



www.planum.net
The European Journal of Planning

Processo e strategie per una nuova identità urbana

Loris Antonio Servillo¹

by *Planum*, ottobre 2009
(ISSN 1723-0993)

¹ Loris Servillo, dottore di ricerca, lavora presso il Department of Architecture, Urban Design and Regional Planning della Katholieke Universiteit Leuven; e-mail: Loris.Servillo@asro.kuleuven.be

Il caso di Anversa è ricco di aspetti interessanti, che varrà la pena seguire nelle sue fasi successive. L'intervista a Philippe Teughels, *programme leader* dell'area fluviale del Dipartimento di Pianificazione di Anversa, ed a Margot Van De Put, che si occupa specificatamente dell'area di concorso, offre spunti di riflessione sul processo di gestione di grandi progetti di trasformazione, sul tema della governance urbana, ma anche sulla politica di valorizzazione delle pratiche concorsuali.

Quali criteri ha adottato la giuria per la valutazione delle differenti proposte?

Una caratteristica specifica dei concorsi coordinati dal *Vlaams Bouwmeester* consiste nel fatto che la selezione non si fa giudicando direttamente un progetto e/o uno scenario proposto, ma che si arriva al progettista più adeguato attraverso una prima valutazione delle proposte metodologiche e degli approcci all'area di progetto.

Data la complessità del processo, nel caso di Anversa questo tipo di selezione è stato particolarmente pertinente. Per la trasformazione del lungofiume era necessario un progettista che non fosse solo in grado di sviluppare una visione solida e convincente come elemento unificante del progetto, ma che avesse anche un forte senso per il processo. La giuria ha selezionato un team che si è mostrato in grado di gestire la complessità del luogo con una grande sensibilità per le sue caratteristiche, senza fissare in modo rigido delle soluzioni specifiche nella fase del concorso.

Alcune considerazioni strategiche sono state valutate necessarie per la scelta finale del progettista:

Il gruppo di progetto del Master Plan avrebbe dovuto essere in grado di interagire continuamente con altri gruppi che in parallelo stanno portando avanti studi specifici e di settore (esigenze funzionali, mobilità, fattibilità tecnico-economica, etc.);

L'elaborazione del Master Plan avrebbe dovuto passare attraverso una fase negoziale con i diversi attori coinvolti, portatori di specifici interessi. Il Master Plan avrebbe dovuto fornire una base per un accordo tra i vari enti pubblici coinvolti concernente le modalità di realizzazione e la ripartizione dei costi e profitti del progetto.

La trasformazione del lungofiume è un progetto con un orizzonte temporale medio-lungo; l'elaborazione del Master Plan costituisce solo una prima fase. Il Master Plan andava quindi considerato come uno strumento strategico che garantisse la coerenza degli sviluppi futuri ma che lasciasse anche margini di interpretazione, soprattutto nelle aree di sviluppo a più lungo termine, per le quali i programmi sono ancora poco definiti. Margini che possono essere letti come indicazioni strategiche per altri eventuali progettisti che successivamente si occuperanno di definire gli aspetti esecutivi.

Che tipo di valutazione è stata fatta per la proposta del gruppo guidato dai PROAP?

Attraverso l'uso di sezioni tipologiche che definiscono le diverse declinazioni fisiche della barriera di protezione, il team dei PROAP è riuscito a dimostrare come sia possibile trasformare la barriera da vincolo a opportunità di progetto. La proposta si basa, infatti, su un uso versatile del lungofiume e il tema dell'innalzamento della protezione diventa un elemento di strutturazione del paesaggio, con ambiti diversi a seconda del contesto.

Attraverso questo approccio il gruppo di progetto è riuscito a dare un'idea del nuovo paesaggio e del futuro spazio urbano, ma senza arrivare ad uno scenario definito per le varie aree. Questo è stato valutato come ottimo punto di partenza per un processo aperto che verrà in parte guidato dall'interazione con tanti attori e dalle indicazioni degli studi settoriali.

C'erano della perplessità a riguardo, o timori a proposito del processo aperto configurato dal progetto?

La giuria era ben cosciente della necessità di un approccio particolare per gestire le continue interazioni con altri studi e dell'importanza di una componente strategica nel Master Plan. Nonostante ciò, la scelta per la metodologia "aperta" dei PROAP non è stata una scelta facile. Al contrario di altre proposte, questa non permetteva di visualizzare un risultato finale per il lungofiume, facendola quindi apparire un azzardo. La giuria ha considerato profondamente le potenzialità e i rischi di tale approccio. La decisione finale è stata presa con diverse precauzioni e dopo un'interrogazione supplementare ai vari gruppi durante la quale il team dei PROAP ha guadagnato fiducia, dimostrando l'utilità dello strumento proposto legato ad un'interpretazione accurata delle esigenze concrete del luogo.

Quali sono state le condizioni poste dal comitato per le fasi successive?

All'inizio del processo c'erano tante questioni aperte e pochi elementi definiti, in particolare per gli aspetti funzionali. Una volta accettato l'incarico si è chiesto al gruppo di progetto una riduzione delle incertezze attraverso delle proposte concrete in funzione di specifiche premesse e di presupposti ben definiti. In questo modo è stato avviato il processo ed è partito il dialogo tra stakeholder.

Ci sono fasi partecipative già presenti, con il coinvolgimento attivo dei cittadini? Sono previste per la definizione dello scenario complessivo?

Secondo l'opinione dell'amministrazione cittadina conviene organizzare la partecipazione pubblica intorno ad una visione equilibrata e solidamente argomentata - in questo caso un Master Plan approvato dall'amministrazione. Di conseguenza saranno organizzate delle fasi di partecipazione diretta solo quando si tratterà di definire gli aspetti dei singoli progetti all'interno della cornice del Master Plan.

In definitiva, è stata appropriata l'idea quella di considerare insieme la trasformazione dell'intero lungofiume e la costruzione della barriera protettiva? Non ha ritardato la costruzione della barriera; oppure è possibile separare (in termini temporali) la costruzione della protezione da quella della creazione di un nuovo paesaggio urbano?

In termini di timing potrebbe essere possibile o addirittura conveniente distinguere la costruzione della barriera dalla trasformazione dello spazio pubblico. A livello processuale però i vantaggi di un approccio integrato sono evidenti.

Innanzitutto perché il progetto per lo spazio pubblico e quello per la barriera di protezione si sostengono reciprocamente: senza progetto urbano sarebbe impossibile ottenere un ampio supporto pubblico per il rialzamento della barriera; al contrario, l'incontestabile urgenza della barriera costituisce una spinta potente nel portare avanti il processo.

In secondo luogo non esistono soluzioni già precostituite per la barriera di protezione in un contesto altamente urbano come il lungofiume di Anversa. In

questo ambiente sensibile e ricco di significato bisogna sviluppare soluzioni di misura, che sarebbero impossibili senza un progetto integrato che coinvolga i diversi responsabili.

La strategia proposta dal gruppo vincitore si inserisce adeguatamente nel contesto economico e politico della città di Anversa? Qual è il valore aggiunto di tale strategia?

L'affermazione chiave del gruppo di progetto ricorda che il lungofiume di Anversa "non va consumato interamente dalla generazione attuale". Alcune aree si possono dettagliare oggi, altre richiedono ampi margini per le future necessità.

Questo punto di vista coincide con la realtà economica e politica di Anversa dove sono presenti molti luoghi dalle alte potenzialità ma mancano opportuni programmi funzionali. Tutto ciò è dato anche dal fatto che il lungofiume si estende ai margini di alcune aree periferiche la cui destinazione effettiva verrà determinata solo in un orizzonte temporale più lungo. La metodologia dei PROAP propone uno strumento appropriato per gestire i negoziati tra i numerosi attori coinvolti e garantire che non vengano stravolti i principi generali anche in una prospettiva medio-lunga.

Scenari e flessibilità del progetto

La gestione del progetto di Anversa è esemplificativa della tensione tipica tra strategie e flessibilità. Questa tensione si riversa con evidenza sul processo di attuazione e sui modi di gestione.

Una prima fase di lavoro si è conclusa con un documento che definisce il tipo di programma e la tipologia della barriera di protezione da inserire nelle varie aree. È stata definita una prima suddivisione del lungofiume, mettendo in risalto le sfumature e le specifiche differenze delle varie aree, circoscrivendo così i margini degli scenari per gli studi settoriali. Nella fase successiva sarà fondamentale verificare le proposte ad un livello più dettagliato e definire aspetti e interventi riguardanti la gestione del traffico e del trasporto pubblico.

La discussione sulle modalità di avanzamento si è spostata all'interno dell'amministrazione, per fissarne le priorità politiche. La redazione del Master Plan dovrebbe concludersi alla fine di quest'anno e subito dopo dovrebbe partire la definizione di un primo lotto di intervento. L'amministrazione è intenzionata a fare in modo che il primo intervento si concluda entro le elezioni del 2012. Le aspettative sono alte, perché il progetto avrà chiaramente un valore simbolico. A tale proposito si è scelto di lavorare su un progetto di spazio pubblico, rimandando ad una seconda fase gli interventi più corposi di carattere pubblico-privato. L'area in questione è a Sud della zona più prospiciente il centro storico, dove il tema del "terrain vague" sarà centrale. La stabilizzazione del muro ottocentesco e la messa in sicurezza, per le quali c'è già un cospicuo stanziamento da parte della Regione Fiandre per il periodo 2010-13, partiranno subito dopo.

Si è invece deciso di abbandonare l'intenzione di confrontare diversi scenari d'insieme. Data la complessità del processo è risultato più appropriato proporre uno scenario unico di massima, con una certa flessibilità per le specifiche aree.

Man mano che si procede e che le proposte diventano più concrete, la tensione tra l'intenzione di creare un lungofiume di carattere pubblico e il livello d'investimento richiesto per realizzare le infrastrutture si fa più pronunciata. Questo costituisce uno dei maggiori fattori di pressione sulle scelte decisionali riguardanti le poche aree dove vengono considerati possibili consistenti sviluppi per investimenti privati.

Una zona particolarmente contesa si trova all'estremità sud, in passato occupata dall'area portuale ed oggi abbandonata, eccezion fatta per le poche industrie per il trattamento di petrolio ancora esistenti. In quest'area bisognerà conciliare delle ambizioni divergenti, tra cui la creazione di un percorso per pedoni e ciclisti lungo il fiume, integrato al paesaggio valorizzando e ristrutturando l'attuale zona a vegetazione spontanea; e lo sfruttamento del potenziale di sviluppo, attraverso la costruzione di una banchina a servizio della vicina area per attività logistiche multimodali, che richiami attività produttive e terziarie.

Dal punto di vista tecnico, un aspetto critico è dato dall'importanza del lungofiume nella rete viaria urbana, e in particolare dalla strategia generale di distribuzione delle aree di parcheggio. Vi è un discreto numero di aree di sosta a ridosso del centro storico – a pagamento e gratuiti – che verrà abolito o spostato. In parte bisognerà creare dei parcheggi alternativi, in parte si auspica un *mental shift* verso il trasporto pubblico.

Nella proposta generale prevale sempre la continuità del carattere pubblico. La ricerca di aree dove sviluppare programmi generando profitti economici importanti non è uno scopo di per sé. Ciò non impedisce di tentare una massimizzazione dei profitti in alcune specifiche aree, rispettando i parametri urbanistici definiti dal Master Plan. In ogni caso il rientro economico non è proporzionale al costo del progetto.

Riferimenti bibliografici

Willems D., Vandenbroucke T. (2007), “The Spatial Policy Quest in Antwerp. 1970-2006”, in Albrechts L., La Greca P., Van den Broeck J, (a cura di), *Urban Triologue*, Isocarp, New Goff, Ghent, pp. 146-170.

Borret K., Teughels P. (2007), “Redevelopment of Antwerp's Quays”, in *Topos*, n.59, pp.93-97.