980's. From that time a long negotiation started between the Spanish Government, the port authority, the Basque institutions and the 9 municipalities involved which lead to the complete decommissioning of river dwarfs by 2015, whose grounds were freely granted to local communities. Nowadays, the new port gives reason to its supporters: for the first time in its history, the port of Bilbao has attained the level of 40 million tons of goods traded, with a constant increase since 2002.

In the contemporary city, factors such as quality of living, economic competitiveness and environmental sustainability do not longer oppose one another and are no longer bound to remain separate in space. On the contrary, they reinforce one another in the flurry of the closeness to the city. It is therefore a matter of course that Bilbao's Ria, once rid of obsolete and polluting industrial activities, has become the ideal scenario for a new model of development. What had been considered in the past few years the "back" ³⁰ of the city, "unknown and inaccessible territory for Bilbao's inhabitants themselves"³¹, represents now an extraordinary opportunity.

A first break with the status quo, a bridgehead to re-conquer the river to the city and signal out the contents of future development, is the decision of locating the Guggenheim Museum close to a container terminal, which continued

to work for some years near Gehry's building, a few steps from the urban centre.

Urban projects

Along Ria's axis, gradually freed of decommissioned industrial and port infrastructures, some of the main urban projects aimed to give shape to new Bilbao have been implemented. First of all the project of Abandoibarra area, where the Guggenheim Museum itself is located: an area of some 350,000 square metres previously occupied by a shipyard and a container terminal.

In 1993 the Argentine architect César Pelli won the international competition for the area's master plan. There are mixed functions, with two buildings for the University (Rafael Moneo's library and Alvaro Siza's "paranymph"), César Pelli's triangular office tower, 165 metres high (work in progress), a trade centre and a sequence of 5 residential buildings. The arch starting from the Guggenheim is closed by Federico Soriano's and Dolores Palacios' Conference and Music Building, opened in 1999. More than 110,000 square metres are covered by green. It is important to remark that the tree-lined promenade along the river is side by side with the tramway line, in operation since 2002 and in constant growth, one of the prides of new Bilbao³².

A little farther to South-East, towards Casco Viejo (Old District) the promenade continues between the river and the tramway line, and finally crosses a new transversal segment, formed by Ca-

latrava's pedestrian bridge and Isozaki's mixed district (private entrepreneur). Even more interesting is the urban project for Ametzola, an area on the Southern border of the 20th century expansion (Ensanche) where three goods yards were located on some 110,000 square metres.

The transfer of the goods yards led to the implementation of a very complex project, which united the complete restructuring of the railway system and the covering of rails – an operation known as "Variante Sur" – with the reorganization of the urban fabric and the construction of a new district. The latter is formed by 900 dwellings around a green park of 36,000 square metres and is directly connected to the new metropolitan and regional railway network. The district is also endowed with a system of pneumatic delivery of separate wastes to an underground disposal plant. "The success of the operation encouraged private initiative – 820 extra dwellings built in the vicinity brought the population of the new district to 5000 inhabitants"³³.

Ametzola's project has a particular meaning also because it is the first started and completed by the transformation company Bilbao Ria 2000. Founded in 1992 jointly by some state companies – Ministerio de Vivienda, railway companies and Bilbao Port Authority – and by local institutions – Basque Government (15%), Biscaille Province (15%), Ayuntamiento of Bilbao (15%) and of Barakaldo (5%) – Bilbao Ria 2000 has the task of improving the public grounds oc-

cupied by decommissioned industries or infrastructures and prepare them for private investment. The form of joint stock company permits to act in a rapid and flexible way, even though "its projects [...] comply with the directives of urban planning decided by the town-planning authorities"³⁴.

In the case of Abandoibarra, the Port Authority gave up only 115,000 square metres, but of strategic value at the centre of the city (Guggenheim Museum), while in Ametzola the railways made available the areas of the three goods yards. Such transfers were compensated for by works implemented by Ria 2000 itself, as the "Variante Sur" and its stations, or the new goods yard serving the port outside the estuary.

This particular way of working explains the small amount of the seed investment of Bilbao Ria 2000 – only 1.8 million Euros – since the real capital is the ownership of grounds, with extra resources granted by the public administration and European funds, such as the Urban programme for the municipality of Barakaldo³⁵. The favourable trend of the real estate market and the Guggenheim effect certainly permitted to implement economical transactions both for the public sector and for private entrepreneurs.

As to Ametzola project, Pablo Otaola, the director of Bilbao Ria 2000 from 1993 to 2000, writes: "In 1993, no investor came forward and the institutions refused to secure loans. All the same it was necessary to start. We chose pragmatism: acting step by step according to

the gradual release of grounds and the financial resources available. Ametzola's project was the first to be started: first of all dwellings, easy to implement thanks to the high demand for central housing, then the park and finally the station, the most costly investment. This approach has some drawbacks – a step by step process is quite long – but has also some advantages: transformations can be used before being completed, and that is strongly appreciated by the population, as in the case of Ametzola park [...].

Once the works had started, we soon gained credibility. The Saving Bank of Bilbao and Biscay accepted to grant us a loan without security, at very favourable terms because they wanted to be an active party in the process"³⁶.

Bilbao Ria 2000 is presently engaged, not only in the area of Abandoibarra where the construction of Pelli's tower is in progress, but also in different points of the metropolitan area³⁷. The projects for the historical district of Bilbao la Vieja and for the municipality of Barakaldo, immediately North – West of Bilbao, already drawn up in the late 1990's, are particularly interesting.

Finally, it is worth focussing our attention on a project in progress, of strategic importance for Bilbao and the whole agglomeration, concerning Zorrotzaurre peninsula, immediately North-East of the 20th century expansion (Ensanche), in a perfect continuity line with the Abandoibarra area and with the ribera of Guggenheim Museum. Zorrotzaurre is a spit of land presently connec-

ted to the right bank of the Nervion river, some two kilometres long and not more than 250 metres large. There, port activities and industrial plants had been traditionally located.

Nowadays this territory, inhabited by only 500 people in dilapidated old buildings, represents a precious reserve of level ground for the future development of the city.

The main points underlying the master plan, designed by Zaha Hadid in 2004, are the following: mostly residential mixed district (15,000 inhabitants) with consistent service and industrial activities; central carriage road with tramway line, and banks devoted to pedestrian and cycle mobility; opening up of the area to water and to the landscape of the surrounding hills, with many green spaces, sport and leisure areas; preservation of the existing residential buildings and of elements of industrial archaeology to be turned into new uses.

Already during 2003, soon after the setting up of the "Comision gestora" (Managing Commission) of Zorrotzaurre project, a tough group of residents rallied to express their own standpoint as to the future of the area. It was the rise of the "Foro para un Zorrotzaurre sostenible" (Forum for a Sustainable Zorrotzaurre)"³⁸, which in the same year was officially recognized by local authorities. Faced with the risk of "A Manhattan at Bilbao scale"³⁹, emerging from the early plans of the famous architect, the Forum firmly expressed themselves in favour of an "integral development of the penin-

sula according to environmental criteria [...] where priority is given to green and to the regeneration of the natural environment and [...] to pedestrians"⁴⁰.

The Forum also proposed "a concrete project in a concrete place, the Northern tip of the peninsula, a key site for the future identity of the area, where the setting up of an ecological knowledge and learning is suggested, for the promotion and demonstration of sustainability, [...] an observatory to study and guide Zorrotzaurre's and Bilbao's development towards sustainability"⁴¹.

The final version of Hadid's project –September 2007– "includes the modifications suggested by Administrations, political groups, owners, residents and neighbourhood associations"⁴²:

More green spaces and more spaces for economic activities, more public facilities, 4.5 million Euros soon allocated for the rehabilitation of the existent residential buildings, greater attention to industrial archaeology, strong commitment for a sustainable mobility, mostly represented by tramways and restricted traffic areas.

Finally, the new master plan sets the Northern tip of the future island free: it does not explicitly include the hypothesis of an "ecological centre" but leaves the question open, "as a thorn in the flesh of [...] an uncontrolled economic growth"⁴³.

SESTO SAN GIOVANNI

The transformation of a great industrial area.

The concept of project as "sharing of purposes with a territory" is at the centre of Michel Corajoud's reflection, one the greatest landscape architects of our times, winner of the Grand Prix de l'Urbanisme 2003. Since the first approach to the area of the project, his attitude is the one of paying attention to and searching for the syntony with what is already there. In a well-known aphorism Corajoud compares landscape art to a conversation in which you do not participate by imposing your own standpoint but by waiting and understanding the sense of the current dynamics⁴⁴. From this position a net condemnation derives of the tabula rasa as a working method, considered to be "the greatest devastation never known [...] which has given rise to enormous problems whose effects can be seen in the city outskirts. The reason is that threads have been cut, tracks erased"⁴⁵.

On the contrary, in the city as well as in metropolitan territories, one has to re-compose relations, to re-establish links, to go beyond tears and fragmentations that past errors, great infrastructures, industrial civilization and its present de-commissioning have produced.

In order to more concretely highlight the concepts of "palimpsest" (tracks) and "interrelation" (weft) typical both of urban project and of landscape, we will make reference to Renzo Piano's and Michel Corajoud's great transformation project for the decom-

missioned areas of Sesto San Giovanni, near Milan, one of the greatest Italian production centres of the 20th century. Piano's and Corajoud's proposal⁴⁶, personally submitted by the Genoese architect to the Municipal Council of Sesto San Giovanni on January the 28th 2008⁴⁷, concerns an area of some 1.3 million square metres, between the old centre of Sesto and the railway to the West and Parco Lambro beyond the highway to the East. The master plan is based on a very simple scheme crossing a North-South axis – Viale Italia – with a shorter East-West axis coming from the railway station, re-designed to pass over the rails as a bridge. The first axis, called "La Rambla", will alternate general interest facilities (civic schools, library, market) with the so-called "tall houses": buildings for dwellings and offices some 70 metres high, coated with lively coloured ceramic tiles. The second axis, orthogonal to the first one, called "La Traversa", will be the leitmotif of mixed functions: commercial, residential and services of excellence, such as universities and research centres, in buildings with open or closed courts.

The whole area North of the Traversa, on both sides of Viale Italia (La Rambla) will be covered by a great park with green spaces and industrial archaeology buildings. The draft project, submitted by Michel Corajoud in Sesto San Giovanni on March the 18th 2008⁴⁸, starts from the remark that the closing down of factories had produced a spontaneous growing of plants in the area

between the railway station to the West and the Parco Lambro to the East. Thus the first observations suggest that "this project has to symbolically create a relation between the city of Sesto, its centre and nature"⁴⁹.

The greenery naturally grown in the derelict factory cannot be preserved because the ground is polluted and must be reclaimed. But the memory can be preserved of the emotion aroused by industrial ruins newly conquered by nature, like in Piranesi's etchings⁵⁰. Moreover the tracks on the ground of the long industrial sheds will be preserved.

"The park project – explains Corajoud – has to keep the memory of the direction, of the space organization of those great factories [...] and the tracks left on the ground by those factories have to be incorporated in the concept itself of the park"⁵¹. That will take the shape of navigable canals for small leisure vessels, which besides being functional to the reclamation and to the geothermal exploitation of the aquifers, will also call up the tradition of navigli in Milan and the irrigation systems of the Po plain. In summary, observes Corajoud, "only by having a general view of this state of things can the structural fabric of the park be woven, with all the lines which are the lines of the direction of the great factories, the line of the far away mountains, the line connecting the city centre to Parco Lambro. All that [...] forms a fabric which, geometrically, has a sort of intelligence"⁵².

The project for Sesto between urban density and landscape

The park area is closely connected to the new district designed by Renzo Piano. On the basis of a new orthogonal street network, Piano's project crosses two different types of structures: a traditional one, characterized by street alignment and building continuity with open or closed court buildings, 28 metres high; and another one, consisting of a sequence of "tower" buildings that Piano calls "tall houses", freely located at the two sides of the main axis of Viale Italia (La Rambla). That releases a remarkable amount of space at ground level, without giving up the adequate urban density. "What are the "tall houses"? If we build all at ground level, horizontally, we shall occupy the whole space"⁵³.

They are therefore buildings 72 metres high, with a 25x25 metres plan, standing on the ground only by the central pillar, opening up the view up to 12 metres (roughly at the height of trees). The roofs are covered by plants, and to them winter gardens are added. Their use is residential, with the possibility of locating professional offices at the low floors.

The rarefied, discreet and landscaping density of "tall houses" is not sufficient to yield the compactness necessary to produce a "city effect": it is therefore complemented by a more traditional structure concentrated around the transversal axis – called "La Traversa" – coming from the new bridge-shaped station and therefore from the old inhabited area of Sesto. There, resi-

dential, commercial, university and services functions will be located.

Finally, besides the Rambla and the Traversa there will also be the eclectic spaces structured by the industrial archaeology buildings which have been preserved and will be refurbished for new uses. On the whole, an extremely rich sequence of public spaces is formed – streets, squares, avenues, courts, green spaces – which enters many buildings thanks to a rich variety of public and private functions.

It is clear that the quality of Sesto San Giovanni project lies in the distribution of density, in the relation between full and empty spaces, in the rhythm of separation and closeness, in the wise use of the signs and elements already present on the territory and in a consequent assignment of functions, that town-planning indices in themselves cannot set. Moreover, a scarce density – often ideologically claimed – is as wrong as an excessive density.

In this connection, Renzo Piano affirms: "We have always worked on the basis of the criterion that the right density has to be attained. A city is not a village. If you do too little you will be wrong, because the city is the urban place where there is the right density, the right intensity. It would be even worse doing too much – it often happens – because you can produce shade and create unbearable conditions. It is wrong to do the wrong thing, I mean you should not design too much sparse buildings. The city is not a tourist village: it needs a certain intensity"⁵⁴.

THE NEW TOWN PLAN IN ITALY: REGGIO EMILIA AND SALERNO

The Municipal Structure Plan of Reggio Emilia

For some 15 years the Istituto Nazionale di Urbanistica (National Town-planning Institute) has been committed in an ample theoretical debate and in the practical experimentation of an Italian town-planning reform oriented towards a greater flexibility of planning tools compared to the 1942 Act.

"The new model of reformed municipal plan – writes Giuseppe Campos Venuti – divides the plan's organization into three distinct instruments"⁵⁵: the Municipal Structure Plan (PSC), the Municipal Operational Plan (POC) and the Urban Building Regulation (RUE).

The Municipal Structure Plan is "a policy plan (which) recovers the identity of the master plan, characteristic of European modern town-planning, and cancels, together with the rigidity of the general plan, also the need for resorting to continuous alterations to adjust the plan to the physiological transformations of reality"⁵⁶. In other words, the PSC is a policy document for the medium term – in general, 15 years – of the "master plan" type or "directing scheme", which outlines the future scenario of urban transformations without setting in advance and in detail the content of the individual transformation projects. Consequently, the PSC, unlike the PRG, does not set the new property rights connected with all the predicted transformations at the time of its approval. As such,

the PSC gets rid of the old plan's rigidity which involved complex procedures of "alteration" to authorize projects not perfectly compliant with its forecast.

"After having deprived the general plan of its prescriptive character [...] the latter is attributed to the Operational Plan, whose provisions will be (...) translated into executive tools, that is Implementation Town Plans (PUA) which can take the form of real "urban projects"⁵⁷.

Among the many transformation projects included in the general framework of PSC, the ones considered priority ones by the Municipal Administration, once completed and supported by private entrepreneurs, are incorporated in the Operational Plan to be implemented by the mandatory term of 5 years, on pain their lapse. This time, the Operational Plan sets the precise features of the transformations of all the projects included in it and attributes the connected rights of use of the ground.

"A third instrument completes the reforming model: whilst PSC and POC (deal) with the most outstanding town-planning transformations, the Town Building Regulation deals with the light transformations, necessary to manage what already is there"⁵⁸. RUE is, therefore, the plan's part which is most similar to the old PRG (General Town-Plan).

The clearest and most meaningful example of the new planning model is, to date, the one of the Municipal Structure Plan of Reggio Emilia, submitted in 2008. The first outstanding novelty is the form of the graphic representation used

for the "synthesis table", completely different from a PRG's "zoning" and more similar to the "Key Diagram" of the recent London "master plan".

Reggio Emilia is an Italian town of some 160,000 inhabitants, 65 kilometres North-West of Bologna, which has experienced – in the last 15 years – an extraordinary economic expansion. The main PSC's task is metabolizing and guiding the current development and preparing the town to the population growth forecast by 2024, which might easily bring Reggio Emilia to the level of 200,000 inhabitants.

The Municipal Structure Plan of Reggio Emilia is divided into two parts: a strategic part and a more specifically town-planning and structural part. The strategic part, worked out through many public meetings, spots out 4 priorities for the town's future:

Reggio Emilia

- the city of environmental sustainability
- the social capital city;
- the city of knowledge and innovation
- the public city

The resulting "vision", "**from Reggio, a city in Europe to Reggio, a European city**", is addressed to express a search for excellence, both in analysing governance processes in depth and in affirming urban quality: "It is necessary to look at the best experiences in Europe in the field of sustainable mobility, of building quality, of knowledge and innovation, of attention to the daily care of places"⁵⁹.

It is interesting then remarking how strategic planning is integrated in the process of elaboration of municipal town-planning tools, by improving coordination between two levels which are often separate. That enabled the PSC to clearly understand the positive relation between urban cohesion, social cohesion, economic development and quality of living, as against the often close relation between urban disintegration and social fragmentation / disintegration / exclusion.

It is in this sense that the town-planning aspect of the PSC has to be considered, as an attempt to "reconstruct the city-effect" reaffirming "the age-old relation between urbs (the physical city, buildings) and civitas (society, citizens), without which the city becomes foreign to the civil corpus and definitely unintelligible and inhospitable"⁶⁰.

The **town-planning and structural part** of the PSC, considered "complementary and consistent with the strategic component"⁶¹ has "the task of translating the vision into project choices defining the city design"⁶². That has to be achieved above all through "rehabilitation policies in the urban areas [...] that the plan aims to implement by placing the urban project at its core. The urban projects will have to be essential reference points in the plan: the steps at which the renewal processes of the city's physical space take concretely shape. They will have to define forms and contents of important parts of the city and represent basis and hinge for exchan-

ges of views with citizens, also through the establishment of the Urban Centre, for information, discussion, updating on the city projects"⁶³.

In summary, the Structure Plan of Reggio Emilia, as the union of a strategic view and a structural/town-planning design to be mostly implemented through urban projects, aims to a "planning" that Mayor Graziano Delrio meaningfully calls "squint-eyed", "able to be farsighted in visions and to give short term responses to changes"⁶⁴. It will therefore be a policy of the city, i.e. **a city project between global view and local transformation**, which it would be better to define as a policy of "correctly seeing", i.e. of continuous adjustment of the vision from the great to the small scale, from systemic relations to the daily quality of living of citizens.

Salerno: the method of urban projects

The attempts to give greater flexibility and concreteness to town-planning in Italy find another important example in the experience carried on by the city of Salerno in the last 15 years.

The working out of the new town plan of Salerno, entrusted in 1993 to the Catalan town-planner and architect Oriol Bohigas, was preceded and accompanied by some urban projects concerning different strategic areas of the city, already in progress much before the approval of the new town plan, in December 2006. That was a completely new approach in the Italian town-planning scenario, traditionally characterized by a remarkable hierarchical

determinism between the town plan and its implementation, which is frequently translated into vast phenomena of stalemate, illegal action and urban decay.

On the contrary, in Salerno, some urban projects conceived since the early mid 1990's (called "Areas of urban punctual implementation" AAPU) have been already completed, others are in progress, some more have been added, leading to the solution of numerous serious problems in the city.

On the basis of this great work, rather as its necessary prerequisite, Salerno has tried – like many other cities in the world – to reach a new stage of development, more and more marked by values of environmental and social sustainability, knowledge content, high quality of living and diffusion of advanced services, in line with the needs for a more and more complex and immaterial society. In this sense Salerno is continuously improving its choices of general policies of urban development, starting from the "Programmatic Town-planning Document"⁶⁵, approved by the municipal Government on April the 20th 1994, which set the objectives of "Salerno, a tourist, commercial and services city". Such work has been summarized in the tables of the Municipal Town-planning Programme (PUC)⁶⁶, in order to comprehensively define the main infrastructures (either punctual or widespread), to complement the urban projects already in progress, as well as to direct the new partial project implementation.

Before entering the details of the "urban projects" planned in Salerno, it is useful to recall the general town-planning principles proposed by Bohigas since the early mid 1990's.

On the whole, Salerno's structure has the typical features of the linear sea city. The main unifying element in the urban organization is the narrow North-West/South-East coastal strip, surrounded by high hills. The main North-South urban penetration axis has always been the Irno river valley, between the historic centre and the eastern expansion of the 20th century. The main general planning principle proposed by Bohigas is the one of setting a clear distinction between the denser and urbanized part of the city – called "compact city" – and the rural and natural area of the hills – called "diffused city".

Such distinction has two main objectives: on one side safeguarding the hill environment, the landscape and the rural villages from a disorderly development; on the other, the objective is concentrating the most important transformations in the "compact city" according to the principle of "reconstructing the existing city" or "building the built territory".

The projects to be implemented within the "compact city" are of three types: re-qualifying the established districts; transforming the area freed of obsolete constructions, such as decommissioned industrial plants or old military areas; acting on empty or derelict spaces.

The objective is to supply an adequate urban density to the whole "com-

pact city", able to give any inhabitant a high level of access, services and quality of spaces. As Bohigas states: "Living in a city means participating in duly distributed centralities and eliminating outskirts and suburbs"⁶⁷.

That leads us to consider two more general planning principles proposed by Bohigas, which are the search for urban complexity and the clear reading of public space. As already mentioned, the contemporary city tends to go beyond the trivial character of mono-functional areas through combining different functions and activities, such as residence, commerce, consistent productions, services, entertainment and culture, green spaces and sport activities. In this sense, public space plays an essential role of orientation and articulation of differences. According to Bohigas, in order to make those objectives recognizable by citizens it is necessary to resort to the typical features of urban tradition, such as streets, avenues, squares, parks and gardens, monuments, city "gates" and the places representing the urban identity.

Of course, the method to implement the planning principles mentioned is not a general and abstract view, but the exploration of restricted areas of the city, from each of which the specific identities and the concrete potentialities of transformation, i.e. the "method of urban projects" can emerge.

The method makes it possible to plan a complex programme of well defined transformations in time and space. It is also considered by Bohigas as the

best tool to involve inhabitants in urban-planning choices.

Urban projects, however, have not to be good projects but above all good works and good programmes for further management. An urban park which has been well designed but badly implemented – or badly managed – is not a desirable result.

The part of the city West of the Irno river is certainly the most important and the most interested in rehabilitation processes, owing to the presence of the historic centre and the sea front.

In the lower part of the historic centre, the most important projects have been concentrated in the crucial area delimited by the junction between via dei Mercanti and the transversal via Duomo. There, numerous monumental buildings are present, among which the Cathedral, Palazzo Tarracena and Pomona Temple, which have been restored or assigned to new administrative, commercial, exhibition and tourist functions. Particular care has been given to the public space and the proper conditions of narrow streets, passages and steps crossing the old town, mostly pedestrian precincts. Nowadays the old town has become liveable and pleasant, with many commercial, handicraft and cultural activities which are presently developing. Rehabilitation, however, has brought about higher real estate prices and gentrification.

As to the hilly area of the historic centre, the municipal administration launched in 1997 an international competition

to restore some great volumes – above all monasteries – called “World Buildings” for their dimensions and complexity. Objectives: improving access to that part of the historic centre – almost completely isolated-, recovering public space, view points and pedestrian paths through steps and gardens. The call, however, has not had any response to date.

The coastal strip from the commercial port - to the West - to the Irno river has a strategic importance for Salerno's image and future. It is, actually, to play an outstanding role, together with the historic centre, in the administration's programmes of tourist growth.

In the area, first of all the modernization and enlargement of the two existing tourist ports and the reconstruction of the beach are envisaged. The western tourist port – Santa Teresa – is connected to the city through a great square on the sea, for which the Spanish architect Ricardo Bofil designed a great crescent-shaped building. On the western side of the square, the new harbour station designed by Zaha Hadid – the contest winner – will be built.

The construction of a new road along the Irno river, bound to become the main connection between the coastal strip and the highway junction North of Salerno, will improve the river banks, the decommissioned industrial areas located there and many empty or under-used spaces. More than an urban project, the Irno riverside is a strategic structure of the city incorporating different urban projects along its course.

The first project concerns the access to the sea of the riverside and the area of an old cement factory, where a big hotel has been built. The result is not so interesting: perhaps it is a missed opportunity of endowing the city with a more innovative tourist structure. Along the new axis of the Irno river, beyond the elevated railway, on wide grounds used in the past as goods yard, the “Citadella Giudiziaria” (the Law Courts) by David Chipperfield –the contest winner– has been completed. There, the main problem will be the increase in traffic due to the Courts' coming into operation.

Between the hotel on the seafront and the Law Courts, beyond the rails entering the city, the “urban project” by the Gnosis practice of Naples – selected by competition – is located. At the basis of the new Irno Riverside, the project is conceived as a platform of inter-modal junction between underground car park areas, bus terminal, railway station and underground. Public and private facilities are also included: an auditorium, a small trade centre, an ethnic market, a church and a football ground. Access to the railway is open through a new bridge on the Irno. Even more upstream the Irno Riverside, the first part of a new urban park – Pinocchio Park – has been already open to the public, while its northward extension, around an old restored factory, is being completed.

Finally, even more upstream along the Irno, a new mixed district designed by Massimiliano Fuksas will be built in another decommissioned industrial area.

Two more urban projects of great importance are located at the eastern and western ends of the city.

The eastern area around the stadium is the main expansion area of the city for the next few years. The Municipal Town Plan (PUC), approved in 2006, provides there for some twenty both public and private transformation sub-zones.

The fundamental structural element of Bohigas' original project is a long axis parallel to the sea straightened compared with the present layout, which ends in a square.

This principle is respected by the project which won the “Salerno Porta Est” contest, which combines the theme of the Mediterranean park with a sequence of built nuclei incorporating residential, production and leisure functions. The project already envisages the inclusion of a new marina for 1,000 boats on the coast opposite the stadium, designed by Santiago Calatrava.

One of the first “urban projects” proposed in the framework of the Transformation Areas provided for by the 2006 PUC, is the one for a decommissioned area among the most significant ones in Salerno: the old tower mill, the factory and the offices of the Amato pasta factory. On some 17,000 square metres, the owners have decided to build a new mixed district – residential and services – which preserves the brick building which will be restored.

The project, entrusted to Jean Nouvel, has been defined a “radical proposal” by the author himself. Close to the

old mill, which will house dwellings, offices and a trade centre, a sequence of buildings with courtyards will be constructed, around a semi-public green park, which will close at night. Within the complex, private facilities are envisaged such as restaurant, swimming-pool and fitness centre.

On the other side of the city the “Porta Ovest” (West Gate) project, signed by Massimo Pica Ciamarra – the winner of an international competition – is already being implemented. The proposal – of great complexity and strategic standing – aims first of all to secure a better connection of the commercial port to the highway junction of Cernicchiara (some one hundred metres more upstream) eliminating most of the existing viaduct with a view to recover the hill landscape and to reduce heavy traffic in the core of the city. Such result is attained through the deviation of the viaduct into a tunnel, for a total of 1.7 kilometres covered.

The new highway junction is flanked by a multi-functional structure conceived to blend with the natural landscape of the deep. Its first function is the one of back-port service (“Transit Point”), with a car park area for over one hundred TIRs, offices for access to the port and services for carriers (refreshment, infirmary, cashpoint, computer lines). Other functions of more general urban interest are added, among which a 600 cars park area, the terminal of an electrically-fed shuttle tramway connecting to the city centre, indoor and outdoor sport plants.

Between the two terminals – the port downstream and the Cernicchiara junction upstream – the Salerno “Porta Ovest” project gives a comprehensive answer to the questions of mobility and accessibility for that urban area, by re-using the old railway line.

The complex project for Salerno’s “Porta Ovest”, actually, demonstrates how it is possible to use the urban fabric and the technologies available to meet the many needs for urban efficiency and quality.



CONCLUSIONS

One can define the word "duty" as a behaviour which is meant to be mandatory or useful on the basis of an order or a conviction. It is, therefore, both legal and moral. In these conclusions the second meaning will be chosen, that is conviction or moral obligation deriving from common opinion, experience and/or scientific elaboration. In this sense, "duty" coincides also with the meanings of "commitment" and accountability". But as important, for different aspects, in our field of interest, are the "duties" set by national and international laws. From the already mentioned experiences some convictions emerge which justify the adoption of a Decalogue of duties in the spirit of the draft "Declaration of Human Duties" promoted by Le Carré Bleu with particular reference to the fields of town-planning and territorial planning.

1. First of all, the conviction of the usefulness of looking at the different urban realities, at least in Europe, to compare problems and the solutions adopted. From our survey it appears that – even with some differences – the European cities face similar problems with similar instruments and solutions, or at least comparable one to the other. We make particular reference to the converging results at continental scale of "strategic plans" as comprehensive views of development of the cities and of "urban projects" as instruments implementing those views and general programmes.

Where innovative proposals and solutions, locally adopted, are not yet widespread elsewhere, they have to be carefully studied to check their possible application also to different contexts.

The **first duty** resulting from these remarks can be defined a **DUTY OF KNOWING**, i.e. of constant updating and international exchange of views in search of innovative solutions to common problems. That duty is often given for granted, but it is not yet sufficiently felt as a concrete opportunity by professionals in the sector and above all by elected people responsible for territorial planning.

2. The second conviction is that the stage of urban sprawl and of depletion of environment resources is considered closed. All the situations examined try, although in different ways, to bring the metropolitan explosion of the last decades back to recognizable "nebulas" enhancing the recovery and transformation of the built heritage or the linear or linear-annular expansion, in close connection with community public transportation services. Through the concept of "densification", they try to restore urban dignity to all the present outskirts and to re-introduce green areas, either natural or rural, into the cities. In this sense, the "urban projects" often jointly use both traditional urban fabrics producing the "city effect", and schemes deriving from modernity (Charter of Athens) for a closer relation with the landscape. Moreover, it is particularly in urban closeness that the new energy

technologies can be more fruitfully applied, as in the case not only of solar energy but also of co-generation plants or the exploitation of geothermal energy. An essential role in this context is played by the networks of mass transit, which evolve from the almost exclusively radial type of the past decades to the radial - concentric one of our days, in which the areas of peripheral expansion are directly connected one to another. The objective is not only to reduce pollution and car traffic but also to improve the quality of public space by enhancing alternative mobility, above all the pedestrian and cycle one.

We can now set our **second duty**, in general terms, as **ECOLOGIC DUTY**, aiming at reducing ground and natural resources consumption for a better energy and environmental sustainability of the projects.

3. The third conviction concerns the clear cut denial of the old concepts of functional and social "zoning" and of "tabula rasa", considered to be the main causes of the condition of "suburbs" of many districts of the modern city. Nowadays, on the contrary, the need is widely recognised for extending to all urban parts the adequate features of complexity otherwise typical of the historic centres, characterised by wealth and mingling of functions and activities, town-planning and architectural stratification, high information density. That corresponds to the need for environmental sustainability – evoked at the previous

point – since the closeness of residences and shops, consistent production activities and community services makes it possible to carry on social activities by walking or by bicycle, cutting thus the use of private cars. Whether it is a matter of old decommissioned areas to be redeveloped or of new districts to be built, the goal of urban complexity can be successfully pursued only at the close scale of “urban project”, through a careful reading of the natural features of the site and of the man-made environment. The need for concentrating on comparatively restricted areas functions which are very different one from another as urban activities, residences, green and leisure spaces, gives great importance to public spaces in view of the recognition and distribution of differences. In this sense, the “urban project” can be defined as a complexity constructor, a city builder.

Such complexity responds to the extraordinary social diversification of the contemporary city and to the emerging rights of the numerous population and socio-professional categories populating it: from women to the elderly, to children and youngsters, to the ethnic and civil minorities. Town-planning has the duty to supply adequate spaces to all, avoiding ghettos, according to Heinz von Foerster’s “ethical principle”: “Do always act in such a way as to increase the number of choices”⁶⁸.

Let us define, therefore, the **third duty** as a **DUTY OF COMPLEXITY**, or a **DUTY TO CONCEIVE COMPLEXITY**.

4. The fourth conviction is then that the project of complexity is a complex project in itself, with a rich social⁶⁹ geography, besides a physical geography, to which reference has to be made. The points of view of the city inhabitants, of residents in the districts undergoing transformation and of the neighbouring districts is fundamental to correctly compose the social map of needs and interests involved and to supply relevant answers. The ordinary citizens’ participation is particularly important at the “urban project” scale, provided that it is sincerely urged by credible institutions. More in general, the “controlled” character of contemporary urban development along well defined expansion and densification lines, obliges to coordinate the efforts of many stakeholders and interests towards shared objectives. That can happen only through adequate communication and governance procedures able to reconcile often opposed goals of public subjects, private subjects and the civil society. The project of complexity is therefore also a project of reconciling and mediating different interests, including the weaker and minority ones. Citizens’ communication and participation are also fundamental to obtain behaviours oriented to the general interests of the community and to constantly improve the quality of urban activities. That also contributes to the citizens’ sense of awareness and responsibility.

The **fourth duty** is a **DUTY OF COMMUNICATING, PARTICIPATING AND GOVERNANCE**.

5. The fifth conviction is that the city has to be beautiful and pleasant to live in. For the first time after decades, the quality of the urban environment is no longer in conflict with economic competitiveness thanks to the services revolution and the new technologies. Urban quality is, on the contrary, the first ingredient in the success of the cities as places where to invest, to live, to study and to work. It is necessary however to shift from the philosophy of “too beautiful to be true” to the one of “possible just because beautiful”⁷⁰. Urban quality and economic competitiveness, phenomena nowadays closely associated, explain most of the population growth of some European cities. Recent research works demonstrate that population growth and a more favourable population balance (the young versus the elderly) cannot be attributed only to migrants, though numerous, but rather to favourable conditions for all⁷¹. It is always necessary for cities to be able to absorb and draw profit of diversity, favouring feelings of cohesion, tolerance and creative social relations increasingly varied and multicultural societies. That is made easier by job opportunities for all – not only for the highly educated – and effective local services.

There is a further reason for associating urban quality and social cohesion. We think that it is just the solidarity between different categories of citizens, the better mutual knowledge and the participation of all in the city government to set the foundation of a not neutral but sub-

stantial beauty of the urban environment. That does not mean that good projects have not to be followed by excellent formal implementation.

The **fifth duty** is then a **DUTY OF COHESION, URBAN BEAUTY AND COMPETITIVENESS**.

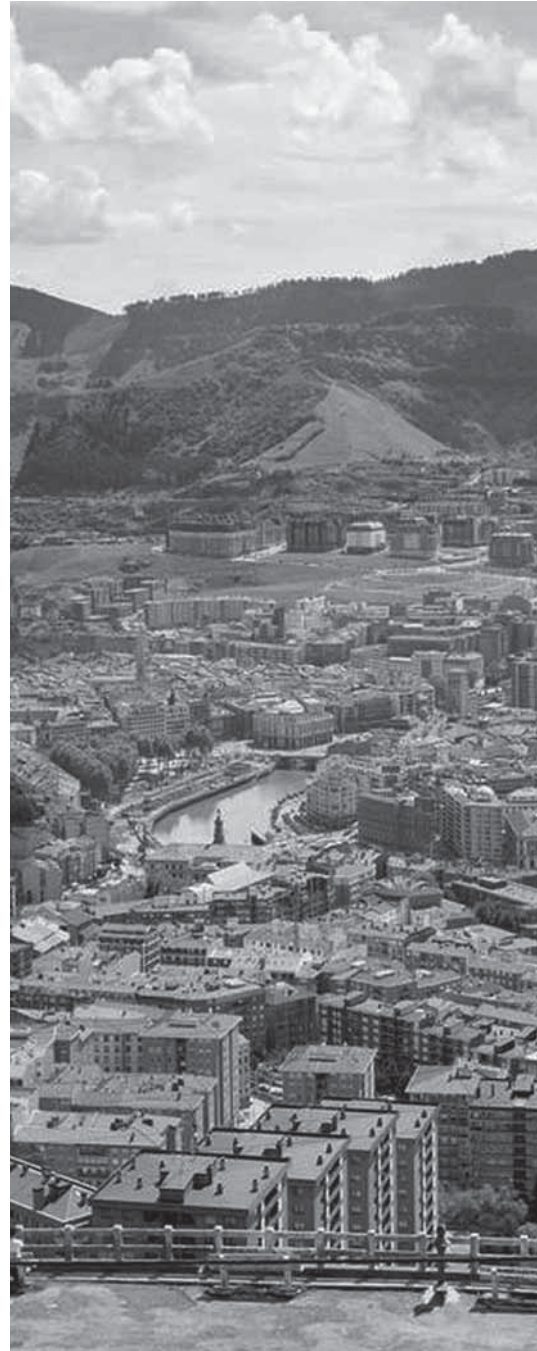
6. The sixth conviction confirms the irreplaceable role played by the public administration in urban planning and in the government of the territory. Among its most important tasks there is outlining the fundamental approaches for future development through adequate communication techniques and exchange of views with the stakeholders. It has also to implement such approaches, by promoting public-private coordination of many subjects – owners, entrepreneurs, professionals and other authorities – for the implementation of the necessary infrastructures and urban projects. The works have to be completed in reasonable time, they must be of high quality and managed with adequate ordinary resources. In order to fulfil those tasks, the institutions must prove to be qualified and able to use the public funds available in the best way. Their success depends mostly on their credibility in the eyes of public opinion, on the concreteness of their action and on their ability to listen to users and to react to them for the constant improvement of services. As the Mayor of Salerno, Vincenzo De Luca, writes, “the people’s support can be won only by concrete facts: Trust in change is born only when change is verified”⁷².

The institutions have also to commit themselves in making clearer and more flexible the laws regulating the territory, while remaining inflexible in restraining building illegal actions and damages to the environment. As inflexible they must be in promoting merit and correctness in their own offices.

The **sixth duty** is a **DUTY OF GOOD ADMINISTRATION**.

Finally, we wish to stress that a Decalogue of “duties” can be extensive but never exhaustive, considering the synthetic and changing character of the questions considered of priority importance at a given time. Moreover, those duties, in order to produce concrete results, must become less part of codes of law than of the widespread convictions and daily practices of the society. Such results can be achieved only against strong established interests and against cultural legacies difficult to win. Among those, the idea that wealth must necessarily be produced to the detriment of others or of the environment.

A project such as the “Declaration of Human Duties”, promoted by Le Carré Bleu, can only be at the same time a permanent laboratory of ideas and an active trench.





Progetto di DICHIARAZIONE DEI DOVERI DELL'UOMO E COSTRUZIONE DELLA CITTA' CONTEMPORANEA

ALCUNE BUONE PRATICHE IN EUROPA

Maurizio Russo

HELSINKI,

ZURIGO,

BILBAO

SESTO SAN GIOVANNI,

IL NUOVO PIANO URBANISTICO IN ITALIA
REGGIO EMILIA
SALERNO

CONCLUSIONI

INTRODUZIONE

A poco più di 60 anni dalla "Dichiarazione universale dei diritti umani" non tutti i principi e diritti in essa contenuti sono universalmente riconosciuti e applicati, anche nei paesi più sviluppati e con la più lunga tradizione democratica.

A 50 anni dalla sua fondazione *Le Carré Bleu*, feuille internationale d'architecture, ha sentito la necessità di riaffermare quei principi e diritti chiamando in causa la responsabilità che tutti noi abbiamo – a cominciare dallo stesso *Carré Bleu* – nei campi dell'architettura, dell'urbanistica e del governo del territorio. È nata così la bozza di "Dichiarazione dei doveri dell'uomo", presentata a Parigi l'8 dicembre 2008.

Il nostro primo dovere è domandarci che cosa ciascuno di noi e la nostra rivista possono fare, con le risorse limitate che abbiamo a disposizione, per far avanzare la consapevolezza nostra e altrui sulle grandi priorità che abbiamo di fronte oggi e che sono le sfide del nostro tempo. Ebbene, dal nostro punto di vista, la prima cosa che una rivista come *Le Carré Bleu* ha il compito di fare, il suo "compito primordiale", secondo la definizione di Attila Batar, è «la ricerca di nuove concezioni dell'ambiente e dell'urbanistica»¹ per rispondere a vecchi e nuovi bisogni da soddisfare. Mai come oggi nella storia sono sterminate le fonti di conoscenza e informazione di cui disponiamo per assolvere nel modo migliore i nostri doveri e affermare più compiutamente i diritti dichiarati.

69

A ben vedere, con le note che precedono abbiamo fatto riferimento a due delle principali svolte degli ultimi decenni: da un lato la coscienza di agire in condizioni di risorse non illimitate ma scarse e la necessità di utilizzarle con attenzione; dall'altro lato, la straordinaria apertura di barriere fisiche e culturali, contrassegnata con il termine di "globalizzazione", che offre enormi opportunità creative, cui tuttavia si oppongono strenuamente vecchi pregiudizi e interessi consolidati. Perciò, come ricorda Philippe Fouquey, tra i compiti del *Carré Bleu* c'è anche quello di «denunciare le anomalie, le insufficienze, le ingiustizie [...] in ciò che riguarda lo spazio costruito e l'ambiente»².

In definitiva, alla luce di questi due grandi cambiamenti epocali – risorse limitate e globalizzazione – intendiamo presentare alcune esperienze internazionali di governo del territorio che ci sembrano particolarmente adatte a mettere in luce i diritti vecchi e nuovi che abbiamo oggi di fronte nei campi di architettura e urbanistica, e i doveri che tali diritti pongono, primi fra tutti ai governanti e ai professionisti delle trasformazioni spaziali. Ciò al fine di avanzare nel «progetto di Dichiarazione dei doveri dell'uomo» attraverso «le azioni di ricerca sull'ecologia urbana e territoriale [...] i progetti concreti e le realizzazioni esemplari di architettura e urbanistica indissolubilmente legate»³.

HELSINKI

Qualità della vita e competitività

La città dove *Le Carré Bleu* è stato fondato nel 1958 si è distinta negli ultimi decenni come una tra le più dinamiche al mondo nei settori avanzati delle nuove tecnologie e della ricerca, in grado nello stesso tempo di offrire una buona qualità di vita quotidiana ai suoi cittadini, nel segno complessivo di una forte propensione alla sostenibilità ambientale. Come dimostra la ricerca comparativa realizzata dall'European Economic Research Consortium (ERECO), dal titolo "Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network"⁴ (2005), la capitale finlandese presenta alti tassi di crescita economica associati ad un costante incremento demografico, soprattutto della sua area metropolitana. Mentre la città è infatti passata dai circa 370.000 abitanti del 1950 ai circa 560.000 del 2005, con un incremento del 52%, la popolazione dell'area metropolitana (Helsinki Region), costituita da 14 municipalità, è cresciuta nello stesso periodo da 500.000 a 1,3 milioni di abitanti – circa il 25% di tutta la popolazione finlandese – con un incremento del 157%. Anche il bilancio demografico si presenta molto positivo, con le percentuali di giovani fino a 15 anni e di anziani oltre i 65 anni in linea con le altre capitali scandinave ma più favorevoli rispetto alle principali città dell'Europa centro-orientale.

Per quanto riguarda la crescita economica di Helsinki, nel periodo 1995-2003 essa è stata trainata in modo molto signi-

ficativo dall'espansione dei settori legati alle nuove tecnologie dell'informazione e telecomunicazione. Ma anche il campo delle biotecnologie è considerato uno dei più promettenti per l'intera economia della Finlandia, grazie allo sviluppo di una stretta cooperazione tra centri di ricerca, imprese e istituzioni pubbliche che ha favorito la nascita di numerose imprese specializzate in questo settore. Nello stesso tempo, la città aspira anche a garantire un'alta qualità della vita ai suoi cittadini, e di conseguenza ad essere un luogo attrattivo per la localizzazione di imprese e personale altamente qualificato. Le imprese straniere già presenti nella capitale finlandese (controllo straniero superiore al 50%) danno lavoro a circa 60.000 persone, per un giro d'affari di oltre 20 miliardi di euro. Di fatto, Helsinki è considerata un ambiente tra i più favorevoli al mondo per le imprese e le attività di ricerca. Secondo l'"Enquête d'opinion sur la qualité de la vie dans 75 villes européennes"⁵ promossa dalla Commissione Europea (2007), Helsinki è prima nella qualità del trasporto pubblico, tra le più sicure e le più dotate di verde tra quelle considerate, e dove non è particolarmente difficile trovare un buon lavoro.

È inoltre una città che punta a servizi sociali di qualità, a standard elevati di formazione e alla sostenibilità energetica, oltre ad essere accreditata tra quelle con la più bassa incidenza di corruzione al mondo.

Secondo le previsioni per i prossimi anni, la crescita economica continuerà a sostenere l'aumento della popola-

zione dell'area metropolitana di Helsinki, che dovrebbe attestarsi tra 1,6 e 2 milioni di abitanti intorno al 2050. Ma come fare in modo che tale crescita di popolazione, e del corrispondente volume costruito, siano sostenibili dal punto di vista economico, ambientale e della qualità della vita per i cittadini?

Il concorso "Greater Helsinki Vision 2050"

A questa e ad altre domande ha cercato di dare una risposta il concorso internazionale d'idee "Greater Helsinki Vision 2050"⁶, bandito dalle 14 municipalità dell'area metropolitana di Helsinki insieme al Ministero dell'Ambiente finlandese, le cui conclusioni sono state pubblicate nel dicembre 2007.

L'analisi del bando e dei risultati di questo concorso possono aiutarci a comprendere quali siano le questioni di pianificazione territoriale giudicate più rilevanti in un'area che punta a mantenere elevate sia la produzione di ricchezza che la qualità della vita, e quali le soluzioni più innovative che sono state proposte dai progetti laureati.

Il bando del concorso d'idee "Greater Helsinki Vision 2050", pubblicato alla fine del 2006, partendo dalle previsioni di incremento della popolazione fino a 2 milioni di abitanti nel giro di 50 anni, e di incremento delle costruzioni per circa 70 milioni di metri quadrati, considera che «la struttura fisica complessiva della Grande Helsinki può essere ridisegnata in modo da rafforzare la sua posizione di centro culturale e tecnologico preminente dell'area baltica»⁷.

Affinché ciò avvenga in maniera sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale sono poste alcune domande:

- ***Che tipo di luoghi rispondono attivamente ai cambiamenti climatici globali?***
- ***Che tipo di luoghi minimizzano le pressioni sul nostro eco-sistema?***
- ***Come creiamo la ricchezza sufficiente per realizzare i nostri sogni e bisogni futuri?***
- ***Che tipo di imprese ci sosterranno in futuro?***
- ***In che tipo di luoghi desideriamo vivere che ci nutrano sia fisicamente che mentalmente?***
- ***Che genere di luoghi offrono nello stesso tempo tensione creativa, spontaneità e facilità di contatti?***
- ***Che genere di luoghi offrono una visione concreta di umanesimo e tolleranza, di giustizia ed equità, di potenzialità realizzate e possibilità future?***
- ***Che genere di luoghi offrono ad ogni bambino un'idea di ciò che essi potrebbero essere o fare?***

In rapporto a queste domande, gli organizzatori considerano il concorso una "avventura visionaria", per immaginare la Grande Helsinki del futuro come «un laboratorio urbano, un centro d'eccellenza ed un simbolo di speranza e ispirazione»⁸.

Più concretamente, gli organizzatori pongono ai partecipanti due obiettivi principali: da un lato, la necessità di aumentare la "massa critica urbana" per favorire la localizzazione di servizi sempre più rari, diversificati e specializ-

zati; dall'altro lato, dare una risposta al problema dell'abitazione, considerato cruciale da diversi punti di vista. Anzi-tutto, le nuove case rappresenteranno il grosso dei 70 milioni di metri quadrati da costruire nei prossimi 50 anni nell'area metropolitana di Helsinki⁹, sia per fronteggiare l'aumento atteso di popolazione, sia per rispondere a sempre più variegate esigenze sociali, quali l'aumento delle famiglie composte da una sola persona e l'invecchiamento della popolazione. A ciò si possono aggiungere le esigenze derivanti dall'afflusso di immigrati, per una società sempre più multiculturale.

Inoltre, il processo di pianificazione a lungo termine dovrebbe consentire di conciliare le esigenze di densificazione, anche per ragioni di efficienza energetica, con la vicinanza alla natura e la mixité degli usi urbani, valutando soluzioni innovative come "villaggi urbani" e "new garden cities", puntando così a migliorare costantemente le condizioni di vita nei sobborghi. L'obiettivo è quindi quello di rafforzare l'assetto policentrico dell'area metropolitana di Helsinki.

Il 14 dicembre 2007 sono annunciati i vincitori del concorso internazionale di idee "Greater Helsinki Vision 2050". Il primo premio è assegnato al progetto dell'agenzia WSP Finland denominato "Emerald". Il secondo premio è invece condiviso da 3 proposte: "Towards City 2.0", firmato da un altro team finlandese; "Boundary Strips", del tedesco Frank Görg e "Holistic Uniqueness", di un altro gruppo tedesco. Infine, sono segnalati

altri 5 progetti: tra essi, "Line TM", messo a punto da un'equipe del Politecnico di Losanna, e "Orlando", del gruppo italiano TSPOON.

Benché domini talvolta nelle proposte il lato immaginifico e visionario, alcune indicazioni utili possono essere tratte su questioni come il rapporto tra espansioni e vie di comunicazione, forme della densificazione, prossimità alla natura e tutela delle diversità.

Quanto alla prima questione, una preoccupazione costante dei progetti è quella di dare una forma controllata e un indirizzo all'espansione prevista nell'arco dei prossimi 50 anni. Il progetto vincente, "Emerald", propone di distinguere il territorio metropolitano di Helsinki in due parti: «Densità metropolitana lungo la costa e un'armatura regionale interna di piccole città e villaggi rurali lungo le ferrovie»¹⁰. C'è dunque l'idea di accompagnare strettamente l'espansione, tanto nella parte densa lungo la costa quanto nella parte interna di piccole cittadine e villaggi rurali, con forti investimenti in infrastrutture ferroviarie. Le densificazioni di tipo lineare presentano l'indubbio vantaggio di poter essere servite in modo più efficiente dal trasporto collettivo. Nella versione attuale consentono di non allungare troppo le distanze, con la possibilità di mantenere un legame con centri urbani preesistenti, anche di piccole dimensioni. In questo tipo di espansione è inoltre facilitata la prossimità alla natura e al paesaggio, lungo i bordi dell'abitato.

In "Emerald", il rapporto tra terraferma e acqua si inverte nella proposta di densificazione che concentra le costruzioni sul mare e preserva le isole dell'arcipelago di Helsinki, che diventano parchi per i vicini quartieri su palafitte. Meno discutibile è la proposta dello stesso progetto di istituire una "climate bonus card", che misura i comportamenti virtuosi degli abitanti – per esempio l'uso dei mezzi collettivi di trasporto – assegnando premi come viaggi gratuiti e altri benefit. È inoltre diffusamente presente tra i partecipanti al concorso l'idea di un ritorno alla produzione agricola in città e in prossimità dell'area urbana, per ridurre i costi economici e ambientali dei trasporti ed avere un migliore controllo di qualità dei cibi.

Infine, il tema della diversificazione morfologica e funzionale degli insediamenti, nonché la cura per le identità caratterizzanti delle diverse parti dell'area metropolitana, sono ampiamente trattati, con diverse soluzioni dai diversi progetti.



ZURIGO

Il primato del trasporto pubblico

«Un'efficace infrastruttura di trasporti sarà utile alla società per decenni, forse secoli a venire. I suoi costi debbono essere confrontati con i benefici a lungo termine per la città, per la sua forza lavoro e per le sue famiglie [...] Può rendere la nostra città più conviviale e bella»¹¹. È questo il concetto che deve aver ispirato i dirigenti del trasporto pubblico della città di Zurigo negli ultimi decenni, visto che la rete di tram, filobus e bus tradizionali gestita dalla VBZ Züri-Linie è uno dei fiori all'occhiello della capitale economica della Svizzera, e una delle ragioni più importanti che spiegano il primato della città nelle classifiche internazionali sulla qualità della vita, come il "Mercer's Quality of Living Survey"¹².

Occorre tuttavia una visione lungimirante per mantenere ed eventualmente aumentare gli attuali livelli di qualità urbana, tanto nei confini urbani che nelle relazioni con l'agglomerazione, valutando con esattezza le necessità future in termini di esigenze e flussi di traffico. Proprio a questo cerca di dare una risposta il programma "VBZ Linienkonzept 2025"¹³, cioè il piano di sviluppo del trasporto urbano di Zurigo al 2025.

Il programma "VBZ Linienkonzept 2025" è basato su alcuni caposaldi. Anzitutto, «coordinare lo sviluppo della rete di tram e bus con gli obiettivi dello sviluppo della città, dei Comuni vicini, degli investitori e della pianificazione regionale»¹⁴. Ciò vuol dire che la rete di

trasporto pubblico accompagna, se non anticipa, lo sviluppo della città, previsto soprattutto in tre aree: nella vecchia zona industriale di Zurigo Ovest, a Nord e a Sud. Tali obiettivi sono attuati entro il limite temporale del 2025, ma sono già considerate ipotesi di espansione successiva nell'area metropolitana.

Più nello specifico, a base del "VBZ Linienkonzept 2025" sono posti alcuni principi di efficienza e soddisfazione della clientela: 1. Un numero massimo di viaggiatori deve raggiungere la propria meta senza dover cambiare mezzo; 2. Per raggiungere qualunque quartiere non si deve cambiare mezzo più di una volta: a tal fine sono predisposti quattro nodi centrali di interscambio; 3. Le nuove zone di sviluppo devono essere collegate direttamente tra loro.

L'area di sviluppo più importante e dinamica, già in fase di realizzazione, è Zurigo Ovest, nel pieno della vecchia zona industriale ormai in gran parte dismessa, dove sono previsti appartamenti per 8000 persone, 30.000 nuovi posti di lavoro, e il riutilizzo di contenitori abbandonati per altre attività.

Dato il rilievo e la rapidità di sviluppo di quest'area, la prima tappa del "VBZ Linienkonzept 2025" sarà una nuova linea tranviaria per Zurigo Ovest. «Per incanalare subito lo sviluppo verso la qualità della vita, il progetto per il tram di Zurigo Ovest deve essere realizzato già nell'anno 2010, e occorre convincere il massimo delle persone ad usare il trasporto pubblico»¹⁵.

Entro il 2020 sarà invece realizzata la linea del tram che collegherà direttamente il polo di Zurigo Ovest e il polo di sviluppo a Nord (senza passare dal centro). Entro il 2025 sarà garantito il collegamento diretto tra Zurigo Ovest e l'area di sviluppo a Sud.

In occasione del referendum tenuto il 17 giugno 2007, il 69% degli zurighesi partecipanti al voto ha accettato di finanziare con 59 milioni di franchi la costruzione della nuova linea tranviaria di Zurigo Ovest. La data di entrata in esercizio della stessa è già fissata per il 12 dicembre 2010.

"Strategien Zürich 2025".

È del tutto evidente che un programma come "VBZ Linienkonzept 2025" presuppone una visione d'insieme della città e precise scelte di sviluppo a lungo termine. In effetti, il disegno di espansione della rete di trasporto pubblico della città di Zurigo risponde, da un lato, alla scelta di favorire gli investimenti in alcune zone di densificazione (in primo luogo, Zurigo Ovest) e, dall'altro lato, si riferisce a indirizzi più generali, come la riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento e del rumore, la cura dello spazio pubblico e delle zone residenziali, la pari accessibilità per tutti i cittadini e la coesione sociale, l'efficienza energetica e la protezione degli spazi verdi e naturali, e così via. Accanto al piano per il trasporto pubblico al 2025 occorre dunque considerare il documento "Strategien Zürich 2025. Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der

Stadt Zürich"¹⁶ (Strategie per Zurigo al 2025. Obiettivi e azioni per lo sviluppo della città di Zurigo), elaborato dal Comune di Zurigo. Tale documento affronta numerose questioni ritenute prioritarie nei prossimi vent'anni circa, e lo fa con il metodo tipico dei "piani strategici" adottati in molte città europee. Dagli scenari considerati desiderabili per il futuro sono emerse alcune strategie che rispondono alle seguenti domande:

- **Di cosa viviamo oggi e domani?**
- **Come viviamo?**
- **Come ci organizziamo?**

È infine formulata una "vision", sviluppata immaginando come sarà la città nel 2025, sintetizzata con lo slogan seguente:

Zurigo – Metropoli orientata allo sviluppo sostenibile

Tra le maggiori sfide che la città di Zurigo ritiene di dover affrontare per conservare e rafforzare l'alto livello di qualità urbana raggiunto, al primo posto è collocata, significativamente, la necessità di garantire **una buona coesione sociale della città attraverso l'integrazione dei diversi gruppi sociali, etnici e demografici che la popolano**¹⁷. Si tratta anzi di riconoscere e combattere immediatamente qualunque nascente forma di polarizzazione o segregazione. Al secondo posto è indicata la necessità di **sfruttare in modo creativo le nuove tecnologie, prevedendo gli adattamenti ri-**

chiesti al mercato del lavoro: oltre ai sempre più numerosi occupati nella "società della conoscenza" occorre conservare un'offerta di lavoro diversificata e alla portata di tutti.

La terza sfida è quella di evitare il **di-lagare urbano all'esterno privilegiando la densificazione all'interno** (costruire nella città costruita): ciò però senza sacrificare la qualità urbanistica e ambientale, e la crescente domanda di mobilità della popolazione.

Per affrontare queste sfide, il documento "Strategien Zürich 2025" pone anzitutto la necessità di una solida base economica da cui trarre i contributi fiscali necessari al finanziamento di infrastrutture e istituzioni sociali. In altre parole, la qualità della vita e la coesione sociale della città dipendono da una sana gestione finanziaria delle entrate fiscali, e quindi dalla prosperità di imprese competitive e settori economici dinamici, che la città si impegna a sostenere. Alla domanda "Di cosa viviamo oggi e domani?", il documento strategico risponde con un mix di politiche per attività consolidate e innovative, che rappresentano altrettanti "campi d'azione" strategica (Handlungsfelder) all'orizzonte del 2025. Nei confronti della piazza finanziaria – una delle più importanti in Europa – e dei servizi avanzati ad essa collegati, l'amministrazione pubblica intende se stessa come fornitrice di buone condizioni ambientali e operative per assicurarne la competitività internazionale, e come partner per iniziative comuni. Più in generale, la città

punta fortemente a sostenere la ricerca scientifica e tecnologica, il consolidamento di un sistema sanitario d'eccellenza, la creazione di imprese innovative, il rafforzamento del turismo culturale e congressuale.

Alla domanda «**Come viviamo?**», il documento "Strategien Zürich 2025" risponde con una serie di politiche, sia materiali che immateriali, volte a migliorare la convivenza e la coesione sociale, difendere l'alto livello di qualità urbana già raggiunto e proseguire sulla strada della conversione dalla città delle auto e dell'energia inquinante alla città dello spazio pubblico e delle risorse rinnovabili.

Grazie ai suoi elevati livelli di qualità della vita e al dinamismo economico, Zurigo attira persone e imprese da tutto il mondo, che trovano condizioni eccellenti per abitare, studiare, lavorare. Attualmente vi sono presenti circa 170 nazionalità, ma sembrano essere assenti significativi fenomeni di polarizzazione etnica o sociale¹⁸. Le istituzioni sostengono attivamente un atteggiamento di tolleranza, che considera le diversità come arricchimento di possibilità umane e creative. «La diversità culturale dà impulsi forti e innovativi ed è una caratteristica centrale dell'urbanità di Zurigo»¹⁹.

A questo proposito è utile ricordare che Zurigo possiede una rete di "centri di comunità" ("Gemeinschaftszentren"²⁰) diffusi in modo capillare in tutte i quartieri della città, promotori di molteplici iniziative di socializzazione per ogni età, servizi alla persona e alle famiglie, attività sportive e culturali, momenti di confronto e

partecipazione sui problemi del quartiere, che nel loro complesso mantengono alto il livello di guardia rispetto alle condizioni di vita e di sicurezza offerte ai cittadini. Sul versante della qualità fisica la città è impegnata a garantire un'offerta residenziale sempre più attraente e la cura meticolosa dello spazio pubblico e del paesaggio urbano. Per fronteggiare la richiesta di abitazioni dovuta al costante incremento demografico, la città si impegna sia a rinnovare vecchi edifici che a costruirne di nuovi.

Sono incoraggiate le iniziative residenziali di soggetti pubblici e privati, anche in collaborazione, che rispondano in primo luogo alla pressante domanda di abitazioni economiche, ma anche alle esigenze di qualità progettuale, costruttiva e ambientale, e alla diversità architettonica, già da tempo attivamente perseguita. Da questo punto di vista, è promossa in modo particolare la verifica dei potenziali di densificazione presenti nelle varie zone della città e all'interno delle aree industriali dismesse, rispetto alle quali sperimentare modelli urbanistici innovativi e di alta qualità. La ricerca è volta alla formulazione di modelli in grado di conciliare il poco spazio disponibile con un rapporto equilibrato tra pieni e vuoti, tra spazi pubblici e spazi privati, tra superfici permeabili e impermeabili, tra percorsi per le auto (sempre più ridotti) e percorsi pedonali e ciclabili (sempre più importanti), tra residenze, commerci, uffici e servizi.

Inoltre i quartieri – definiti le "stanze della città" (Zürichs Zimmer) – devono

conservare le loro identità particolari e restare chiaramente riconoscibili, e sono arricchiti con “fari architettonici”: «Nuove costruzioni pubbliche in quanto “fari” architettonici rinforzano il profilo di Zurigo come città delle scienze e della cultura»²¹.

Infine, alla domanda «Come ci organizziamo?», il documento di strategie al 2025 risponde con alcune scelte di “governance” e di sana gestione amministrativa. Assumendo un ruolo che non è più solo di indirizzo e regolazione ma anche di impulso allo sviluppo, la città si impegna a promuovere la collaborazione partenariale tra istituzioni pubbliche e soggetti privati, soprattutto nella realizzazione di grandi opere pubbliche e infrastrutture. Rispetto a questi compiti, e a tutti gli altri doveri amministrativi, i circa 24.000 impiegati del Comune di Zurigo agiscono per fornire servizi di alta qualità, perseguendo il migliore rapporto qualità/prezzo e il miglior uso possibile dei contributi fiscali dei cittadini. Ciò richiede una buona gestione amministrativa da adattare al mutare delle esigenze, e dunque flessibilità, impegno e competenza da parte dei collaboratori della città. Per questo la struttura e le procedure amministrative sono periodicamente sottoposte a verifica, ed eventualmente modificate o semplificate. Inoltre, ciascuna tornata amministrativa concentra gli sforzi nel tempo per raggiungere gli obiettivi stabiliti. Per il periodo 2006-2010 è attuato il programma **«La città di Zurigo: orientata al cliente, che prende iniziative, competente»**.

BILBAO

Effetto Guggenheim

Bilbao è ormai universalmente nota per il Guggenheim Museum di Frank O. Gehry. Alla fine degli anni '90, questo edificio straordinario si impone all'attenzione mondiale come «una cannonata lanciata all'utente attraverso il mondo dei media»²² da una città che fino a qualche tempo prima era considerata in pieno declino industriale, inquinata e violenta.

A distanza di oltre dieci anni dall'inaugurazione del Guggenheim di Bilbao, avvenuta il 19 ottobre del 1997, che ne è del suo enorme successo iniziale? Nei primi 12 mesi di attività il museo richiama 1.360.000 visitatori, dei quali il 27% stranieri, e di questi il 33% non provenienti dai paesi dell'Unione Europea.

Anche negli anni successivi il successo clamoroso del Guggenheim di Bilbao prosegue, totalizzando oltre 10 milioni di visitatori in dieci anni. Nel complesso, l'attività del museo ha generato nel decennio, 1,7 miliardi di euro di PIL e quasi 290 milioni di euro di gettito fiscale, contribuendo inoltre a mantenere una media annuale di 4.370 posti di lavoro.

Ma davvero il Guggenheim è disceso come un'astronave nel vuoto siderale di una città in ginocchio? Si tratta sul serio di un prodigio senza presupposti, di una “cattedrale nel deserto”? Le cose non stanno proprio così. In realtà, l'edificio sorto sulle rive del fiume

Nervión è parte integrante, pur nella sua eccezionalità, di una strategia di lungo termine che muove i primi passi nella seconda metà degli anni '80.

Il primo atto di quella che può essere considerata senza retorica un'autentica “rivoluzione” urbana²³ è il “Plan de revitalización de Bilbao”, del 1987, «che [...] si limita essenzialmente al centro città»²⁴. Ma la dimensione metropolitana della Grande Bilbao – costituita da 35 comuni – si impone immediatamente come la scala di pianificazione più adeguata di fronte all'urbanità e ampiezza dei problemi da affrontare. Decisivo in questo senso è il primo “Plan estratégico”²⁵ dell'agglomerazione, promosso a partire dal 1989 dalle istituzioni locali in collaborazione con lo Stato spagnolo.

Il “Plan estratégico de Bilbao Metropolitano”, approvato definitivamente nel 1992, affronta una complessa varietà di questioni economiche, sociali e ambientali, per arrivare a formulare un nuovo progetto complessivo di sviluppo, riassunto in una “vision”, in un'idea di sviluppo verso cui coordinare nel tempo gli sforzi di molteplici attori: «Fin dal principio, il Piano si proponeva la sfida di configurare la Bilbao Metropolitana del XXI secolo con i seguenti caratteri: **aperta, plurale, inclusiva, creativa, sociale e culturale**»²⁶. Per raggiungere questo poliedrico risultato, «il Piano [...] identificò otto temi critici, su cui avrebbero dovuto concentrarsi gli sforzi per rivitalizzare la metropoli bilbaina»²⁷:

- 1. Investimenti nelle risorse umane;**
- 2. Metropoli di servizi avanzati in una moderna regione industriale;**
- 3. Mobilità e accessibilità:** un sistema di trasporto pubblico competitivo, efficace e moderno come un'alternativa ecologica di trasporto; trasferimento del porto; nuovo terminal dell'aeroporto
- 4. Rigenerazione ambientale;**
- 5. Rigenerazione urbana:** il fiume come sistema vertebrale e integratore della metropoli, fattore di differenziazione dell'attrattività di Bilbao;
- 6. Centralità culturale:** Museo Guggenheim Bilbao, Palazzo Euskalduna dei Congressi e della Musica, Centro Culturale;
- 7. Gestione coordinata delle amministrazioni pubbliche e del settore privato.** Disponibilità di uno strumento di pianificazione territoriale di carattere direttore per l'area metropolitana;
- 8. Articolazione dell'Azione Sociale.**

Particolarmente significativa per la realizzazione di questi obiettivi è la creazione di due organismi di pubblica utilità, fondati all'inizio degli anni '90: Bilbao Metropoli-30²⁸, costituito nel 1991 da enti pubblici e privati con il compito di dare costante impulso al partenariato e ai processi di governance, e Bilbao Ría 2000²⁹, società di trasformazione urbana fondata nel 1992. Ancora prima dell'approvazione del "Plan estratégico de Bilbao Metropolitano" (1992), erano già in costruzione alcune opere di grande rilievo strategico per l'intera area metropolitana di Bilbao: il metrò, il nuovo air terminal e il porto costruito all'esterno dell'estuario. Oggi, il metrò della metropoli basca collega il centro della capitale con il mare, costeggiando il fiume

attraverso vari comuni dell'agglomerazione. Molto popolari sono le uscite esterne a forma di bruco, chiamate "fosteritos", dal nome del progettista Norman Foster, vincitore del concorso internazionale bandito nel 1988.

Ancora più importante – per le conseguenze economiche, logistiche, ambientali e fondiari – è stata l'operazione di trasferimento del porto all'esterno dell'estuario del Nervión. Da sempre collocato lungo le sponde del fiume, fino al centro della città, e frammisto ad attività industriali, il porto di Bilbao era già saturo ed obsoleto a metà degli anni '80. Da quel momento è iniziata una lunga trattativa tra lo stato spagnolo, l'autorità portuale, le istituzioni basche e i 9 comuni interessati, che porterà alla completa dismissione dei moli fluviali entro il 2015, i cui suoli saranno ceduti gratuitamente alle comunità locali. Oggi il nuovo porto ha dato ragione ai suoi sostenitori: per la prima volta nella sua storia, lo scalo di Bilbao ha toccato la quota di 40 milioni di tonn. di merci scambiate, con un incremento costante dal 2002.

Nella città contemporanea, fattori come qualità della vita, competitività economica e sostenibilità ambientale non sono più in contrasto tra loro e destinati a rimanere separati nello spazio. Viceversa, essi si rinforzano a vicenda proprio nel fermento della prossimità urbana. È dunque naturale che la Ría di Bilbao, una volta sgombrata da attività industriali obsolete e inquinanti, diventi lo scenario ideale per un nuovo modello di sviluppo.

Quello che fino a pochi anni prima era considerato il "retro"³⁰ della città, «territorio sconosciuto e inaccessibile per gli abitanti stessi di Bilbao»³¹, rappresenta ora una straordinaria opportunità.

Un primo elemento di rottura dello *status quo*, sorta di testa di ponte per riconquistare il fiume alla città e indicare i contenuti del futuro sviluppo, è proprio la decisione di collocare il Guggenheim Museum nei pressi di un terminal container, che ha continuato per alcuni anni a funzionare accanto all'opera di Gehry, a due passi dal centro urbano.

Progetti urbani

Lungo l'asse strutturante della Ría, liberata progressivamente dalle infrastrutture industriali e portuali dismesse, sono collocati alcuni tra i principali progetti urbani destinati a dare forma alla nuova Bilbao. Primo fra tutti il progetto per la zona di Abandoibarra, dove sorge lo stesso Guggenheim Museum: un'area di circa 350.000 metri quadrati precedentemente occupata da un cantiere navale e da un terminal containers.

Nel 1993, l'architetto argentino César Pelli vince il concorso internazionale per il master plan di quest'area. Le funzioni sono miste, con due edifici per l'Università (la biblioteca di Rafael Moneo e il "paraninfo" di Alvaro Siza), la torre triangolare per uffici alta 165 metri di César Pelli (in costruzione), un centro commerciale e una sequenza di 5 edifici residenziali. Chiude l'arco che parte dal Guggenheim, il Palazzo dei congressi e della musica, di Federico Soriano e Do-

lores Palacios, inaugurato nel 1999. Al verde sono dedicati oltre 110.000 metri quadrati. È importante inoltre sottolineare che la passeggiata alberata lungo il fiume è affiancata dalla linea del tram, in esercizio dal 2002, uno dei vanti della nuova Bilbao³².

Un po' più a sud-est, verso il Casco Viejo (Quartiere Vecchio), continua la passeggiata fluviale e la corsa del tram, per incrociare un nuovo significativo segmento trasversale, costituito dal ponte pedonale di Calatrava e dal quartiere misto di Isozaki (promotore privato).

Ancora più interessante, per quello che qui interessa, è il progetto urbano per Ametzola, un'area sul margine meridionale dell'espansione novecentesca (*Ensanche*) dove erano collocati tre scali merci su circa 110.000 metri quadrati.

Il trasferimento degli scali merci ha consentito la realizzazione di un progetto molto complesso, che ha unito la completa ristrutturazione del sistema ferroviario e la copertura dei binari – operazione nota come “Variante Sur” – con la ricucitura urbanistica di diverse parti urbane e la costruzione di un nuovo quartiere. Quest'ultimo è costituito da 900 abitazioni intorno ad un parco verde di 36.000 metri quadrati, ed è direttamente collegato alla nuova rete ferroviaria metropolitana e regionale. Il quartiere è dotato, tra l'altro, di un sistema per l'invio pneumatico di rifiuti differenziati ad una centrale sotterranea, che ne cura lo smaltimento. «Il successo dell'operazione ha incoraggiato le iniziative private – 820 alloggi supplementari realiz-

zati nelle vicinanze hanno portato la popolazione del nuovo quartiere a 5000 abitanti»³³.

Il progetto di Ametzola ha un significato particolare anche perché è il primo avviato e portato a termine dalla società di trasformazione Bilbao Ría 2000. Fondata nel 1992 in modo paritario da alcune compagnie statali – Ministerio de Vivienda, compagnie ferroviarie e Autorità Portuale di Bilbao – e dalle istituzioni locali – Governo Basco (15%), Provincia di Biscaglia (15%), Ayuntamiento di Bilbao (15%) e di Barakaldo (5%) –, Bilbao Ría 2000 ha il compito di valorizzare i suoli di proprietà pubblica occupati da industrie o infrastrutture dismesse e prepararli per gli investimenti privati.

La forma giuridica di società anonima consente di agire in modo rapido e flessibile, anche se «i suoi progetti [...] si adeguano alle direttive di pianificazione urbana decise dalle autorità urbanistiche»³⁴. Nel caso di Abandoibarra, l'Autorità portuale ha ceduto appena 115.000 metri quadrati, ma di valore strategico al centro della città (Guggenheim Museum), mentre ad Ametzola, come abbiamo visto, le ferrovie hanno messo a disposizione i suoli già occupati da tre scali merci. Tali cessioni sono compensate da opere realizzate dalla stessa Ría 2000, come la “Variante Sur” e le stazioni create sulla stessa, oppure un nuovo scalo merci al servizio del porto sorto all'esterno dell'estuario.

Questo particolare metodo di lavoro spiega l'esiguità del finanziamento iniziale di Bilbao Ría 2000 – appena 1,8

milioni di euro – essendo la proprietà dei terreni il vero capitale sociale, con l'aggiunta di risorse proprie delle amministrazioni e dei fondi europei, come il programma Urban per il comune di Barakaldo³⁵. Il buon andamento del mercato immobiliare e l'effetto Guggenheim hanno certamente consentito di effettuare operazioni convenienti tanto per il soggetto pubblico che per i promotori privati.

Proprio a proposito del progetto d'Ametzola, Pablo Otaola, direttore di Bilbao Ría 2000 dal 1993 al 2000, scrive: «Nel 1993, nessun investitore si faceva avanti e le istituzioni rifiutavano di garantire i prestiti. E tuttavia bisognava partire. Abbiamo scelto il pragmatismo: scandire le operazioni in funzione della liberazione progressiva dei terreni e delle disponibilità finanziarie che si presentavano. L'operazione d'Ametzola è stata la prima ad essere lanciata: anzitutto le abitazioni, facili da realizzare per la domanda sempre molto importante in centro, poi il parco e infine la stazione, più costosa. La tattica ha i suoi inconvenienti – la divisione in tappe allunga la durata delle operazioni – ma ha anche i suoi vantaggi: le trasformazioni possono cominciare ad essere utilizzate prima di essere concluse, il che è molto apprezzato dalla popolazione, come nel caso del parco d'Ametzola [...]»

Una volta cominciati i lavori, abbiamo subito guadagnato in credibilità.

La Cassa di risparmio di Bilbao e di Biscaglia ha accettato di accordarci un prestito senza garanzie, ad ottime con-

dizioni poiché essa desiderava essere parte attiva del processo»³⁶. Bilbao Ría 2000 è attualmente impegnata, oltre che nella zona di Abandoibarra dove è in corso la costruzione della torre di Pelli, in diversi punti dell'area metropolitana³⁷.

Di grande interesse sono gli interventi predisposti già alla fine degli anni '90 per il quartiere storico di Bilbao la Vieja e per il comune di Barakaldo, immediatamente a nord-ovest del capoluogo.

In ultimo, vale la pena di soffermare l'attenzione su un progetto in piena fase di elaborazione, di rilievo strategico per la città di Bilbao e per l'intera agglomerazione, riguardante la penisola di Zorrotzaurre, immediatamente a nord-est dell'espansione novecentesca (*Ensanche*), in perfetta linea di continuità con la zona di Abandoibarra e la ribera del Guggenheim Museum. Zorrotzaurre è una lingua di terra attualmente collegata alla riva destra del fiume Nervión, lunga circa due chilometri e larga non più di 250 metri. Qui hanno avuto sede tradizionalmente attività portuali e stabilimenti industriali. Oggi questo territorio, abitato da appena 500 persone in vecchi edifici degradati, rappresenta una preziosa riserva di suolo pianeggiante per il futuro sviluppo della città.

I punti fondamentali posti a base del *master plan*, affidato nel 2004 a Zaha Hadid, sono i seguenti: quartiere misto prevalentemente residenziale (15.000 abitanti) con attività terziarie e industriali compatibili; asse centrale carrabile con linea tranviaria, e rive dedicate alla mobilità pedonale e ciclabile; apertura del-

l'insediamento all'acqua e al paesaggio dei rilievi circostanti, con molti spazi verdi, zone per lo sport e il tempo libero; conservazione dell'edilizia residenziale esistente e di elementi di archeologia industriale da convertire a nuovi usi.

Già nel corso del 2003, subito dopo la nascita della "Comisión gestora" del progetto per Zorrotzaurre, un agguerrito gruppo di residenti si mobilita per esprimere il proprio punto di vista sul futuro dell'area. Nasce così il "Foro para un Zorrotzaurre sostenible"³⁸, che nel corso dello stesso anno riceve il riconoscimento delle autorità locali.

Di fronte al pericolo di «Una Manhattan a escala bilbaina»³⁹ che emerge dalle prime elaborazioni del celebre architetto, il Foro si pronuncia con fermezza a favore di uno «sviluppo integrale della penisola in base a criteri ambientali [...] dove si dà la priorità al verde e alla rigenerazione degli ambienti naturali e [...] al pedone»⁴⁰.

Il Forum propone inoltre «un progetto concreto in un luogo concreto, la punta settentrionale della penisola, un sito chiave per la futura identità della zona, dove si propone la creazione un centro di conoscenza e apprendimento ecologico, che promuova e dimostri la sostenibilità [...] un osservatorio per studiare e guidare lo sviluppo di Zorrotzaurre e Bilbao verso la sostenibilità»⁴¹.

La versione definitiva del progetto Hadid, settembre 2007, «include le modificazioni proposte da Amministrazioni, gruppi politici, proprietari, residenti e associazioni di vicinato»⁴².

Più spazi verdi e per le attività economiche, più attrezzature pubbliche, 4,5 milioni di euro stanziati subito per il recupero degli edifici residenziali esistenti, maggiore attenzione all'archeologia industriale, forte impegno per una mobilità sostenibile, costituita prevalentemente da tram e zone a traffico limitato.

Infine, la nuova versione del master plan libera la punta settentrionale della futura isola: non accoglie esplicitamente l'ipotesi di "centro ecologico" ma ne lascia aperta la possibilità, «come una spina nel fianco di [...] una crescita economica incontrollata»⁴³.



SESTO SAN GIOVANNI

La trasformazione di una grande zona industriale

La concezione del progetto come "condivisione di intenti con un territorio", è al centro della riflessione di Michel Corajoud, uno dei massimi paesaggisti in attività, insignito del Grand Prix de l'Urbanisme 2003. Fin dal primo approccio con un'area oggetto d'intervento, l'atteggiamento e quello dell'ascolto e della ricerca della sintonia con ciò che preesiste. In un celebre aforisma Corajoud paragona l'arte del paesaggio ad una conversazione in cui non si entra imponendo il proprio punto di vista ma aspettando di aver compreso il senso delle dinamiche in atto⁴⁴. Da questa posizione deriva anche una netta condanna della tabula rasa come metodo di lavoro, considerata «la più grande devastazione che si sia mai conosciuta [...] che ha creato enormi problemi di cui oggi si vedono gli effetti nelle periferie delle città. Tutto ciò perché si sono tagliati dei fili, cancellate delle tracce»⁴⁵.

Viceversa oggi si tratta, nella città come nei vasti territori metropolitani, di ricomporre relazioni, riannodare legami, superare lacerazioni e frammentazioni che gli errori del passato, le grandi infrastrutture, la civiltà industriale e la sua attuale dismissione hanno prodotto.

Per illustrare più concretamente i concetti di "palinsesto" (tracce) e "interrelazione" (trame") tipici sia del progetto urbano che di paesaggio, faremo riferimento al grande disegno di trasfor-

mazione di Renzo Piano e Michel Corajoud per le aree industriali dismesse di Sesto San Giovanni, presso Milano, uno dei maggiori centri produttivi italiani del '900.

La proposta di Piano e Corajoud⁴⁶, illustrata personalmente dall'architetto genovese al Consiglio Comunale di Sesto San Giovanni il 28 gennaio 2008⁴⁷, riguarda un'area di circa 1,3 milioni di metri quadrati, collocati tra il vecchio centro di Sesto e la ferrovia a Ovest e il parco Lambro oltre l'autostrada a Est. Il master plan del progetto è basato su uno schema molto semplice che incrocia un asse esistente Nord-Sud – viale Italia – con un asse più breve – Est-Ovest – proveniente dalla stazione ferroviaria, ridisegnata per scavalcare come un ponte i binari. Il primo asse, ribattezzato "La Rambla", alternerà attrezzature di interesse generale (scuole civiche, biblioteca, mercato) con le cosiddette "case alte": edifici per abitazioni e uffici alti circa 70 metri, rivestiti con piastrelle di ceramica vivacemente colorate. Il secondo asse, ortogonale al primo, detto "La Traversa", sarà il filo conduttore di funzioni miste: commerciali, residenziali e terziarie d'eccellenza, come sedi universitarie e centri di ricerca, in edifici del tipo a corte chiusa o aperta.

Tutta l'area a nord della Traversa, ai due lati di viale Italia (La Rambla), sarà consacrata alla realizzazione di un grande parco verde e di archeologia industriale. La bozza del progetto, presentata da Michel Corajoud a Sesto San Giovanni il 18 marzo 2008⁴⁸, parte dall'osservazione che la chiusura delle fab-

briche ha provocato la rinascita spontanea della vegetazione tra la zona della stazione ferroviaria a ovest e il parco Lambro a est. Dunque le prime osservazioni suggeriscono che «simbolicamente questo progetto deve creare una relazione tra la città di Sesto, il suo centro, e la natura»⁴⁹.

La vegetazione risorta spontaneamente nella fabbrica abbandonata non può essere conservata perché i suoli sono inquinati e devono essere bonificati a fondo. Ma può essere conservata la memoria dell'emozione suscitata dalle rovine industriali nuovamente soggiate dalla natura, come in un'incisione piranesiana⁵⁰. Alcuni edifici dello stabilimento industriale saranno adattati a nuovi usi, mentre altri saranno trasformati in puri "oggetti di paesaggio", nel mezzo del parco. Sarà inoltre conservata la traccia lasciata sul terreno dai lunghi capannoni in cui si svolgeva la produzione.

«Il progetto del parco – spiega ancora Corajoud – deve in ogni caso almeno conservare la memoria della direzione, dell'organizzazione spaziale di queste grandi fabbriche [...] e le tracce lasciate sul terreno da queste fabbriche devono essere integrate nella concezione stessa del parco»⁵¹. Ciò avverrà nella forma di canali navigabili per piccole imbarcazioni da diporto, che oltre ad essere funzionali alla bonifica e allo sfruttamento geotermico dell'acqua di falda, ricorderanno anche la tradizione dei navigli a Milano e i sistemi di irrigazione della pianura padana.

In definitiva, osserva Corajoud, «solo facendol'inventario di questo stato di cose si comincia a tessere la trama strutturale del parco, con tutte queste linee che sono le linee della direzione delle grandi fabbriche, la linea delle montagne lontane, la linea che collega il centro della città al parco Lambro. Tutto ciò [...] forma una trama che, geometricamente, ha una sorta d'intelligenza»⁵².

Il progetto per Sesto tra densità urbana e paesaggio

Al territorio del parco è strettamente collegato il nuovo quartiere progettato da Renzo Piano. Sulla base di una nuova trama viaria ortogonale, il progetto di Piano incrocia due differenti strutture insediative: una di tipo tradizionale, caratterizzata da allineamenti stradali e continuità edilizia con edifici a corte, aperta o chiusa, alti 28 metri; l'altra costituita da una sequenza di edifici a "torre", che Piano chiama "case alte", liberamente collocati ai due lati dell'asse maggiore di viale Italia ("La Rambla").

Ciò consente di liberare una notevole quota di spazio al suolo, senza tuttavia rinunciare all'opportuna densità urbana. «Che cosa sono le "case alte"? Se noi mettiamo tutto il costruito a terra, orizzontale, occupiamo tutto lo spazio»⁵³. Si tratta quindi di edifici alti 72 metri, con pianta di 25 metri per 25, che poggiano al suolo solo con il pilastro centrale lasciando passare lo sguardo fino ad un'altezza di 12 metri (grosso modo l'altezza degli alberi). I tetti sono trattati a verde, e ad essi si aggiungono

giardini d'inverno. L'uso è residenziale, con la possibilità di studi professionali ai piani bassi.

La densità rarefatta, discreta e paesaggistica delle "case alte" non è tuttavia sufficiente a produrre la compattezza necessaria a produrre "effetto città": ad essa è perciò accostata la struttura insediativa più tradizionale attestata intorno all'asse trasversale – detto "La Traversa" – proveniente dalla nuova stazione a ponte e quindi dal vecchio abitato di Sesto. Qui saranno collocate funzioni residenziali, commerciali, universitarie e terziarie di eccellenza.

Infine, alle due trame della Rambla e della Traversa occorre sovrapporre gli spazi eclettici strutturati dagli edifici di archeologia industriale che vengono conservati e riqualificati per nuovi usi. Nell'insieme si determina una successione di spazi pubblici – strade, piazze, viali, corti, punti verdi – estremamente ricca, e che penetra in molti edifici grazie ad una altrettanto ricca varietà di funzioni pubbliche e private.

È del tutto evidente che la qualità di un progetto urbano come quello per Sesto San Giovanni sta tutto nella distribuzione delle densità, nel rapporto tra pieni e vuoti, nel ritmo delle diradazioni e degli accostamenti, nel sapiente utilizzo dei segni e degli elementi già presenti sul territorio e in una conseguente attribuzione di funzioni, che gli indici urbanistici in se stessi non possono determinare. Inoltre, una densità scarsa – spesso rivendicata ideologicamente – è sbagliata al pari di una densità eccessiva.

In proposito, Renzo Piano afferma: «Abbiamo sempre lavorato con il criterio che bisognava ottenere la densità giusta. Una città non è un villaggio. Se ti dicessero fai pochissimo sbagli, perché la città è un luogo urbano dove c'è la densità giusta, l'intensità giusta. Sarebbe addirittura peggio, ed accade spesso, di fare troppo, perché fai ombra e crei condizioni invivibili. È sbagliato fare la cosa sbagliata, cioè non bisogna fare un luogo troppo diradato. La città non è un villaggio turistico. Ha bisogno di una certa intensità»⁵⁴.

IL NUOVO PIANO URBANISTICO IN ITALIA: REGGIO EMILIA E SALERNO

Il Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia

Da circa 15 anni, l'Istituto Nazionale di Urbanistica è impegnato in un vasto dibattito teorico e nella sperimentazione pratica di una riforma dell'urbanistica italiana orientata verso una maggiore flessibilità degli strumenti di pianificazione rispetto alla legge approvata nel 1942. «Il nuovo modello di piano comunale riformista – scrive Giuseppe Campos Venuti – suddivide in tre strumenti distinti l'organizzazione del piano»⁵⁵:

il Piano Strutturale Comunale (PSC), il Piano Operativo Comunale (POC) e il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE).

Il Piano Strutturale Comunale è «un piano di indirizzi [che] recupera l'identità del "master plan", caratteristica dell'urbanistica moderna europea, e cancella, con la rigidità del piano generale, anche la necessità di far ricorso a continue varianti per adeguarsi alle fisiologiche trasformazioni della realtà»⁵⁶. In altri termini, il PSC è un documento di indirizzo per il medio periodo – in linea di massima, 15 anni – del tipo "master plan" o "schema direttore", che delinea lo scenario futuro delle trasformazioni urbane senza precisare anticipatamente e in dettaglio il contenuto dei singoli progetti di trasformazione. Di conseguenza, il PSC, a differenza del PRG, non fissa più al momento della sua approvazione i nuovi diritti di proprietà connessi a tutte le trasformazioni previste. Come tale, il

PSC si libera della rigidità del vecchio piano, che obbligava a complesse procedure di "variante" per autorizzare progetti non perfettamente conformi alle sue previsioni.

«Eliminato il carattere prescrittivo del piano generale [...] questo viene attribuito al Piano Operativo, le cui previsioni saranno [...] tradotte in strumenti esecutivi, cioè in Piani Urbanistici Attuativi (PUA), che possono prendere la forma di veri e propri "progetti urbani"»⁵⁷.

Tra i molti progetti di trasformazione inquadrati nella visione d'insieme del PSC, quelli giudicati prioritari dall'amministrazione comunale, giunti a maturazione e sostenuti dagli imprenditori privati, sono inseriti nel Piano Operativo per essere avviati a realizzazione entro il termine perentorio di 5 anni, pena la loro decadenza. Questa volta, il Piano Operativo fissa con precisione i caratteri delle trasformazioni di tutti i progetti in esso inclusi e attribuisce i connessi diritti di uso del suolo.

«Un terzo strumento completa il modello riformista: mentre PSC e POC [si occupano] delle trasformazioni urbanistiche rilevanti, il Regolamento Urbanistico Edilizio si occupa delle trasformazioni leggere, necessarie per la gestione dell'esistente»⁵⁸. Il RUE è così la parte del piano che più assomiglia ad un vecchio PRG.

L'esempio più limpido e significativo del nuovo modello di pianificazione è, finora, quello rappresentato dal Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia, presentato nel 2008. La prima novità che salta all'occhio è la forma di rappresen-

tazione grafica utilizzata per la "tavola di sintesi", completamente diversa da una zonizzazione di PRG e invece somigliante al "Key Diagram" del recente "master plan" di Londra.

Reggio Emilia è una città italiana di circa 160.000 abitanti, 65 chilometri a nord-ovest di Bologna, che ha conosciuto, negli ultimi 15 anni, una straordinaria espansione economica. Il principale compito del PSC è dunque quello di metabolizzare e indirizzare lo sviluppo in corso e preparare la città alla crescita demografica prevista per il 2024, che dovrebbe agevolmente portare Reggio Emilia alla quota di 200.000 abitanti.

Il Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia è diviso in due parti: una parte strategica e una parte più specificamente urbanistica e strutturale. La parte strategica, elaborata attraverso numerosi incontri pubblici, individua 4 priorità per lo sviluppo futuro della città:

Reggio Emilia

- città della sostenibilità ambientale
- Reggio, città del capitale sociale;
- Reggio, città della conoscenza e dell'innovazione;
- Reggio, città pubblica.

La "vision" che ne è risultata, "da Reggio città nell'Europa a Reggio città europea", è soprattutto volta ad esprimere una ricerca di eccellenza, sia nell'approfondimento dei processi governance che nell'affermazione della qualità urbana: «Occorre rivolgere lo

sguardo alle migliori esperienze europee nel campo della mobilità sostenibile, della qualità del costruire, della conoscenza e dell'innovazione, dell'attenzione verso la cura dei luoghi della quotidianità»⁵⁹.

È interessante dunque notare come la pianificazione strategica sia integrata nel processo di elaborazione degli strumenti urbanistici comunali, migliorando il coordinamento tra due livelli che spesso restano separati l'uno dall'altro.

Ciò peraltro ha consentito al PSC di comprendere con chiarezza la relazione positiva esistente tra coesione urbana, coesione sociale, sviluppo economico e qualità della vita, in opposizione al rapporto spesso esistente tra disgregazione urbana e frammentazione / disgregazione / esclusione sociale.

Ed è in questa chiave che è affrontata la parte urbanistica del PSC, come tentativo di "ricostruire effetto città" riaffermando l'«antica relazione tra *urbs* (la città fisica, gli edifici) e *civitas* (la società, i cittadini), senza la quale la città diventa estranea al corpo civile e irrimediabilmente offensiva e brutta, se non addirittura incomprensibile e insospitale»⁶⁰.

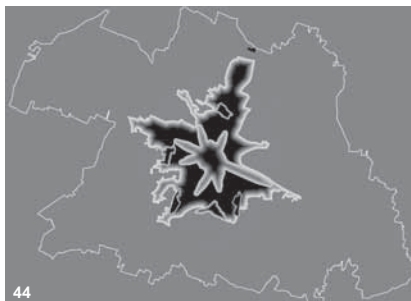
Considerata «complementare e coerente con la componente strategica»⁶¹, la **parte urbanistica** del PSC ha «il compito di tradurre la *vision* in scelte progettuali che definiscono il *disegno di città*»⁶².

Ciò è perseguito soprattutto attraverso «politiche di riqualificazione delle aree urbane [...] che il piano intende risolvere mettendo al centro il progetto urbano. I progetti urbani dovranno infatti

costituire dei riferimenti essenziali del piano; il momento in cui prendono forma concretamente i processi di rinnovamento dello spazio fisico della città.

Essi dovranno definire forme e contenuti di parti rilevanti di città e rappresentare la premessa e il cardine per i percorsi di confronto con la cittadinanza, anche attraverso la realizzazione dell'Urban Center, luogo di informazione, confronto, aggiornamento sui progetti della città»⁶³.

In definitiva, il Piano Strutturale di Reggio Emilia, come unione di una visione strategica (*dessein*) e di un disegno urbanistico-strutturale da realizzare prevalentemente mediante progetti urbani (*dessins*), mira ad una «programmazione» che il sindaco Graziano Delrio definisce significativamente "strabica", «che guardi lontano nelle visioni e che sappia dare risposte nel breve termine ai mutamenti»⁶⁴. Dunque, una politica della città, **un progetto di città tra visione globale e trasformazione locale**, che sarebbe meglio definire di un "corretto vedere", cioè del continuo adattamento della visione dalla grande alla piccola scala, dalle relazioni sistemiche alla qualità della vita quotidiana dei cittadini.



Salerno: il metodo dei progetti urbani

I tentativi per dare maggiore flessibilità e concretezza alla pianificazione urbanistica in Italia, trovano un altro importante esempio nell'esperienza condotta dalla città di Salerno negli ultimi 15 anni.

Il lavoro di elaborazione di un nuovo piano urbanistico generale del Comune di Salerno, affidato nel 1993 all'urbanista e architetto catalano Oriol Bohigas, è stato preceduto e accompagnato da alcuni progetti urbani relativi a diverse aree strategiche della città, avviati a realizzazione assai prima dell'approvazione del nuovo piano generale, avvenuta nel dicembre 2006. Ciò ha costituito una prassi quasi del tutto nuova nel panorama urbanistico italiano, caratterizzato tradizionalmente da un marcato determinismo gerarchico tra piano generale e realizzazioni attuative, che si è spessissimo risolto in vasti fenomeni di paralisi, abusivismo e degrado urbano. Viceversa, a Salerno, alcuni dei progetti urbani concepiti a partire dalla prima metà degli anni '90 (denominati "Aree di attuazione puntuale urbanistica" - AAPU) sono già stati ultimati, altri sono in itinere, altri ancora se ne sono aggiunti, avviando concretamente a soluzione numerosi gravi problemi della città.

Sullo sfondo di questo importante lavoro, anzi come suo presupposto necessario, il tentativo di Salerno, come di molte altre città al mondo, di pervenire ad una nuova fase di sviluppo, sempre più contrassegnata da valori di sostenibilità ambientale e sociale, contenuti di

conoscenza, caratteri di qualità della vita e diffusione di servizi avanzati, in linea con le esigenze di una società sempre più complessa e immateriale. In questo senso Salerno va continuamente perfezionando le sue scelte politiche generali di sviluppo urbano a partire dal "Documento urbanistico programmatico"⁶⁵, approvato dalla Giunta Municipale il 20 aprile 1994, che ha posto gli obiettivi di «Salerno città turistica, commerciale e dei servizi». Tale lavoro ha trovato infine una sintesi nelle tavole del Piano Urbanistico Comunale (PUC)⁶⁶, strumento di inquadramento complessivo delle infrastrutture (puntuali o a rete) di rilievo generale, di amalgama dei progetti urbani già avviati, nonché di indirizzo per nuove realizzazioni parziali. Prima di entrare nel dettaglio dei "progetti urbani" pianificati a Salerno, è utile rievocare i principi urbanistici generali proposti da Bohigas a partire dalla prima metà degli anni '90.

Nel suo complesso, la struttura di Salerno presenta i caratteri tipici della città marittima lineare. Il principale elemento unificante dell'organizzazione urbana è infatti costituito dalla stretta fascia costiera con andamento nord-ovest/sud-est, circondata da alte colline. Il principale asse nord-sud di penetrazione urbana è sempre stata la valle del fiume Irno, tra il centro storico e l'espansione orientale del '900.

Il primo principio generale di pianificazione proposto da Bohigas è quello di stabilire una distinzione netta tra la parte più densa e urbanizzata della città – de-

finita "città compatta" – e il territorio agricolo e naturale delle colline – definito "città diffusa".

Tale distinzione è posta con due principali obiettivi: da un lato quello di salvaguardare l'ambiente collinare, il paesaggio e i villaggi di origine rurale da uno sviluppo disordinato; dall'altro lato, l'obiettivo è quello di concentrare le trasformazioni più importanti nella "città compatta" secondo il principio di "ricostruire la città esistente", o "costruire il territorio costruito".

Gli interventi previsti all'interno della "città compatta" sono di tre tipi: riqualificazione dei quartieri consolidati; trasformazione di zone liberate da installazioni obsolete, come stabilimenti industriali dismessi o vecchie zone militari; interventi su spazi vuoti o abbandonati. L'obiettivo è quello di dare a tutta la "città compatta" una densità urbana adeguata, capace di fornire ad ogni abitante un livello elevato di accessibilità, servizi e qualità degli spazi. Come afferma Bohigas: «Vivere in una città significa partecipare a centralità debitamente distribuite e superare la periferia e i sobborghi»⁶⁷.

Ciò ci introduce agli altri due principi generali di pianificazione proposti da Bohigas, che sono la ricerca della complessità urbana e la chiarezza di lettura dello spazio pubblico.

Come già visto, la città contemporanea tende a superare la banalità delle zone monofunzionali attraverso l'accostamento di funzioni e attività differenti, quali residenza, commerci, produzioni compatibili, servizi, svaghi e cultura, spazi

verdi e attività sportive. In questo senso, lo spazio pubblico gioca un ruolo essenziale di orientamento e articolazione delle differenze.

Secondo Bohigas, per rendere questi obiettivi riconoscibili dai cittadini occorre ricorrere agli elementi tipici della tradizione urbana, come le strade, i viali, le piazze, i parchi e giardini, i monumenti, le "porte" della città e i luoghi rappresentativi dell'identità urbana. Naturalmente, il metodo per realizzare i principi di pianificazione indicati non è una visione generale e astratta, ma l'esplorazione di parti delimitate della città, da ognuna delle quali far emergere le identità specifiche e le potenzialità concrete di trasformazione, ovvero, il "metodo dei progetti urbani".

Questo metodo consente infatti di pianificare un programma complesso di trasformazioni ben definite nel tempo e nello spazio. Esso è inoltre considerato da Bohigas come lo strumento più adatto ad associare gli abitanti alle scelte urbanistiche.

Tuttavia, i progetti urbani devono essere non soltanto dei buoni progetti ma soprattutto delle buone realizzazioni e dei buoni programmi di gestione successiva. Un parco urbano ben progettato ma realizzato male – o mal gestito – non è il risultato desiderabile.

La parte della città a Ovest del fiume Irno è certamente la più rappresentativa e la più interessata da interventi di recupero, per la presenza del centro storico e del suo lungomare.

Nella parte bassa del centro storico, le azioni più importanti sono state concentrate nella zona cruciale definita dall'incrocio tra via dei Mercanti e la trasversale via Duomo. Qui sono presenti numerosi edifici monumentali, tra i quali, oltre al Duomo, Palazzo Tarracena e il Tempio di Pomona, che sono stati restaurati o destinati a nuove funzioni amministrative, commerciali, espositive e turistiche. Una cura particolare è stata riservata allo spazio pubblico e al decoro dei vicoli, passaggi e scalinate che attraversano tutta la città vecchia, in gran parte ormai vietata alla circolazione delle auto. Oggi la parte antica della città è diventata molto vivibile e piacevole, con molteplici attività commerciali, artigianali e culturali che hanno ripreso a svilupparsi. La riabilitazione ha tuttavia anche provocato la crescita dei prezzi degli immobili e un certo ricambio sociale nel quartiere. Per la parte collinare del centro storico, l'amministrazione comunale di Salerno ha lanciato nel 1997 un concorso internazionale di idee per il recupero di alcuni grandi volumi – soprattutto conventi – chiamati "Edifici Mondo" per le loro dimensioni e complessità. Obiettivi: migliorare l'accessibilità di questa parte del centro storico quasi completamente isolata, recuperare lo spazio pubblico, i punti di vista panoramici e i percorsi pedonali attraverso scale e giardini. Il concorso tuttavia non ha avuto finora un seguito.

La fascia marittima che va dal porto commerciale a Ovest fino al fiume Irno riveste un'importanza strategica per l'im-

agine e il futuro di Salerno. Essa è infatti chiamata a giocare un ruolo di primo piano, insieme al centro storico, nei programmi di crescita turistica indicati dall'amministrazione.

Nell'area sono anzitutto previsti la modernizzazione e l'allargamento dei due porti turistici esistenti e la ricostruzione della spiaggia. Il porto turistico più ad Ovest – Santa Teresa – è collegato alla città attraverso una grande piazza sul mare, affidata all'architetto spagnolo Ricardo Bofill, che ha optato per un grande edificio tipo "Crescent". Sul lato occidentale della piazza, sorgerà la nuova stazione marittima di Zaha Hadid, vincitrice di concorso.

La realizzazione di una nuova strada lungo il fiume Irno, destinata a diventare il principale raccordo tra il lungomare e il nodo autostradale a Nord di Salerno, permette di valorizzare le sponde del fiume, le zone industriali dismesse che vi sono presenti e numerosi spazi vuoti o sottoutilizzati. Più che un progetto urbano la Lungo Irno è un'infrastruttura strategica della città strutturante diversi progetti urbani lungo il suo corso.

Il primo di questi progetti è quello relativo allo sbocco sul mare della Lungo Irno e all'area di un vecchio cementificio, dove è stato costruito un grande albergo. Il risultato non è molto interessante: forse un'occasione persa per dotare la città di una struttura turistica più innovativa.

Risalendo il nuovo asse lungo il fiume Irno, oltre la linea ferroviaria sopraelevata, su ampi terreni utilizzati in

passato come scalo merci, è in corso di ultimazione la Cittadella Giudiziaria di David Chipperfield, vincitore di concorso. Qui il problema principale sarà l'aumento del traffico dovuto all'entrata in funzione del tribunale.

Tra l'albergo sul lungomare e la Cittadella Giudiziaria, oltre il fascio di binari che penetra in città, è collocato il progetto urbano dello studio Gnosis di Napoli, selezionato per concorso. Collocato alla base della nuova Lungo Irno, questo progetto è concepito come una piattaforma di scambio intermodale tra parcheggi interrati, terminal bus, stazione ferroviaria e metrò. A ciò sono associati servizi pubblici e privati: un auditorium, un piccolo centro commerciale, un mercato etnico, una chiesa e un campo di calcio. Alla ferrovia si accede attraverso un nuovo ponte sull'Irno.

Ancora più a monte sulla Lungo Irno, la prima parte di un nuovo parco urbano – il parco Pinocchio – è già stata aperta al pubblico, mentre il suo prolungamento più a nord, realizzato intorno ad una vecchia fabbrica recuperata, è in corso di ultimazione.

Infine, risalendo ancora più a monte lungo l'Irno, un nuovo quartiere misto disegnato da Massimiliano Fuksas sorgerà in un'altra zona industriale dismessa.

Altri due progetti urbani di grande importanza sono collocati alle estremità orientale e occidentale della città.

La zona orientale intorno allo stadio è la principale zona d'espansione della città nei prossimi anni. Il Piano Urbanistico Comunale (PUC), approvato nel 2006, vi

prevede una ventina di sub-zone di trasformazione, sia pubbliche che private. Elemento strutturale fondamentale del progetto urbano originario di Bohigas è un lungo asse parallelo al mare rettificato rispetto al tracciato attuale, che culmina in un piazza.

Questo principio è rispettato dal progetto vincitore del concorso "Salerno Porta Est", che combina il tema del parco mediterraneo con una sequenza di nuclei costruiti che integrano funzioni residenziali, produttive e di loisir. Il progetto prevede già l'inserimento di un nuovo porto turistico per 1000 imbarcazioni sul tratto di costa davanti allo stadio, affidato a Santiago Calatrava.

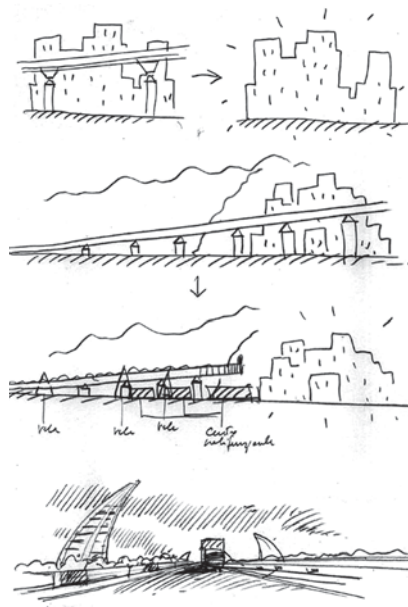
Uno dei primi "progetti urbani" proposti nell'ambito delle Aree di Trasformazione previste dal PUC 2006, è quello per un'area industriale dismessa tra le più significative di Salerno: il vecchio mulino a torre, la fabbrica e gli uffici del pastificio Amato. Sui circa 17.000 metri quadrati di superficie, la proprietà unica Amato ha deciso di realizzare un nuovo quartiere misto – residenziale e terziario – che conserva l'edificio in laterizio da ristrutturare.

Il progetto, affidato a Jean Nouvel, è stato definito una "proposta radicale" dallo stesso autore. Accanto al vecchio mulino, destinato ad ospitare abitazioni, uffici e un centro commerciale, sorgerà una sequenza edilizia a corte, intorno ad un parco verde semipubblico, che sarà chiuso la sera. All'interno del complesso sono inoltre previsti servizi privati, tra cui ristorante, piscina e centro benessere.

Dall'altra parte della città è già in corso di realizzazione il progetto per la "Porta Ovest" di Salerno, firmato da Massimo Pica Ciamarra, vincitore di concorso internazionale. La proposta – di grande complessità e rilevanza strategica – punta anzitutto ad assicurare un migliore collegamento del porto commerciale con il nodo autostradale di Cernicchiara (un centinaio di metri più a monte) eliminando in gran parte il viadotto esistente per il recupero paesaggistico della collina e la riduzione della circolazione pesante in piena città. Tale risultato è raggiunto attraverso la deviazione del viadotto in galleria, per un totale di 1,7 chilometri coperti.

Il nuovo svincolo autostradale è affiancato da una struttura polifunzionale pensata per confondersi nel paesaggio naturale del vallone. La sua prima funzione è quella di servizio retroportuale ("Transit Point"), con parcheggio per almeno un centinaio di TIR, uffici di accesso al porto e servizi per i trasportatori (ristoro, infermeria, bancomat, linee telematiche). A ciò si aggiungono funzioni di interesse urbano più generale, tra cui la realizzazione di un parcheggio di interscambio per 600 auto, il terminale di un tram-navetta ad alimentazione elettrica di collegamento con il centro cittadino, impianti sportivi coperti e scoperti. Tra i due terminali – il porto a valle e il nodo di Cernicchiara a monte – il progetto per la "Porta Ovest" di Salerno offre una risposta complessiva alle questioni di mobilità e accessibilità per tutta questa parte urbana, riutilizzando una vecchia linea ferroviaria.

In definitiva, il complesso progetto per la "Porta Ovest" di Salerno dimostra come sia possibile utilizzare il palinsesto urbano e le tecnologie disponibili per rispondere a molteplici esigenze di efficienza e qualità urbana.



CONCLUSIONI

Possiamo definire il “dovere”, in quanto sostantivo, come un comportamento che si intende obbligatorio o conveniente di assumere in base ad un ordine o ad un convincimento. Esso è dunque tanto di natura giuridica che di natura morale. In queste conclusioni privilegeremo soprattutto il secondo significato, cioè quello di convincimento o obbligo morale derivato dall'opinione comune, dall'esperienza e/o dall'elaborazione scientifica. In questo senso, il “dovere” coincide anche con i significati di “impegno” e “responsabilità”. Ma altrettanto importanti, per diversi aspetti, nel nostro campo d'interesse, sono i “doveri” sanciti dalle leggi nazionali e internazionali. Dalle esperienze presentate precedentemente emergono alcuni convincimenti che giustificano l'adozione di un decalogo di doveri nello spirito del progetto di “Déclaration des devoirs des hommes” promosso dal Carré Bleu, con particolare riferimento ai campi dell'urbanistica e della pianificazione territoriale.

1. Anzitutto, il convincimento dell'utilità di rivolgere lo sguardo a diverse realtà urbane, almeno in Europa, per confrontarne i problemi e le soluzioni adottate. Dal nostro esame emerge che, pur con tutte le differenze, le città europee affrontano problemi simili con strumenti e soluzioni simili, o comunque comparabili tra loro. Ci riferiamo in modo particolare ai contenuti convergenti alla

scala continentale dei “piani strategici” (o *Projets de ville*) come visioni complessive di sviluppo delle città e dei “progetti urbani” come strumenti attuativi di quelle visioni e programmi generali. Laddove inoltre le proposte e soluzioni innovative adottate localmente non sono ancora diffuse altrove, esse devono essere attentamente studiate per verificare le possibilità di applicazione anche in altri contesti.

Il **primo dovere** che risulta da queste considerazioni può essere definito un **DOVERE DI CONOSCENZA**, cioè di costante aggiornamento e confronto internazionali alla ricerca di risposte innovative a problemi comuni. Un dovere dato sovente per scontato che tuttavia non è ancora sufficientemente sentito come opportunità concreta dai professionisti del settore e soprattutto dai governanti eletti della pianificazione territoriale.

2. Il secondo convincimento è che si considera ormai conclusa la fase di espansione indiscriminata delle città e di consumo illimitato delle risorse ambientali. Le realtà esaminate cercano tutte, benché in maniere differenti, di ricondurre l'esplosione metropolitana degli ultimi decenni nei termini di nebulose riconoscibili, privilegiando il recupero e la trasformazione dell'esistente oppure l'espansione di tipo lineare o lineare-anulare, in stratta corrispondenza con i servizi di trasporto pubblico collettivo. Attraverso il concetto di “densificazione” si cerca di restituire dignità urbana a tutte le attuali periferie e di reintrodurre nelle

città ampie aree verdi, naturali o agricole. In questo senso, i “progetti urbani” si servono sovente, in forma congiunta, sia di trame urbane tradizionali produttive di “effetto città”, sia degli schemi desunti dalla modernità (*Carta d'Atene*) per un più stretto rapporto con il paesaggio. Inoltre, è soprattutto nella prossimità urbana che trovano l'utilizzazione più proficua le nuove tecnologie energetiche, come nel caso non solo del solare ma anche delle centrali di cogenerazione o nello sfruttamento dell'energia geotermica. Un ruolo essenziale in questo contesto è giocato dalle reti del trasporto pubblico collettivo, che evolvono dal tipo quasi esclusivamente radiale dei decenni passati al tipo radiale-concentrico di oggi, in cui le aree di espansione periferica sono direttamente collegate tra loro. L'obiettivo non è solo quello di ridurre l'inquinamento e il traffico automobilistico ma anche quello di migliorare la qualità dello spazio pubblico privilegiando la mobilità alternativa, soprattutto pedonale e ciclabile.

Possiamo dunque definire il nostro **secondo dovere**, in termini generali, come **DOVERE ECOLOGICO**, tendente a ridurre il consumo di suolo e di risorse naturali per una migliore sostenibilità energetica e ambientale degli insediamenti.

3. Il terzo convincimento riguarda il netto rifiuto dei vecchi concetti di “zoning” funzionale e sociale e di “tabula rasa”, considerati tra i principali responsabili della condizione di “periferia” in molti quartieri

della città moderna. Oggi, viceversa, si riconosce la necessità di estendere a tutte le parti urbane adeguati caratteri di complessità altrimenti tipici dei centri storici, contrassegnati da ricchezza e commistione di funzioni e attività, stratificazione urbanistica e architettonica, alta densità informativa. Ciò corrisponde peraltro anche alle esigenze della sostenibilità ambientale – evocate al punto precedente – in quanto la prossimità di residenze e commerci, attività produttive compatibili e servizi per la collettività consente di svolgere molte pratiche sociali a piedi o in bicicletta, riducendo così anche il ricorso alle auto private.

Che si tratti di vecchie zone dismesse da ristrutturare o di quartieri da realizzare *ex novo*, l'obiettivo della complessità urbana può essere validamente perseguito solo alla scala ravvicinata del "progetto urbano", attraverso un'attenta lettura dei caratteri naturali del sito e delle preesistenze antropiche. La necessità di concentrare in superfici relativamente ristrette funzioni molto diverse tra loro come attività urbane, residenze, spazi verdi e di loisir, attribuisce grande importanza allo spazio pubblico ai fini dell'articolazione e distribuzione delle differenze. In questo senso, il "progetto urbano" può essere definito come un costruttore di complessità, un edificatore di città. Tale complessità risponde peraltro alla straordinaria diversificazione sociale della città contemporanea e ai diritti emergenti delle infinite categorie demografiche e socio-professionali che la popolano: dalle donne, agli anziani, ai

bambini e ragazzi, fino alle minoranze civili ed etniche. A tutti l'urbanistica ha il dovere di offrire spazi adeguati, evitando tuttavia le ghettizzazioni, secondo il "principio etico" di Heinz von Foerster: «Agisci sempre in modo da aumentare il numero delle scelte»⁶⁸.

Definiamo dunque il **terzo dovere** come un **DOVERE DI COMPLESSITÀ**, o un **DOVERE DI PROGETTARE LA COMPLESSITÀ**.

4. Il quarto convincimento è che, così stando le cose, il progetto della complessità è esso stesso un progetto complesso, popolato da molte voci, con una ricca geografia sociale⁶⁹ oltre che fisica a cui fare riferimento. Il punto di vista degli abitanti della città, dei residenti dei quartieri oggetto di trasformazione e dei quartieri vicini è fondamentale per comporre correttamente la mappa sociale dei bisogni e degli interessi coinvolti ed offrire risposte pertinenti. La partecipazione dei cittadini comuni si rivela particolarmente preziosa soprattutto alla scala del "progetto urbano", purché essa sia sollecitata in modo sincero da istituzioni credibili. Più in generale, il carattere "controllato" dello sviluppo urbano contemporaneo lungo linee d'espansione e densificazione ben definite, obbliga a coordinare gli sforzi di molteplici attori e interessi verso obiettivi condivisi. Ciò può avvenire solo attraverso adeguate tecniche di comunicazione e governance in grado di conciliare le finalità spesso contrapposte di soggetti pubblici, privati e della società civile. Il

progetto della complessità è dunque anche un progetto di composizione e mediazione d'interessi diversi, inclusi quelli più deboli o minoritari. La comunicazione e partecipazione dei cittadini sono inoltre fondamentali per ottenere comportamenti orientati agli interessi generali della comunità e migliorare costantemente la qualità del funzionamento urbano. Ciò contribuisce anche al senso di consapevolezza e responsabilità dei cittadini.

Il **quarto dovere** è un **DOVERE DI COMUNICAZIONE, PARTECIPAZIONE E GOVERNANCE**.

5. Il quinto convincimento è che la città deve essere bella e piacevole da vivere. Per la prima volta dopo decenni, la qualità dell'ambiente urbano non è più in conflitto con la competitività economica grazie alla rivoluzione terziaria e delle nuove tecnologie. È anzi proprio la qualità urbana il primo ingrediente del successo delle città come luoghi per investire, vivere, studiare e lavorare. Occorre tuttavia passare dalla filosofia del "troppo bello per essere possibile" a quella del "possibile proprio perché bello"⁷⁰. Qualità urbana e competitività economica, fenomeni oggi strettamente associati tra loro, spiegano in gran parte la crescita demografica di alcune città europee. Ricerche recenti dimostrano che l'aumento di popolazione e un più favorevole bilancio demografico (giovani su anziani) non è imputabile esclusivamente agli immigrati, pur numerosi, ma a condizioni di vita favorevoli per tutti⁷¹.

Resta tuttavia essenziale per le città la capacità di assorbire e giovare delle diversità, favorendo sentimenti di coesione, tolleranza e relazionalità creativa in società sempre più variegata e multiculturale. A ciò contribuiscono occasioni di lavoro per tutti – non solo per i più istruiti – e servizi locali efficienti. Ma c'è una ragione ulteriore per associare qualità urbana e coesione sociale. Riteniamo infatti che sia proprio la solidarietà tra le diverse categorie di cittadini, la migliore conoscenza reciproca e la partecipazione di tutti al governo delle città a costituire i fondamenti di una bellezza non asettica ma sostanziale e dinamica dell'ambiente urbano. Questo non vuol dire che a buoni progetti non debbano seguire eccellenti realizzazioni formali.

Il quinto dovere è allora un **DOVERE DI COESIONE, BELLEZZA E COMPETITIVITÀ URBANA**.

6. Il sesto convincimento conferma il ruolo insostituibile che gioca la pubblica amministrazione nella pianificazione urbanistica e nel governo del territorio. Tra i suoi compiti più importanti vi è infatti quello di individuare gli indirizzi fondamentali dello sviluppo futuro attraverso adeguate tecniche di comunicazione e confronto con gli *stakeholders*. Essa deve inoltre dare seguito a tali indirizzi, promuovendo il coordinamento pubblico - privato di molteplici soggetti – proprietari, imprenditori, professionisti e altre autorità, per la realizzazione delle infrastrutture e dei progetti urbani necessari. Le opere devono essere ultimate

in tempi ragionevoli, di alta qualità e gestite successivamente con adeguate risorse ordinarie. Per svolgere questi compiti, le istituzioni devono mostrarsi competenti e in grado di utilizzare nel modo migliore i fondi pubblici a loro disposizione. Il loro successo dipende in gran parte dalla credibilità di cui godono presso la pubblica opinione, dalla concretezza dell'azione condotta e dalla capacità di ascolto e reazione nei confronti dell'utenza per il costante miglioramento dei servizi resi. Come scrive il sindaco di Salerno, Vincenzo De Luca, *«il sostegno della gente [...] si può ottenere solo con i fatti concreti. La fiducia nel cambiamento nasce oggi solo dalla verifica del cambiamento»*⁷². Le istituzioni devono inoltre impegnarsi a rendere più chiare e flessibili le leggi che governano il territorio, rimanendo tuttavia inflessibili nel reprimere gli abusi edilizi e i danni all'ambiente. Altrettanto inflessibili devono essere nel promuovere al proprio interno il merito e la correttezza dei comportamenti amministrativi.

Il sesto dovere è un **DOVERE DI BUONA AMMINISTRAZIONE**.

Infine, desideriamo ricordare che un decalogo di “doveri” può essere esauriente ma mai esaustivo, dato il carattere sintetico e mutevole delle questioni ritenute prioritarie in un dato momento. Inoltre questi doveri, per produrre risultati concreti, più che nei codici di legge devono entrare nelle convinzioni diffuse e nelle pratiche quotidiane della società.

Tale risultato può essere raggiunto solo contro forti interessi consolidati, e contro retaggi culturali difficili da superare. Tra questi, l'idea che la produzione di ricchezza debba necessariamente avvenire a danno di altri o dell'ambiente. Un progetto come quello della “Déclaration des devoirs des hommes”, promosso dal Carré Bleu, non può dunque che essere nello stesso tempo un laboratorio permanente di idee e una trincea militante.



appel international à idées une idée pour chaque ville édition 2008/2009

La troisième édition du concours a vu une participation réduite par rapport aux années précédentes mais en même temps une qualité plus élevée des rendus avec une référence aux principes du développement durable toujours présente. Si pour quelques uns des concourants la réutilisation d'expériences universitaires précédentes est très évidente, le plus souvent elle n'est pas indiquées ; par contre, un seul rendu fait référence explicite au projet de déclaration.

La première réaction face aux résultats est donc encore une fois qu'il faut lancer l'espoir que le Carré Bleu, avec ses principes et sa philosophie, puisse continuer son activité de formation des jeunes architectes dans la ligne de recherche d'une architecture de qualité pour la ville, pour l'homme, pour la société.

En analysant les projets pour choisir les lauréats, le but était d'évaluer d'abord les intentions déclarées sur les thèmes du concours : architecture durable - presque tous les rendus - des suggestions pour le projet de déclaration des devoirs des hommes..... - un rendu seul - par rapport aux résultats formels proposés ; puis les méthodes, leur impact sur les projets et seulement après la philosophie de référence, et, le cas échéant, le contrôle de la forme architecturale.

pour le projet italien, c'est le rôle de l'eau, les "risorgive" typiques du parc agricole au sud de Milan, dans la définition de nouveaux tracés et de parcours piétons et vélos qui proposent un rapport innovant pour le rapport ville / campagne ; le projet vise à la ville pour offrir la possibilité d'aban-

donner le va vite pour une vie plus lente ; systèmes linéaires d'eau envahissante utilisent la surface agricole en tant que patrimoine éducatif ; dans ce projet, les racines de l'eau sont des suggestions pour un nouveau dessin du paysage, fascinant même si très peux tracée en termes d'architecture.

le projet français lui aussi joue avec intelligence sur le rapport entre la ville et l'eau: le sentiment d'insularité du site et son caractère linéaire lui confèrent une position particulière : un quartier à part entière tourné vers la Loire tout en étant le point de passage obligé pour relier Rezé, Nantes et Trentemoult.... le site vient s'insérer dans l'existant, entre le hameau de Norkiouse et celui de la basse-île, dans le prolongement de Trentemoult.

le projet libanais est le seul qui traite le thème de la déclaration des devoirs des hommes tout en proposant une idée intéressante. le Liban, membre de l'une et l'autre, représente le point d'intersection entre les boucles de l'Union pour la Méditerranée et de l'Union des pays Arabes ; la méditerranée est divisée en 2 rives : la rive Nord qui représente les pays riches et la rive Sud qui représente la zone pauvre. Le Liban se trouve à la limite entre le Nord et le Sud.

But: Rapprocher les 2 rives et créer une zone de « Dialogue, de Coopération et d'Échange ».

Écoutons encore l'auteur de ce projet. La vision architecturale que j'ai envisagée va créer le dialogue entre les gens et la science, entre Nord et Sud, entre ville et mer.

..... Les sociétés ne se rencontrent jamais en hauteur, le bâtiment tour, symbole de l'architecture globale, n'était pas la réponse que je recherchais... j'ai pris le parti d'utiliser la technique nouvelle du bâtiment tour, adapté au contexte et à la vision la tour s'applique d'une manière horizontale, c'est la ville mille-feuilles...

Les trois projets qui ont mérité une mention sont moins forts mais quand même intéressants, toujours bien enracinés aux principes de la gestion de l'eau et du développement durable, mais sans aucune référence au projet de déclarations de devoirs des hommes.

Luciana de Rosa

note du jury (Jean-François Authier, Aldo Di Chio, Luciana de Rosa) sur le choix des trois projets lauréats et des trois mentions de la troisième édition de l'Appel international à idées: une idée pour chaque ville le Carré Bleu, 2008/2009

projets lauréats :

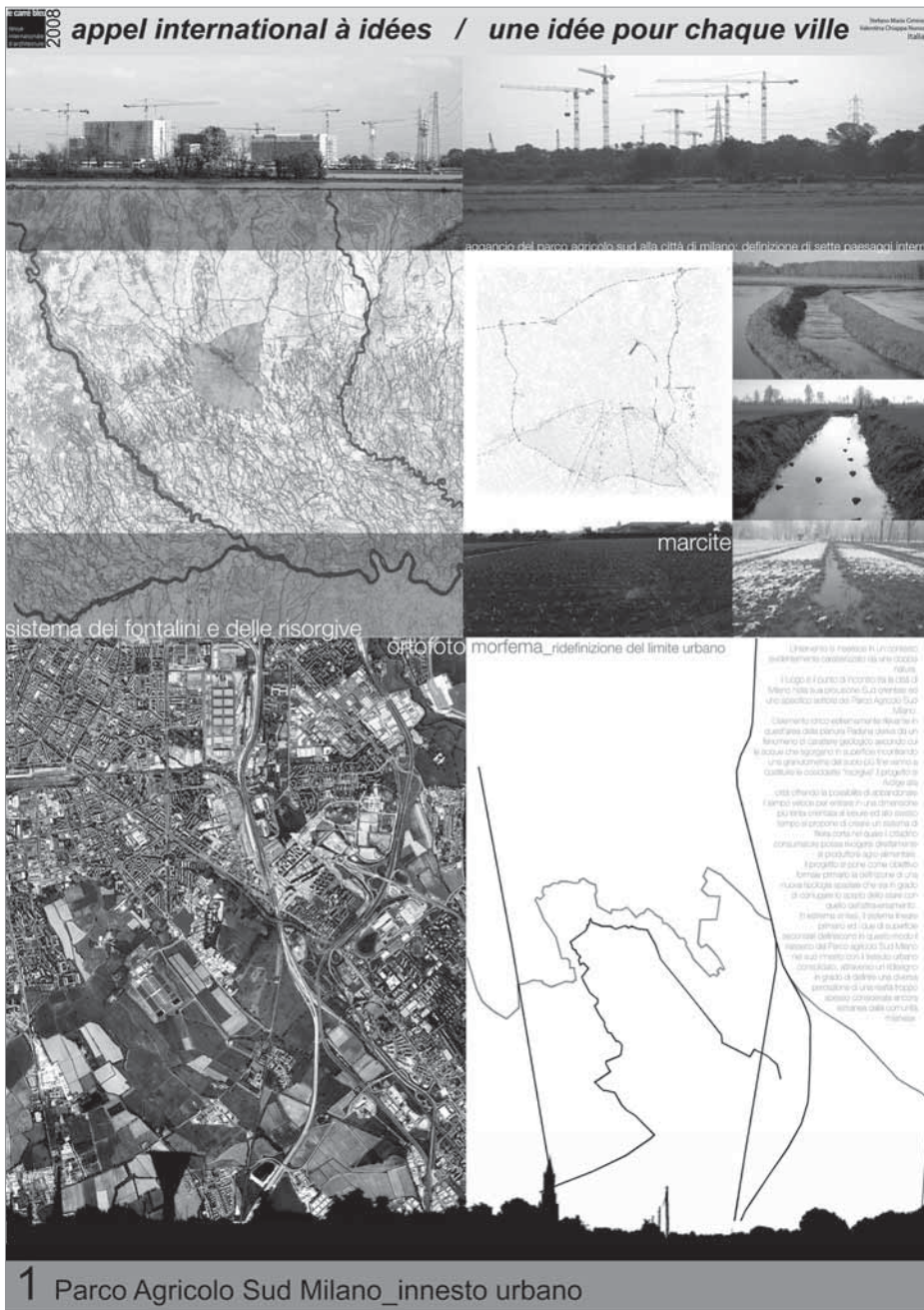
- | | |
|------------------------------|--------|
| • Stefano Maria Cimino | Italie |
| avec Valentina Chiappa Nunez | |
| • Julie Guezo | France |
| avec Adrien Raffi | |
| • Muriel Rouhana | Liban |

mentions :

- | | |
|---|--------|
| • Nicola Di Biase | Italie |
| avec Fernando Cipriani | |
| • Giulia Dragoni | Italie |
| avec Arianna Amato, Francesca Zaffaroni | |
| • Tareck Maroun El Kassouf | Liban |
| avec Aline Raad | |

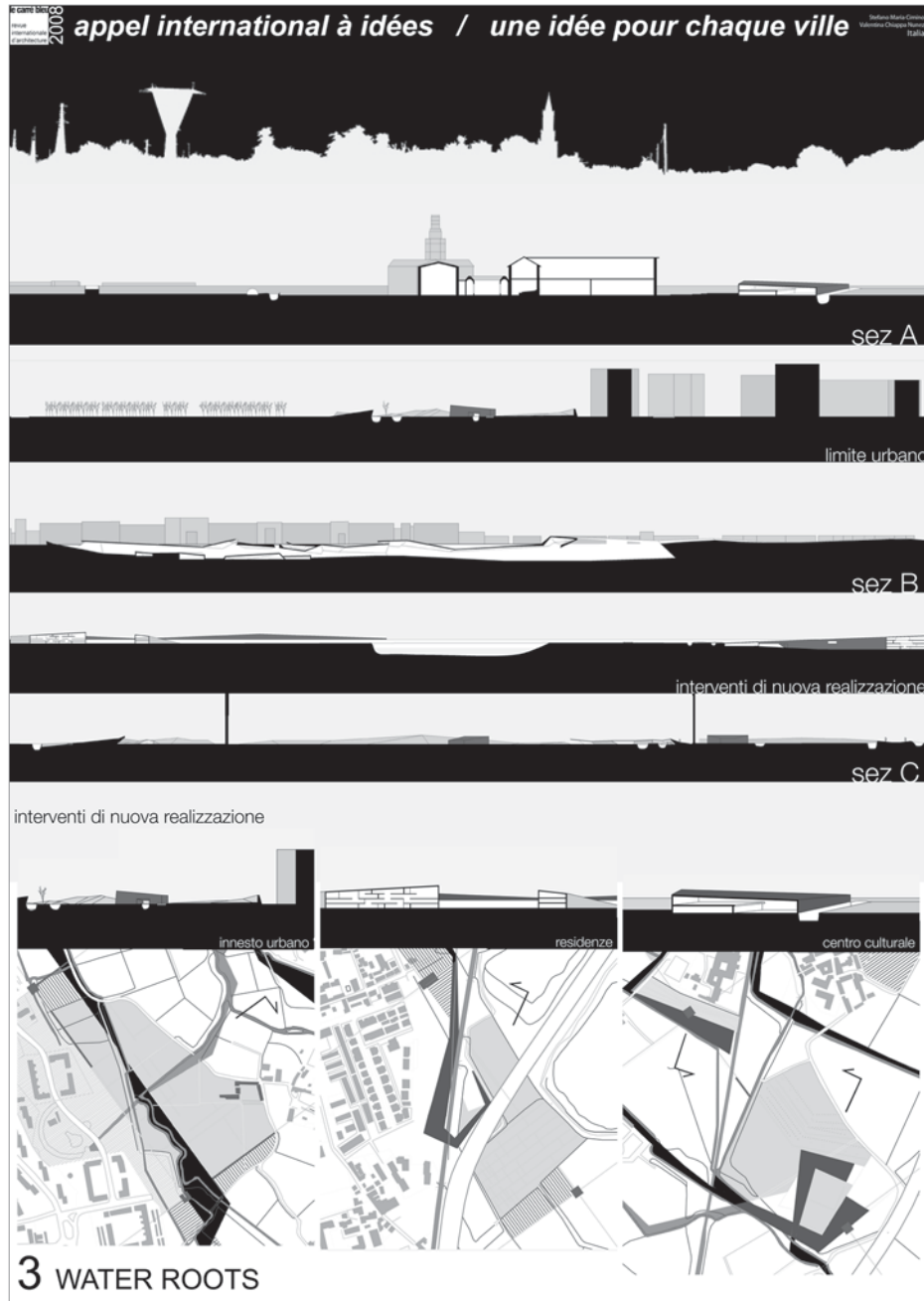
Site officiel du concours
www.lecarrebleu.eu

secrétariat du concours
INARCH
Istituto Nazionale
di Architettura
via Crescenzo, 16
00193 Roma - Italia
+39.06.68802254
fax +39.06.6848530
segretariat@lecarrebleu.eu



Parco Agricolo Sud Milano: innesto urbano





projet lauréat

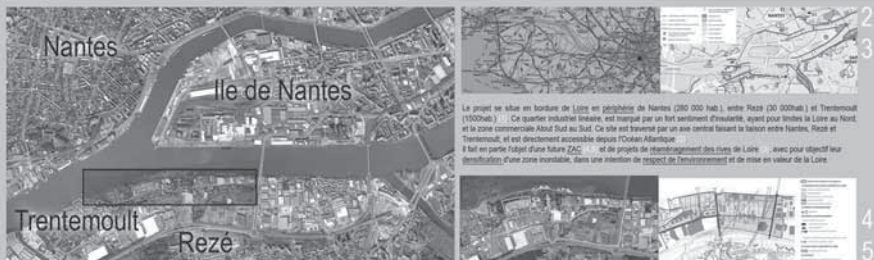
avec Valentina Chiappa Nunez

93

Stefano Maria Cimino

Italie

A Plan de situation et contexte urbain



B Ambiances et environnement proche



C Enjeux et programme

Une proposition paysagère, urbaine et architecturale... en offrant un façade pour Rezé, un paysage pour Nantes, et une entrée pour Trentemoult, pour un site identifié par son rapport au fleuve, facteur d'échanges sociaux et culturels.



1 SITUATION ACTUELLE DU SITE, ENJEUX ET PROGRAMME

Une façade pour Rezé, un paysage pour Nantes, une entrée pour Trentemoult

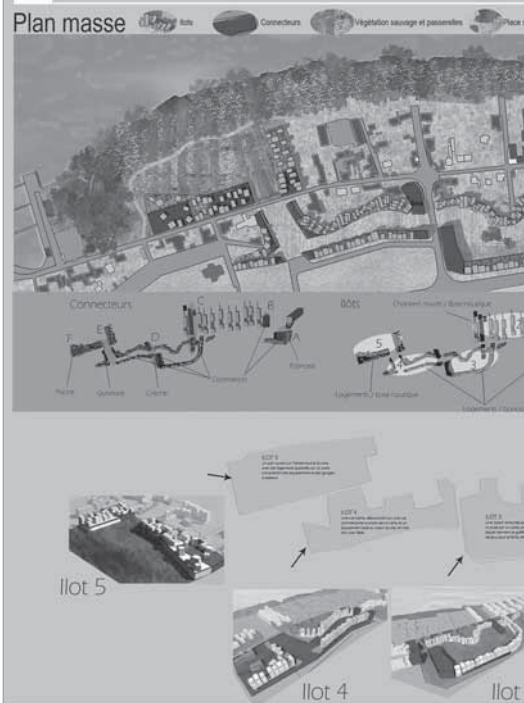
D Enjeux et implantation urbaine

- Travailler les perceptions et les connexions à l'existant et au fleuve
- Créer une unité en intégrant les zones au sud dans la relation au fleuve
- Introduire dans l'existant
- S'appuyer sur des axes routiers existants

Schéma d'implantation

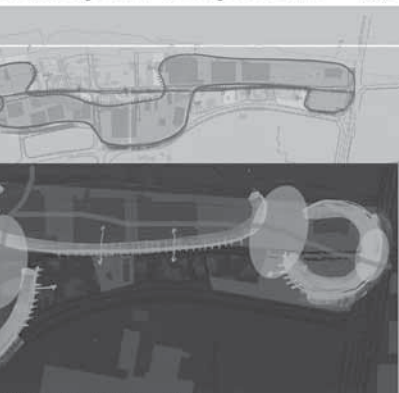


E Description du parcours global



2 PROPOSITION URBAINE

Un p

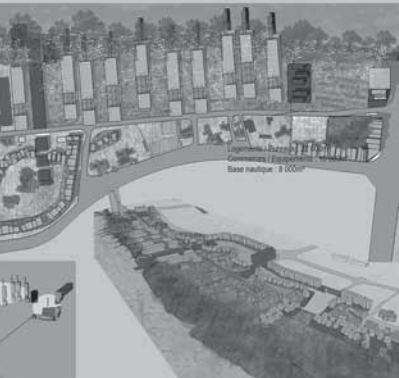


ordon à l'estuaire, à la Loire parfois étroite, parfois spectaculaire

l'environnement (équipements) et assureront la CONTINUITÉ inter-états.

et par des activités qui l'identifient, et en font un lieu animé par les habitants, les marins, les riverains, les touristes...

contraintes végétation



Base nautique : 8 000m²



Ilot 1

Ilot 2

parcours urbain en bordure de Loire

F Intentions

Panorama panoramique

Ouverture vers la Loire

Dialogue avec l'existant

Mise en valeur du cœur d'ilot

Accessibilité de l'activité nautique

Liberté de l'espace, ouvert sur la Loire

Création de lien social par l'activité liée à l'eau

Façade sur Loire

G Programme et proposition architecturale

CHARTIERS NAUTICS

Chartier naval privé

Chartier naval associatif

BASE NAUTIQUE

Quai de Loire

Port de Commerce/Location

SERVICES

Parking

Localités de village

Rue commerçante

Chartiers navals

Chartier naval privé

Chartier naval associatif

Port à sec / Location de bateaux / Clubhouse

Rue commerçante

Schéma de répartition

Programme et coupes types

Les chartiers navals glissent vers la Loire, se détachant de la passerelle publique, tout en gardant une habilité depuis celle-ci : la nature entre privé et public se fait par les accès privés venant de la passerelle publique. Cette même passerelle propose des espaces plus amples et calmes longitudinaux devant ou entre dans un espace public : à l'intérieur de l'espace central de location de bateaux, dans la rue commerçante, par les accès depuis la rue, et enfin longitudinaux se transformant en plateformes étagées sur la Loire.

La structure des chartiers navals est constituée de portiques en bois lamellé-collé, posés sur des pilotis béton et mis en valeur par le bardage en retail qui suit la trame structurelle. Ces mêmes portiques sont ouverts et tendus par des câbles pour l'espace central de location de bateaux/port à sec, offrant un espace public ouvert et étendu, accessible depuis la passerelle publique. La rue commerçante reprend la forme du portique en proposant une structure plus dynamique et enrobée depuis l'entree de l'ilot, supportant une couverture légère composée de toiles tendues sur câbles.

H Vues



3 PROPOSITION ARCHITECTURALE (Ilot 2)

Une rue-place entre privé et public

Déclaration universelle des devoirs de l'Homme

Considérant que la reconnaissance de la dignité inhérente à tous les membres de la famille humaine et de leurs droits égaux et inaliénables constitue le fondement de la liberté, de la justice et de la paix dans le monde.

[...]

Considérant qu'il est essentiel d'encourager le développement de relations amicales entre nations.

[...]

L'Assemblée Générale proclame la présente Déclaration universelle des droits de l'homme comme l'idéal commun à atteindre par tous les peuples et toutes les nations afin que tous les individus et tous les organes de la société, ayant cette Déclaration constamment à l'esprit, s'efforcent, par l'enseignement et l'éducation, de développer le respect de ces droits et libertés et d'en assurer, par des mesures progressives d'ordre national et international, la reconnaissance et l'application universelles et effectives, tant parmi les populations des Etats Membres eux-mêmes que parmi celles des territoires placés sous leur juridiction.

Article premier

Tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits. Ils sont doués de raison et de conscience et doivent agir les uns envers les autres dans un esprit de fraternité.

Article 7

Tous sont égaux devant la loi et ont droit sans distinction à une égale protection de la loi. Tous ont droit à une protection égale contre toute discrimination qui violerait la présente Déclaration et contre toute provocation à une telle discrimination.

Article 27

1. Toute personne a le droit de prendre part librement à la vie culturelle de la communauté, de jouir des arts et de participer au progrès scientifique et aux bienfaits qui en résultent.

2. Chacun a droit à la protection des intérêts moraux et matériels découlant de toute production scientifique, littéraire ou artistique dont il est l'auteur.

Article 29

2. Dans l'exercice de ses droits et dans la jouissance de ses libertés, chacun n'est soumis qu'aux limitations établies par la loi exclusivement en vue d'assurer la reconnaissance et le respect des droits et libertés d'autrui et afin de satisfaire aux justes exigences de la morale, de l'ordre public et du bien-être général dans une société démocratique.

THEME: MONDIALISATION ET ARCHITECTURE

PROJET: CENTRE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LA MEDITERRANEE

Après la formation en cours de l'Union Européenne, les pays membres de l'union qui longent la côte méditerranéenne voient une importance d'envisager des relations avec tous les pays de la méditerranée, qui vont en 1ère phase entrer dans le cadre des relations extérieures de l'Union Européenne (partenariat Euro-Méditerranéen), puis cette idée va évoluer, afin d'aboutir à ce qu'on va appeler l'Union pour la méditerranée ; dont le slogan adopté est de « Créer une région de Dialogue, de Coopération et d'Echange ».

Il est important d'être un peu avant-gardiste envers ce sujet qui mérite une réflexion, en étudiant le potentiel du territoire libanais par rapport à son entourage, faisant en sorte que cette pluralité confessionnelle et culturelle au Liban serve loin d'avoir des répercussions néfastes sur le pays, mais par contre, profiter de cette richesse afin de transformer notre pays en « plateforme de convivialité ».



SITE
BEYROUTH
FRONT DE MER

PROGRAMME	SURFACES		
		- o Bibliothèque - o Centre de Ressources Informatiques - o Espace de Recherche Virtuelle (internet)	450 m2
1- Espace Administratif	TOTAL		4500 m2
a Hall d'accueil	500 m2		
b- Présidence			
o directeur général	100 m2		
o secrétaire général	50 m2		
o 2 conseillers	70 m2		
o 200 m2 VOT, accueil et info	200 m2		
TOTAL b	720 m2		
c- Secrétariat			
o espace accueil et social	300 m2		
	500 m2		
d- Ressources Humaines			
o responsabilité	170 m2		
o secrétaire			
o bureau			
o archives			
e- Département Juridique			
o responsabilité	190 m2		
o secrétaire			
o bureau			
o archives			
f- Département à l'évaluation			
o Direction des Laboratoires	1000 m2		
o Direction de la Recherche	1700 m2		
o Direction public et publications	1340 m2		
o Parking	3600 m2		
TOTAL	12015 m2		
		- o Espaces Recreances Méditerranéennes - o Pool Jacques - o Séminaires à Citydrama, dialogue avec des chercheurs	4000 m2
2- Zones d'Exposition			
3- Théâtres			
4- Restaurants			
TOTAL			118000 m2
		TOTAL + T0 + T1 + T2 + T3	32000 m2
		avec circulation	18000 m2
		surface extérieure	15000 m2
3- Documentation			
a- Philosophie			
b- Sémiotique	2300 m2		
SURFACE TOTALE			65000 m2



carte de l'union pour la méditerranée



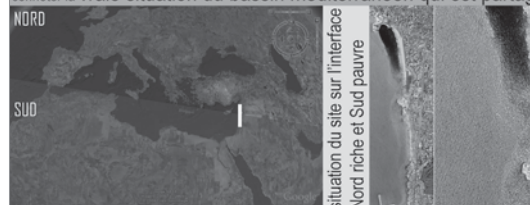
1 situation actuelle du site et le programme de projet

L'Identité Méditerranéenne: similitudes et divergences

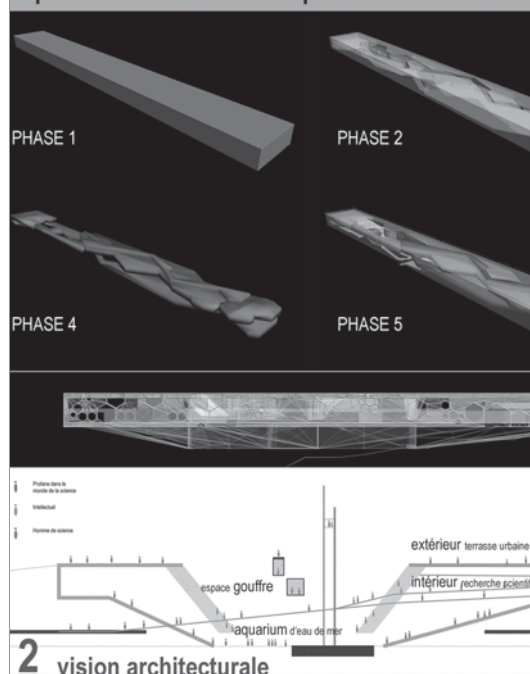
« L'identité n'est pas donnée une fois pour toute, elle se construit »
(Amin Maalouf, Les identités meurtrières)



Le projet se développe sur un site interface entre la zone prestigieuse de Beyrouth « Ramle



La vision architecturale que j'ai envisagée va créer le dialogue
gens et la science, entre Nord et Sud, entre ville et mer. C
espace où toute la société pourrait se réunir.



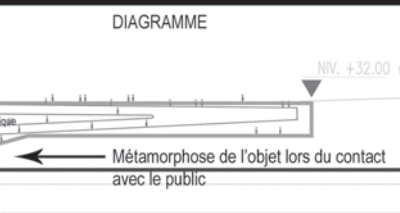
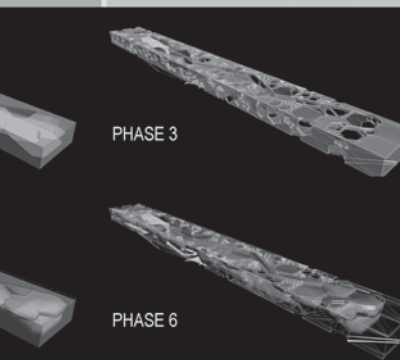
2 vision architecturale

Centre de la Recherche Scientifique pour la Mediterranee

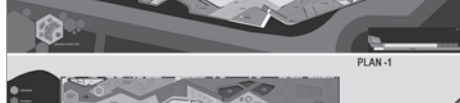
et se transforme tout au long de l'existence.»



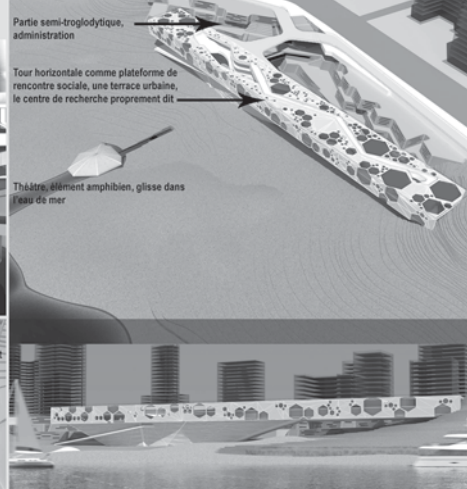
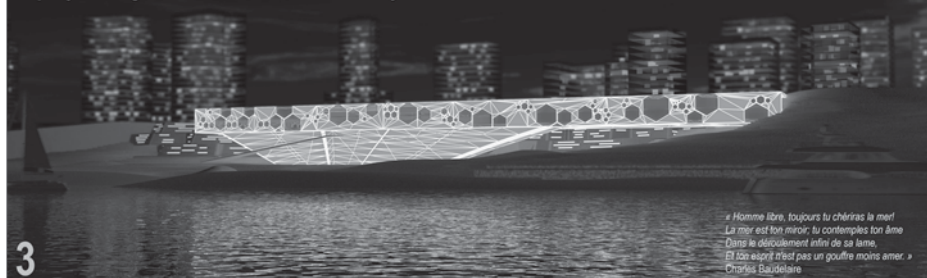
et el Baida » au Nord, et la zone pauvre « Ouzai » au Sud, qui va
née entre un Nord riche, et un Sud pauvre.



LE PROJET: plans, coupes et perspectives



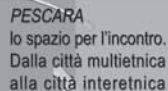
Le projet intégré sur le front de mer de Beyrouth



projet lauréat

Muriel Rouhana

Liban



La città e il sito in cui è parte di un'area metropolitana considerata nel suo insieme adattata. Sede di università, centro culturale del territorio, consente sulla base del fiume un'ossessione al sistema urbanistico portuale ed ambientale.

Il suo nome è ricco di valenze simboliche, che trasmette la realtà locale (Jacopa, la porta sul mare, Testamento) e rimanda al tema dell'essenzialità di diverse culture. Le aree dismesse, i Piani Paesaggistici previsti, il nuovo Ponte del mare, sono solo alcune delle ragioni che giustificano l'idea di recuperare "un nuovo mare".

- Arreale
- Zona di progetto
- Lucignano
- Corso Vittorio Emanuele II
- Asai viari principali
- Via Aldo de Gasperi
- Ferrara

Il progetto: l'idea è quella di uno spazio per l'incontro della comunità multietnica. Le forme date al progetto sono il tentativo di espressione di un pensiero volto alla integrazione di identità spesso lontane. Insomma, il pensiero è rivolto ad una crisi INTER-CULTURALE, INTER-ETNICA, più che multi-etnica, la quale ultima è una troppo spesso capace di generare le "città dei ghetti" (Chinatown, Little Italy, ecc.)

Area di progetto

Sistema insediativo



Sistema ambientale ed infrastrutturale

- Verde pubblico
- Verde incolto
- Verde privato
- Ferrovia
- Strada asfaltata
- Rete extra-urbana
- Rete urbana
- Zona industriale

Programma di progetto

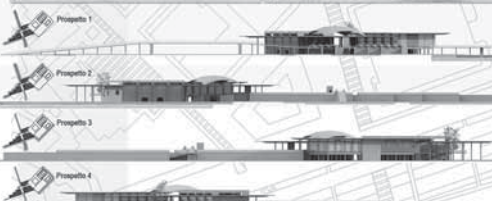
- Passerella
- Passeggiata lungofiume
- Percorsi pedonali
- Percorsi ciclabili - attraversamenti
- Servizi pubblici - pannelli fotovoltaici integrati
- Spazio di incontro - pannelli fotovoltaici integrati
- Moschee - pannelli fotovoltaici integrati
- Chiesa - pannelli fotovoltaici integrati
- Percorsi esistenti
- Fiume Pescara



Visioni guida

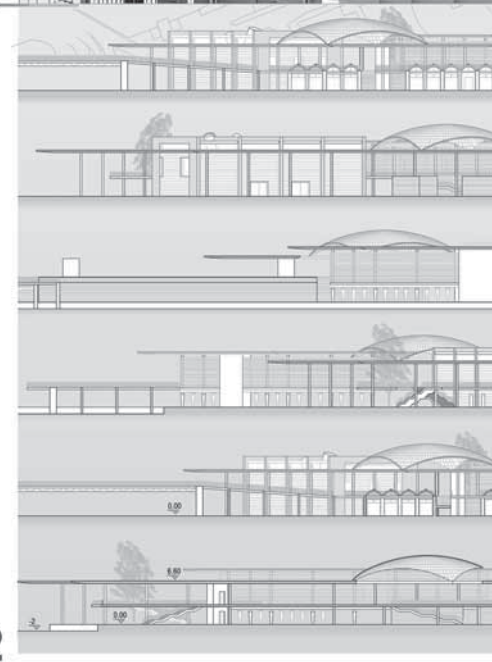


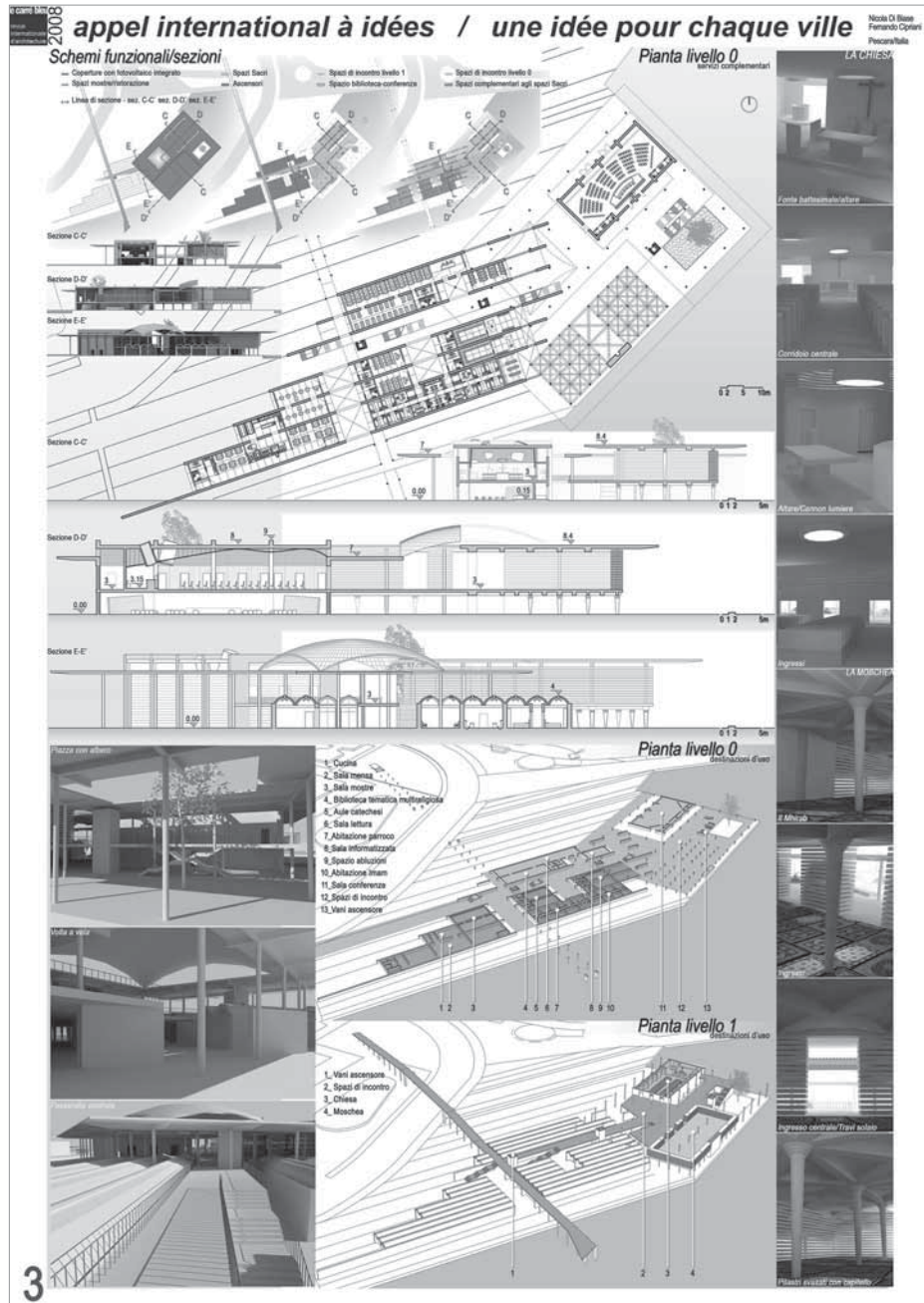
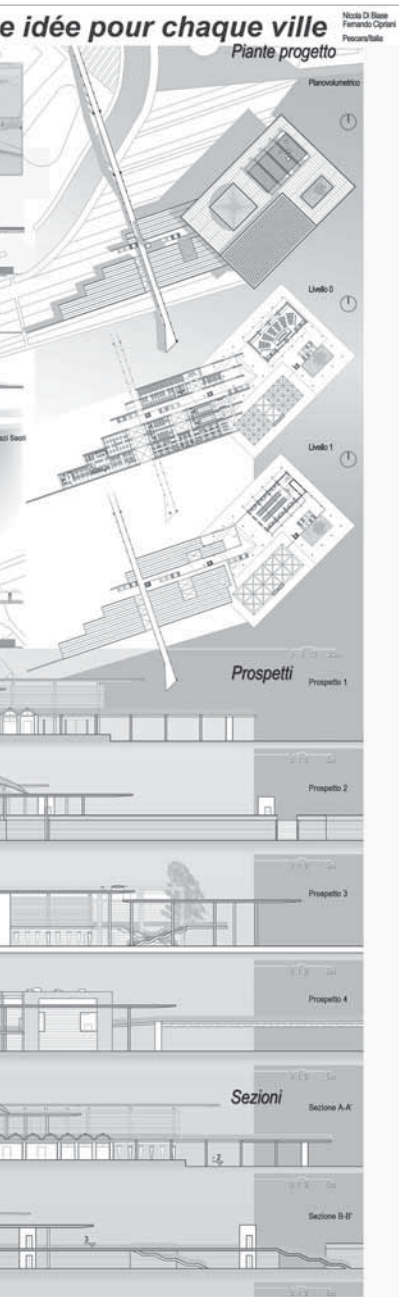
Viste prospetti



Schemi funzionali/sezioni

- Coperture con fotovoltaico integrato
- Spazi Sacri
- Spazi di incontro livello 1
- Spazi di incontro livello 0
- Spazi mostre/instrazione
- Ascensori
- Spazio biblioteca-conferenze
- Spazi complementari agli sp
- Linea di sezione - sez. A-A' sez. B-B'



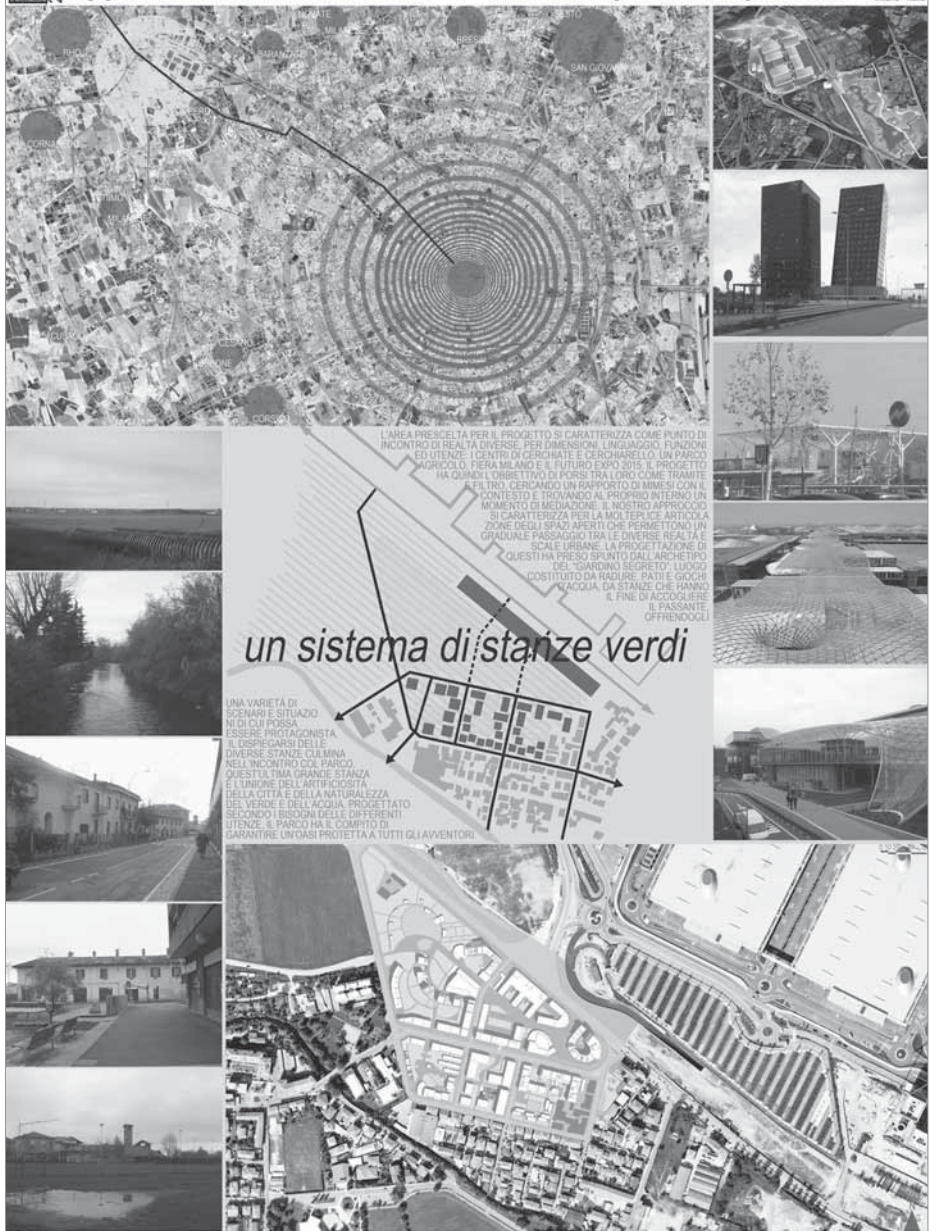


mention

avec Fernando Cipriani

Nicola Di Biase

Italie



1 situation actuelle du site et le programme de projet



2

a

Spazi aperti per la riqualificazione dell'area di Cerchiarelo: un sistema di stanze verdi

una idea per ogni città

Arianna Amato
Giulia Dragoni
Francesca Zaffaroni
Milano - Italia

GIARDINI DINAMICI

percorsi & acqua



INCONTRO

luoghi persone elementi

Ogni stanza il suo ruolo

02

03

14 giorni
2006

appello internazionale a idee / una idea per ogni città

Arianna Amato
Giulia Dragoni
Francesca Zaffaroni
Milano - Italia



ACQUA DI FALDA

USI NON POTABILI

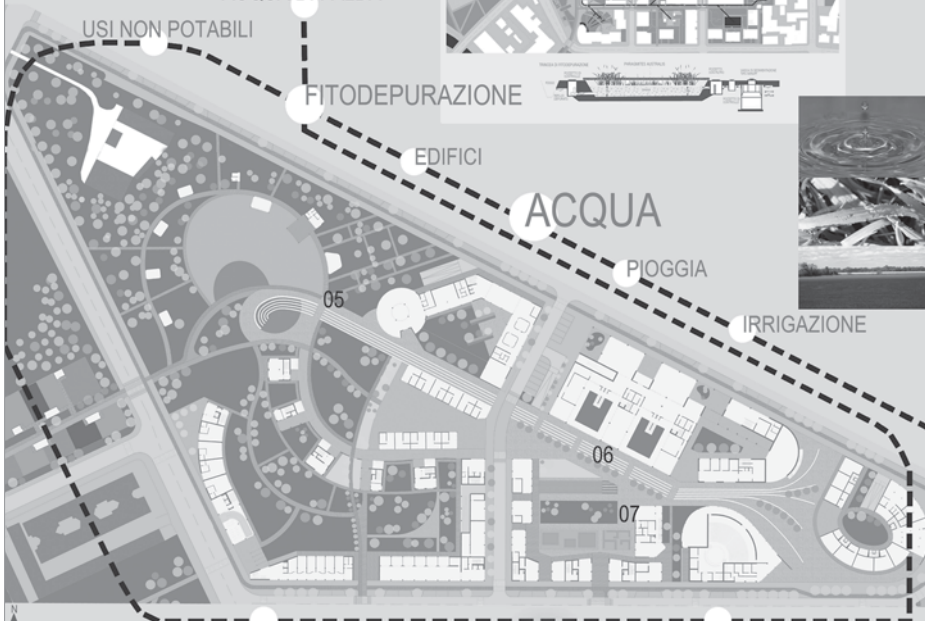
FITODEPURAZIONE

EDIFICI

ACQUA

PIOGGIA

IRRIGAZIONE



FONTANE & PERCORSI
D'ACQUA

SOTTO SUPERFICIE PIAZZA
RAFFRESCAMENTO ESTIVO



INCONTRO

SOSTA

CONDIVISIONE

SPAZI PER TUTTI

ARMONIA



07

VIVERE LO SPAZIO

CONVIVIALITÀ

VERDE

OMBREGGIAMENTI



DIVERSI MODI DI STARE

3

la grande stanza

mentore

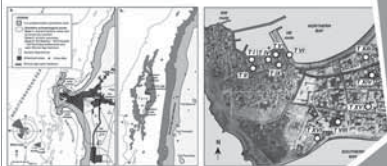
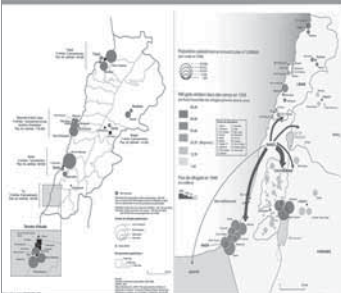
con Arianna Amato, Francesca Zaffaroni

Giulia Dragoni

Italia

code: LCB09_54 Noms: aline raad et tarek elkassouf Pays: Liban

Transformation d'un espace inerte, en plateforme de conciliation et d'émancipation, un lieu de référence, de rencontre et de socialisation



Chaque ville se situe dans la Méditerranée méditerranéenne à un peu plus de 70 km au sud de Beyrouth. Tyre est la quatrième ville du Liban. Autrefois la ville était séparée du continent par un détroit de 500 à 700 mètres de large qui liait la ville insulaire à la ville continentale, et c'est avec Alexandre le Grand lors du siège de la ville en 332 av. J.-C. Établis après la création de l'État d'Israël en 1948, les camps et les groupements palestiniens de la région de Tyre (Liban sud) sont implantés autour de la ville dans la plaine littorale, d'une largeur de trois à cinq kilomètres, et dominée à l'est par un talus.

La ville est dans le camp, mais elle n'est jamais que sous la forme d'îlots ou de «villages autonomes», le camp d'Al Buss, comme les pratiques de ses habitants, tendent à déborder le camp. Mais ce dernier, du fait du non règlement de la question palestinienne, reste un espace singulier, en suspens, et constitue d'un contexte régional tourmenté et réversible.



«De par leur hétérogénéité même, les camps peuvent être la genèse de villes imprévues, de nouveaux contextes de socialisation, de relations et d'identification» (Michèle Agier, Aux bornes du monde, les villages, Flammarion, 2002)

L'étude des camps de réfugiés permet de les comprendre comme des «espaces de l'entre-soi», ou se perpétuent, dans une dialectique constante avec les sociétés d'accueil, la culture palestinienne. La dynamique territoriale des diasporas, ainsi que leur perception particulière de l'espace, en font des organisations socio-spatiales singulières, elles autour d'un territoire mythique et dispersées sur différents espaces nationaux. Les camps palestiniens représentent trois aspects de la dynamique socio-spatiale palestinienne : la permanence territoriale, c'est un lieu de stabilité, de continuité ; un lieu de «l'entre-soi», et un espace de contact avec la société d'accueil.

Loin d'être des espaces musées, les camps sont devenus le lieu du changement social et de la construction d'une société palestinienne dans l'exil, forte de sa cohésion, mais aussi riche de ses expériences multiples dans ses différents lieux d'implantation, comme le montre le camp d'Al Buss qui, avec le développement de sa zone commerciale, s'ouvre sur la ville de Tyre.



multitude du site

La région de Tyre abrite non seulement, libanais, palestiniens et arméniens, mais aussi sunnites, chiites, chrétiens maronites, orthodoxes et catholiques, réparties selon différentes classes sociales. Cet amalgame d'ethnicités et de cultures concentrées dans une seule ville, ne fait qu'accentuer la ville dont les habitants ne dépassent pas les deux cent mille, et qui au niveau socio-économique partagent les mêmes problèmes.



1 TYR UN TISSU URBAIN EN MUTATION COEXISTANCE DE DEUX ÉTABLISSEMENTS HUMAINS HÉTÉROGÈNES ET CONTRASTÉS

Transformation d'un espace inerte, en plateforme de conciliation et d'émancipation, un lieu de référence, de rencontre et de socialisation



analyse des traces urbaines



2 TYR UN TISSU URBAIN EN MUTATION COEXISTANCE DE DEUX ÉTABLISSEMENTS HUMAINS HÉTÉROGÈNES ET CONTRASTÉS

Transformation d'un espace inerte, en plateforme de conciliation et d'émancipation,

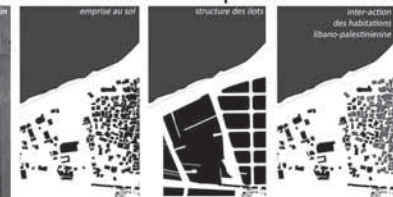
une idée pour chaque ville

code: LC809_54 Nom: aline raad et tarek elkassouf Pays: Liban

Délimité par l'autoroute et le site archéologique, le camp effectue son expansion à travers la mer et seule façade mobile. C'est celle qu'est en contact directe avec le tissu de la ville. Une façade de contact et de mouvement qui augmente en surface et se dilate pour se transformer en espace de voisinage partagé.

Ils croient les bâtis Libanais et Palestiniens, les premiers érigés selon la logique urbaine de la ville de Tyr, une façon anarchique, ne respectant même pas la trame du camp. Ainsi la structure du camp se dissout dans la ville.

Le camp, l'île bénéficie d'espaces réajustés, vides et parfois vides entre les deux tentures. Ces espaces vides, ne possédant aucune identité, seront transformés en lieu de rencontre et d'intégration.



Dans un premier temps, la circulation à l'intérieur de l'îlot est redéfinie. De nouvelles routes remplaçant les anciennes, des trottoirs et des parkings sont mis en place et une barre de circulation piétonne est établie.

Ce parcours piéton, relie la ville au camp, à la mer, et au site archéologique. Formant un maillon de communication. De même il relie les espaces verts, aux espaces bâtis, et délimite la zone résidentielle d'un côté et la zone public de l'autre.



COEXISTANCE DE DEUX ETABLISSEMENTS HUMAINS HETEROGENES ET CONTRASTES

appel international à idées / une idée pour chaque ville

code: LC809_54 Nom: aline raad et tarek elkassouf Pays: Liban

deux terrains sont choisis aux extrémités du site pour caser les projets architecturaux. Le premier en contact direct avec l'autoroute, le second surplombant le site archéologique. À l'échelle urbaine, les deux projets rétablissent l'équilibre rompu entre ville et forêt de mer d'un part, et entre l'archéologie et la ville d'autre part.

L'art et rien que l'art, nous avons l'art pour ne point mourir de la vérité. (Friedrich Nietzsche)

La vérité du camp palestinien est un stéréotype aveugle qui menace l'identité propre des jeunes en révolte. Au-delà de la vie, il leur manque un espace d'expression et de raffinement de leurs talents artistiques.



espace d'interaction libano-palestinien
 Pour ne point mourir de la vérité, pour Gommer les stéréotypes prédominants entre les jeunes palestiniens et libanais, pour briser le lien conflictuel et construire une vision pour un avenir prometteur, un espace d'interaction Libano-Palestinien est donc établi.

Désolé, en quête d'une vie "vaine", en recherche d'une identité perdue, d'un territoire, d'un pays, d'un droit du retour...

Intégration et cohabitation, symbole de la coexistence communautaire et de la « citadinité intégrative » est espace sera une plate-forme d'expression, d'acquisition et d'émancipation.

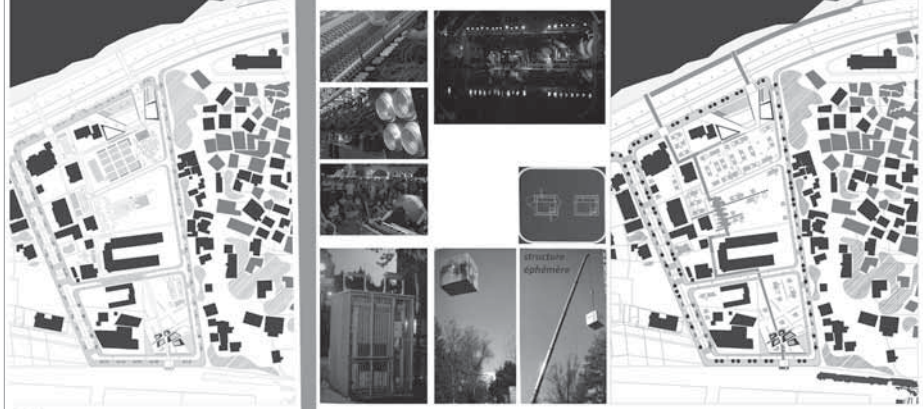
espace de formation artisanal
 Effacer les frontières,
 « Un jeu d'échecs dans lequel le visiteur est l'acteur de l'espace ». Un plan en grappe, de salles indépendantes permet tous les types d'usages, d'ateliers ou de mise en scène soit dynamique ou même statique.

Tendances sculpturales.
 Sculptures mobiles, mises en tension ... question de dynamique de l'architecture construite. Un architecture qui cherche à capter la lumière comme à captiver le regard.



L'occupation et l'appropriation de l'île selon deux scénarios différents. Le premier culturel, renvoie à la festivité et cérémonie de réjouissance.

L'autre a un besoin plutôt économique, une implantation de structure éphémère, au service des marchés locaux.



COEXISTANCE DE DEUX ETABLISSEMENTS HUMAINS HETEROGENES ET CONTRASTES

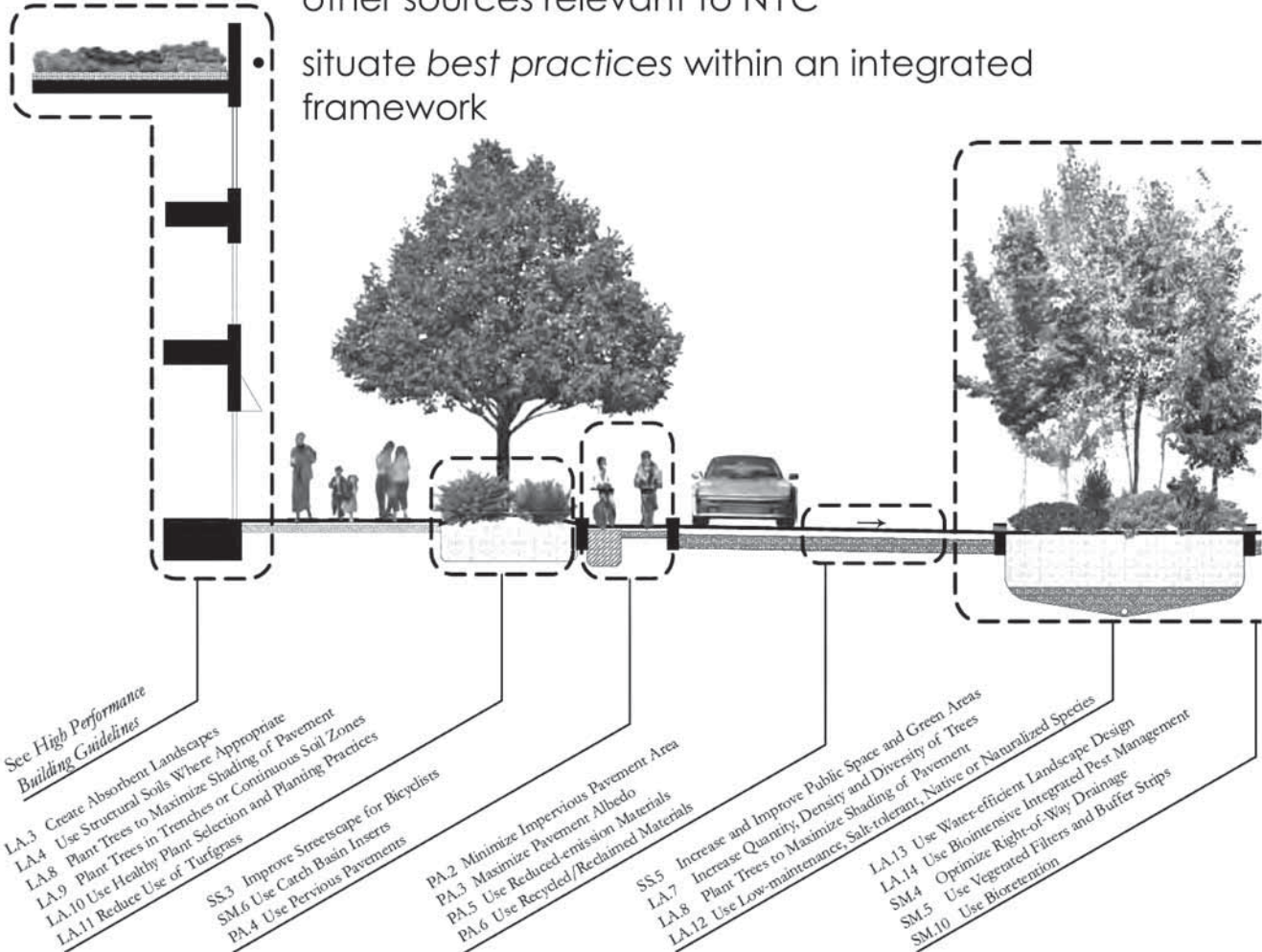
un lieu de référence, de rencontre et de socialisation

mention

Tarek Maroun El Kassouf

France

- compile ROW infrastructure *best practices* from other sources relevant to NYC
- situate *best practices* within an integrated framework

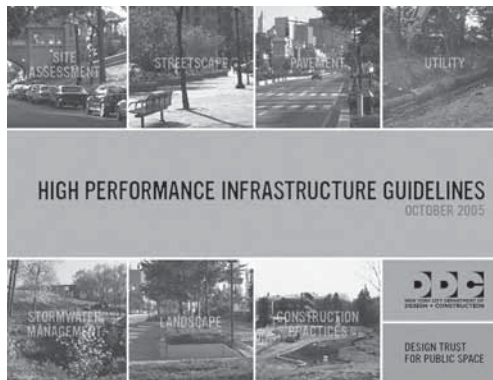


LES LIVRES

Luciana de Rosa

Les deux livres en confrontation ici sont parus à 4 ans de distance l'un de l'autre : en 2001 le livre de Jaime Lopez de Asiain, conçu pour les étudiants des écoles d'architecture les architectes espagnols et sud-américains. En 2005 le livre de Hillary Brown, conçu pour les professionnels architectes américains ils ont aujourd'hui le même niveau de « actualité »

La confrontation est intéressante dans la mesure où elle nous permet d'en évaluer la retombée en tant que soutien pour de projets d'architecture durable et en tant que contribution à la formation dans la même direction : le but étant clairement déclaré par les deux auteurs, qui partagent une expérience importante dans ce secteur.



October 2005
 by the New York City Department of
 Design and Construction and
 the Design Trust for Public Space
 ISBN 978-0-9716942-7-9

Hillary Brown AIA, **High Performance Infrastructure Guidelines**

Présenté en collaboration avec le Musée de la ville de New York, à l'occasion de l'exposition Croissance et Vert dans le plan urbain de New York : le plan de NYC et le Futur de la Ville, Infrastructures vertes dans les villes durables.

Hillary Brown, New York Civic Works, fonctionnaire responsable de la fondation du bureau Développement Durable de la ville. Une synthèse du CV de Hillary Brown est ici intéressante parce que il nous permet de souligner l'exceptionnelle qualité d'un fonctionnaire de la ville américaine, dont l'engagement exemplaire va bien au delà de ses taches institutionnelles auxquels nous somme habitués en Europe ; une grande contribution est due à l'activité professionnelle de H.B..

En tant que design director du département de projet et construction, H.B. a fondé son bureau pour le développement durable et, dans ce rôle, elle a publié les City of New York High Performance Building Guidelines, un texte qui a obtenu le plus grand succès à l'échelle nationale et internationale à la fois, a participé à la publication de U.S. Green Building Council's *State and Local Green Building Toolkit*, et est l'autrice du volume *Implementing High Performance Buildings*.

Architecte de profession liberale, elle gere l'agence architecture New Civic Works, avec sa specialisation dans le domain du projet vert pour les écoles, universités, oeuvres publiques et infrastructures : Elle est en meme temps prof de projet pour le developpement durable à la Princeton and Columbia University et au Centre pour les Poliriques environnementales du Bard College ; Membre de la City University du New York Institute for Urban Systems. Elle a travaillé dans le Board of Directors du US Green Building Council, membre du net national des Healthy Schools ; et Loeb Fellow à la Graduate School of Design de l'Harvard et Bosh Public Policy Fellow à l'Academie Americaine de Berlin, avec la tache d'évaluer les politiques de Green Building en Allemande.Elle a présenté plus de 100 papiers en Allemande, Italie, Japon, Hong Kong et Lebanon

Elle a participé à plusieurs congres dans les universités les plus importantes des Etas Unis, y compris Harvard, Yale, Columbia, Cornell et MIT.

Ses thèmes les plus intéressants incluent de projets et constructions durables dans les domaines des œuvres publiques, dans la transformation d'écoles et d'Universités, dans la construction de routes et d'infrastructures. Ce manuel détaillé décrit les bonnes pratiques pour construire les routes, les trottoirs, les services et les passages urbains d'une ville durable.

Après le succès de High Performance Building Guidelines, ses publications parallèles ont lancé une période nouvelle pour le projet et la construction des infrastructures publiques.

Les lignes « guide » sont organisées avec la plus grande clarté, dans trois sections, chacune avec des images et des exemples ; à savoir pour la section 1 : réussir des prestations élevées ; pour la 2 : le travail sur la ville introduit l'idée d'infrastructures avec des prestations élevées en expliquant leurs caractères, leurs raisons et leur fonctionnement pour la 3 : les détails des bonnes pratiques avec 52 stratégies pour aboutir à des infrastructures à prestations élevées.

L'organisation et la formulation du livre est le résultat direct de la logique déductive anglo-saxonne qui, en proposant des schémas toujours avec le même format, très peu de mots et beaucoup d'exemples, surtout dans la partie des bonnes pratiques, propose une contribution importante pour les architectes et les administrateurs, même si cela est un peu faible, du point de vue philosophique, en comparaison avec le livre de Jaime Lopez.

Le livre décrit 56 bonnes pratiques pour l'activité des urbanistes, des ingénieurs civils et des paysagistes.

Éliminer les bâtiments, développer pour améliorer ou reconstruire les infrastructures urbaines du futur, ce manuel rassemble une série de bonnes pratiques illustrant des mesures incluses dans des programmes précédents et dans des projets individuels choisis dans tout son pays et liés à l'écologie urbaine.

La cité de l'harmonie promeut une approche interdisciplinaire du travail d'urbanisme et de coordination, pour améliorer la qualité de durabilité du projet, de la construction, de la gestion et de l'entretien des routes urbaines. Cette section recommande que les pratiques liées au développement durable soient financées, projetées et coordonnées grâce à des sessions de travail interdisciplinaires dès les premières phases du projet.

Espaces verts indique les meilleures pratiques pour illustrer les synergies et les avantages des infrastructures à prestations élevées.

Améliorer la géométrie et la forme des rue : les règles décrivent la forme des rue la plus adaptée à la circulation piétonne, avec une largeur réduite pour le meilleur équilibre des exigences des piétons, des cyclistes, des handicapés, des usagers du transport en commun et des voitures. En faisant une liste et en discutant les exemples de plans capables de gérer les zones piétonnes de la ville, ces règles visent à l'amélioration des zones publiques de la ville pour ces groupes d'usagers.

Augmenter la clarté de l'habillage de surface des rues avec l'usage d'asphalte et de béton plus clairs dans les rues et sur les trottoirs et l'usage de sables et inertes de

couleurs claires est une aide pour réduire l'impact de la chaleur sur les matériaux des rues, tout en augmentant leur durée de vie.

L'usage de matériaux recyclés ; en augmentant le pourcentage des matériaux recyclés dans l'asphalte des rues on réduit les matériaux jetés aux décharges et on préserve les ressources. Le recyclage du béton sur place produit un agrégat nouveau et réduit les coûts de transport et les coûts environnementaux.

En incluant des filtres de verdure le long des trottoirs et au bord des parcours piétons, en réutilisant des sols existants, on permet à des parties en sable ou en verdure de devenir des filtres capables de purifier l'eau de pluie avec un traitement d'écoulement. Ces bords enrichis de plantes ajoutent une valeur esthétique et permettent une réelle biodiversité.

L'utilisation de sols structurés et de rangées continues d'arbres, d'un mix de pierres et de terrain organique, donne une meilleure vie aux arbres de la ville. Des tranchées continues reliant les arbres en-dessous des trottoirs donnent un espace en plus aux racines et une réserve d'eau valable pour l'arrosage, tout en récupérant l'eau de pluie.

La gestion des parasites avec de systèmes bio intensifs pour la protection de la verdure urbaine, tout en remplaçant les pesticides chimiques par des insecticides botaniques, permet un contrôle efficace des parasites et des espèces invasives.

L'adoption de technologies non destructives : tout contrôle et intervention sur les infrastructures et les services permettent d'adopter des technologies non invasives pour garder l'intégrité des habillages des sols, réduisant les interruptions du trafic et le dommage environnementaux.

La connaissance du lieu parfait : en rassemblant les bonnes pratiques dans le projet pour le paysage, l'architecture, l'ingénierie et la gestion des services, les règles reconnaissent la valeur d'un système unitaire, une sorte d'intégration de plusieurs éléments différents qui peuvent aboutir à de prestations élevées dans un environnement urbain dont la densité est très élevée.

Cette façon subtile de changer de « verdifier les infrastructures grises » est capable de générer, même si c'est à long terme, une rénaturalisation profonde de la ville.

Jaime López De Asiaín
Arquitectura, ciudad, medioambiente



2001
*Sevilla: Consejería de Obras
Públicas y Transportes*
ISBN: 84-472-0658-0

Inclure un CV de l'auteur dans ce contexte est tout-à-fait inutile, vu son importante notoriété, et pas seulement au niveau européen.

En simplifiant on peut citer les titres suivants : professeur en Espagne, en Europe, en Amérique Latine, prix National d'architecture en 1969, représentant de son Pays pour de nombreux programmes européens de recherche et de projets d'architecture. Ses projets, tous visant aux principes de la haute qualité environnementale, ont été publiés par les meilleures revues internationales ainsi que des livres spécifiques sur l'architecture durable, les résidences, les quartiers, les écoles, les universités, les bâtiments de bureaux, les musées, les espaces vides, les espaces verts et la restructuration.

Examiné dans la même perspective que pour le manuel de Hillary Brown, le texte de Jaime Lopez, qui n'est absolument pas un manuel, est plutôt un texte critique

sur l'architecture et sur la ville que l'auteur considère trop peu réactives aux exigences et aux valeurs de l'environnement durable et trop peu attentives aux indications de la Charte Européenne pour l'Energie Solaire dans le domaine de l'architecture et de l'Urbanisme, élaborée en 1995 à partir d'un texte, désormais historique, qui attribuait 50% de la dépense d'énergie à la construction en général.

Le livre met en avant des critiques face à des exemples d'architecture, à partir du Style International jusqu'aux plus récents exemples d'efficace adaptation au climat local des architectures des temps passés. Ce livre émet un ensemble de propositions au moment de faire face au thème de la résidence, un thème très cher à Jaime Lopez, peut-être à la suite de son expérience importante dans des projets de ce secteur.

Dès son commencement, dans les années 70, l'architecture durable présentait une attitude originale très différente dans l'étude des systèmes tels que ceux proposés par le Mouvement Moderne. La société était devenue attentive par face aux excès de la technologie et à ceux du Style International.

Après le tard Modernisme, elle aurait voulu se connecter à l'attitude post-modernisme : l'ironie de Venturi ... le répertoire « scolastique » de Rossi ... la reconversion du patio Sévillan dans un vrai espace vert à vivre, le même que, dans le passé, était usé en tant que hall d'entrée à la maison ou en tant que passage entre une pièce et l'autre.

La protection offerte par les tracées irrégulières quartier du moyen âge par rapport à des climats extrêmes

L'adaptation parfaite des Souks arabes ou d'une Kasbah au climat du désert, l'avantage évident d'utiliser l'énergie solaire dans les villages placés sur les collines exposées au sud. Le fonctionnement extraordinaire de la maison/patio d'Andalousie qui permet d'utiliser le rez-de-chaussée en été et l'étage en hiver.

La transparence et la flexibilité de la maison japonaise qui permet de capturer les brises les plus légères pour rendre le chaud humide plus facile à supporter.

Les tours du vent en Iran. L'adaptation de l'environnement naturel qui, quelques fois se révèle tout-à-fait hostile et dont l'igloo est un exemple excellente.

Les facteurs du climat, location et technologie peuvent influencer mais non pas décider du projet des maisons pour les êtres vivants.

Les conclusions du livre sont une longue partie sur le projet durable et paysage urbain, avec une attention particulière à l'Europe du Sud et en particulier au cas exemplaire de l'Exposition Universelle de Séville et de sa transformation successive des espaces de l'exposition, liée surtout à leur usage en tant qu'espaces Universitaires : transformation suivie par le même architecte, abouti à de résultats extraordinaires : il a eu le mérite de comprendre jusqu'au bout la valeur, la qualité et la possibilité d'usage approprié des données et des caractères climatiques du Sud de l'Espagne et en particulier de la ville et de la Région de Séville

Si une note critique est nécessaire pour un livre qui est par ailleurs très intéressant surtout pour la richesse de schémas graphiques illustrant des principes exposés avec très peu de mots, cette critique est celle d'avoir renoncé de donner aux lecteurs intéressés des indications opérationnelles, d'exclure toute possibilité de leur donner des exemples, des principes opérationnels, des ligne guide qui, pour des lecteurs intelligents ne son pas des exemples à copier en termes de banalisation.

Et aussi, en suivant notre opinion commune que, pour l'architecture et pour la ville, puisque nous disions qu'on ne peut pas parler de véritable progrès si celui-ci n'est pas durable, nous ne pouvons pas non plus parler de véritable **économie d'énergie** si ce que nous faisons c'est **dilapider la planète elle-même**.



- SS.5 Increase and Improve Right-of-Way Public Space and Green Areas
- LA.2 Encourage Ecological Connectivity and Habitat
- LA.7 Increase Quantity, Density and Diversity of Trees
- LA.11 Reduce Use of Turfgrass
- SM.11 Use Constructed Wetlands
- SM.10 Use Bioretention
- LA.3 Create Absorbent Landscapes
- LA.6 Perform Soil Berming

LES LIVRES

The two texts in comparison were published with an interval of 4 years between each other: in 2001, the text by Jaime Lopez de Asiain, substantially aimed at students of the schools of architecture and to Spanish and South American architects. In 2005, the text by Hillary Brown, substantially aimed at American professional architects. They have nowadays the same level of "relevance".

The comparison becomes interesting when assessing their impact in terms of support to sustainable planning and of contribution to training in the same direction: this objective is clearly declared by the two authors, who share a remarkable experience in the sector, implemented, however, in deeply contradictory terms.

Hillary Brown AIA

High Performance Infrastructure Guidelines

Presented in collaboration with the City of New York Museum, on the occasion of the exhibition Growth and Green in New York: Plan NYC and the Future of the City, Green Infrastructures in Sustainable Cities.

Hillary Brown, New York Civic Works, New York Officer, founder of the City Sustainable Planning Office. A summary of Hillary Brown's CV is interesting here because it emphasizes the exceptional role of an American City's officer, whose deep commitment goes beyond the "institutional" tasks we are accustomed to

in Europe; Hillary Brown's professional activity contributes to the high quality of her commitment.

As a former design director at New York City's Department of Design and Construction, H.B. founded its Office of Sustainable Design. She was managing editor of the nationally and internationally recognized City of New York High Performance Building Guidelines, co-author of the U.S. Green Building Council's State and Local Green Building Toolkit, and author of Implementing High Performance Buildings.

Currently a practicing architect, she is principal of the firm New Civic Works, where she specializes in green design for schools, universities, public buildings, and infrastructure. She teaches sustainable design at the Princeton and Columbia University Schools of Architecture as well as at the Bard College Centre for Environmental Policy, and she is a Fellow of the City University of New York Institute for Urban Systems. She served on the Board of Directors of the U.S. Green Building Council and is now a Board Member for the nationally recognized Healthy Schools Network; she has been a Loeb Fellow at the Harvard University Graduate School of Design and a Bosch Public Policy Fellow at the American Academy in Berlin, where she examined green building practices in Germany. She has given more than one hundred presentations: in Germany, Italy, Japan, Hong Kong and Lebanon.

She has presented to audiences at many major U.S. universities, including Harvard, Yale, Columbia, Cornell, and

MIT. She speaks of green design and building in the public sector, greening schools and universities, and green roadway and infrastructure design and construction. This "...detailed handbook describes practices for creating sustainable city streets, sidewalks, utilities, and urban landscaping.

Following the acclaimed High Performance Building Guidelines, this sister publication launched a new era in the design and construction of public infrastructure."

These guidelines are clearly organized, arranged in three parts and well illustrated with both images and examples throughout: part one: achieving High Performance; part two: city process introduces the idea of high performance infrastructure, clearly explaining the what, why, and how of this type of infrastructure; part three: best practices details; fifty-three strategies that create high performance infrastructure

The book's organization and formulation is the direct consequence of the Anglo-Saxon deductive logic and culture which, through reports with a clear and repeated formula, very few words and many examples - particularly in the part devoted to best practices - supply a remarkable and useful contribution to planners and administrators, even though less "philosophically" deep than Jaime Lopez's book.

The book describes 56 best practices for planners, civil engineers and landscape architects activity.

Building off buildings, developed for use to future infrastructure upgrade and reconstruction, this manual has assembled a range of progressive practices, illustrating measures incorporated in previous programmes and individual projects from around the country dealing with urban ecology.

City of harmony promotes an interdisciplinary approach to planning and coordinating efforts to improve the sustainability of streetscape design, construction, operations and maintenance. This section recommends that sustainable practices be scoped, budgeted for, planned and coordinated in a series of multiple-stakeholder and interagency working sessions beginning at the earliest stages.

Green patches the set of best practices serves to illustrate some of the synergies and benefits of high-performance infrastructure.

Improving streetscape geometries the guidelines describe streetscapes that optimize non vehicular circulation by reducing road width, better balancing the needs of pedestrians, the disabled, cyclists, mass-transit users and automobiles.

By listing techniques for improving and discussing the application of area-wide traffic calming and management plans, the guidelines help cities improve these public zones for all user groups.

Maximizing pavement albedo lightening the colour of asphalt and concrete on streets and sidewalks and using whiter-coloured sand or aggregate, light-coloured binders, and sealants or

paint materials helps lower pavement heat stress, increasing its life span.

Using recycled materials, raising the percentage of recycled content in asphalt for street pavement diverts reusable materials from landfills and conserves virgin resources. Recycling concrete by crushing it on-site for use as new aggregate reduces costly transportation and environmental costs.

Including vegetated filters in sidewalks or lane edges, placement of pervious pavement, gravel or vegetated areas can act to filter and clean storm water to its downstream treatment. These planted edges add aesthetic enhancement and improve biodiversity.

Using structural soils and continuous tree trenches an engineered mix of load-bearing stone in a matrix of organic soil material improves the health and life span of urban trees. Continuous trenches connecting street trees under sidewalk paving gives tree roots room for growth, also providing a valuable reservoir for irrigation by capturing storm water.

Incorporating bio intensive integrated pest management replacing chemical pesticides in urban vegetation with the botanical insecticides can effectively control pests and invasive species.

Using trenchless technologies: inspection, diagnostics and repair of utility infrastructure may be performed via non-invasive technologies to preserve pavement integrity, which can minimize traffic and overall environmental disruption.

Knowing the perfect place: by assembling these progressive best practices

in landscape, architecture, engineering and utility conveyance, the guidelines particularly recognize the right-of-way as a whole system, an integration of many parts that may achieve high performance in a dense urban environment. This gentle “greening of gray infrastructure” also can, over the long term, achieve a profound “renaturing” of the city.

Jaime López De Asiaín

Arquitectura, ciudad, medioambiente

Including the author's CV is superfluous, considering his fame in Europe and elsewhere.

Synthetically speaking he is professor in Spain, Europe, USA and Latin America, National Award of Architecture in 1969 Spanish Representative in a number of European programmes for architectural research and design. His projects and works, all marked by sustainability and high environmental quality principle, have been published in international magazines and specific books on sustainable architecture. They include residential schemes, universities, office buildings, museums, open spaces and green parks, refurbishments and so on.

If you examine Jaime Lopez's book – which is not certainly a “handbook” – in the same perspective as Hillary Brown's handbook, it will appear as a critical text on architecture and on the city, which are both poorly reactive to the needs and values of environmental sustainability and not completely in line

with the suggestions of the European Charter for Solar Energy in Architecture and Town-planning, drawn up in 1955 from a historic text by Thomas Herzog which charged building in general with the consumption of 50% of total energy.

The book critically highlights different examples of architecture, from the International Style to the most ancient examples of efficient adjustment to local climate – characteristic of past architecture – and makes proposals when facing the theme of housing, very dear to Jaime Lopez's heart perhaps owing to his significant planning experience in the sector.

At its outset during the 70's, sustainable architecture was a design attitude in respect to the study of the natural and cultural systems different from that which had been advanced by the Modern Movement. Society has become cautious in regard to the excesses of technology: the excesses of the international style.

Farther beyond late-modernism, it would connect with the post-modernist attitude: the irony of Venturi... the scholarly repertoire of Rossi... reconversion of the "patio sevillano" into an authentic living room, when it had always been used as a hall or as a means of access from one room to another. The shelter offered by the irregular layout of medieval quarters in extreme climates. The perfect adaptation of an Arabian souk or kasbah to the climate in the desert.

The obvious advantages of making use of solar energy in the villages clustered on hills facing South. The excellent

functional character of the Andalusian patio-house with the ground floor used in summer and the upper floor in winter.

The transparency and flexibility of the Japanese dwelling that strives to capture the slightest breeze to make the humid heat more bearable.

The Iranian wind towers. The cautious adaptation to the natural environment, which is sometimes clearly hostile, and of which the "igloo" is an excellent example.

The factors of climate, location and the limitations dictated by materials and technology may influence but do not establish the design of human dwellings.

The book ends with a long part devoted to sustainable planning and urban landscape, with particular attention to the case in point of Seville Exhibition and of the following transformation – for uses substantially linked to the University – of the built and urban spaces of the Exhibition area itself: the latter were planned, with extraordinary results, by Jaime Lopez himself who deeply understood the value, quality and possibility of appropriately using the climate records and features of Southern Spain and in particular of Seville area.

If a criticism has to be levelled at a text which is very interesting - also and particularly thanks to the wealth of graphic schemes illustrating the principles expressed in a few words - it is that it does not give operational indications to the interested readers, by not providing examples, operational principles, guidelines... which intelligent readers would certainly not copy, trivializing them.

And also, since our shared opinion is that for architecture as well as for the city, one cannot speak of progress if it is not sustainable, in the same way one cannot speak of energy saving if what we produce as architects is the slow and steady destruction of the planet.

LES LIVRES

I due libri messi a confronto escono a 4 anni di distanza l'uno dall'altro:

2001 il testo di Jaime Lopez de Asiain, sostanzialmente destinato a studenti delle scuole di architettura e ad architetti spagnoli e sudamericani. 2005 il testo di Hillary Brown, sostanzialmente destinato ad architetti professionisti americani hanno oggi lo stesso livello di "attualità";

Il confronto trova interesse nella possibilità di valutare la ricaduta, in termini di sostegno ad una progettazione sostenibile e di contributo alla formazione nella stessa direzione: obiettivo esplicitamente dichiarato da parte dei due autori, accomunati da una notevole esperienza nel settore; tuttavia attuato in termini profondamente contraddittori.

Hillary Brown AIA

High Performance Infrastructure Guidelines

Presentato in collaborazione con il Museo della Città di New York, in occasione della mostra Crescita e Verde nel Piano di New York: il piano di NYC e il Futuro della Città, Infrastrutture Verdi nelle Città Sostenibili

Hillary Brown, New York Civic Works, funzionario, fondatore dell'Ufficio per lo Sviluppo sostenibile della città. Un CV sintetico della Hillary Brown, autrice del libro, ha interesse in questo contesto perché consente di qualificare in termini di assoluta eccezionalità un funzionario della città americana, il cui impegno esemplare va ben al di là dei compiti "istituzionali" cui siamo abituati in Eu-

ropa; alla qualità di tale impegno un grande contributo è dato dall'attività professionale della Brown. Come ex design director al Dipartimento urbano di Design and Construction, H.B. ha fondato il suo ufficio di progettazione sostenibile ed è stata curatrice del City of New York High Performance Building Guidelines, testo che ha avuto riconoscimenti a scala nazionale ed internazionale, co-autrice del U.S. Green Building Council's State and Local Green Building Toolkit, e autrice del volume Implementing High Performance Buildings.

Attualmente architetto libero professionista, è titolare dello studio New Civic Works, all'interno del quale è specializzata in progettazione verde per le scuole, università, edifici pubblici e infrastrutture. Insegna progettazione sostenibile alla Facoltà di Architettura della Princeton and Columbia University ed al Centro per le Politiche ambientali del Bard College; è Membro della City University del New York Institute for Urban Systems. Ha lavorato nel Board of Directors del US Green Building Council ed è attualmente membro della rete nazionale delle Healthy Schools; è stata Loeb Fellow alla Graduate School of Design dell'Università di Harvard e Bosh Public Policy Fellow alla Accademia Americana a Berlino, con il compito di valutare le pratiche di Green Building in Germania.

Ha presentato più di cento lavori in Germania, Italia, Giappone, Hong Kong e Libano. Ha partecipato a congressi in molte delle maggiori università degli Stati

Uniti, fra cui Harvard, Yale, Columbia, Cornell e MIT. Parla su temi di progetto e costruzione sostenibile nell'edilizia pubblica, nella trasformazione di scuole e università, nella costruzione di strade e infrastrutture

Questo "manuale dettagliato descrive le buone pratiche per creare strade, marciapiedi, servizi e paesaggi urbani di una città sostenibile.

Dopo il successo del testo High Performance Building Guidelines, queste pubblicazioni parallele hanno lanciato una nuova era nella progettazione e costruzione delle infrastrutture pubbliche"

Le linee guida sono organizzate con grande chiarezza, divise in tre parti, ampiamente illustrate con immagini ed esempi. parte uno: raggiungere prestazioni elevate; parte due: lavorare sulla città introduce l'idea di infrastrutture dalle prestazioni elevate spiegando caratteri, ragioni e funzionamento di questo tipo di infrastrutture; parte tre: i dettagli delle buone pratiche; cinquantatre strategie per creare infrastrutture dalle prestazioni elevate.

L'organizzazione e la formulazione del libro è il portato diretto della logica e della cultura deduttiva anglosassone che attraverso schede con formula chiara e ripetuta, pochissime parole e molti esempi, soprattutto nella parte delle best practices, fornisce un contributo rilevante e di grande utilità per progettisti ed amministratori, anche se "filosoficamente" meno approfondito di quello di Jaime Lopez.

Il libro descrive 56 "best practices" per l'attività di urbanisti, ingegneri civili, paesaggisti.

Eliminare gli edifici sviluppato per il miglioramento e la ricostruzione delle future infrastrutture urbane, questo manuale ha messo insieme una serie di pratiche progressive, che illustrano misure inserite in precedenti programmi e progetti singoli raccolti in tutto il paese e relazioni all'ecologia urbana.

La città dell'armonia promuove un approccio interdisciplinare al lavoro di pianificazione e coordinamento per migliorare la sostenibilità del progetto, della costruzione, della gestione e della manutenzione delle strade. Questa sezione raccomanda che le pratiche sostenibili siano individuate, finanziate progettate e coordinate da più decisori con sessioni di lavoro interdisciplinari fin dalle prime fasi del progetto.

Spazi verdi indica le migliori pratiche per illustrare le sinergie ed i benefici delle infrastrutture ad elevate prestazioni.

Migliorare geometria e forma delle strade: le linee guida descrivono la forma delle strade che ottimizza la circolazione non automobilistica riducendo la larghezza delle strade, equilibrando le esigenze dei pedoni, dei diversamente abili, dei ciclisti, degli utenti del trasporto pubblico e delle automobili. Elencando le tecniche e discutendo gli esempi di piani in grado di gestire aree prive di traffico, le linee guida aiutano le città a migliorare le aree pubbliche per questi gruppi di utenti.

Aumentare la chiarezza delle pavimentazioni usando asfalti e cementi più chiari per le strade e per i marciapiedi ed utilizzando sabbie, inerti e asfalti di colori chiari, e sigillanti o materiali colorati aiuta a ridurre l'azione del calore sulle pavimentazioni stradali, aumentandone la durata

L'uso di materiali riciclati, aumentare la percentuale di materiale riciclato nell'asfalto per pavimentazioni stradali riduce i materiali riutilizzabili portati alle discariche e conserva risorse vergini. Riciclare il calcestruzzo tritandolo sul posto per utilizzarlo come nuovo aggregato riduce costi di trasporto e costi ambientali.

Inserire filtri verdi lungo i marciapiedi e sui bordi dei percorsi pedonali, riutilizzare pavimenti preesistenti, aree trattate con ghiaia e verde possono assumere il ruolo di filtri e purificare l'acqua di pioggia con un trattamento di scorrimento. Questi bordi arricchiti di piante aggiungono valore estetico ed incrementano la biodiversità

L'uso di terreni strutturali e di file continue di alberi, un mix di pietre portanti in una matrice di suolo organico migliora la durata degli alberi urbani. Fossi continui che collegano gli alberi urbani al di sotto dei marciapiedi danno spazio alle radici degli alberi e forniscono una riserva d'acqua importante per l'irrigazione trattando l'acqua di pioggia.

La gestione dei parassiti con sistemi bio intensivi per la cura del verde urbano, sostituendo i pesticidi chimici con insetticidi botanici controlla efficacemente parassiti e specie invasive.

L'adozione di tecnologie non distruttive: controlli e riparazioni di infrastrutture e servizi consentono l'adozione di tecnologie non invasive per preservare l'integrità delle pavimentazioni, rendendo minime le interruzioni del traffico ed i danni ambientali.

Conoscere il luogo perfetto: mettendo insieme le migliori pratiche nel disegno del paesaggio, nell'architettura, nell'ingegneria e nella gestione dei servizi, le linee guida riconoscono in particolare il "diritto di passaggio" come un sistema unitario, integrazione di molti elementi diversi che possono raggiungere elevate prestazioni in un ambiente urbano ad elevata densità.

Questo sottile "reinverdire le infrastrutture grigie" può condurre, in tempi lunghi, ad una profonda rinaturalizzazione della città.

Jaime López De Asiaín **Arquitectura, ciudad, medioambiente**

Inserire il CV dell'autore è del tutto superfluo, data la sua consistente notorietà in ambito europeo e non solo. Molto sinteticamente, professore in Spagna, Europa, USA, e America Latina Premio Nazionale di Architettura 1969. Rappresentante spagnolo in vari programmi europei di ricerca e progettazione architettonica. Fra i suoi progetti, tutti improntati ai principi della sostenibilità e della elevata qualità ambientale, tutti pubblicati in riviste internazionali e libri specifici sulla architettura sostenibile, residenze, quar-

tieri, scuole, università, uffici, musei, spazi aperti e parchi, riabilitazioni, etc.

Esaminato nella stessa prospettiva del manuale della Hillary Brown, il libro di Jaime Lopez, che "manuale" assolutamente non è, si presenta sostanzialmente come un testo critico sull'architettura e sulla città, poco reattive, entrambe, alle esigenze ed ai valori della sostenibilità ambientale e poco attente alle indicazioni della Carta Europea per l'Energia Solare in Architettura e Urbanistica, elaborata nel 1995 a partire da un testo, ormai storico, di Thomas Herzog che attribuiva il consumo del 50% dell'energia all'edilizia in genere.

La lettura critica affronta esempi di architettura diversi, dallo Stile Internazionale ai più antichi esempi di efficiente adeguamento al clima locale proprio delle architetture del passato e diventa propositiva quando affronta il tema della residenza, molto caro ad Jaime Lopez forse proprio per la notevole, significativa esperienza progettuale nel settore.

All'inizio, durante gli anni '70, l'architettura sostenibile era un atteggiamento progettuale nei confronti della natura e della cultura diverso da quello proposto dal Movimento Moderno. La Società era diventata cauta in rapporto all'eccesso di tecnologia, Gli eccessi dell'International Style.

Dopo il tardo modernismo, si sarebbe connessa all'atteggiamento post-modernista: l'ironia di Venturi.... il repertorio "scollastico" di Rossi ... la riconversione del patio sevigliano in un vero e proprio spazio

da vivere, quando era stato usato in passato come una hall o come passaggio fra una stanza e l'altra.

La protezione offerta dai tracciati irregolari dei quartieri medioevali in climi estremi

L'adattamento perfetto dei Souk arabi o della kasbah al clima del deserto l'evidente vantaggio di far uso dell'energia solare nei villaggi arroccati su colline esposte a sud, Lo straordinario funzionamento della casa a patio andalusa che consente di utilizzare il piano terra in estate ed il piano superiore in inverno.

La trasparenza e la flessibilità della casa giapponese che consente di catturare le brezze più leggere per rendere il caldo umido più sopportabile.

Le torri del vento iraniane. Il cauto adattamento dell'ambiente naturale, che a volte si rivela decisamente ostile e del quale l'igloo è un esempio eccellente. I fattori del clima, localizzazione a tecnologia possono influenzare ma non decidere del disegno delle case per gli uomini.

Il libro si chiude con una lunga parte su progettazione sostenibile e paesaggio urbano, con particolare attenzione all'Europa del sud ed in particolare al caso esemplare dell'esposizione universale di Siviglia 1992 e della trasformazione successiva, per un uso sostanzialmente legato all'Università, degli spazi costruiti ed urbani dell'area dell'esposizione stessa: curati, questi ultimi, con straordinari risultati, dallo stesso architetto, che ha avuto il merito di comprendere fino in fondo il valore, la qualità e la possibilità

di uso appropriato dei dati e dei caratteri climatici del sud della Spagna ed in particolare dell'area di Siviglia.

Se critica deve esserci ad un testo peraltro di grande interesse anche e soprattutto per la ricchezza di schemi grafici illustrativi di principi esposti con poche parole, è proprio quella di rinunciare a dare indicazioni operative ai lettori interessati, ad escludere qualsiasi possibilità di fornire esempi, strade da seguire, principi operativi, linee guida che, per lettori intelligenti, sono tutt'altro che esempi da copiare banalizzandoli.

Ed anche, poiché è nostra opinione condivisa che, per l'architettura come per la città, non si può parlare di progresso se questo non è sostenibile, nello stesso modo non possiamo parlare di risparmio di energia se quello che facciamo come architetti è la lenta e costante distruzione del pianeta

L'azienda
Sistema Tetto

vanta un'esperienza decennale,
sinonimo di professionalità e qualità
sul mercato dei sistemi di copertura
e dei rivestimenti di facciata.
Fiore all'occhiello delle attività
aziendali è, anche, la realizzazione
di strutture in legno lamellare.

Selezione dei fornitori e dei materiali,
ricerca e perseguimento
del miglioramento tecnologico,
aggiornamento del personale
sono espressione di affidabilità.

L'impiego delle tecnologie più moderne
congiuntamente alla possibilità
di offrire soluzioni personalizzate
rende **Sistema Tetto**
un partner ambito
tra i progettisti che amano
svincolarsi dagli schemi imposti
e tra quanti intendono
superare le problematiche
realizzative dei manufatti

Sede Operativa:
Contrada Cesine - Zona Industriale
83040 Chiusano San Domenico (AV)

Sede Legale:
Contrada S. Eustachio, 22
83100 Avellino

Tel: 0825.98 57 71
Fax: 0825.97 60 03

www.sistematetto.it
info@sistematetto.it



**SISTEMA
TETTO**

sistema di copertura e facciata

ISSN 0008-68-78



78>

9 770000 008689